

***POLITICA Y ADMINISTRACION DE CHILE REFERIDA A LA REGIÓN
TRANSANDINA DE CUYO Y BUENOS AIRES, 1744-1817****

Luz María Méndez Beltrán**

Resumen

En este artículo se analizan las acciones políticas y administrativas llevadas a cabo por las autoridades chilenas, desde 1772 a 1817, para mejorar la conexión con las regiones andinas. Concretamente, a través de la región de Cuyo con Buenos Aires. En el periodo de medio siglo considerado, a pesar de los cambios políticos sucedidos desde la época colonial a la republicana, se plantea la hipótesis de que se desarrolló una política continua, coherente y ordenada. De tal modo, fue posible resolver los problemas del tránsito y del comercio cordillerano, mejorando efectivamente la conexión y la vida cotidiana de ambas regiones trasandinas.

Palabras clave: Tránsito, Comercio, rutas cordilleranas, aduanas

Calificación JEL: Z0

Abstract

This article discusses the political and administrative actions taken by the Chilean authorities, from 1772-1817, to better connect with the Andean regions. Specifically, through the region of Cuyo and Buenos Aires. In the half-century period considered, despite the political changes that have occurred since colonial times to the Republican, the hypothesis that a continuous, consistent and orderly policy was developed arises. Thus, it was possible to solve the problems of traffic and Andean trade, effectively connecting and improving the daily lives of the two trans-Andean regions.

Keywords: *Traffic *Trade *cordilleranas routes *customs

* Recibido 02/02/14 - Aprobado 17/03/14

** Académica de la Universidad de Chile, luzhistoria@hotmail.com

Introducción

Este estudio se ha derivado de una investigación más amplia que abordó complejos aspectos de las relaciones entre Chile y las regiones trasandinas y se orienta a comprender el diseño de la política que implementaron las autoridades gubernamentales en el período propuesto¹. La cual debe comprenderse dentro de las distintas fases del proceso histórico de la época, como fue el período final del gobierno imperial español en Chile, las denominadas reformas borbónicas, luego la política de las autoridades patriotas de la llamada Patria Vieja, en seguida la de los gobernantes hispanos del período de la Reconquista o Restauración monárquica, para terminar con la política inicial trazada por los gobernantes del Chile republicano.

Es preciso considerar que desde el siglo XVI, la región de Cuyo estaba adscrita a la Gobernación de Chile y esa situación perduró legalmente hasta 1776, no obstante, la monarquía continuó enviando disposiciones a Chile y exigió que sus gobernantes asumieran y aplicaran decisiones políticas. En 1783, Cuyo fue anexado como territorio a la Provincia de Córdoba, y en los inicios del gobierno patriota, en 1813 el gobierno de Buenos Aires creó la Provincia de Cuyo que comprendía San Juan, San Luis y Mendoza, esta última era su ciudad capital donde residía el gobernador Intendente, cargo que desempeñó el general José de San Martín desde 1814 a 1816. La segregación de San Juan se produce en 1820, y la de Mendoza en 1821, cuando ambos cabildos nombran su propio gobernador Intendente y separan el poder político, erigiéndose como Provincias integrantes de las Provincias Unidas del Río de la Plata, como se denominó el país posteriormente conocido como la República Argentina.

Retomando el tema, a pesar de todos esos cambios de gobierno que hubo en Chile en el manejo público, deseamos dar a conocer las ideas de la política administrativa y sus concreciones en un conjunto coherente, que de explicación a los grandes temas que contiene la política trazada por autoridades diversas en el tiempo y en el tipo de gestión, tanto de la administración colonial como republicana. Con ello, continuamos con

¹ La investigación que sustenta este trabajo se deriva del Proyecto "Población y cultura en una sociedad en transición: Chile y Argentina, 1776-1820", que fue patrocinada por la Fundación Andes. Se agradece al ayudante Sr. Felipe Vergara Méndez su colaboración en los trabajos de redacción final de este estudio.

nuestra propuesta ya aplicada en estudios anteriores, de analizar y comprender ese crucial período- sin desconocer los aportes historiográficos precedentes- aportando una visión histórica de los procesos de continuidad y de conjunto.

La metodología empleada se ha basado en la revisión sistemática de tres amplios repositorios documentales acerca de la administración, existentes en el Archivo Nacional de Chile, en las colecciones de la Contaduría Mayor de Cuentas y del Ministerio de Hacienda y del Interior que cubren el período en estudio.

Características centrales de la política desde Chile hacia Cuyo y Buenos Aires

Aunque la investigación realizada se retrae a libros datados desde 1730, la preocupación de la Monarquía hispana por dinamizar las vinculaciones terrestres entre las regiones existentes al sur de sus territorios imperiales en América, sólo emerge en forma sostenida en 1772 y se proyecta hasta 1817. En los años siguientes se observan los cambios adoptados por las primeras autoridades republicanas.

En el período propuesto, desde 1772 a 1817, es decir durante media centuria, nuestra hipótesis conduce a plantear que se desarrolló una política continua, coherente y ordenada, que se trazó y aplicó con el propósito de conectar las regiones andinas y resolver los problemas reales del tránsito y del comercio cordillerano, mejorando efectivamente la conexión y la vida cotidiana de ambas regiones trasandinas.

En Chile se aplicó la política borbónica estudiada en el ámbito especial comprendido en las regiones del valle de Aconcagua y del valle del Mapocho, con sus respectivas villas y ciudades, a saber, Santa Rosa de Los Andes, San Felipe el Real y Santiago, la capital del Reino de Chile; y en la región de Cuyo, para las villas de Mendoza, San Juan y San Luis, extendiendo sus efectos hacia Buenos Aires, puerto comercial principal, que era la entrada y salida del comercio terrestre, desde y hacia el Océano Atlántico.

Actualmente, sin dudas para la Historiografía, esa nueva política adoptada por Carlos III, tuvo por fundamento la presión externa que ocasionaba la presencia británica en las costas del Imperio español, en el contrabando comercial que aquellos desarrollaban desde Montevideo a través del asiento de negros, y por otra parte, en la nueva política que

estaba estudiando la monarquía para dinamizar el comercio y la administración del Imperio, la cual se implementó con la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776,- que traspasó la administración de la región cuyana al nuevo virreinato del Río de la Plata- y con la dictación del Reglamento del Comercio Libre en 1778 ².

Por tanto, la política administrativa que se estudia en este trabajo, se inserta en una gestión más amplia que engloba todos los grandes asuntos políticos, militares, comerciales, viales, más la fundación de nuevas poblaciones a fin de consolidar el dominio español en estos lejanos territorios.

Como resultado de la investigación realizada, la política desde Chile hacia Cuyo y Buenos Aires, se orientó con objetivos diversos, los que se pueden sintetizar en cuatro grandes temas, a saber: el sistema aduanero; las rutas cordilleranas; los aspectos militares y bélicos; y los problemas que generaba la vida cotidiana.

En este trabajo analizaré los dos primeros aspectos de esa política, considerando la bibliografía pertinente y la documentación consultada. Aunque los asuntos a tratar han concitado el interés de otros autores precedentes que se citan en las notas, la originalidad de este trabajo, se basa en la comprensión de todos ellos como un conjunto integrador de una política, es decir, de ideas coherentes adoptadas por las autoridades monárquicas y republicanas para resolver los problemas que preocupaban a los contemporáneos. Por otra parte, como se ha indagado en una documentación menuda, esta hace más variada y profunda la comprensión histórica ofreciendo novedosos aspectos.

