

## **BREVE RESEÑA DE LA HISTORIA DE QUINTERO.**

*Por Cruz Carvajal, magíster en Historia de Chile y América.*

### **PUEBLOS ORIGINARIOS.**

#### **El hombre de los conchales.**

En el siglo XIX, Vicuña Mackenna afirmaba que en Quintero y Puchuncaví, la población originaria era muy numerosa en el periodo pre hispano, mucho más que en su época, tiempo en que existiendo se les considera como campesinos o como pescadores.

Su afirmación la demostraba al señalar que en toda el área se podían encontrar rastros de esas antiguas etnias y su cultura; los actuales habitantes todavía encuentran estos vestigios, por ejemplo, al hacer cortes en los terrenos aparecen conchales, fogones, puntas de flechas, restos de cerámica; estas huellas ancestrales aparecen también en las dunas y en las playas. En algunos casos, se han encontrado tumbas aisladas o grupos de tumbas, con todo el ajuar funerario, en su mayoría grandes caparzones de bivalvos y univalvos, y piedras talladas.

Los estudiosos han concordado en llamar a estos primeros grupos como “Hombres de los Conchales”, luego Cultura Bato, Cultura Aconcagua o Picunches de la Costa.

### **EL DESCUBRIDOR.**

La tradición comunal señala que Alonso Quintero descubrió la bahía a mediados de 1536, y como bien señala Vicuña Mackenna, su apellido no es “de Quintero” ni “Quinteros”, él es un piloto andaluz, natural de Palos de

Moguer, que vino a América en 1504 cuando no tenía más de veinte años. Por los Archivos de Indias, podemos saber que pertenecía a una familia de navegantes, su padre realizaba cabotaje y pilotaba por el Mediterráneo y el Atlántico europeo.

Alonso navegó a América en una flotilla de cinco naves en busca de fortuna y fama, llegó a La Española, actual Santo Domingo, y de inmediato se encargó de unir esta isla con España, con Cuba y el golfo de México, guiando naves como su primer piloto. No llegó a ser nunca capitán, porque aunque no existía un Real Escuela de Marina, la Corona sí medía conocimientos y controlaba a aquéllos que aspiraban a ser capitanes.

Alonso, bohemio, bebedor y aficionado a los dados, seguramente perdió oportunidades para ello, por su forma de ver la vida, lo que no era extraño en los navegantes de la época. Además en el citado Archivo de Indias, encontramos su nombre en los registros de Justicia, por causas iniciadas en contra suya ante denuncias hechas tanto por comerciantes andaluces o españoles de América que se quejaban por incumplimiento de contratos en que Quintero se comprometía a trasladar mercancías desde la metrópolis a las colonias, o viceversa, como maderas, especies, manufacturas europeas que no llegaban a su destino, lo que lo volvió prácticamente un estafador.

Antes de esos oscuros episodios, que al parecer ocurrieron al final de su vida, Alonso pasó al Mar del Sur, y participó de la expedición de Pizarro y Almagro. Algún cronista lo recuerda solicitando a Francisco Pizarro los clavos de oro que sostenían las chapas del templo de Pachacámac, que le valieron 400 marcos de plata.

Luego acompañó por mar al Adelantado Diego de Almagro en su Expedición a Chile al mando de la nave “Santiaguillo”, en la que trasladó vituallas, como víveres, ropa, armas, fierro para herraduras. Fue un viaje lleno de dificultades por los deterioros sufridos en la nave. Sin embargo, su temple le permitió cumplir con la tarea encomendada: navegar muy cerca de la costa, ingresar a las bahías y buscar contactos con los capitanes de Almagro para la entrega de los pertrechos necesarios. También levantó cartas de Navegación de nuestras costas, verdaderos secretos de guerra ya que ningún europeo había navegado por ellas. Era el tiempo que España comenzaba a tener un gran enemigo: Inglaterra.

Fue así como llegó, según algunos historiadores en agosto de 1536, y por otros, a fines de ese año, a una bahía señalado entre los hitos 32º 41’S y 71º 32’ a la que puso su apellido: Bahía de Quintero. Alonso no tuvo noticias de las Huestes de Almagro en nuestra bahía, ya que estas se encontraban en el valle de Quillota. Entonces, de acuerdo a los protocolos establecidos, navegó más al sur para ingresar a una gran bahía, allí toma contacto con el capitán Juan de Saavedra el que le informa que el adelantado volvería a Lima. La gran bahía fue bautizada como Valparaíso por el capitán Saavedra.

Alonso Quintero parte también a Perú, y al parecer se incorpora al bando de los Pizarro en la lucha civil que estalla a la llegada de Don Diego de Almagro. En todo caso hay historiadores que señalan que nunca Alonso navegó hacia Chile, y que habrían sido otros los marinos españoles que sí lo hicieron. Sin embargo, la tradición en Quintero, nos habla de él como el descubridor de la bahía.

## **LA ENCOMIENDA.**

Quintero conoció la Encomienda a principios de 1600, con un soldado español veterano de la Guerra de Arauco, al parecer de noble linaje, de nombre Simón Diez de Hidalgo. El capitán y encomendero logró progresar en sus nuevas tareas centradas en la agricultura y la ganadería, plantando incluso vides en el sector de Dumuño (actuales localidades de Santa Adela, Santa Luisa, Santa Rosa y Las Gaviotas).

Fundador del Quintero Antiguo, construyó su casa frente a una laguna, seguramente en lo que hoy es Santa Adela, lugar en que posteriormente descansaban los jinetes que atravesaban el río Aconcagua camino a la Herradura.

La escritora inglesa María Graham en *“Diario de mi residencia en Chile”* relata sus cabalgatas a la península y señala que descansaba en ese caserío, lugar donde se había levantado un templo. Todo ese conjunto de edificaciones sufrió serios deterioros durante el terremoto de 1822.

## **CORSARIOS.**

### **Sir Francis Drake**

Sir Francis Drake, no ingresó a la bahía de Quintero, pero este corsario inglés el 4 de diciembre de 1578, asaltó, robó y quemó el pequeño puerto de Santiago, como se llamaba a Valparaíso en esa época, guiado por el chango Felipe que pescaba frente a Quintero, como lo relata Vicuña Mackenna. (Seguramente un Aconcagua o picunche de la costa).

Drake no era un pirata, sino un miembro de la Armada inglesa que llegó a ser un famoso almirante que actuó como corsario para atacar a las colonias españolas de América y dañar a esa corona.

El botín alcanzado en Valparaíso fue muy escaso, unas dos mil botijas de vino, unos sesenta mil pesos en oro procedente de Valdivia, en cuanto a la plata, solo encontraron las vinajeras y el cáliz del templo. En cuanto al orégano, anís, nueces y tablas de alerce, fueron considerados *viles* para hombres que bebían en copas de oro. Ya que Drake se hacía servir con

mucha elegancia, y según se relata, disfrutaba con una escogida banda de músicos que navegaba en su buque.

### **El indio Felipe**

Vicuña Mackenna relata su llegada a Quintero en carruaje una tarde de invierno, lo hacía junto a otros dos amigos, su visita coincide con la celebración en honor al Patrono de los pescadores, San Pedro. Al observar el Baile de Chinos de la caleta, recuerda al indio Felipe y piensa que es posible que los promeseros sean descendiente de este.

La narración nos permite entender que el área de celebración era la actual calle Gregorio Arrieta, entre Avenidas Francia y 21 de Mayo.

¿Pero quién era Felipe? Benjamín Vicuña Mackenna, se refiere a él, en sus Obras Completas, en el capítulo dedicado al corsario inglés Drake.

“Navegando, pues al acaso, e ignorante sin duda de que existía un puerto llamado en las costas españolas Valparaíso, Drake pasó a su vista sin reconocerle. Más al enfrentar a Quintero, divisó en el mar un chango, que en su balsa de lobos se ejercitaba en pescar, y lo recogió a bordo. Lo interrogó y con alguna maña y regalos logró romper su taciturna reserva. Le contó entonces el indio cómo había a seis leguas de aquel sitio una población de cristianos, cómo estaba cargando un buque vino, tablas y oro de Valdivia, llegando él mismo, por último, hasta ofrecerse, en odio de los huincas, para servirle de piloto. Felipe se llamaba este indígena.”

Sin lugar a dudas que Felipe no quería a los conquistadores, y seguramente tenía razones poderosas para esa venganza, porque nuestros antepasados, los habitantes de la comarca, eran de carácter pacífico, apacible.

### **Sir Tomás Cavendish**

Para emular las hazañas de Drake, otro marino inglés, Sir Tomás Cavendish decide ser corsario y navegar hacia América, con una dotación de 123 personas entre marinos y soldados, y una flotilla conformada por el “Hugh Gallant”, nave capitana, el “Desire” y el “Content”.

El 21 de julio de 1586, zarpa desde el puerto de Plymouth, y el 6 de enero de 1587, se encontraba en medio del Estrecho de Magallanes. Tiempo antes un grupo de españoles había fundado la ciudad del rey Felipe, conocido después como Puerto de Hambre, Cavendish divisa que desde un peñón un grupo de hombres famélicos lo llamaban, eran los sobrevivientes del grupo de fundadores. Sin embargo, solo rescata a uno de ellos, Tomé Hernández, porque le pareció que podía cumplir funciones de práctico, y deja morir al resto.

Cavendish, no ataca Valparaíso, posiblemente por la pobreza que encontró su antecesor Drake, pero el 30 de marzo de 1587 recala y echa anclas en la bahía de Quintero. En la costa, un hombre que parecía dormir en una loma, monta con rapidez en su caballo y cabalga lejos. El capitán salta a tierra con 30 hombres, luego de una hora de camino, tres hombres a caballo armados de lanzas y adargas les salen al paso, el corsario despacha a dos de los suyos junto a Tomé Hernández para que traduzca, y es la oportunidad para que este pueda huir.

Al día siguiente un pelotón de soldados españoles los ataca en la bahía de Quintero mientras los ingleses lavan sus ropas en las lagunas cercanas. Los británicos se refugian en las piedras blancas del actual Loncura, mientras los cañones y fusileros de los buques disparan hacia la playa, luego de la batalla entre españoles e ingleses, ambos bandos declararon haber ganado. Sin embargo, tanto unos como otros perdieron vidas, los españoles toman prisioneros, algunos fueron ahorcados en Santiago, los menores de edad fueron llevados a Lima y juzgados por el Tribunal de la Inquisición, el que los encarceló. Luego de la batalla los ingleses elevaron anclas y huyeron.

### **Jorge Spilpergen**

Otro de los corsarios que atacaron las costas de Chile es el alemán Jorge Spilpergen, que con bandera holandesa vino a América, y ya en Chile roba 100 carneros en la Isla Mocha, arrasó Concepción, y al mediodía del 12 de junio de 1615 fondeó con todos sus buques en la bahía de Valparaíso.

Los españoles estaban preparados, al mando del gobernador - jefe de la Guarnición Militar de Valparaíso, Pedro de Recalde, y aunque Spilpergen rompe sus fuegos contra la población, reduce a cenizas los únicos tres edificios del lugar y decide desembarcar con sus hombres, a medida que entraba en la ciudad la población se protegía en los cerros costeros aprovechando la espesa neblina de invierno por lo que resuelve retirarse.

Al día siguiente levantó anclas y se instaló en la bahía de Quintero, permanece aquí una semana, la que le sirve a él y a su dotación para descansar, reponer energías, surtir de agua, leña y alimentos a sus buques, pero esa calma se rompe el día 17 de junio de 1615, cuando los ataca un pelotón de caballería al mando de Recalde, lo que obligó al corsario alemán con bandera holandesa hacerse a la mar ese mismo día.

## **SIGLO XIX.**

### **Quintero fue también muy visitado por personalidades europeas:**

#### **Lord Thomas Cochrane, Conde de Dundonald**

En el siglo XIX, la costa de Quintero siguió ligada de alguna manera a hombres provenientes de Inglaterra, ahora como amigos, es así como Lord Cochrane compra en 1818, junto a su socio Anderson, las haciendas de Quintero y Valle Alegre, donde vive en forma casi permanente.