Política de organización del sistema aduanero y tributario

Las autoridades del siglo XVIII se preocuparon por crear un nuevo orden institucional para atender el progresivo crecimiento del comercio marítimo y terrestre del Imperio, lo cual se tradujo en la creación y configuración de un nuevo sistema aduanero intrínsecamente unido a los diversos aspectos de la política tributaria.

² John Lynch, Administración colonial española 1782-1810. *El sistema de intendencias en el virreinato del Río de la Plata*, EUDEBA, Buenos Aires, 1962; Antonio García- Baquero González, Cádiz y el Atlántico, 1717-1778, Escuela de estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1976. También Sergio Villalobos *El comercio y la crisis colonial. Un mito de la independencia*, Editorial Universitaria, Santiago, 1968.

El nuevo sistema tributario se estableció en Chile por real orden de 2 de octubre de 1772, con la instalación del cobro del ramo de Alcabalas y Almojarifazgos, el cual introdujo una profunda reforma en el sistema anterior, pues reemplazó a la antigua modalidad de percepción de los impuestos existente que procedía a través del sistema de remate público de la recaudación que el Erario entregaba a los particulares, por otra que daba tuición a los funcionarios reales, generándose así, la nueva burocracia administrativa fiscal³.

Esa real orden creó la situación legal que permitió que los impuestos aduaneros fueran cobrados directamente por funcionarios administrativos contratados y pagados por la Corona, así, se aplicaba a Chile una reglamentación que ya se había dispuesto previamente para México, Guatemala y Lima.

Conjuntamente, en 1772, se creó y configuró un nuevo sistema aduanero, la Real Administración de Alcabalas y Almojarifazgos de Chile, que incluía la instalación de un sistema de puestos y guardas cordilleranos, a fin de controlar el tráfico comercial, permitiendo la revisión de las mercaderías, el control de los arrieros y viajeros que transitaban por los caminos entre Buenos Aires, Mendoza, Los Andes y Santiago, así como también, al comercio marítimo por los puertos autorizados de La Serena, Valparaíso y Concepción. Al mismo tiempo, se complementaba ese servicio instalando un resguardo militar para dar seguridad al tráfico comercial y apoyar la percepción tributaria de los funcionarios en las aduanas.

Esta nueva institucionalidad en la administración del Estado Monárquico, definió las atribuciones de la Real Administración de Aduanas y creó sus cargos en forma interina, mientras se comprobaba el buen desempeño de los funcionarios para que fueran posteriormente ratificados por el virrey del Perú. La legislación ordena que se aplicará en Chile la reglamentación dictada para Lima, pero adaptada a la realidad chilena, asunto que encarga elaborar al gobernador de Chile, así: “deberá V.M. proponer respecto de las circunstancias de este País, lo que gradúe

³ Archivo Nacional de Chile(Histórico), en adelante A.N. Archivo de la Contaduría Mayor, 2° serie (En adelante C.M. 2° serie), véase el vol. 3372, pues todos los documentos de decretos y bandos que se citan en este tema de la institucionalidad de las aduanas están allí incluidos ; y también, interesa el trabajo de Marcelo Carmagnani, “La oposición a los tributos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 129 , Santiago, 1961, pp.168-195.

aceptable y más, conveniente a la conformidad a la exacción en beneficio a sus moradores y Rl. Hacienda”.

Se nombró para dirigir la Real Aduana a Ramón del Pedregal y Mollinedo, con el título de “Administrador general de los Ramos de Alcabalas, Almojarifazgos y Unión de Armas del Obispado de Santiago”, quien debía proponer las personas para asumir los cargos de “Receptor General en Valparaíso y del Guarda Mayor Celador de la Cordillera”.

En seguida, se dispuso la estructura de esa repartición y los sueldos de cada funcionario: 4 funcionarios para la oficina principal de la capital con un presupuesto de 2.200 pesos anuales; de 6 guardas para la capital con 2.000 pesos anuales; 4 guardas para el puerto de Valparaíso con 1.600 pesos anuales y para el camino del Portillo de dicha cordillera 3 funcionarios, un guarda mayor con 350 pesos y dos menores con 150 cada uno, en total 650 pesos⁴.

Esa política se estableció en el curso de 1773 a partir de un bando que se dictó el 25 de enero que dispuso el inicio del funcionamiento de las aduanas para el 1° de febrero de ese año. Medida que se complementó con otros decretos posteriores que precisan los siguientes asuntos: dar una protección armada para los guardias aduaneros adquiriendo en el comercio 16 pistolas, 16 sables o espadas y 3 escopetas; estableciendo el sistema contable y los tipos de libros que debían llevar y la forma como debían guardarse los caudales generados por los impuestos, en cajas o cajas de roble con sus llaves y candados, pues en la época en dinero que se transaba era en moneda de cobre y plata. Además, se le dieron al Administrador General las instrucciones especiales para el desempeño de su cargo y se le fijó un presupuesto de gastos de oficina, asignándose para los guardas de la cordillera y del portillo 50 y 25 pesos anuales respectivamente, más dos soldados de custodia militar para el recinto del Guarda Mayor de la Cordillera.

Otro bando muy importante se dictó por el gobernador Agustín de Jáuregui, el 3 de enero de 1773, dando las reglas básicas para el funcionamiento de las aduanas, sus disposiciones permiten conocer su futura operatividad, las cuales se pueden resumir así:

- 1) Toda persona que importase mercancías debía dar por escrito razón de ellas a los funcionarios.

4 C.M. 2da Serie, v. 3372, f.2-2v, Real Orden de 2 de octubre de 1772.

- 2) Los arrieros que ingresaban a Chile desde la otra banda de la cordillera debían mostrar las guías aduaneras a los guardas cordilleranos, bajo pena de decomiso de sus mercancías, la pérdida de sus mulas y dos años de destierro a los presidios del reino.
- 3) Los sujetos con cuentas de pago pendientes debían concurrir a la administración en Santiago, para que se tomasen “partidas” de sus “cargos” o deudas con claridad.
- 4) Ningún pasajero podía regresar a la otra banda de la cordillera, o sea a Cuyo, sin licencia del gobierno y previo informe del administrador general de aduanas.
- 5) Los hacendados de la ciudad, los tenderos, bodegueros, almaceneros, debían pagar anualmente el Derecho de Alcabala ajustado a su giro, es decir al valor aplicado a su actividad.
- 6) Los corredores de comercio o intermediarios en las compras y ventas debían dar cuenta hasta el 2° día de cada año, bajo pena de una multa de 200 pesos.

El 29 de mayo de ese año, otro bando complementó el funcionamiento de la aduana cordillerana y dispuso que por el cierre del camino en los meses de invierno, los guardias “celadores del Portillo” debían residir en Santiago y trabajar en el servicio de la administración de su jurisdicción, en la capital.

Es así como se organizó la estructura del sistema aduanero chileno a fines del siglo XVIII, deseando instalar un severo control tanto al comercio como a los viajeros y arrieros que transitaban por las rutas trasandinas. Esta política favorecía a la monarquía con un nuevo sistema de percepción tributaria que le permitía ingresos ordenados y controlables, a la vez, que se iniciaba un control más efectivo de las personas que cruzaban el macizo andino.

Normativa aduanera para el comercio

La política administrativa se orienta en seguida a dar normas a los usuarios haciendo más restrictivo el comercio a fin de regularlo y cobrar los impuestos. A través de distintos bandos, en la década de 1760-1780, se fue configurando el sistema aduanero conjuntamente con el tributario, fue aplicado por funcionarios reales en las mismas aduanas cordilleranas y

marítimas. Resumiendo el contenido de esas disposiciones, la reglamentación dispuso lo siguiente:

1. Se eximió del pago de la alcabala en las aduanas cuando los comerciantes hubiesen transado previamente sus mercancías (1° de septiembre). Este procedimiento era similar al aplicado en Lima y disponía que se debían informar por escrito, siendo juramentado y revisado por el administrador general.
2. Se orientó todo el comercio cordillerano hacia la aduana del Portillo situada en Aconcagua, bajo pena de perder las recuas de mulas, y en caso de una segunda infracción ser recluido en los presidios del Reino de Chile. Ordenándose publicar este bando a los Corregidores de Aconcagua y Mendoza en las ciudades respectivas a su distrito (4 de febrero de 1773 y 7 de noviembre de 1774).
3. Se prohibió el tránsito por la cordillera a las personas sin licencias, a los arrieros y viajeros que pudieran haber cometido delitos y fraudes a los vecinos, por lo cual se exigía tener licencia del gobierno. Se remitió testimonio de estas disposiciones para que tuvieran vigencia en las ciudades de Mendoza y San Juan el 1° de abril de 1773.
4. Se deseaba evitar el contrabando, protegiendo a los delatores de los contrabandistas que venían desde Cuyo, de las ciudades de Punta de San Luis, San Juan y Mendoza; según bandos de 22 de julio de 1774, 15 de septiembre de 1776, 27 de junio de 1778, y 20 de febrero de 1779.
5. Se prohibió la extracción de moneda sencilla de 12 y 1 ½ reales, debido a que se habían remitido crecidas sumas a otros Reinos y Provincias, detectándose una considerable fuga de circulante. Se extendía esa prohibición a los arrieros y carreteros, bajo pena de pérdida de su tropa de mulas y seis años de destierro a la isla de Juan Fernández.
6. Se prohibió el ingreso de tabaco a Chile en “polvo o en ramas” (por ser una especie estancada y su venta a cargo del fisco), exigiéndose perentoriamente al guarda mayor de la cordillera don Josep Antonio Palomera que comisara el tabaco. Se aplicaba a los transgresores una pena de pérdida de sus especies, carretas y mulas. Igual prohibición se aplicaba los arrieros y carreteros que intentaran introducir papel de Cartagena o de Guayaquil, bajo pena de pérdida de sus bienes, porque este producto igualmente era una especie estancada. Según el bando de 21 de septiembre de 1775.

7. Se deseaba una mejor vigilancia, por lo cual se dispuso una ayuda económica para la mantención de los soldados que debían proteger a los funcionarios cordilleranos, en los pasos de Los Patos, del Portillo y de la Real Cordillera (situada ésta última, cerca de la villa de Los Andes) y para el soldado de la Administración en Santiago. Según el bando del 21 de septiembre de 1775.

Con esas disposiciones se inició el sistema aduanero chileno, se empleó una política restrictiva al tránsito de viajeros y al comercio, con el propósito monárquico de controlar la recaudación de impuestos, y vigilar mejor el contrabando tanto de monedas sencillas, como de las especies estancadas del tabaco y del papel. Estas medidas muestran efectivamente que las autoridades de la época estaban bien informadas de las situaciones que se daban en el comercio y en el tráfico en las rutas de la época.

Reformas administrativas y procedimientos fiscalizadores

La política orientada a las aduanas y al tráfico proveniente de España vía cordillerana, se interrumpe abruptamente en 1775, y tiene un cambio apreciable por dos razones: debido a la implementación del nuevo sistema administrativo en el Imperio denominado sistema de Intendencias y por la creación del nuevo Virreinato del Río de la Plata en 1776 con sede en Buenos Aires, destinado a administrar la zona Atlántica del Imperio. Lo cual implicó otras orientaciones y direcciones administrativas por cambios territoriales y en definitiva la separación de Cuyo del gobierno de Chile.

Otro factor importante, fue la extensión de las Visitas fiscalizadoras a la Administración de Chile. Previamente aplicado el sistema de visitas en el Virreinato de México, por una real cédula de 11 de marzo de 1776, se nombró a José Antonio de Areche, como Visitador del Virreinato del Perú, del Reino de Chile y Provincias de la Plata. Este delegó sus facultades fiscalizadoras para Chile, en el regente de la Real Audiencia de Chile, don Tomás Álvarez de Acevedo, quien llegó al reino a fines de 1777. En los inicios del año de 1778, este visitador procedió a realizar las gestiones para implementar la fiscalización a diferentes reparticiones fiscales, tales como: la Contaduría Mayor de Cuentas, las Cajas Reales, la renta del Tabaco, y la

Real Administración de Aduanas.⁵ Un estudio de esta última gestión lo hizo Fernando Silva Vargas, a quien seguimos en nuestra síntesis⁶.

Tomás Álvarez de Acevedo procedió a pedir un detallado informe del funcionamiento de la Real Aduana a su director Ramón Antonio del Pedregal, quien le entregó una relación del funcionamiento con fecha 18 de octubre de 1779. Aunque la importancia de esas rentas era evidente, su administración resultaba bastante informal, pues la mayor parte del trabajo contable y de aforo recaían sólo en el administrador, sin que hubiera contador, tesorero, vista y oficiales de aduana.

Al aumentar a fines del siglo XVIII el comercio imperial, se incrementaba también el trabajo aduanero, a lo cual se agregó por una real orden de 25 de mayo de 1775, la administración contable del ramo de pulperías, y el 6 de abril de 1777 se sumó la recaudación de derechos impagos por arrendamientos en las villas y partidos del Reino. En seguida, a partir del 2 de febrero de 1778, se cambiaron las reglas tradicionalmente empleadas por la aduana, al ser aplicado en nuevo Reglamento del Comercio Libre.

Situación que obligó a reformar el sistema aduanero, creándose los siguientes nuevos cargos para la Administración general de Santiago a proposición del administrador del Pedregal: 1 tesorero, 1 contador, 5 oficiales de contaduría, 3 de tesorería, 1 alcaide, 1 macharmista, 2 vistas y 1 asesor. En la Junta de Real Hacienda de 14 de diciembre de 1778, se aprobó dicha reforma.

Interesa además, saber que el resguardo aduanero de la Cordillera quedó encomendado a otros 9 individuos que tenían a su cargo la vigilancia del camino Real de la Cordillera que pasaba por el valle de Aconcagua, y de las rutas del Portillo y de Los Patos. La administración de la aduana de Valparaíso recayó en 20 personas y la aduana de Santiago en otros 18 funcionarios y 8 guardas.

⁵ Sonia Pinto, Luz María Méndez, Sergio Vergara, *Antecedentes Históricos de la Contraloría General de la República 1541-1927, Ediciones de la Contraloría General de la República, Impresora Camilo Henríquez Ltda, Santiago de Chile, 1977.* En este libro se estudia la institucionalidad y los sistemas de control fiscal en Chile.