Atraído por las condiciones naturales de la bahía, planifica instalar en ella, un puerto militar, y para ello, está dispuesto a donar terrenos para construir el equipamiento necesario. Lo mismo ocurre con las haciendas, a las que impulsa con nuevas técnicas y herramientas, y la introducción de semillas de hortalizas de origen europeas, como zanahorias y nabos entre otras, y

renuevos de árboles exóticos como acacias. Renovales de ellos se pueden admirar en Valle Alegre, al ingreso de la antigua hacienda, en el sector de lo que fue la lechería.

Cochrane al reconocer las buenas condiciones marítimas de la bahía de Quintero, y asesorado por los capitanes de las naves de la escuadra, ordena a su secretario, W. Bennet Stevenson, preparar una memoria acompañada de un plano que pudiera probar las ventajas que la rada de Quintero poseía sobre la bahía de Valparaíso, recomendándola para servir de apostadero a los buques de guerra de la República, por lo que se ha dicho, ofrecía terrenos para construir el arsenal y los edificios de Marina. Esta iniciativa no fue considerada por O'Higgins.

El almirante al abandonar Chile en 1823, lo hace desde Quintero hacia Brasil, pensando volver algún día a las haciendas que tanta satisfacción le habían dado.

### **María Graham**

María Graham, escritora, pintora y viajera inglesa, llega al puerto de Valparaíso a bordo de la nave "Doris", ella acompañaba a su esposo que era el comandante del buque y que había fallecido cuando cruzaban el Cabo de Hornos. El comandante Graham es sepultado en Valparaíso.

En el puerto, la escritora se relaciona con la colonia inglesa y es así como conoce al jefe de la Escuadra Nacional, el almirante Lord Thomas Cochrane, conde de Dundonald, con quien comparte y visita en múltiples oportunidades la hacienda de Quintero.



Al regreso de la “Doris” a Inglaterra, es invitada por los oficiales para regresar a casa, pero prefiere quedarse un tiempo en Chile, arrienda una pequeña vivienda en el sector del Almendral, barrio preferido por los extranjeros, la casa contaba con hermosos jardines y un balcón tipo andaluz con vista hacia la bahía.

Gran observadora de las costumbres y la cultura recorre parte de nuestro país lo que le permitirá describir posteriormente sus parajes, comparte con los próceres de la patria, como O’ Higgins y San Martín, entre otros.

Admira las bondades de la península y la bahía de Quintero, se sorprende por la belleza escénica de los pequeños valles que lo integran, por lo que hace una detenida descripción de sus campos, de la vegetación y de la versátil geografía en su libro “Diario de mi Residencia en Chile”. Relata la cantidad de lagunas de agua dulce existentes en el camino de Concón a Quintero, que conoce cuando cabalga por la playa de Ritoque, hasta la Hacienda de Cochrane, describe las aves acuáticas: flamencos, cisnes de cuello negro, garza Cuca, un tipo de garza plomiza con cuello blanco y penacho, parecida al ibis egipcio, caiquenes, taguas y otros ánades.

En su estadía en la hacienda, en la noche con luna llena del 19 de noviembre de 1822, vive temblores y terremoto que destruyen la casa construida por Lord Cochrane en el estilo arquitectónico de las residencias del campo inglés, en los faldeos del Cerro Centinela de Quintero o Cerro de la Cruz. Luego se enterará que Valparaíso y sus alrededores también han sido destruidos.

## Charles Darwin

El famoso científico inglés, creador de la *Teoría de la Evolución de las Especies*, llegó a Chile en la nave inglesa “Beagle” al mando del capitán Fitz Roy. Es así como en la madrugada del 14 de agosto de 1834, se encontraba en el Almendral, sector de Valparaíso, preparándose para visitar el área de Quintero junto al dibujante que lo acompañaba Conrad Martens y el guía chileno conocido como el “huaso” González.

Darwin había investigado a esa altura gran parte de la naturaleza de Chile, y su interés en ese momento era estudiar el campo de dunas de Ritoque, antecedentes que incorpora en su libro “Relatos de un naturalista alrededor del mundo”, en que describe las laderas de arenas blancas. Encuentra fósiles de conchas marinas en alturas de 400 metros, seguramente en el Mauco, el cordón montañoso de la Cordillera de la Costa más cercano al litoral del Pacífico. Se estima también que habría visitado el sector de Punta Liles, ya que en el acantilado poniente de la Cueva del Pirata se puede observar las capas tectónicas de la plataforma continental levantadas en el terremoto del 19 de noviembre de 1822.

Charles Darwin pernocta con su equipo de trabajo en la hacienda de Quintero, actual Valle Alegre, que 12 años antes fuera del Conde de Dundonald, Lord Cochrane. En su relato, el ilustre investigador señala que en la mañana del 15 de agosto, continúa su viaje hacia Quillota, para ello sale de Valle Alegre, continúa por Chilicauquen, asciende los cerros de la Cordillera de la Costa por la Quebrada del Ají, hasta llegar al camino del Inca o camino Colonial que unía los territorios de la costa con los valles interiores.

## **INICIO DE LA FORMACIÓN DE LA CIUDAD DE QUINTERO.**

### **La familia Cousiño en Quintero**

En la formación de Quintero como ciudad, puerto y balneario, la familia Cousiño tuvo un papel gravitante. Los Cousiño que participaron en esta empresa fueron: Luis Cousiño Squella, su hijo Luis Alberto Cousiño Goyenechea, la esposa de este, María Luisa Sebiré y el hijo de ambos Luis Maximiliano Cousiño Sebiré.

Luis Cousiño Squella, junto a su esposa Isidora Goyenechea, llegan a la península en 1872, a sugerencia de algunas amistades, entre ellos, Benjamín Vicuña Mackenna, y adquiere 200 cuabras de la hacienda de Quintero con el fin de construir en esos terrenos un puerto, logra que el gobierno de la época cree en Quintero una ciudad balneario. Sin embargo, don Luis fallece en 1873 antes de ver siquiera puesta la primera piedra del puerto, y es su hijo, Alberto Cousiño Goyenechea, quien junto a su esposa, la dama francesa María Luisa Sebiré, los que colocan los fondos para el anhelado proyecto, fundan en 1913 la *“Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero”*, y hacen construir el ferrocarril desde San Pedro, además de iniciar las obras del puerto.

Además, ese mismo año lotean parte de la ex-hacienda en sitios de dos mil metros cuadrados para incentivar la formación de una comunidad costera de descanso, pensada para las familias del fastuoso Barrio Dieciocho de Santiago.

Como se ha dicho, antes de morir Luis Cousiño Squella crea el balneario de Quintero, ya que consigue el 8 de agosto de 1872, que el Intendente de Valparaíso, dicte la fundación de la “Población de Quintero”, con el nombre de “Puerto Cochrane”. La ciudad contaría con 3 plazas, 23 avenidas y 11 calles.

Los edificios que se construirían en los terrenos donados por Cousiño Squella, solares que iban desde cinco mil a veinte mil metros cuadrados, eran una escuela para hombres y otra para mujeres, iglesia, casa parroquial, casa consistorial, gobernación, juzgado de letras, aduana, cuartel de policía, cárcel, hospital y cuartel de guardias nacionales.

Todo queda detenido unos años, aunque la familia seguía presente en la comuna. En enero de 1912, a través de la ley No 2623, se decreta la creación de la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, la que sería dirigida por Alberto Cousiño Goyenechea, esta ley permitía entregar, para los servicios públicos de la comuna de Quintero según plano protocolizado, los siguientes terrenos:

1. Plaza de ciento catorce por ciento treinta y siete metros,
2. Plaza de cien por ciento cuarenta por sesenta metros,
3. Servicio de Aduanas, cuarenta por setenta metros,
4. Escuela pública cuarenta por setenta metros,
5. Escuela Pública cincuenta por setenta metros,
6. Edificio del Hospital, cincuenta por ochenta metros,
7. Gobernación, sesenta por ochenta metros,
8. Correos y Telégrafos, cincuenta por sesenta metros,

9. Cuartel de policía, cincuenta por ochenta,
10. Escuela Naval, treinta y ocho mil seiscientos metros cuadrados.

Con fecha 15 de febrero de 1920 se iniciaron los trabajos de construcción del malecón, actual muelle de la Fuerza Aérea, y las obras del puerto que contempló el relleno y construcción de la calle 21 de Mayo y el actual Muelle de Asimar, todas obras de la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero.

En marzo de 1924, se empezó a construir el primer pozo para abastecer con agua potable desde las dunas de la Playa de Ritoque a Quintero, su ubicación se halla a 140 metros aproximados de la más alta marea.

En 1924, Luis Cousiño Sebiré es alcalde de la Ilustre Municipalidad de Quintero, luego de la primera separación con Puchuncaví.

El 9 de octubre de 1923 la sociedad permuta al Fisco tres manzanas de terrenos y 24 sitios de terrenos para el uso de la Aviación Naval, además de ceder 400 metros de derechos de playa. El 14 de marzo de 1925, se entregó al tránsito público el ferrocarril San Pedro – Quintero.

Si bien es cierto en enero de 1934, las propiedades de la Sociedad salen a remate y se declara su quiebra, María Luisa Sebiré, viuda desde el año 1917 de Alberto Cousiño Goyenechea, y su hijo Luis Cousiño Sebiré, continuarán siendo los grandes benefactores de Quintero. Los terrenos del Cementerio Municipal, del Estadio, del Parque Municipal, de la primera Compañía de Bomberos, fueron donados por alguno de ellos, para la comunidad, entre otros, ya que la Escuela Superior de Niñas No 44, hoy Edificio de Educación,

fue construida por la Sociedad Constructora de Establecimientos Educacionales, gracias a que doña Luisa Sebiré compró suficientes acciones para ello.

Cabe destacar, que la familia Cousiño en general desarrollará diversas obras de ayuda social en el país, a través de la Fundación Adriana Cousiño, hija de Luis Cousiño Goyenechea e Isidora Goyenechea, que sufría trastornos de espectro autista, por lo que su herencia fue utilizada en obras de bien.

### **María Luisa Sebiré**

Doña María Luisa Sebiré, esposa de Alberto Cousiño Goyenechea, y madre de Luis Cousiño Sebiré, tiene una gran importancia en la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, ya que sostiene la empresa luego de la muerte de su esposo. La bella francesa, perteneciente a la baja nobleza de la Normandía, pierde su fortuna en esas tareas y ve como su mayor anhelo va a la quiebra en 1934.

Gran benefactora de Quintero, dona terrenos para que se construyan obras como el edificio de la Primera Compañía de Bomberos, la plaza de armas, el parque municipal, parte de las propiedades de la Base Aeronaval, luego Base Aérea, entre otros. Compra una suficiente cantidad de acciones a la Sociedad Constructora de Establecimientos Educacionales para levantar tres escuelas en Macul, Lota y para Quintero, la Escuela de Niñas No 44.

Doña Luisa, que fuera prácticamente dueña de Quintero, que vivió en una hermosa casa estilo normando, con una maravillosa vista al territorio de la

comuna, ubicada en el sector de Playa Las Conchitas, muere en Santiago, sin fortuna, protegida por su hijo, en abril de 1948.

Querida por los quinteranos de la época, recibió en vida masivas muestras de agradecimientos, sin lugar a dudas que los mereció porque esta mujer especial interviene hasta casi la mitad del siglo XX en la historia de Quintero, con múltiples iniciativas de desarrollo comunal.

### **Revolución del 91**

El 20 de Agosto del año 1891, a las 04.00 de la madrugada, llegan a las afueras de la bahía de Quintero 14 buques pertenecientes a la Armada. Participaban en la última fase de la llamada revolución del 91, guerra fratricida entre el Congreso Nacional, por quien había tomado partido, y el gobierno del presidente Balmaceda.

Los primeros buques en ingresar a la bahía fueron la corbeta O “Higgins y el transporte Biobío, mientras que la corbeta Magallanes, cumplía funciones de vigilancia entre Valparaíso y Quintero. La flota transportaba 10.000 hombres, contingente que venía al mando del capitán de Navío y presidente de la Junta de Gobierno de Iquique, Jorge Montt Álvarez.

Ese día el presidente Balmaceda se encontraba en Quillota, y había tenido que pernoctar en la casa del jefe de Estación, la autoridad esperaba que las tropas congresistas desembarcaran en el puerto de Coquimbo y de allí avanzaran hasta Santiago, pero como hemos dicho, pasado las 04:00 horas del día 20 de agosto, el telégrafo trajo para él, la mala noticia del desembarco en Quintero. Balmaceda volvió rápidamente a Santiago en tren.

Las tropas, a partir de las 08.00 y hasta las 23.00 horas, desembarcaron al sur este de la bahía, en el sector de las Rocas Blancas de Loncura. Más de 800 caballares y mulas, ametralladoras, pertrechos militares, junto a los 10.000 hombres. Y no solo eso, también se desembarcó ganado en pie y aves para la alimentación de la gente. Los niños de la caleta fueron a observar el desembarco, y a cambio de algunas monedas, llenaban con agua fresca las cantimploras de los soldados.

El señor de Undurraga, dueño de parte de la hacienda de Quintero, ya que había vendido 200 cuerdas en 1872 a don Luis Cousiño Sebiré, era un entusiasta partidario de los revolucionarios. Fue así como en aquella dramática madrugada una patrulla busca en sus hogares a dos hombres de su confianza, uno de ellos, Alfonso Carvajal, deja a su esposa Santos Cisternas e hijos pequeños para guiar las tropas por senderos seguros. Las tropas avanzan hacia el Río Aconcagua en dos columnas, una por la playa de Ritoque, y la otra, por Valle Alegre hasta Santa Rosa de Colmo, ambas vadean la corriente y se enfrentan a las tropas del gobierno. Esta última retrasa su marcha al encontrarse con una gruesa vaguada costera en el sector, lo que hace que ambas tropas lleguen al mismo tiempo al sitio de la batalla.

Un contingente menor de “Carabineros”, (porque portaban carabinas), son las que se dirigen por la playa de Ritoque hacia el sur, siendo apoyados en la boca del Río Aconcagua con disparos de las corbetas O’Higgins y Abtao.



El resultando fue la derrota de las fuerzas gobiernistas, las que se dispersaron hacia Quillota, Quilpué y Viña del Mar, muchos fueron tomados prisioneros y otros, se pasaron al bando contrario.

Posteriormente a la batalla, se instaló un hospital de campaña en el sector donde hoy se levanta el Liceo Politécnico Quintero.

Jorge Montt Álvarez gobierna unos años a Chile, y entre las primeras disposiciones, el 21 de diciembre de 1891, promulga la Ley de la Comuna Autónoma, entre las cuales se dispuso la creación de la comuna de Quintero.

### **Quintero, Puerto Mayor**

Dos son los decretos que hacen mención a Quintero como Puerto Mayor, el primero es un decreto presidencial, el número 233 del 24 de noviembre de 1865, firmado por el presidente José Joaquín Pérez, y su secretario Alejandro Reyes, con tres artículos, el número uno, señalaba escuetamente: "Declarase Puerto Mayor, a la Bahía de Quintero, situada al Norte de Valparaíso", mientras que los dos siguientes artículos indicaban que serían los ministros de Aduana de Valparaíso, los que destinarían el personal que atendiera ese puerto, el que debería comenzar a operar desde esa fecha.

El siguiente decreto es alcaldicio y fue firmado 114 años después, es el número 91 del 9 de octubre de 1979, está firmado por el alcalde delegado Fernando Latrille Guillen y el secretario municipal Mario Molinet Sepúlveda, y da cuenta en su justificación que la tradición local y el sentir general de la

comuna señalaban la necesidad de reconocer una fecha de fundación de la ciudad de Quintero.

El 24 de noviembre de 1865, lo marca oficialmente entonces con la identidad marítimo – portuaria. Esta vocación lo ha transformado en el puerto de mayor carga de gráneles líquidos del país, y por lo tanto, en un centro primordial para acceder a la energía y el combustible que dan vida al funcionamiento de las ciudades, las industrias y los hogares de la zona centro norte y centro sur de Chile.

De acuerdo a la legislación marítima de la época, un Puerto Mayor tenía la facultad de negociar con puertos extranjeros, a diferencia de los Puertos Menores, que solo podían hacer cabotaje.

Chile, en 1865 se vio enfrentado a un estado de guerra, provocada por la política internacional de la Corona Española que pretendía recuperar antiguos territorios en otros continentes. En Sudamérica, Ecuador, Perú y Chile, sufren la actitud hostil de España, la que tiene su escuadra frente al territorio chileno, lo que obliga a nuestro país a declarar la guerra al invasor el 24 de septiembre de 1865. Inmediatamente en respuesta, el almirante español Pareja decretó el bloqueo de los puertos de Valparaíso, Caldera, Coquimbo y Talcahuano.

Chile comerciaba, en ese entonces, con Francia e Inglaterra, países que lo proveían de manufactura en todos los campos del comercio e industria. Con sus puertos bloqueados, y por lo tanto, paralizado el comercio, era necesario crear otro Puerto Mayor; surge entonces, el mencionado Decreto No 233.

Dos días después de firmado dicha disposición, el 26 de noviembre, la corbeta chilena Esmeralda capturó a la goleta española Covadonga, que se dirigía a bloquear el puerto de San Antonio, al tener noticias de este hecho y ante la suposición de que hubiera corrido la misma suerte la goleta Vencedora, el almirante español José Manuel Pareja se suicidó a bordo de su fragata insignia Villa de Madrid. El mando de la escuadra recayó entonces en el almirante Casto Méndez Núñez quien optando por un accionar más ofensivo ordenó a las fragatas Villa de Madrid y Blanca destruir a la escuadra aliada, Chile – Perú, estacionada en Chiloé.

Cuatro meses después, a las ocho de la mañana del 31 de marzo de 1866, la fragata blindada Numancia que bloqueaba a Valparaíso, disparó dos cañonazos anunciando que en una hora daría inicio el bombardeo a la ciudad, para dar tiempo a la evacuación de la población civil que quedara en el puerto. Las naves extranjeras se retiraron de la bahía y en el puerto se izaron banderas blancas en hospitales, iglesias y establecimientos de beneficencia. Vencido el plazo las fragatas Villa de Madrid, Blanca, Resolución y Vencedora se adelantaron y abrieron fuego contra el puerto durante tres horas consecutivas, dejándolo en ruinas. En este marco nace Quintero como Puerto Mayor.

### **Quintero, comuna**

El 21 de diciembre de 1891, se crea la comuna autónoma de Quintero. ¿Cómo ocurre esta creación? Luego que termina el conflicto fratricida conocido como Revolución del 91, se instala un gobierno apoyado por la facción ganadora, presidida por Jorge Montt Álvarez.

En “Memoria Chilena” se nos indica que *“el Almirante Jorge Montt asumió la Presidencia provisoria de la nación como jefe de una junta. Entre sus obras más importantes está la ley de Municipalidades, conocida como la Ley de Comuna Autónoma, dictada el 21 de diciembre de 1891, que resaltó en su gobierno, al buscar una mayor independencia de los intereses comunales”*.

Esta ley que concedió una mayor autonomía a las Municipalidades entregó una normativa para su gestión, y también facultó a los municipios para realizar las elecciones políticas, *“lamentablemente esta potestad traspasó el poder a los caudillos locales”*.

La ley de la Comuna Autónoma dividió al país en 267 municipios, siendo Quintero uno de ellos.

*“Históricamente, desde su fundación, la comuna ha sufrido un permanente proceso de digresión territorial que ha limitado su desarrollo”*. Así lo plantea un folleto explicativo editado en tiempos del alcalde Luis Gatica, y reeditado en 1995, por el alcalde Raúl Vargas, para denunciar la pérdida de territorio que ha sufrido la comuna, siendo la última la establecido tras la creación de la comuna de Concón.

En efecto, de los aproximadamente 520.530 kilómetros que tenía Quintero al ser creada como Municipalidad en el año 1891, mediante decreto 2297 del Ministerio del Interior, para 1995 sólo poseía 174,2 kilómetros, es decir, sólo un 28,62 % del territorio original.

---

Las des anexiones territoriales habían tenido lugar en cuatro momentos:

- a. Decreto Ley No803 (1925): La delegación de Boco se le resta a la Municipalidad de Quintero, y se la incluye a la comuna de Quillota. Esta des anexión territorial representó aproximada 36,5 kilómetros cuadrados.
- b. Ley No 7.866 (1944): Esta ley crea la comuna de Puchuncaví, implicando un territorio de aproximado 299,9 kilómetros cuadrados que se disgrega de Quintero.
- c. Decreto Ley No 2.867 (1979): El distrito de Mauco, que representa 35,13 kilómetros cuadrados de la superficie comunal de Quintero, es traspasado a la comuna de Quillota.
- d. A esto se agrega, la ley 19.424 del 28 de diciembre de 1995 en que se crea la comuna de Concón, con la que Quintero pierde territorio en el límite Sur, el que hasta ese momento era el eje del Río Aconcagua, y luego de promulgada la ley, se fija en la ribera norte del Río Aconcagua.

La Municipalidad de Quintero, que en un principio contaba con 17 distritos: Quintero, Campiche, Maitenes, Valle Alegre, Colmo, Placilla de Puchuncaví, San Antonio, La Laguna, La Canela, Pucalán, Melosillas, Mauco, Dumuño, Boco, Escalante, Rautén y Manzanar, tiene actualmente los distritos de Quintero, con las localidades de Quintero, Ritoque y Loncura; Valle Alegre, con las localidades de Valle Alegre y Santa Julia, y Dumuño, con las localidades de Mantagua, San Ramón, Santa Adela, El Mirador, Las Gaviotas y Santa Rosa de Colmo.

Si el proyecto inicial de la creación de la comuna de Concón hubiese sido aprobado como lo presentó el Ejecutivo en ese momento, Quintero habría quedado reducida a sólo dos distritos: Quintero y Valle Alegre, con una superficie total de 124,57 kilómetros cuadrados, 24,43 kilómetros cuadrados menos, y con un tamaño equivalente al 23,93 % de su territorio original.

En 1995 la disgregación del distrito de Dumuño, habría significado la pérdida de seis industrias y doce patentes comerciales, con lo que esta comuna dejaría de percibir el 33% del rol de patentes industriales y comerciales, que representaba en ese año el total del plan de obras anuales de Quintero.

Por otra parte, la cesión del distrito de Dumuño implicaría para Quintero el debilitamiento de su rol industrial, cercenando su proceso de expansión, el que por sus circunstancias solo podía, y puede, mirar hacia el sur, además de comprometer de manera grave el desarrollo del turismo, recurso muy importante para el crecimiento comunal.

Quintero, sus características propias

Quintero es Puerto Mayor, lo ha sido desde que las distintas capas terráqueas luego de múltiples sismos dieran forma a su península y a sus dos bahías, una abierta al océano, la bahía Papagayo, y la otra, más resguardada pero no menos amplia y profunda, la bahía de Quintero, aquella a la que hoy contemplamos con grandes buques ex panamax y neo panamax que cruzan los océanos con el combustible crudo que dará vida y energía a la zona centro de Chile.

Don Benjamín Vicuña Mackenna y Francisco Solano Astaburuaga, relatan que a partir del siglo XVI, los marinos europeos, que recalaron en Quintero, en calidad de corsarios, como Drake, Cavendish y Spilpergen destacaron esta bahía, por sus características apropiadas para hacer de ella un buen puerto, ya que era cerrada, con profundidades y protegida del viento sur.

El holandés Spilpergen, dibuja un plano de la bahía o herradura de Quintero, como la llama, y destaca la cercanía de agua dulce a la playa, la leña y un fondo marino provisto de gran variedad de peces, bivalvos y univalvos. Esta carta fue descubierta por el mismo Vicuña Mackenna en Holanda.