⁶ Fernando Silva Vargas, "La visita de Areche y la subdelegación del Regente Álvarez de Acevedo, en "Historia" n°6, pp.173 y ss.

Según Silva Vargas, de la Visita “nació la organización burocrática de la Aduana, que a juicio del Visitador operaba con gran eficacia a las órdenes de Ramón del Pedregal.”

Los hechos posteriores introdujeron cambios notables en la visión del gobernador, pues como resultado de una labor de inspección realizada en los inicios de 1779, el Contador Mayor luego de un vasto procedimiento de revisión contable encontró un gran déficit en el manejo de la aduana, que fue avaluado en 233.924 pesos y 2 ½ reales; una nueva revisión en 1780, lo redujo a la apreciable suma de 95.914 pesos y 6 ½ reales. Lo cual motivó que se sucedieran profundas diferencias de opinión en los funcionarios de la época, unos acusaron a Ramón del Pedregal mientras otros lo apoyaban.

Como resultado de la Visita, se dictaron otras órdenes encaminadas a aumentar el personal de la aduana cordillerana, así, el 17 agosto de 1782, una real orden firmada por el ministro de Indias Gálvez, mandó establecer guardias en otros dos pasos de la cordillera de Los Andes: Los Patos y el Portillo. Un decreto del Contador Mayor de Cuentas de 17 de noviembre de 1783, implementó esa disposición creando dos nuevas reparticiones, “compuestas por un guardia principal, un segundo, y dos soldados de auxilio”, lo cual fue aprobado por una real orden del 8 de mayo de 1784.

Finalmente, se consolidó la política aduanera con un dictamen del Visitador del Perú don Jorge Escobedo por decreto de 7 de agosto de 1783, que aprobó la nueva planta que había propuesto la Junta de Real Hacienda de Chile, como también el nombramiento de los empleados de la aduana. Para organizar la nueva administración aduanera se nombró a Juan Esteban Amilivia, Oficial Mayor del Tribunal de Cuentas de Lima.

Con la organización descrita siguió operando en los años finales del siglo XVIII y en los inicios del siglo XIX, la Real Aduana de Chile. Reforzándose su apoyo militar, con tres nuevos milicianos en 1801, destinados al resguardo de las aduanas de la cordillera⁷.

En el período de la Reconquista o Restauración Monárquica, el gobernador español Marcó del Pont, instalado después de la derrota y éxodo de los patriotas hacia Cuyo en 1814, fijó una política sumamente restrictiva, pues quiso cerrar las comunicaciones cordilleranas a fin de impedir el regreso de los patriotas fugados y evitar todo contacto con las autoridades republicanas de las Provincias del Río de la Plata⁸.

⁷ C.M. 2da Serie, vol. 1138, f.2-2v. Decreto del Gobernador de Chile que refuerza el control de la aduana.

⁸ A.N. Archivo del Ministerio de Hacienda (en adelante M.H.) vol. 6.

Se iniciaba así otro período de la política aduanera. El 11 de octubre de 1815, aquél gobernador dio instrucciones especiales a la Guardia de los Patos para que los vecinos y hacendados de la región, ayudaran al resguardo, contribuyendo al gasto, al control, a la defensa y a la seguridad de sus bienes y familias, evitando así las incursiones militares u otras provenientes de la región oriental de la cordillera⁹. Esas instrucciones fueron incluidas en una comisión especial otorgada al teniente coronel don Francisco Ángel de Otero.

Al mes siguiente, el 9 de diciembre de 1815, se dieron especiales normas legales para controlar el paso cordillerano, llamadas “Las Instrucciones del Comandante de la Guardia de los Patos”. Estas reorganizaban la guardia aduanera, del siguiente modo:

- 1º. El comandante colocará una casa cuartel en Achupalla.
- 2º. La guarnición será de 20 hombres, compuesta por 14 milicianos y dos veteranos.
- 3º. En las Juntas se situarán 6 hombres de guardia, 4 con sables o machetes, y 2 con fusiles.
- 4º. En los Llanos otra avanzada con un cabo.
- 5º. Se efectuará el resguardo de día y noche.
- 6º. El comandante dispondrá de un cabo y dos veteranos en los puntos.
- 7º. Se exige presentar pasaportes para el tránsito de animales.
- 8º. Se considera proporcionar alimentos para los soldados, consistente en charqui, pan y verduras.

Posteriormente, las nuevas autoridades republicanas efectúan nuevos cambios a las estructuras de la Aduana cordillerana desde 1817. Tema ya estudiado la autora de este trabajo en su libro editado en 2009, al cual se remite¹⁰.

⁹ M.H. vol. 6, Instrucciones para la Guardia de los Patos.

¹⁰ Luz María Méndez Beltrán, *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840. Caminos, arriería y exportación minera*. Universidad de Chile, Colección de Americanistas, Vicerrectorías Académica y de Investigación, imprenta Graphika, Santiago, 2009, pp. 145-166. En este libro se estudian los caminos, las aduanas y su tributación, como también la prevención legal del contrabando cordillerano, entre otros temas y la política aduanera entre 1812 y 1866.

Política sobre caminos y rutas

Otro aspecto central de la política estudiada fue la preocupación de las autoridades hispanas del siglo XVIII, por construir un camino técnicamente bien diseñado acorde a los avances técnicos de la época, sobre la antigua ruta incásica-colonial, existente por Uspallata y el valle de Aconcagua que unía las ciudades de Mendoza y Santiago, a partir de 1765. A lo cual se agregó la exploración de nuevas posibles rutas y la construcción de dos caminos, uno por la Dehesa al interior del valle del Mapocho y otro por cajón del río Maipo. Esa política también consideró la construcción y mantenimiento de puentes y el cobro de impuestos por su uso.

¹¹

La primera fase de esa política (1765-1790) es bien conocida por la historiografía chilena, en especial por el estudio realizado por el ingeniero Ernesto Greve, en su obra *Historia de la Ingeniería en Chile*.¹² La documentación consultada permite complementar ese conocimiento con las disposiciones específicas de las autoridades entre 1795 a 1816.¹³

Hacia 1763, Ambrosio Higgins cruzaba la Cordillera de los Andes como delineador y ayudante del ingeniero militar Juan Garland, ambos venían destinados a trabajar a las fortificaciones de Valdivia. Dos años después, logran que el Presidente Antonio Guill y Gonzaga, dicte un decreto para aceptar el proyecto que había presentado Ambrosio Higgins, para construir unas “garitas o casillas” destinadas al resguardo de los viajeros y transeúntes habituales del camino cordillerano, pues aquél quedaba intransitable por seis o siete meses a causa de las nevazones.

En sus estudios A. Higgins logró medir la distancia entre Mendoza y Santiago en 65,5 leguas, precisando 10 lugares donde habitualmente paraban los viajeros, por lo cual, propuso construir 6 casetas en los siguientes lugares: Ojos de agua, Alto las lagunas, Cumbre de la cordillera, las Cuevas, Puente del Inca y Punta de las vacas.

¹¹ Ibidem, Capítulo I, pp. 19-58.

¹² Ernesto Greve, *Historia de la Ingeniería en Chile*, vol I, Editorial Universitaria, Santiago, 1938, pp. 276-296.

¹³ C.M. 2da Serie, vols. 1137, 1138, 1139. En estos tres volúmenes se encuentran las disposiciones de las autoridades chilenas sobre caminos y rutas que se especifican, a continuación, en el texto.