Un siglo antes, en agosto de 1536, de acuerdo a algunos historiadores, el piloto Alonso Quintero, al mando de la pequeña nave “Santiaguillo”, acompañando por mar al Adelantado Don Diego de Almagro, y en búsqueda de sus huestes para proveerlos de hierro para sus cabalgaduras y ropa para los soldados, al confeccionar la carta de navegación le coloca su nombre. El sibarita Alonso sin lugar a dudas amo las bellas laderas de la península y el collar de playitas que rodeaba la bahía. Era invierno, y posiblemente había sido víctima de los vientos, de las marejadas y las lluvias cuando navegaba hacia el sur de Perú, y por qué no, tal vez al entrar a nuestra bahía disfrutó de alguno de los tranquilos días de sol, y de las noches de luna, que suelen haber en agosto, en medio del invierno.

En el siglo XVIII, los encomenderos y congregaciones religiosas, especialmente los Jesuitas, sacaron productos de la zona a través de la bahía

de Quintero rumbo al puerto de Lima: cueros, vino, aceites, entre otros, fueron embarcados por la herradura.

En el siglo XIX, Lord Thomas Cochrane, conde de Dundonald, dueño por un tiempo de las Haciendas de Quintero y Valle Alegre, reconoce las buenas condiciones marítimas de esta bahía, por lo que ordena a su secretario W. Bennet Stevenson, preparar una memoria acompañada de un plano que pudiera probar las ventajas que la rada de Quintero, poseía sobre la de Valparaíso, recomendándola para servir de apostadero a los buques de guerra de la naciente Armada de Chile, e incluso llegó a ofrecer terrenos para construir el arsenal y los edificios de Marina.

La memoria fue entregada al Director Supremo, Don Bernardo O'Higgins, pero no fue considerada, más aún nadie sabe donde quedó guardado dicho estudio. Seguramente el Padre de la Patria, siguió el pensamiento de la Corona Española, que nunca quiso fundar un puerto en Quintero, a pesar de sus generosas características. ¿La razón? Muy simple, el difícil acceso por tierra, desde Santiago, y la existencia del amplio Río Aconcagua. No se quiso considerar sus cualidades: abrigada de los vientos Sur, bien abastecida de agua y leña, cercana a los nutridos campos de Quintero y del valle de Santa Rosa para la provisión de víveres para los buques, como lo menciona la escritora inglesa, Mary Graham, en "Diario de mi Residencia en Chile", y más aun, olvidaron su cercanía a los valles de Quillota y San Felipe.

Entre 1820 a 1835, se conocían dos planos de la bahía de Quintero, el primero, realizado por Stevenson, y el segundo, levantado por los oficiales del buque inglés "Beagle", al mando del almirante Fitz Roy y en el que navegó



a nuestro país Darwin. En 1860, este plano fue rectificado por los oficiales de la Armada de Chile, Francisco y Ramón Vidal Gormaz.

Los planos concuerdan con las antiguas cartas, y describen a la bahía con forma de herradura, cuya boca o entrada mide cerca de cuatro kilómetros. Su fondo, poco más de tres kilómetros. Vicuña Mackenna, hace notar que la punta más septentrional de la península de Los Molles, es una formación rocosa con acantilados cortados en forma más bien pareja, pulidos por el viento y el fuerte oleaje del sector, es Punta Liles. Desde ahí se interna la bahía con playas limpias que rodean la bahía hasta la punta Ventanilla, con excepción de un pequeño promontorio que despide la restinga, vegetación con influencia marina y fluvio – marina, con ello, se está refiriendo al sector de Loncura.

Pero volviendo a la descripción de la bahía, el plano de los Gormaz describe a todo el ámbito de ella, como un excelente surgidero o lugar donde dan fondo las naves, muy cómodo y seguro para un moderado número de buques y con mejores condiciones que la rada de Valparaíso.

En el invierno de 1860, la Armada de Chile, realiza sus habituales ejercicios de temporada, pero esa vez los desarrolla en el área de Quintero. Después de esa gestión, la opinión generalizada de los oficiales a cargo de los buques de la Escuadra, fue destacar las bondades de la bahía de Quintero, y la posibilidad de hacer de ella, un Puerto. En la dotación de la Escuadra Nacional, se encontraban los futuros protagonistas de la Guerra del Pacífico, encabezada por el héroe máximo de la Armada, el capitán Arturo Prat Chacón, que en esa época era un joven oficial.

Es así como el reconocimiento de Quintero como puerto, lo fue ganando a través de la Historia de Chile, pese a que sus condiciones naturales y la vocación como tal, las poseía desde siempre.

Hoy, cumple una función relevante y sacrificada al servicio del país. Condición que también valoraron a fines del siglo XIX, Luis Cousiño Squella, Alberto Cousiño Goyeneche, y su esposa, Luisa Sebiré, los que sostuvieron por varias décadas la Sociedad Puerto, Balneario y Ferrocarril de Quintero.

### **El Quintero rural**

Quintero, aunque ubicado cerca de Valparaíso, se caracterizó por una situación de aislamiento y pobreza, seguramente porque siempre la concentración demográfica se mantuvo en la península y a la orilla de la bahía principal. Cuando no había rutas para llegar a la península había que atravesar no solo el río Aconcagua, sino también esteros, humedales y dunas. Y al venir desde Quillota u otras zonas del interior, habría que atravesar los cerros costeros, las cuestas y quebradas, entre ellas, la Quebrada del Ají, dificultando el acceso. Sin embargo, siempre hubo interés por Quintero, y los asentamientos humanos, cuyos rastros arqueológicos permanecen en toda su extensión, así lo demuestran.

Actualmente Quintero, tiene una superficie de 172 kilómetros cuadrados, de los cuales un 70 por ciento lo ocupa su zona rural, de esta manera la zona

urbana queda circunscrita al Cerro Centinela o Cerro de la Cruz, los terrenos adyacentes a este, la península de Los Molles y Loncura.

La geografía de la zona rural muestra un paisaje de lomas suaves con un profuso verdor, bañado por los esteros de Quintero y Mantagua, los que bajan de Oriente a Poniente hasta desembocar en el Pacífico, acompañados en este recorrido por núcleos de humedales, especialmente en Santa Julia, Mantagua y Santa Adela. Sobresalen en este paisaje dos cerros, el Colorado y el Mauco de Aconcagua, ubicados en el sector sur este de la comuna, y que corresponden al inicio de la cordillera de la Costa. Por el poniente y siempre hacia el sur se aprecian grandes extensiones de dunas que se sitúan desde el Balneario de Ritoque hacia el Río Aconcagua en una imponente faja separada de los valles por humedales y en algunos sectores por una franja rocosa imperceptible a simple vista.

Cerca de un 70 por ciento de la superficie de la zona rural de Quintero, es suelo con aptitud agrícola, preferentemente de rulo, otro 20 por ciento corresponde a dunas, terrenos inundables y humedales, y un 10 por ciento aproximadamente está dedicado a vivienda, por ahora.

En este marco geográfico, se desarrollan pequeñas comunidades agrícolas asentadas entre los siglos XVII y XX, primero en encomienda y luego en fundos costeros. Las más grandes son: Valle Alegre, Santa Julia, Mantagua, San Ramón, Santa Adela, Santa Luisa, Santa Rosa de Colmo y Las Gaviotas. Organizadas actualmente en Unidades Vecinales, Comités de Agua, Clubes

Deportivos y Clubes de Adultos Mayores. Cabe destacar que desde hace un par de décadas se han incorporado a estas localidades nuevas familias instaladas en parcelas de agrado. Sin embargo, las comunidades originarias mantienen su identidad con mucha personalidad y fuerza. En ellas, sobresalen las mujeres, activas dueñas de casa, emprendedoras y con capacidad de liderazgo. Una de sus características distintivas es la cocina que practican. Si bien es cierto, a simple vista no hay grandes novedades en la cocina chilena que de aquí surge, lo que importa es observar como la alimentación se hace y hacía, en su mayor parte, con los productos que ellos originan, con lo que se siembra y planta en la tierra que surca sus viviendas, con las aves que se crían hasta hoy en los gallineros, o libremente, a un paso de sus hogares.

Hasta hace pocas décadas, una gran fuente de proteínas eran los huevos, muy importantes en su alimentación; en cuanto a la carne de vacuno, esta era faenada con la ancestral técnica del charqui, cuando alguno de sus pocos animales sufría algún accidente o “mal parían” y debían ser sacrificados. Sus árboles frutales, membrillos y duraznos, los aprovisionaban de dulces y frutos secos. Las moras, planta introducida, y los cardos silvestres, las agradables “pencas” que crecen a las orillas de los caminos, iban alegrando esa dieta sencilla. El maíz y el trigo tostados y molidos en piedra y molinillo, entregaban la energía calórica suficiente.

Eran tiempos en que el pimentón no era parte de las recetas, pero sí el orégano, el comino, el ajo, y por sobre todo “la color” o el ají chileno

preparado con manteca de cerdo. La dueña de casa, madre de muchos hijos, centraba en invierno la vida familiar en la parte más importante de la vivienda, la cocina, y a las afueras de ella durante el verano. Cocía y horneaba en hornillas hechas a mano, y los combustibles utilizados eran la leña producida en el sector, el carbón de la zona, así también “la bosta de vaca”, que da un fuego intenso, sostenido, como asimismo, mucho calor.

Ésta era cocina mestiza, como toda la auténtica cocina chilena, con variantes interesantes en la confección de los platos.

Cocina mestiza que también se encuentra en la zona costera tomando como base la rica producción de bivalvos y univalvos, y la existencia de hierbas olorosas que permiten cocinar un mariscal caliente conocido con el nombre de “*perol*”, lo que en opinión del profesor Víctor Hugo Fernández, “donde vivieron los changos, hubo perol”.

### **Aspectos interesantes de la geografía de Quintero**

El fuelle está ubicado en los acantilados al sur de Mar Azul, camino a Ritoque, en terrenos de la Baronía de Ritoque perteneciente al fallecido escritor Luis Alberto Urrutia.

El fuelle es una caverna profunda que el mar azota e inunda en las altas mareas, y en el fondo de la cual, con el trascurso de los siglos, ha logrado abrir una grieta que comunica con el aire. Cuando la ola penetra en la caverna, el aire comprimido con el agua, sale por el orificio exterior de la

grieta con un gran resoplido, como si fuera un fuelle gigantesco, arrojando junto con el aire a considerable distancia y con mucha violencia miles de gotas, espuma y chorros de agua.

Vicuña Mackenna, relata que el mar ahí es muy traicionero, que de repente se levantan olas rápidas y pesadas que envuelven al visitante, la ola se estrella de ocho a diez metros en la rocas de los acantilados, y en algunos casos con el turista.

Los lugareños del siglo XIX, le atribuían poderes medicinales al agua esparcida por el fuelle que ayudaría al sistema nervioso. Luis Alberto Urrutia, explicaba que el fuelle no siempre lanzaba el aire comprimido, sino que solamente lo hacía en la primavera cuando se producía un oleaje más fuerte, con olas más violentas y grandes.

Ritoque es otra de las zonas interesantes. Son 12 kilómetros de playa de cuatro olas, con dunas vivas, apta para la pesca de orilla y deportes como el surf. Es en esta playa que se comienza a practicar en Chile dicho deporte, con Luis Tello e Isaac Tapia, quinteranos precursores del surf, ambos ya fallecidos.

La playa de Ritoque se une con los valles interiores a través de los Humedales de Santa Adela y Mantagua, y los esteros de Quintero y Mantagua.

Vicuña Mackenna indica que en el siglo XIX, se observaba en Ritoque un fenómeno que el relata de esta manera:

---

<sup>2</sup> Vicuña Mackenna (1874): p. 95.

*“Así el encanto que divisan los pescadores de Concón en el viernes santo de algunos años no es sino la imagen de Valparaíso, reflejada sobre la playa arenosa de Ritoque cuando la calma de la mañana envuelve la última (sic) el ligero vapor matinal de nuestras costas”*<sup>3</sup>. En estas páginas Don Benjamín, explica que Ritoque, viene de dos vocablos aborígenes: Rito: frente, Que: boca.