Precisaba que del total de la extensión del camino, 43 leguas se podían recorrer a caballo, pero otras 22 debían ser transitadas a pie entre Hornillos y Punta de Vacas. Propuso construir las garitas con materiales de cal y ladrillos, con un tamaño de 6 varas en cuadro y 3 varas de alto, más una puerta; en su interior debía colocarse una caja o armario de madera para guardar comida, y consideraba indispensable guardar a partir del mes de abril en cada una de ellas, 1 quintal de charqui, 1 arroba de azúcar, más ají y leña.

El gobernador propuso construir sólo tres refugios, decisión que corrigió la política real a través de una real cédula de 1765, la cual aceptó íntegramente el proyecto de Higgins, apremiando a las autoridades con otra real orden de 20 de noviembre de 1767, disponiendo que se hicieran los trabajos que aún faltaban, terminándose las faenas en 1772. Dos años después, el gobernador Jáuregui ordenó construir dos casetas más en los lugares de Las Cuevas y Caracoles¹⁴.

Según un informe del mismo Ambrosio Higgins la mano de obra utilizada en esas faenas fue integrada por reos y jornaleros, usando a los arrieros para transportar materiales cuando viajaban de ida o de regreso sin carga. El proyecto tuvo un costo de 4.050 pesos¹⁵.

Desde entonces, el Camino real de la Cordillera a pesar de su altura, de las grandes dificultades climáticas y otras propias de la ruta, fue muy transitado por viajeros, arrieros, comerciantes, esclavos negros y altos funcionarios civiles y militares. Así por ejemplo, recientemente se ha calculado que por los menos 4.189 sujetos esclavos de la trata de negros pasaron por la Aduana de Uspallata hacia Santiago entre 1775 y 1785; también importantes funcionarios lo transitaron, como el visitador Tomás Álvarez de Acevedo que luego de finalizado su gobierno tomó esa ruta y lo mismo hizo el propio Ambrosio Higgins, cuando ambos viajaron a España vía Buenos Aires. Se puede agregar, respecto a tráfico minero terrestre, que entre los años 1800 y 1840 transitaron unas 41.120 mulas, conducidas por arrieros por ese camino trasladando metales de cobre y plata, y dinero amonedado desde Chile a Buenos Aires¹⁶. Por tanto, si se considera a todo

¹⁴ Ob.cit. Luz María Méndez Beltrán, *El comercio...*, página 38 y siguientes.

¹⁵ Ob.cit. Luz María Méndez Beltrán, *El comercio...*, página 41.

¹⁶ Gabetta Mosca, Eloísa, "El Reino de Chile y el Río de la Plata a través del comercio por el valle de Uspallata a fines del siglo XVIII", tesis de Magister en Historia, Universidad de Chile, Santiago, 2001; y Luz María Méndez Beltrán, *Comercio minero terrestre...* ob. cit., p. 289. Precisan el número de esclavos negros y el tráfico mular destinado al rubro minero, respectivamente.

el comercio, tanto de viajeros como de mercancías, el tráfico mular, fue mucho más grande que la cifra indicada.

El viaje desde Santiago a Mendoza demoraba 6 días y otros 20 días desde esa ciudad al puerto de Buenos Aires, con una parada en San Luis de la Punta y otras en las postas oficiales que había en la Pampa¹⁷.

La más extensa reparación del camino Real de la Cordillera o de Uspallata, correspondió a una política administrativa ordenada por Ambrosio Higgins cuando ya asume el gobierno de Chile, entre 1790 y 1791. Este dispuso que don Manuel de la Puente se encargara de efectuar varios trabajos usando a los propios sirvientes de su hacienda y otros trabajadores, para lo cual destinó un presupuesto de 9.830 pesos, en premio a sus servicios el gobernador se comprometió obtener del rey su nombramiento como Coronel de las Milicias de Aconcagua¹⁸.

Como resultado de esa política, fue arreglado el camino en una extensión de 30 leguas entre el puente Villarreal y Uspallata, el cual se ensanchó y enderezó con un mejor trazado, se abrieron nuevas partes en el camino con mucho trabajo por la dureza de las rocas y el fraccionamiento de las quebradas, laderas y esteros.

Política tributaria sobre puentes y caminos

El inicio de una política tributaria relacionada con el tránsito comercial y el uso de los puentes, el llamado impuesto del "ramo del pontazgo" que se empezó a cobrar en el paso sobre los ríos de Aconcagua y del Maule, estuvo íntimamente vinculada con la llamada política de poblaciones que proyectó la Corona con el propósito de aglutinar la muy dispersa población creando nuevas villas de españoles e indios en todo el Reino de Chile, y también en sus áreas jurisdiccionales al oriente del macizo andino hacia mediados del siglo XVIII¹⁹.

Con el objeto muy preciso de contribuir al desarrollo de las nuevas villas recientemente fundadas por el gobernador Antonio Manso de Velasco, el rey dispuso la aplicación y cobro de nuevos impuestos. Es así como, por

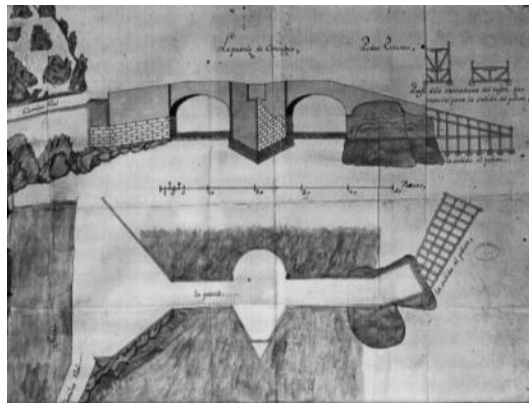
¹⁷ Luz María Méndez, ob. cit., p. 36.

¹⁸ C.M. 2da Serie, vols. 3373.

¹⁹ C.M. 2da Serie, vols. 3373. También: Luz María Méndez y Ana Teresa Fanchin, "Demografía, comercio y tráfico entre Chile y Cuyo, 1778-1823.", En: *Revista de estudios Trasandinos*, año II, Número 3, Santiago de Chile, diciembre, 1998, pp. 113-137.

una real orden de 30 de marzo de 1746, ordenó financiar la construcción del Convento de la Merced y del Colegio de la Compañía de Jesús, en la nueva villa de San Felipe el Real, fundada en 1742, mediante el usufructo por doce años de un impuesto al tránsito comercial y de los viajeros que atravesaban el puente sobre el río Aconcagua. Este puente se construyó en 1747 por el maestro Gregorio Goycochea y era de piedra con dos amplios arcos sobre el curso fluvial.

Plano del siglo XVIII para construir el puente sobre el río Aconcagua



Asimismo, similar impuesto se aplicó en beneficio de las villas de San Agustín de Talca y Nuestra Señora de la Merced de Manso y Tutubén (Cauquenes), sobre el tránsito de mercancías por el barco que cruzaba el río Maule. La renta de este peaje se aplicaba al “ramo de propios” que financiaba al cabildo de dichas villas²⁰.

Terminada la visita fiscalizadora a las cajas de la Real Hacienda, el regente Tomás Álvarez de Acevedo propició un cambio en el destino de la recaudación del ramo del pontazgo. Con una clara idea reformista, propuso que el cobro del impuesto no se sacara a remate público, sino que se

²⁰ Santiago Lorenzo Sch. y Rodolfo Urbina B. *La política de poblaciones en Chile durante el siglo XVIII*, Editorial El Observador, Quillota, 1978. pp. 32-33; También, Santiago Lorenzo Schiaffino *Origen de las ciudades chilenas. Las fundaciones del siglo XVIII.*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1983, p. 132. Este autor incluye una estadística sobre el ramo de propios aplicado a las villas entre 1746 y 1777, indica que San Felipe recibía 9.000 pesos anuales por ese tributo.

recaudara por la administración real, y su renta: “se aplicase perpetuamente a la composición de los caminos y las laderas peligrosas de la cordillera.” Empero, otra real cédula ministerial de 17 de octubre de 1784, cambió el objetivo de este impuesto para ser utilizado en la reedificación del puente de Aconcagua.

A partir de 1790, la política tributaria del pontazgo, se orientó a financiar las reparaciones del camino principal de la cordillera²¹. En esta última fase se destacan las ideas del gobernador Ambrosio Higgins, que tanta preocupación demostró por mejorar esa ruta pues al tráfico comercial, incluida la exportación minera y de esclavos, se agregó el importante tráfico del correo y de valores monetarios. También se usó el pontazgo para el desarrollo de la fundación de la villa de Santa Rosa de los Andes, que se creaba para favorecer el tráfico cordillerano y comercio terrestre hacia Mendoza, San Juan y Buenos Aires. Un bando de 31 de julio de 1791, ordenó que todos los habitantes del distrito con interés en esa nueva fundación, debían presentarse el día 1° de septiembre en el lugar elegido, denominado “piedras paradas”, en el Partido de Los Andes, para proceder las autoridades a: “para la repartición de tierras y solares”, acción que ejecutaría don Antonio Mata. Se le encomendó a este comisionado impulsar a los vecinos para que construyeran sus casas, la iglesia y el cabildo. Con el objetivo de financiar los edificios de esas dos últimas instituciones se dispuso emplear la recaudación del impuesto del pontazgo durante tres años, y otros 1.000 pesos de renta perpetua a favor de las villas de San Felipe y Los Andes, quedando el dinero sobrante asignado a las obras y reparaciones del camino real de la cordillera²².

Otro punto de interés de dicha política fue el cálculo del monto del impuesto del pontazgo, que se fijó en 1787 y se reajustó en 1796²³. Es así como, inicialmente por decreto de la Junta Superior de Real Hacienda de Chile se dispuso que el impuesto aplicado a los viajeros y tráfico comercial sería el siguiente:

- 1) 2 reales por carga al tránsito cordillerano desde Chile y desde la provincia de Buenos Aires.
- 2) 2 reales por cada cinco mulas aparejadas que pasasen sin carga.
- 3) 2 reales por cada negro de comercio y negociación.

²¹ C.M. 2° serie, vol. 3373. Real orden asignando el ramo de pontazgo.

²² id. vol. 3373, Bando de 31 de julio de 1791. Creación de la villa y uso del impuesto.

²³ id. vol. 3373, Bandos de 22 de diciembre de 1787 y 24 de noviembre de 1796.

- 4) ½ real por cada cabeza de caballo, mula y ganado.
- 5) Se exime del impuesto a los bultos de los viajeros y peones, como también a las mulas y bestias de los arrieros que no estén dedicadas al tráfico comercial.

En 1804, se agregó un nuevo impuesto de 4 reales por cada 100 cabezas de ganado menor que pasaran desde Chile a la otra banda por el camino del Portillo, el cual se incluyó en el ramo del pontazgo, encargándose su recaudación al guardia mayor Francisco Mendivil²⁴.

Inicialmente, cuando se aplicó el impuesto del pontazgo, se recurrió a la forma tradicional de remate de su cobro al mejor postor, pregonándose 29 veces en la villa de San Felipe, como no hubo interesados, se dejó a cargo de la administración de aduanas. El encargado de este tributo fue el guarda principal del camino de la cordillera, quien debía dar una fianza de 500 pesos, llevar una cuenta exacta del dinero recaudado, con ayuda del escribiente y del cabo del resguardo, debiendo anotar detalladamente en un libro y enviar a Santiago a la administración de la aduana un informe mensual. Por ese delicado trabajo se le asignó una asignación del 8% del total del valor recaudado por concepto del impuesto del pontazgo al tráfico comercial, en cada ruta cordillerana donde hubiera una aduana, cifra que se repartía proporcionalmente en 2/3 para el guarda mayor y 1/3 para los funcionarios que le colaboraban²⁵.

Además, a esos funcionarios les correspondía la tarea de recorrer los caminos e informar sobre su estado, las necesidades de reparaciones, como también, estimar los presupuestos necesarios para ellas. Para la correcta aplicación de las órdenes superiores respecto al cobro del impuesto del pontazgo, era usual que las autoridades enviaran una copia de los decretos al subdelegado del Partido y al Cabildo de la villa de San Felipe, asimismo, los ministros de la Real Hacienda en Santiago llevaban las cuentas generales.

Empero, el manejo de estos fondos fue sumamente confuso a nivel de la administración superior, lo cual motivó una orden especial de 8 de

²⁴ id. vol. 1138. Aprueba cuenta de composición del camino cordillerano, Bando de 23 de mayo de 1804.

²⁵ C.M., 2° Serie, vol. 3373. Auto de 12 de mayo de 1745. También: C.M. 2° Serie, vol. 1137. Disposición del 24 de noviembre de 1796 que norma los impuestos por cobros del pontazgo de Aconcagua.

enero de 1782, en la cual se ordenaba que los funcionarios de la real hacienda debían llevar una contabilidad separada del ramo del pontazgo “con libro particular y principal”, pues sus valores los habían incluido en las cuentas de oficios vendibles y renunciables, pasando el total a la mesa o glosa general²⁶.

A nivel local, los subdelegados de San Felipe el Real, Santa Rosa de Los Andes y el diputado de la villa de San José de Maipo, y los guardas de los caminos, debían publicarlo en forma de bando para conocimiento de los usuarios y vecinos de la región.

II. POLITICA DE REPARACIONES Y EXPLORACION DE CAMINOS

Otro aspecto central de la política estudiada fue la preocupación de las autoridades gubernamentales ya desde 1765, por construir un camino técnicamente bien diseñado acorde al conocimiento de los ingenieros militares de la época, sobre la ruta incásica-colonial que unía a las ciudades de Santiago y Mendoza. A lo cual se agregó hacia fines de la centuria, otras actividades de exploración de nuevas rutas y la construcción de dos nuevos caminos: uno por la Dehesa hacia el interior del cajón del río Mapocho, situado al nororiente de la capital, y el otro, al suroriente por el cajón del río Maipo. Esa política también incluyó la construcción y mantención de puentes, y el cobro de impuestos por su tránsito²⁷.

Desde 1790 y en especial desde 1795, se observa junto con el aumento del tráfico y comercio cordillerano, una política sostenida que muestra el gran interés y a preocupación de las autoridades de la época, por efectuar reparaciones viales y por la exploración de nuevas rutas.