El cerro Mauco, es un cordón montañoso de la Cordillera de la Costa, ubicado en su mayor envergadura en la comuna de Quillota, y un margen de éste, situado al lado norponiente en la comuna de Quintero. Su parte más alta llega hasta 710 metros, y desde su cima se pueden admirar los distintos valles de la región hasta Catapilco por el norte, Santiago por oriente, Olmué por el sur Oriente, y algunas montañas de la Cordillera de Los Andes, entre ellos el Monte Aconcagua, el Tupungato y el Tupungatito.

Una corona de piedras caídas, que en su tiempo fue un muro que le rodeaba cual argolla en su cima, hizo pensar a los investigadores que el lugar era un pucará. Sin embargo, la idea planteada por Víctor Hugo Fernández, historiador quinterano, nos dice que más que un sitio de defensa, este sería un lugar de adoración a la luna, por el desarrollo que tuvo en la cosmogonía inca, y porque la zonas altas del peñón están en la mayoría de los días con nubosidad que no permite una buena visibilidad; lo que no ocurre en las noches, en que permanece generalmente descubierto. Hay que decir además que la luna llena suele observarse en toda su belleza y luminosidad en ese lugar.

---

<sup>3</sup> Vicuña Mackenna (1874): pp. 99 y 100.

Vicuña Mackenna, señala en “Quintero estado actual...”, que Mauco está formado por dos vocablos Mau: lluvia; Co: agua. Su encanto para él, dice relación con la leyenda que cuenta que “existe en la cumbre, oculta por las nieblas, una mina de oro encantada”.

En el texto “AL GALOPE o Sea Descripción Jeográfica i Pintoresca de la Comarca en que se halla situada la Población Victoria i sus vecindades” por Vicuña Mackenna, se refiere al Cerro Mauco en los siguientes términos:

*“El cerro de Mauco de Colmo se halla situado en latitud de 32º 47`15” en longitud 0o 40`45” del meridiano oeste de Santiago, sirviendo de deslinde a las haciendas de Dumuño i Colmo, de cuyas casas se encuentra próximamente a tres leguas de camino. Su altura alcanza a 2.543 pies sobre el nivel del mar, i su nombre trae su origen, probablemente de la voz mau que en araucano significa toda cuerda con que se saca leña del monte, i de co, agua; de modo que su etimología equivales en rigor a la fuente del monte de donde se extrae leña. Desde su cumbre domínase admirablemente todo el valle de Aconcagua, por el sur; los bajos de Quintero por el poniente; por el norte se divisan los cerros de Chillecauquen, i hacia el oriente se ve destacar en toda su imponente grandeza el pico nevado del Aconcagua.”*

*“Teníamos a nuestra vista una muralla destruida en su parte, próximamente (porque una medida exacta era imposible una anchura de un metro veinte centímetros por uno ochenta de alto. Situándose uno del lado interior era, pues, fácil el manejo libre de los brazos para el uso de las armas*

---

<sup>4</sup> Vicuña Mackenna (1885): p. 81.



*arrojadizas. A poco nos convencimos que aquella pared seguía los contornos de la cúspide hasta rodearla enteramente, en parte con soluciones de continuidad, en parte cubierta por arbustos o destruida por los árboles más gruesos. Aquello evidentemente, no había sido una obra de origen español,(...) era evidente que nos hallábamos en presencia de una fortificación indígena.”*

*“(...) la forma general de la fortificación, en cuanto me fue posible notarla “a ojo de buen varón”, es el de un ovoide, cuyo perímetro o línea de circunvalación alcanza a seiscientos catorce metros, siendo su diámetros menor de ciento veintitrés metros, i el mayor de doscientos cincuenta i tres, medidos según la sinuosidad del terreno.”*

### **Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero**

El 24 de noviembre de 1865, el Presidente don José Joaquín Pérez, dicta un decreto que señala en su artículo primero: *“Créase el Puerto Mayor de Quintero, en la bahía que lleva su nombre”*.

Sin embargo, este decreto fue derogado tiempo después y Quintero queda como puerto menor; disposición que aprovecha el empresario Luis Cousiño Squella, junto a su esposa Isidora Goyenechea, quienes llegan a la península en 1872, a sugerencia de algunas amistades entre las que se encuentra Benjamín Vicuña Mackenna, luego de adquirir 200 cuabras de la hacienda de Quintero para construir en esos terrenos un puerto. Sin

---

<sup>5</sup> Vicuña Mackenna (1885): pp. 83-84.

<sup>6</sup> Vicuña Mackenna (1885): p. 87.

embargo, fallece en 1873 antes de ver siquiera puesta la primera piedra y es su hijo Alberto Cousiño Goyenechea, quien junto a esposa, la dama francesa María Luisa Sebiré (1863-1948), quien coloca las inversiones para el anhelado proyecto y funda en 1913 la "*Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero*", ese mismo año, lotea parte de la ex-hacienda en sitios de dos mil metros cuadrados para incentivar la formación de una comunidad costera de descanso pensada en las familias del fastuoso Barrio Dieciocho de Santiago.

Para 1924, el ferrocarril ya estaba en funciones y el muelle para embarcaciones mayores ya estaba a punto de terminarse. No obstante, parlamentarios opositores y defensores del puerto de Valparaíso se opusieron a la iniciativa. La mantención de dichas obras se volvió, entonces, muy difícil para la Sociedad, quien en 1921 vendió a la Armada parte del puerto para sus instalaciones aeronavales, y aunque con esos fondos solventó las obras del balneario y ferrocarril, afectó la concreción del puerto porque la instalación de la base exigió un cono de seguridad.

Finalmente en 1931, la Sociedad quebró y el Estado tomó posesión de toda la propiedad, excepto la base. En el balneario se sumó una sostenida corriente de nuevos veraneantes de la floreciente clase media santiaguina, con lo que las familias provenientes de la sociedad chilena de origen castellano- vasca, optaron por establecerse en otros lugares. Las primeras familias eran del entorno social de "los Cousiño" y participaban de la Sociedad creada en 1913, con un porcentaje mínimo de acciones, ya que la casi totalidad la mantenía por separado el matrimonio Cousiño Sebiré.

Para profundizar en los primeros años de esta iniciativa, “Quintero su Estado Actual y su Porvenir” de Benjamín Vicuña Mackenna, publicado en 1872, cumple la importante función de promover el proyecto comenzando por destacar las garantías que la herradura y terrenos aledaños tienen, y los beneficios que tendría para el comercio un puerto en el lugar por la cercanía con el Valle de Aconcagua. Vicuña Mackenna fue el promotor de esta iniciativa, la que fue francamente rechazada por políticos y estudiosos en los años 20, que pensaron que este proyecto vendría a debilitar al puerto y ciudad de Valparaíso.

El historiador Cristián Gazmuri Riveros señala en su estudio “La Compañía del Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero (Una empresa Fracasada)” que: *“La “Caleta”, donde entonces habitaban unas doce familias de pescadores artesanales, todos de apellido Belmar (sic. Bernal), la población era posiblemente de origen prehispánico: chango.”*<sup>7</sup>

Don Benjamín por su parte, recuerda que en febrero de ese año (1872) durante un excelente almuerzo al pie de la higueras de Macul, haciendo referencia a una quinta del sector, junto a otros tres comensales entre los que se encontraba un joven capitán francés, el barón de Brihois, que critica que Chile es un país de clima seco y de altas temperaturas donde no existe ninguna “ciudad de baños”, como las había en Argentina, Brasil, Uruguay, Perú y Europa, y rechaza de plano la idea de Valparaíso, por considerar sus costas como una “letrina humana”.

---

<sup>7</sup> Gazmuri (1999) p. 81.

Todos piensan en algún lugar de la zona central, hasta que alguien pronuncia el nombre de Quintero. Es importante agregar aquí que en copia de la fundamentación del Plan Regulador Comunal Quintero, redactada en 1962 por el arquitecto Jorge Moreau, el propio Luis Cousiño Sebiré anota el margen con lápiz grafito, en relación al almuerzo en Macul y la participación de Luis Cousiño Squella, su abuelo: “ *que dio el almuerzo. Así se escribe la historia*”.<sup>8</sup>

Luis Cousiño Squella, adquiere doscientas cuabras en 25.000 pesos, la mayor parte pertenecía a la Hacienda Quintero, cuyo dueño era en esa época, Francisco de Paula Salas. Dos semanas después, los ingenieros armaron sus tiendas en la playa para comenzar a delinear el proyecto.

Los pescadores habían comenzado a desarrollar en el siglo XIX, el turismo y el balneario, el mismo Vicuña Mackenna señala, que ellos arrendaban sus modestas pero limpias viviendas a familias provenientes de Santiago y del Valle de Aconcagua.

El documento del arquitecto Jorge Moreau de 1962, recuerda que el 8 de agosto de 1872, mediante decreto expedido por el intendente Francisco Echaurren, se autoriza la fundación de la población de Quintero, de acuerdo a plano presentado por Luis Cousiño Squella, un año antes de morir, y bajo una serie de condiciones estipuladas en dicho decreto. Moreau sostiene que: “*En mérito de este Decreto hay que dejar establecido que sus exigencias o condiciones fueron inteligentemente estipuladas y de haberse cumplido en las variantes que se hicieron a este trazado primitivo, habría significado que*

---

<sup>8</sup> Moreau (1962).

*tendríamos hoy una población con una realidad urbana muy superior a la existente.*”<sup>9</sup> Luis Cousiño Sebiré, agregó al margen de este texto: “Culpable Bernardo Larraín Cotapos”, refiriéndose al ingeniero que modificó el plano inicial a solicitud de Alberto Cousiño Goyenechea.

El 26 de diciembre de 1872 se autoriza la creación de la “Compañía de Quintero” que estaría a cargo del puerto, porque el balneario había sido creado mediante el decreto de Echaurren.

Moreau recurre al texto en estudio de Vicuña Mackenna, Capítulo II: “Los futuros señores de Quintero” en que se describen tres zonas: La Península, La Caleta de los pescadores y La Vega.

*“La península, dice Moreau, es la zona donde hoy se desarrolla el pueblo y que tiene como cumbre el Faro. En esa época, esta parte no era más que un gran pastizal que alimentaba un abundante ganado.”*<sup>10</sup> Moreau señala que existían también en la cumbre, un faro y una cómoda mansión que la señora Cousiño mandó a construir de unas doce habitaciones por un valor de diez mil pesos para su administrador. Lo que es taxativamente rechazado por Luis Cousiño Sebiré en una anotación al margen al decir: “Falso / casa edificada por L.C. para los ingenieros”.

La descripción de Vicuña Mackenna, parafraseada por Moreu, se refiere a la caleta de pescadores, como sabemos ubicada en el faldeo oriente. El grupo de las habitaciones de los pescadores, esparcidas en los declives de la caleta,

---

<sup>9</sup> Moreau (1962): fechado.el 08

<sup>10</sup> Moreau (1962): fechado en 1874.

se constituye como un grupo social totalmente independiente del resto de la hacienda.

Don Benjamín, señala que en ese año se construyeron algunas otras mansiones de verano, lo que corrobora Moreau, entre ellas las señoritas Undurraga Vicuña, siguiendo el ejemplo de los pescadores. *“La más notable de todas estas residencias y por ahora la casa – jefe del lugar, es la que posee el señor Salas en el centro de la Caleta. Es de dos pisos, con un elegante balcón corrido en derredor, y ha costado dieciséis mil pesos. Su menaje es como el de cualquiera de las casas modernas de la capital”*.<sup>11</sup> Esta mansión llamada Villa Cochrane, ubicada en Avenida Francia, fue sin lugar a dudas un hermoso lugar, con un amplio antejardín especialmente de rosas, y una arboleda. Por su nombre, por años se le confundió por la generalidad de los habitantes como la casa de Lord Cochrane.

Con respecto a la Caleta de pescadores, Moreau comenta que: *“Sin duda, esta caleta desapareció en la realización de las obras portuarias de Quintero, y sus pescadores fueron tal vez trasladados a Loncura”*.<sup>12</sup> Como en realidad ocurrió.

En “Loncura, una historia que contar”, trabajo colectivo realizado en el Taller de Historia Local de Loncura, en 2012, recuerda que debido al proyecto de la familia Cousiño, *“era necesario erradicar a los pescadores y sus familias que vivían en la denominada Playa de los Pescadores. Como consecuencia se decidió lotear los terrenos de Loncura y cederlos a los pescadores a un bajo costo”*.

---

<sup>11</sup> Vicuña Mackenna (1874): p. 45.

<sup>12</sup> Moreau (1962): fechado.

*“Fue así como en el año 1904 comienza la división y entrega de terrenos. Los primeros colonos en llegar fueron las familias Bernal, Cisternas, Carrasco, Ramírez, Valencia y Verdejo, ellas denominaron su nuevo hogar como Mundo Nuevo.”*

*“Una vez aprobado el proyecto Sociedad de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, por el presidente Ramón Barros Luco en 1914, el grueso de los pescadores se instaló en Loncura.”<sup>13</sup>*

La descripción de la vega, es de acuerdo al texto de Moreau, la zona ocupada por la Base Aérea, el proyecto primitivo de Quintero, contemplaba en ese lugar una población igual que la existente en la península. Habían entonces en esa área tres construcciones, un galpón de dos cuerpos que servía de depósito de maderas de la Compañía de Quintero; hacia el sur, al fondo de la Vega y al empezar el declive del cerro existía una fábrica a vapor para construir ladrillos que estableció Luis Cousiño Squella, y finalmente, frente a la playa y en el lugar correspondiente a una futura plaza, se encontraba una serie de casas sólidas para veraneantes construidas por Francisco de Paula Salas, uno de los propietarios que vendió las 200 cuerdas antiguas.

El arquitecto Moreau, señala que el principal problema para hacer de La Vega un lugar poblado era la humedad del suelo. El bosque natural al sur oriente de esta vega, fue considerado desde un principio el parque de Quintero. Se refiere al Bosque de Petras, Santuario de la Naturaleza, por decreto presidencial No 278 del 7 de junio de 1993.

---

<sup>13</sup> Taller de historia local de Loncura. (

Como se ha dicho en 1873, Luis Cousiño Squella, fallece en Perú siendo un joven con sólo 38 años, víctima de la tuberculosis, enfermedad que en esa época era por lo general mortal; sin antes invertir una gran cantidad de capital de más de \$80.000 pesos en las mejoras de Quintero. El proyecto finalmente se detuvo con su muerte durante unos treinta años.

Jorge Moreau, explica que en 1874, el ingeniero civil Guido de Vignau, presenta a la sucesión Cousiño, el informe sobre las obras definitivas del puerto de Quintero, este informe contempla obras por un costo total de \$3.095.861.- de la época:

- Ferrocarril y telégrafo entre estación San Pedro y Quintero;
- Bodegas para el futuro puerto;
- Muelle de 400 metros de longitud aproximadamente;
- Planta de agua potable con captación en el río Aconcagua, y
- Dos diques secos.

En esta fecha existía también un proyecto de ferrocarril por Pucalán, actual camino de Puchuncaví a Nogales, cuyo autor era el ingeniero Jorge Lyon.

Gazmuri, resume la situación tomando a don Benjamín como referencia: *“Había dos problemas fundamentales: la construcción de un ferrocarril que uniera a Quintero con la línea férrea Santiago – Valparaíso y la carencia de una cantidad suficiente de agua potable”*.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Citado en Gazmuri (1999): p. 83.



El mismo Gazmuri, afirma que en 1873 se discuten los dos posibles trazados del ramal ferroviario del ingeniero Lyon uno por Calera, Nogales, Pucalán, Campiche y la Vega, de trocha angosta, 1000 mm., y el otro partiendo de San Pedro, siguiendo la ribera del Aconcagua, y la playa de Ritoque, y de trocha ancha, 1676 mm.

El arquitecto, en 1962, y el historiador, en 1999, señalan que el proyecto fue objetado y rechazado por los defensores de Valparaíso.

Moreau destaca que la historia urbana de Quintero, desde el momento que empieza a ser el asiento de una población que no solo está dedicada a labores rurales o de pesca, es la historia de un gran fracaso, de una ilusión en la que aún era fácil caer en su época. Sostiene que todo comienza cuando se descubre que la bahía de Quintero es un punto con condiciones marítimas muy superiores a las de Valparaíso, con una zona más amplia y una topografía más favorable, con una proximidad mayor al valle del Aconcagua, es decir, un lugar mejor que Valparaíso para fundar una ciudad marítima. Hay que recordar que los españoles, dice Moreau: *“nunca se decidieron a fundar en Valparaíso una ciudad, solo lo hicieron a petición de sus habitantes, cuando ya era un hecho.”*<sup>15</sup> Pero tampoco fundaron el puerto de Santiago o de la Zona Central en Quintero, quizás por las dificultades que ofrecía su acceso en esa época, especialmente en el cruce del Río Aconcagua, muy caudaloso en la época y los dos esteros que cortaban el tránsito.

En los comentarios hechos al margen del texto de Moreau, Luis Cousiño Sebiré, demuestra una actitud hostil que denota un golpe duro a la memoria

---

<sup>15</sup> Moreau (1962): Desarrollo histórico.

de lo que hicieron sus antepasados: *“Errado a todo punto de vista. Siento que el autor no haya hecho sus averiguaciones con mejor criterio”*<sup>16</sup>, su crítica está sellada con su firma recortada.

La idea inicial de hacer de Quintero una ciudad de baños, al parecer fue obra de Vicuña Mackenna. Gazmuri indica que fue el mismo Vicuña Mackenna el que lo señaló en aquel lejano almuerzo de la quinta de Macul, en febrero de 1872; apoyándose en su biógrafo Ricardo Donoso, que afirma que don Benjamín frecuentaba La Herradura, Quintero, y que la consideraba como *“un lugar de particular atractivo.”*<sup>17</sup> En la mente de Luis Cousiño Squella, esto se transforma en la *“Compañía de Quintero”*, aprobada el 26 de diciembre de 1872, con una concesión del Estado de Chile por treinta años, que considera un puerto y un ferrocarril y no un balneario.

El balneario ya había sido creado cuando Luis Cousiño Squella consiguió que el 8 de agosto de 1872, se dictara la fundación de la *“Población de Quintero”*, con el nombre de *“Puerto Cochrane”*. Sabemos que el nombre no prevaleció y la costumbre se impuso, igual cosa sucedió con el *“Cabo Cousiño”*, para designar la Punta Liles, conocida de manera habitual como Cueva del Pirata. El decreto fue firmado por Francisco Echaurren, comandante general de Marina e intendente de Valparaíso.

Las divisiones de 1872, dice Gazmuri, fue en cuadras rectangulares de dos hectáreas de extensión, subdividas en sitios de 1.000 metros y agrupadas en forma de damero, o sea con calles en ángulo recto, creando cuadras rectangulares.

---

<sup>16</sup> Moreau (1962): Desarrollo histórico.

<sup>17</sup> Donoso (1977): p. 301.

En el capítulo VIII, “Documentos sobre la Fundación de la Población de Quintero”<sup>18</sup> de “Quintero...”, Vicuña Mackenna transcribe el decreto firmado por el intendente Echaurren, donde se lee que el proyecto incluía el terreno de la península, la caleta y el sector del cuello y terrenos aledaños. Contaba de 3 plazas, 11 calles, 23 avenidas. Las avenidas tendrían un ancho de 24 metros y las calles de 14 metros. Las plazas eran de 120 metros por lado. Los edificios a construirse en los terrenos donados por Cousiño, eran una escuela para hombres y otra para mujeres, iglesia, casa parroquial, casa consistorial, gobernación, juzgado de letras, aduana, cuartel de policía, cárcel, hospital y cuartel de guardias nacionales, en solares que iban desde los cinco mil a veinte mil metros cuadrados. Se consultaba la existencia de un cementerio y un lazareto ubicados frente a las rocas de Traquecura en una extensión de 9 hectáreas y media. Los títulos de calles y avenidas, consideraban nombres de países latinoamericanos, héroes de la independencia, caciques mapuches, nombres de los integrantes de la familia Cousiño, entre otros.

Esta fue la ciudad de sueño que nunca se realizó.

Gazmuri sostiene además, que la Compañía de Quintero encontró asidero para ser aprobada por ley, la que permitía construir un puerto mayor. En 1860, el almirante Roberto Simpson, junto con escoger hacer maniobras de invierno en el lugar, opinó que ése era “un cómodo y hermoso surgidero”, luego que los oficiales dieran su favorable opinión sobre la posibilidad de hacer un puerto en el lugar.

---

<sup>18</sup> Vicuña Mackenna (1874.):

Por su parte, Cousiño Squella, destaca las limitaciones de Valparaíso para las exportaciones:

- No tenía las instalaciones portuarias de hoy.
- Era un mal puerto, poco protegido a los vientos.
- Era muy difícil y oneroso ensanchar la línea férrea entre Santiago y Valparaíso, que se mostraba atiborrada por ser el único acceso seguro.

Mientras Quintero, ofrecía:

- Un puerto natural con una bahía protegida, con profundidad suficiente, hasta cuarenta metros en su centro.
- Contaba terrenos para construir instalaciones portuarias.
- Se podía construir un ramal, tal vez en San Pedro, para descongestionar el tráfico ferroviario.

Moreau señala que, sin lugar a dudas, Luis Cousiño Squella, uno de los hombres de empresa más notable de la época, creyó que Quintero podría ser el puerto que compitiera con Valparaíso, que compartieran la carga marítima de la zona central, o por lo menos, que absorbiera el exceso que no pudiera tomar éste. Desde mediados del siglo XIX se venían haciendo proyectos y se hablaba de la necesidad de hacer de Valparaíso un verdadero puerto, con obras marítimas para terminar finalmente en 1926 con el espigón, malecón y molo, construidos por las Casa Pearson. Sin todo esto, era posible pensar en un puerto en Quintero, y hacer de San Antonio una realidad.

Moreau fundamenta, al decir:

*“Las razones por las cuales Quintero no resultó como puerto, a pesar, de que sus obras indispensables se terminaron poco antes que las de Valparaíso, parecen ser complejas y sus análisis escapa a esta síntesis histórica; en todo caso, es un hecho que Valparaíso y San Antonio absorbieron sin dificultad la carga de la zona central, que la congestión de carga ferroviaria no se produjo y que la carga a estas costas disminuyó notoriamente después de 1914 con la apertura del canal de Panamá.”<sup>19</sup>*

Moreau deja claro que Quintero a partir de 1912, fue subdivido en terrenos que podrían albergar viviendas para 50 mil personas; se agregó en 1916, el loteo de la Comunidad Undurraga – Laso con una superficie de más o menos un tercio de lo anterior, y en 1947 se re loteó la zona de la Puntilla Sanfuentes. En Quintero, durante la primera parte del siglo XX, hubo una gran actividad de compra ventas de terrenos registradas en los archivos municipales, ya que en las sesiones de regidores estos debían aprobar los loteo, las divisiones y las subdivisiones.

Siguiendo a Moreau, se puede decir que el 22 de julio de 1904, se promulga la ley que autoriza el ferrocarril de San Pedro a Quintero o de Quintero a Nogales. En 1905, el ingeniero belga Omer Huet, presenta un informe sobre el puerto de Quintero, y el ferrocarril de Quintero a La Calera. Una ley del 24 de enero de 1912 aprobó modificaciones a la ley de 1904, y el 22 de abril de 1918 se autorizó la trocha ancha y empalme en San Pedro para el ferrocarril de Quintero.

---

<sup>19</sup> Moreau (1962): Desarrollo histórico.

El 7 de septiembre de 1912 mediante Decreto Supremo, se aprueba un nuevo plano para la población de Quintero, obra del ingeniero Bernardo Larraín Cotapos, a quien Luis Cousiño Sebiré culpa de los errores en el plano comunal. Este plano contemplaba importantes obras portuarias, y hasta 1962 siguió vigente con algunas ligeras variantes, hoy se conserva mucho de él, obviamente en la parte más antigua de Quintero.

El 14 de marzo de 1913 se constituye la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, sus socios principales son Alberto Cousiño Goyenechea, el que fallece cuatro años más tarde en 1917, y su esposa, Luisa Sebiré.