Varios decretos permiten conocer en detalle las obras que se proyectaron e hicieron. El 19 de noviembre de 1795, don Juan Manuel del Castillo, guarda mayor de la cordillera, marchó a su destino con el especial encargo de revisar el camino real por la cordillera, en toda su extensión e informar sobre las reparaciones que considerase necesarias para su ensanche, arreglo de los trozos con derrumbes y de otras faenas. El propósito era lograr: “un tránsito cómodo y seguro de los pasajeros y tropas

²⁶ C.M. 2° Serie, vol. 3373. Decreto de 8 de enero de 1782. Normas para llevar la contabilidad del ramo del pontazgo.

²⁷ Gabriel Guarda O.S.B., *Historia urbana del Reino de Chile*, Editorial Andrés Bello, Santiago, pp.155-162.

de mulas de carga del comercio que ya comienzan a transitar por allí”; pues ya se abría la cordillera luego del deshielo primaveral. Se dejó constancia que igualmente que el año anterior, los costos se financiarían con el producto del ramo del pontazgo, correspondiendo al guarda mayor solicitar los peones y las herramientas al superintendente de la villa de Santa Rosa de Los Andes²⁸.

Dos años después, el 9 de febrero de 1797, otro decreto aclara que en la construcción del “Pósito” de la villa de San Felipe del Real (depósito para granos) que se hizo por orden del gobierno, quedó una deuda de 451 pesos y ½ real, ésta se ordenó cubrirla con cargo a los 1.000 pesos del ramo del pontazgo dispuesto para el crecimiento de la villa²⁹.

A principios de 1798, otro decreto de 5 de marzo, arregló los caudales de ese impuesto, precisando que se habían invertido ese mismo año, 785 pesos 2 ½ reales en reparaciones de caminos³⁰. El año de 1800, se aprobaron las cuentas del comisionado Mariano Correa por 5.000 pesos para componer el camino entre Valparaíso y el Portillo de la cordillera, más otros 486 pesos 2 reales, que dieron los mineros de San Pedro Nolasco, por otro decreto que los obligó a efectuar un donativo el 5 de diciembre de 1797, con ese propósito³¹.

Entre los años de 1800 a 1805, la política se centró en reparar las garitas o refugios cordilleranos que ya tenían 50 años de existencia y de uso continuo³².

Se estimaba urgente reparar la casucha del Juncalillo, comisionándose el 16 de marzo de 1801 a don Manuel Castillo y el 6 de diciembre de 1802 a José Miguel Villarreal, con igual propósito, entregándoles 700 pesos a cada uno del ramo del pontazgo. También, se refaccionó la casa habitación del resguardo de aduanas, porque sus murallas de piedra se encontraban dañadas, y se encargó esa obra a don Francisco Rodríguez Navas, quien compró los materiales con los fondos del

²⁸ C.M. 2° serie, vol. 1137. Decreto para reparar caminos cordilleranos.

²⁹ C.M. 2° serie, vol. 1137. Decreto del 9 de febrero de 1797 sobre uso de dineros del ramo del pontazgo de Aconcagua.

³⁰ C.M. 2° serie, vol. 1137. Decreto del 5 de marzo de 1798, sobre arreglos de dineros referentes al pontazgo de Aconcagua.

³¹ C.M. 2° serie, vol. 1137. Decreto del 5 de marzo de 1798, sobre arreglos de dineros referentes al pontazgo de Aconcagua.

³² C.M. 2° Serie, vol. 1138. Decreto de 10 de febrero de 1800 que aprueba la cuenta sobre arreglos del camino del portillo. La documentación correspondiente a ese período que se cita a continuación está en ese volumen.

pontazgo que había recaudado, entregando un informe de sus gastos. En 1802, se detectan constantes robos en las garitas cordilleranas, dice el texto: "frecuentes hurtos y sustracciones de abastos que padecen las casas de la cordillera especialmente en tiempos de invierno", por lo cual se encarga a don José Miguel Villarroel aprehender y hacer sumario a los cómplices del delito. En diciembre de 1803, se asignó un soldado como custodia a los peones de las obras de reparación del camino.

La reparación y composición del Camino Real de la Cordillera en toda su extensión recién se canceló en 1804, con una inversión de 2.500 pesos según orden de 23 de mayo, emitida a favor de don Manuel de la Puente. Este había iniciado los trabajos en 1799, empleando dos meses y veintiséis días, con un salario de 300 pesos. El gobierno impugnó ese salario aprobando otro por 212 pesos y 2½ reales; luego lo rectificó dejando a su favor 408 pesos y 3 reales; y se le ordenó entregar las herramientas y utensilios empleados al alcalde provincial don José Miguel Villarroel, para que fueran usados en la obra de dos puentes de cal y ladrillo proyectados para construir en el río de los Hornos y en el río de las Vacas.

La política de construcción de nuevos puentes se inició en 1806.³³ Por entonces, se estaba edificando un nuevo puente sobre el río Aconcagua según un plano confeccionado por el ingeniero Miguel de Atero, quien recibió 150 pesos por ese diseño y el trabajo anexo. A fines de ese año, se dispuso que el guarda mayor Pedro Gil, hiciera un reconocimiento y presupuesto para la reparación de esa vía. El 20 de octubre de 1807, se canceló a D. Mendivil, los arreglos previos realizados entre 1804 y 1805.

Al finalizar la década, en 1809, se canceló al guarda mayor Pedro Gil, un salario de 10 pesos y 5 ½ reales, por las reparaciones a los puentes de las Vizcachas y río Colorado, en el cajón del Río Maipo; estas obras se habían emprendido en el mes de mayo a cargo de don Cristóbal Miranda y don Miguel Quintero. Enseguida, se construyó un nuevo puente sobre el río Yeso y se reparan varios lugares que se estimaron muy peligrosos de transitar por esa ruta; esas labores estuvieron a cargo del guarda mayor don Bernardino Silva con un presupuesto de 2.000 pesos, estimando unos 300 pesos solamente para la reparación del camino. El 22 de septiembre, se aprobó otro presupuesto adicional de 1.000 pesos.

Como se puede confirmar a continuación, en el inicio del gobierno patriota, la política caminera continúa y se expande, pero su objetivo mayor

³³ C.M. 2 ° serie, vol. 1139. Para la documentación citada entre 1806 y 1811.

es lograr una buena conexión con los habitantes trasandinos, pues los criollos tanto de Chile como de las Provincias Unidas, recién emprendían la aventura de un gobierno autónomo.

En 1810, en los inicios del gobierno de la Primera Junta, se acuerda trazar una nueva ruta, el camino entre las villas de Los Andes y Quillota en el valle del Río Aconcagua, con el objetivo de agilizar la conexión marítima con el camino de la cordillera. El comisionado de las obras fue Francisco Antonio de la Carrera a quien se entregó la suma de 1.898 pesos y 5 - 1/8 reales extraído del “ramo de caminos” de la hacienda pública. En 1811, se delega al alcalde la villa de San José de Maipo la comisión de arreglar en antiguo puente sobre el río Colorado arruinado por una gran crecida del río a fin de facilitar “un cómodo paso a los traficantes y arrieros, sin los peligros y desgracias que otras veces se han experimentado.”³⁴

Es preciso agregar, que las nuevas investigaciones de la Historia del Clima, abordan los efectos sobre el comercio y el tránsito por regiones cordilleranas.³⁵ Nuestra experiencia de investigación del tema, confirma el notorio aumento de la temperatura en 1810, de modo que la cordillera se pudo atravesar en pleno invierno sin que fuera cerrado el camino, y por consiguiente, aumentó notoriamente el deshielo. Por eso, tanto los caminos y sus puentes sufrieron la batida de las aguas de los cauces y ríos cordilleranos en 1811.³⁶

Se agrega a esta política reseñada para los caminos, que a las autoridades monárquicas de inicios del siglo XIX, les interesó también la exploración de nuevas rutas.