En 1916 se realiza el loteo de terrenos de la Comunidad Undurraga - Laso, entre calles Ernesto Riquelme, Laso, Normandie y el Océano Pacífico. Mientras que en 1923, se terminan las obras portuarias que conocemos: malecón, muelle, relleno y creación de la avenida 21 de mayo.

En 1919, Luis Cousiño Sebiré viaja de Nueva York a Europa y en ese viaje conoce al urbanista francés Jacques Gréber. Se estudia la posibilidad de modificar el trazado de toda la población de Quintero que respetaba el trazado de sus calles, la topografía y riqueza del lugar, logrando una estructura muy superior a la de 1912. Este nuevo trazado no pudo llevarse a la práctica por dificultades administrativas.

Con fecha 15 de febrero de 1920 se iniciaron los trabajos de construcción del malecón de propiedad de la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero. Parte de estas obras fueron entregadas en el año 1944 al Grupo de Aviación de Quintero, transformándose en el Muelle de la Base Aérea.

En 1922, se reinscribe propiedad a nombre de Luisa Sebiré:

*“En Quillota, a catorce de junio de 1922, reinscribe una escritura otorgada en Valparaíso ante el Notario don Tomás Ríos González el 21 de enero de 1899; de la cual consta que don Gustavo Bliederhausen vendió el fundo Puerto de Quintero a doña María Luisa Sebiré de Cousiño, autorizada por su marido don Luís Alberto Cousiño, quien para constancia firma también la escritura de venta; declarando solemnemente que el precio de venta que es la cantidad de \$150.000.- , fue aportado por su esposa el matrimonio.- El fundo está formado primero: de los terrenos comprados por don Luís Cousiño a don Francisco de Paula Salas, marido de doña Elena Undurraga y a don Adrián Undurraga por escrituras de 25 de mayo y del 11 de julio de 1872 ante el Notario señor Álvarez. Estos terrenos pertenecieron a la sucesión Goyenechea, según escrituras de 14 y 30 de diciembre de 1897 ante el Notario Reyes Lavalle.*

*Segundo. De la hijuela comprada por la señora Goyenechea a don Francisco de Paula Salas, por escrituras autorizadas por el señor Reyes Lavalle, el 29 de abril de 1894;*

*Tercero. De los sitios comprados en remate público a la sucesión de don Emilio Undurraga, según consta de la escritura otorgada ante el señor Melo Egaña el 18 de octubre de 1895;*

*Cuarto. De la quinta comprada por la señora Goyenechea a don Adrián Undurraga por escritura de 19 de agosto de 1897 extendida ante Notario señor Reyes Lavalle.”<sup>20</sup>*

Según la ley No 2623 de enero de 1912, la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, entregó para los servicios públicos según plano protocolizado los siguientes terrenos:

1. Plaza de ciento catorce por ciento treinta y siete metros.
2. Plaza de cien por ciento cuarenta metros.
3. Servicio de Aduanas, cuarenta por setenta.
4. Escuela Pública cuarenta por setenta.
5. Escuela Pública cuarenta por setenta.
6. Edificio del Hospital, cincuenta por ochenta.
7. Gobernación, sesenta por ochenta.
8. Correos y Telégrafos, cincuenta por sesenta.
9. Cuartel de policía, cincuenta por ochenta.
10. Escuela Naval, treinta y ocho mil seiscientos metros cuadrados.

En 1924, la Armada establece una Base Aeronaval, la que años más tarde pasó a la Fuerza Aérea. En un principio, los terrenos destinados a este fin ocuparon algunas manzanas frente al mar, los que se ampliaron tras sucesivas expropiaciones debido a la prolongación de la pista de aterrizaje.

---

<sup>20</sup> Escritura pública por venta de propiedad a María Luisa Sebiré de Cousiño (1922): Fs. 162, No 313.



El 14 de marzo de 1925, se entregó al tránsito público el ferrocarril San Pedro – Quintero. En 1931, la sociedad concesionaria paralizó el servicio. Por decreto del 29 de enero de 1932, el fisco dispuso la explotación provisoria de la línea. Después de tres meses se declaró caducada la concesión y se ordenó su transferencia en remate público. En la primera subasta en 1933 no hubo interesados, no pudo realizarse una segunda subasta por razones de orden legal y posteriormente la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero se declaró en quiebra.

El 18 de enero de 1934, las propiedades de Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, salieron a remate por deuda de 175 mil dólares con la ex Caja de Crédito Hipotecario, la que pasó a poseer en esta subasta un millón de metros cuadrados de estos terrenos. La Sociedad llevaba vendido otros 715 mil metros cuadrados a particulares y había 50 mil metros cuadrados liberados por escritura.

La liquidación de la Sociedad se declaró en una sesión a la que asistieron los principales accionistas, a saber: Carlos Amenábar Casa, presidente del directorio con 200 acciones, Luisa Sebiré viuda de Cousiño, con 33.276 acciones, Luis Cousiño Sebiré, con 8.590 acciones, Carmen de Eyzaguirre, con 320 acciones, Carlos Lanás, director gerente de la Sociedad, con 200 acciones, Roberto Cruz Fuenzalida, con 20 acciones, Humberto Alessio, con cinco acciones, y la Caja de Crédito Hipotecario con 23.980 acciones.

### **Quintero, caleta, puerto y balneario.**

Quintero desde antes de su descubrimiento ha sido un lugar para pernoctar y aprovisionarse de víveres, las familias de etnias originarias, que

practicaban una vida nómada, luego la etnia Bato, más estable en el lugar, los corsarios, y los conquistadores encontraron siempre un lugar acogedor por su entorno natural, riqueza en especies marinas y avifauna en las lagunas aledañas al mar.

Sus condiciones de puerto permiten ya en la Colonia que los productos de las haciendas cercanas, encabezada por las de su señor, el encomendero Simón Diez de Hidalgo, y la congregación Jesuita, fueran embarcadas hacia Perú a través de su costa.

Durante la Independencia el almirante inglés Lord Thomas Cochrane, compra en 1820 una hacienda de siete mil hectáreas, ubicada al sudeste de la península y comienza a construir una típica casa de campo inglés con dos pisos, horcones que sostenían las vigas y techo de totora. Ubicada al pie del cerro Centinela o cerro de la Cruz, se desploma en el terremoto de 1822. El conde de Dundonald, título nobiliario del marino inglés, capta las potencialidades de Quintero y propone al gobierno de O'Higgins, crear un puerto militar donde instalar la Escuadra Nacional, el proyecto no encontró eco y el documento que presentaba la idea se perdió.

En 1860, el jefe de la Escuadra, contraalmirante, Roberto Simpson, luego de las maniobras de invierno y de una consulta a su oficialidad, envía un oficio al Ministerio de Defensa en que describe a Quintero como un "cómodo y hermoso surgidero". Cinco años después, el 24 de noviembre de 1865 a propósito de la guerra con España, con buques de esa bandera bloqueando los principales puertos chilenos, el gobierno dicta un decreto firmado por el presidente José Joaquín Pérez, en que se crea el Puerto Mayor de Quintero,

decreto que fue derogado el 16 de abril de 1866, en que se le declarara Puerto Menor.

En 1872, motivado por amistades encabezadas por Benjamín Vicuña Mackenna, el empresario Luis Cousiño Squella compra a Francisco de Paula Salas, en la suma de 25 mil pesos, 200 cuabras de terreno en la península de Quintero para transformar el lugar en un balneario y puerto.

Cousiño Squella junto con su esposa, Isidora Goyenechea Gallo, instalan un depósito de madera y una fábrica de ladrillos, inician un poblado con casas sólidas para arriendos veraniegos. Ese mismo año, el intendente de Francisco Echaurren dictó un decreto que funda la población de Quintero bajo el nombre de Puerto Cochrane. La muerte del empresario detiene unas décadas la concreción de la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, hasta que Luis Alberto Cousiño Goyenechea y su esposa Luisa Sebire, logran que en 1912 el presidente Ramón Barros Luco autorice a la sociedad construir la ciudad balneario de acuerdo a un plano de loteo presentado por esta naciente empresa. Aunque la sociedad no logra nunca desarrollar el puerto, deja algunas construcciones en el borde costero hasta ahora; eso sí, logra la construcción del ferrocarril que unió al balneario con San Pedro, además de consolidar su condición turística.

El trazado urbano actual de Quintero se hizo de acuerdo al plano de población de Luis Alberto Cousiño Goyenechea, en el que se reflejaba la intención de adoptar un modelo de villa, con extensos terrenos para la construcción de viviendas aisladas, amplios jardines en las vías públicas y al interior de los patios, espacios para parques y plazas.

Con un sentido romántico del descanso, de alejarse de la ciudad convulsionada aprovecha las características naturales de la costa. Sólo interrumpe el trazado inicial la ocupación de la Base Aéreo Naval, y de la Fuerza Aérea, después, con la donación de algunas cuerdas por parte de Luisa Sebire, y la compra de más hectáreas por parte del Estado en fecha posterior, para ampliar la zona militar.

Entre los años 1912 y 1923, hubo una gran actividad en Quintero ya que la construcción del puerto y del ferrocarril precisó gran cantidad de mano de obra. En 1923 se entregan las obras portuarias, y el 14 de marzo de 1925 se entregó al tráfico público el ferrocarril de San Pedro a Quintero.

### **Modelos arquitectónicos de la vivienda residencial en Quintero.**

Es el modelo de villa el tipo que más influyó en la arquitectura de Quintero a comienzos del siglo XX, donde se combinan estilos tales como el gótico normando y el nórdico, con algunos ejemplos de elementos neoclásicos, y posteriormente en los años 40 se incorporan los estilos racionalista y español.

Cada etapa ocupa distintos materiales, entre 1912 a 1930, la estructura es de madera con relleno de adobillo o adobe. Entre 1930 a 1940, se construye en cemento, entre 1940 y 1970, en hormigón y albañilería de ladrillo reforzada, y de 1970 en adelante se comienza a prefabricar en madera y estructura de madera, especialmente.

En la primera época, junto a la madera y el adobe se utiliza la piedra, en su color original en las fundaciones, en los paramentos verticales de las

esquinas, en los revestimientos de los pilares que forman el acceso, las terrazas, las escalinatas y los cierros.

El relleno de adobillo estaba compuesto por ladrillo tosco fabricado con tierra arcillosa con paja secado al sol. La madera en tabiquería en base a pies derechos y diagonales, el entramado horizontal o pisos, entrepisos y cielos, utiliza envigados de madera o durmientes apoyados en la fundación y recubiertos de entablados. La techumbre se arma en tijerales con costaneras y entablados como base para fijar el material de cubierta que consistía en tejas.

En sus diseños, las casas de veraneo de esa primera etapa utilizan la mansarda, con lo que se prolongan las piernas de la cercha formando un cielo inclinado en las habitaciones superiores. Todo esto hace que la techumbre sea compuesta, generando volúmenes ricos en movimiento y juego de luz y sombra que busca vistas del entorno y creando espacios de contemplación en los niveles superiores. Se recubre con madera en forma de teja. Para aminorar los efectos del clima húmedo se usa el zócalo en piedra combinada con ladrillo.

Las ventanas miradores o bow window, en las casas de veraneo de Quintero, se presentan con formas simples en rectángulos, medios hexágonos y octógonos, con postigos en colores brillantes o sin ellos, buscan jerarquizar un lugar interior, que podía ser el salón o el dormitorio principal, por lo que se instala solo uno por construcción.

Los aleros que corresponden a la parte de la techumbre que sale fuera de los muros de la casa, presentan un trabajo más elaborado de la madera en la

cabeza de vigas de los tijerales. En cuanto a los vanos, las casas de Quintero desarrollan una integración de espacios interiores y exteriores a través de ventanas o galerías que permiten la permanencia y la contemplación del entorno a través de los vidrios en módulos pequeños.