Aumentaba por entonces el paso de viajeros, el tránsito de arrieros por el incremento del comercio y la exportación minera, así los habitantes del valle central necesitaron nuevas vías de conexión hacia Cuyo, San Juan y Buenos Aires. Por ello, entre 1797 y 1805, se buscó explorar y construir un camino más corto entre Santiago y Mendoza con salida por la Dehesa, y se agregó al tránsito, otra ruta hacia el interior del cajón cordillerano del río Maipo y valle del río Yeso, el cual contaba con potreros de pasto, para comida de las tropillas de mulas que lo transitaban³⁷.

³⁴ C.M. 2 ° serie, vol. 1138. Decreto que aprueba una comisión para el reconocimiento de los caminos reales entre Santiago, Los Andes y Quillota.

³⁵ José Luis Comellas, *Historia de los cambios climáticos*, Editorial Realp, Madrid, 2011.

³⁶ C.M. 2 ° serie, vol. 1139. Decreto sobre averías en los puentes del río Colorado en el cajón del río Maipo.

³⁷ Gabriel Guarda O.S.B. *Historia urbana del Reino de Chile*, Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1978, p. 158.

También, prosperaron las ideas de unir el sur de Chile con el nuevo Virreinato del Río de la Plata, para lograrlo las autoridades se empeñaron en encontrar un paso cordillerano más bajo y fácil de cruzar. Entre 1793 y 1810, se desarrollaron exploraciones de posibles rutas desde Concepción a las Pampas y a Buenos Aires, aprovechando el trazado usado previamente por los indios pehuenches y mestizos criollos en la centuria anterior. En esas exploraciones destacó don Luis de la Cruz, que hizo un extenso viaje desde Concepción a Buenos Aires en 1804. Y enseguida, hubo otras exploraciones oficiales entre Antuco y la capital del nuevo virreinato en 1807.³⁸

Igualmente, se construyeron diversos caminos menores entre Santiago y Aconcagua por esa misma época.

La investigación realizada en fuentes documentales para este trabajo, se refieren ocasionalmente a dichas exploraciones, que al parecer, financió el virreinato del Plata, pues los decreto sólo complementan algunos gastos. Así, el 4 de mayo de 1805, se hace referencia a la exploración del camino del distrito de la ciudad de Talca, por lo cual se dispuso auxilio económico a un teniente y a una tropa de “blandengues” a los que se encargó continuar las exploraciones anteriores, gastos que asumiría la Tesorería General del Virreinato del Río de la Plata, precisando sólo gastos para alojamiento y pasajes de ese grupo el 4 de mayo de 1805, y enseguida, el 18 de ese mismo mes y año, se acepta un gasto de 213 pesos y 1 ¼ reales por el subdelegado de la ciudad de Talca en apoyo a dicha expedición.

Después de 1811, se descontinúa la política de caminos, y es reemplazada por una política normativa de situaciones propias de un período de mayor contingencia bélica. El interés se vuelca hacia el control de las personas que transitan y de los militares que huyen y regresan. No se debe olvidar, que entre 1814 y 1817, el camino real de la cordillera fue cerrado por las autoridades realistas. No obstante, se mantuvo un cierto interés por el estado del Camino Real de la Cordillera y por el resguardo aduanero en 1815. También, el conflicto militar motivó a las autoridades

³⁸ C.M. 2 ° serie, vol. 1138. Donde aparecen los siguientes decretos: Decreto de 4 de mayo de 1805 aprobando dineros para la exploración del camino de la cordillera por Talca; decreto de 18 de mayo de 1805, aprobando pagos a un subdelegado de Talca por dicha exploración; de 7 del 11 de 1806, decreto que ordena pagar caballos perdidos en dicha exploración; decreto de 27 de mayo de 1807 aprobando la exploración del camino desde Concepción a Buenos Aires por el comisionado Luis de la Cruz.

hispanas de esta época por obtener un mejor conocimiento geográfico, así el 2 de febrero de 1816, ordenan a Ignacio Andía y Varela que entregue al gobierno varios planos que levantó, en especial el realizado en año de 1800, sobre Aconcagua, Los Andes y el camino a Mendoza; como también, el Plano Geográfico General que describe los pasos por los Andes, y el Plano Hidrográfico del Sur que comprendía la costa desde el 19° grado latitud sur (Iquitos) hasta el 57° (Cabo de Hornos).³⁹

Podemos concluir que las autoridades monárquicas de fines del periodo colonial demostraron interés, preocupación y la aplicación de una política constante tanto en la instalación de un nuevo sistema aduanero y tributario, en la construcción y mejoramiento de obras viales que mejoraron significativamente las comunicaciones trasandinas entre Chile y la región de Cuyo, vinculando las antiguas ciudades de Santiago, Mendoza, San Juan y San Luis, con Buenos Aires, incluyendo a otras villas de reciente fundación como fueron San Felipe, Santa Rosa de los Andes.

Así mismo, hubo una política constante de mantención y exploración de vías camineras a través de la cordillera. De modo, que cuando cambia la situación política desde la monarquía a la república, la existencia de esos caminos, permitió un fluido tránsito militar y de civiles en 1814, cuando se fugan los patriotas después del desastre de Rancagua, como también, su regreso en 1817-18, después del paso del Ejército Libertador y sus victoriosas campañas militares. Lo que permitió una vez instaladas las nuevas autoridades republicanas, la apertura permanente del camino principal y de otras rutas cordilleranas, esta vez con el diseño de una nueva política y nuevos impuestos. Su interés se expresó desde el 30 de enero de 1818, con una petición expresa de las autoridades de que se realizara un detallado informe sobre la situación del camino cordillerano que presentaba escasez de mulares y de arrieros para el transporte.⁴⁰

A modo de conclusión, se puede sostener que este estudio ha permitido comprender un proceso de política aplicada en la administración chilena referida a sus contactos con las regiones trasandinas de Cuyo y Buenos Aires entre 1744 y 1817. Al igual que en otras investigaciones anteriores, nos interesa destacar que es posible analizar procesos de continuidad y de conjunto en períodos de altos cambios políticos, como es el caso de la transición entre la monarquía y la república, que

³⁹ Ministerio del Interior, vol. 16, Orden de 2 de noviembre de 1816 para que Ignacio Andía y Varela entregue varios planos topográficos.

⁴⁰ C.M. 2 Serie, vol. 1139. Informe de 30 de enero de 1818.

tradicionalmente ha sido segmentado por la historiografía, destacando con gran énfasis las rupturas y que pocas veces aborda el estudio de las continuidades. A pesar de la separación y elaboración de nuevos gobiernos a partir del Imperio Español y su cohesión administrativa; es preciso destacar que tanto en Chile como en Argentina, se sostuvo una especial preocupación por mantener las rutas cordilleranas, repararlas, como de buscar nuevos puntos de conexión, a la vez que perduró una administración aduanera, tanto en los Andes como en Mendoza. Concluimos que tanto las autoridades monárquicas como las republicanas, comprendieron la necesidad de conservar, mantener y desarrollar las vías de conexión para los habitantes y el comercio de estas amplias regiones trasandinas.