Los arquitectos y los propietarios de las casas del balneario en su primera etapa, apreciaron la belleza natural que hoy cautiva a sus habitantes, levantando viviendas con elementos que les permitía contemplar el amanecer y las puestas de sol, las diversas facetas de la luna, el reflejo de ella en las dos bahías, las noches estrelladas, las constelaciones, la lluvia, y los vientos Sur y Norte, que aunque muy vilipendiados, hacen de Quintero, un lugar especial, maravilloso, y por ello muy amado.

### **Loncura, un territorio con tradición**

Quien se siente quinterano debe querer a Loncura, porque su ADN le ha de gritar desde su interior, lo suya que es la hermosa extensión geográfica, ubicada al Oriente de la península, separada por los terrenos de la Base Aérea.

Dicho por los propios descendientes de los primeros vecinos de Loncura Bajo, como María Teresa Bernal Mena, dirigente vecinal e investigadora de su historia: “Loncura Bajo comenzó cuando los Cousiño iban a hacer el puerto y balneario.” Y continúa su relato que avizora Benjamín Vicuña Mackenna y que corrobora el historiador Cristian Gazmuri,

“En 1903, los Cousiño hicieron un loteo en Loncura para trasladar a las familias que vivían en la caleta de pescadores. Iban a pasar el tren, iban a

poner maquinarias, materiales para construir el muelle. Así que el loteo se hizo entre 1903 y 1904. En 1906 se fueron las primeras familias y se instalaron a la altura donde años después construyeron la Casa Roja. Lo llamaron Mundo Nuevo. Fueron seis familias las que se instalaron primero: los Ramírez, los Cisternas, los Valencia, los Verdejo, los Bernal y los Carrasco. Aunque mi abuelo Ismael llegó en 1912, cuando se loteó el sector de la caleta, por eso mi papá nació allí, en 1918.”

Una vez aprobado el proyecto Sociedad de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, por el presidente Ramón Barros Luco en 1914, el grueso de los pescadores se instaló en Loncura.

Las familias de pescadores, cuyas viviendas se ubicaban en el sector de las actuales calles Alonso de Quintero, 21 de Mayo, Avenida Francia, Gregorio Arrieta, es decir alrededor de las casas patronales de los señores de Undurraga, actual Parroquia Santa Filomena, debieron entonces emigrar a Loncura, por las obras del puerto de Quintero, y aunque muchos de ellos, continuaron manteniendo sus aperos y botes en la actual Caleta de Papagallo, con los años fueron desarrollando sus labores desde su sector, transformándolos en grandes marineros, capaces de salir mar afuera desde la bahía, labor de valientes, por el fuerte oleaje al que se enfrentan.

En cuanto a Loncura Alto, María Teresa Bernal recuerda:

“Mi papá era bien amigo de don Luis Cousiño Sebiré, y de su familia. El se llamaba Manuel Bernal Durán. Cuando decidieron parcelar la parte alta del fundo El Bato, se iban hacer parcelas de una hectárea. Mi papá se comprometió a inscribir a los que querían participar. Eran jefes de familias

que venían a vacacionar en la playa del Bato, en condiciones difíciles. Él anotaba sus direcciones, eso fue en 1967. Yo era su secretaria. Cuando se aprobó el loteo, les escribimos a cada uno de ellos. Así que un día se juntaron todos. Llegaban en buses. Algunos venían en grupos, casi todos eran de Santiago. Pertenecían a sindicatos, clubes deportivos, centros de madre, otros se habían conocido en el verano aquí, y ahí se fueron formando grupos de veinte o de treinta familias. Fueron eligiendo en un plano la ubicación de los terrenos que preferían. Así fueron dueños. Luego todo pasó a una administradora que vio la compraventa. Recuerdo que mi papá trabajó como alarife del topógrafo que hizo la planificación de Loncura Alto.”

Si bien es cierto a la península le costó mucho desarrollar su infraestructura y sus servicios como ciudad, a Loncura Alto y Bajo, le ha costado mucho más. Sobre un siglo desde que debieron emigrar las primeras familias. Las autoridades nacionales, regionales y locales, admiraron la playa, los servicios que sus habitantes entregaban a los veraneantes, pero no hicieron mucho por ellos, durante décadas.

Buenos pescadores, mejores marinos, mujeres trabajadoras en sus hogares, extrayendo machas en Loncura, Ritoque y Maitencillo. Sembrando los terrenos aledaños, lavando ropa ajena de manera primorosa y con recursos mínimos, hirviendo en fogones, planchando con planchas a carbón. Haciendo pan en hornos de barro, y empanadas de machas, cuyo sabor es y será insuperable.

Niñas y niños aprendieron a jugar vóleibol con los profesores de “Vida Sana”, colonia veraniega que dio un gran impulso al turismo y la cultura del



lugar. Los grandes voleibolistas de Quintero, en sus mejores épocas de campeonatos provinciales y nacionales, eran loncuranos.

Todo esto estaba y está impulsado por la unión en torno a su santo patrono, San Pedro. Los más antiguos afirman que el año para ellos, gira en torno a la Fiesta de San Pedro. Su imagen barroca quiteña es guardada en una casa del lugar, y vestida con sus mejores prendas para la ocasión. San Pedrito, es invocado en cada ocasión de peligro, ya sea en el mar como en tierra.

Pero la historia de Loncura no se escribe desde principios del siglo XX cuando recibe a las primeras familias de pescadores que se instalan en la playa, sino que se remonta a los siglos del Chile pre hispano.

Afortunadamente conserva en su nombre el acervo amerindio, lo mismo que la playa El Bato, aledaña a la caleta. Ambos topónimos son un homenaje a nuestros pueblos originarios. Loncura, está formado por dos raíces del mapudungun, *lonco* (cabeza) y *cura* (piedra), nos preguntamos si busca resaltar las piedras blancas, o como lo dice Vicuña Mackenna, representa los nombres de prominentes familias de la etnia originaria. Por otra parte, *Bato* que proviene de la raíz *vathu*, españolizado como batro, significa paja de estero, totora en quechua, en clara referencia a la vegetación propia de los humedales, de los cuales se conserva el Bosque de Petras y el humedal de la planta Copec, los en épocas anteriores pudieron formar un gran humedal.

La cultura Bato que puebla un amplio sector de la costa y de los valles cercanos de la zona centro norte, ha sido estudiada con mayor detenimiento estos últimos años, y seguramente tuvo su mayor asentamiento en el sector.

Conchales y piedras talladas, tumbas aisladas y cementerios indígenas son los rastros claros de los ascendientes. Nuestros padres y abuelos, y nosotros mismos, fuimos testigos del cementerio indígena situado en las dos pistas de aterrizaje de la Base Aérea, ubicada frente a la bahía de Quintero. Sus huesos bien conservados, son en muchos casos, pertenecientes a personas de una estatura no menor.

Me tocó observar hace años atrás, una tumba aislada ubicada en el bosque frente a la playa de Loncura, en un montículo cubierto de residuos de pinos. Las lluvias dejaron a la vista los restos, que mostraban un esqueleto completo de talla más bien pequeña, con el cráneo redondo y un notorio desarrollo del mentón, dentadura perfecta y sin caries, la que mostraba desgaste de molares, seguramente por el uso que ellos hacían de su dentadura. Rodeada de grandes conchas de locos y navajuelas de un tamaño difícil de encontrar hoy, constituían parte de su ajuar funerario muy bien conservado. Una arqueóloga de visita encontró junto a los restos una piedra pequeña y ovalada, con un perfecto orificio. Debió haber tenido un cordón para colgarla en el cuello. ¿Un símbolo de mando? Actualmente la piedra permanece en el Museo de Quintero.

Benjamín Vicuña Mackenna, en su libro “Quintero, su estado actual y su porvenir”, hace referencia al poblamiento indígena, afirmando que de acuerdo a los vestigios encontrados en la comarca, la población pre hispana

era superior en número a la que había en la segunda mitad del siglo XIX en la misma área. Relata que los vestigios de bastones de mando encontrados enterrados en propiedades agrícolas demuestran la importancia de aquellos señores.

Hoy la playa de Loncura y El Bato, ofrecen misterios que hablan de naves extraterrestres volando en escuadrón por sobre la caleta y de contactos directos con alienígenas, que habrían hecho aterrizar su nave a la orilla de la playa y que cambiaron la vida de algunas personas.

También hay mitos antiguos, como la leyenda “La gallina negra” que relata que en los arenales ubicados en las Chatas, sector en que hoy se encuentran instaladas empresas de energía, se podía ver una hermosa gallina de plumaje negro rodeada de sus polluelos y que si se lograba seguirlos hasta su nido, se encontraban huevos que al tomarlos se convertían en oro puro. Entierros de piezas de plata, maletas abandonadas con tesoros tanto en la playa como en el campo cercano, son parte del rico legendario. A ello, se agregan historias de asaltantes de camino, bandidos que esperaban a los comerciantes que en mula iban y venían con sus productos y sus ganancias para robarles.

Pero en la historia, conocida es la presencia de los marinos europeos en el sector, desde 1536, con Alonso de Quintero en la nao Santiaguillo, acompañando por mar al Adelantado Diego de Almagro visita la bahía y la bautiza con su apellido.

Posteriormente en los siglos siguientes, los corsarios Drake, Cavendish y Spilpergen, visitan su playa y disfrutan de sus recursos naturales. La presencia de las naves de Cavendish en la zona, provoca una verdadera batalla entre españoles e ingleses, de la cual ambos bandos se declaran triunfadores. Sin embargo, los ingleses deben marcharse y dejan en la arena algunos muertos, y prisioneros, los que son llevados a Santiago para ser juzgados, algunos de ellos reciben la pena capital, y los más jóvenes fueron llevados a Lima, para ser juzgados por la Inquisición.

En agosto de 1891, cuando los Cousiño habían comprado 200 hectáreas en Quintero, se produce el desembarco de las tropas congresistas en la playa de Loncura y Los Pescadores, para avanzar hacia el río Aconcagua y enfrentarse con las tropas leales al presidente Balmaceda en Concón, y luego en Placilla. El presidente que estaba en Quillota, en ese momento, esperaba que las tropas contrarias llegaran por Coquimbo hacia Santiago, pero estos eligieron Quintero.

Loncura está ligada a la historia de Chile, en tiempos que la península y la caleta de Loncura eran un solo territorio, situación que dura hasta la segunda década del siglo pasado, fecha en que se instala la Aviación Naval en medio.

Tres aspectos geográficos destacaremos en relación a Loncura, en la oportunidad, tierra amogotada, restinga y surgidero:

1.- el área es tierra amogotada o con mogotes, ya que en su geomorfología se produce una elevación de terreno, prominente y aislada, lugar donde se asienta desde la segunda mitad del siglo XX, Loncura Alto.

2.- con respecto a la restinga de Loncura, podemos decir que de acuerdo con la Comisión Nacional del Medio Ambiente, esta vegetación se entiende como: El “conjunto de las comunidades vegetales, fisionómicamente distintas, con influencia marina y fluvio-marina. Estas comunidades, distribuidas en mosaico, están en áreas de gran diversidad ecológica siendo consideradas comunidades edáficas por depender más de la naturaleza del suelo que del clima”.

El Bosque de Petras y el humedal que conserva la Planta El Bato de Copec, (en terrenos de las antiguas casas patronales de la Hacienda Normandie de la familia Cousiño), son las vegetaciones de restinga a la que se refiere la descripción. Por otra parte, ambos humedales y bosquecitos debieron ser uno solo, no por nada después de Loncura sigue la larga playa de El Bato, que nos recuerda que en condiciones climáticas con más lluvia y humedad, creció considerablemente el terreno de El Bato.

El Bosque de Petras, Santuario de la Naturaleza, por decreto presidencial 278 del 7 de junio de 1993, en el gobierno del presidente Patricio Aylwin, siendo alcalde Luis Gatica Polanco. El bosque conocido por los veraneantes como “bosque de las tembladeras”, fue considerado por algunos investigadores como bosque relicto a fines del siglo XX. Los estudios de polen existente en el subsuelo, fueron la base para plantear otra teoría que nos

habla de un bosque en evolución, que hoy está formado por ejemplares de petras y canelos, y algunas especies de peumos, boldos y lun, con un humedal con batros y lagunas en que nidifica una rica avifauna donde se han contabilizado unas sesenta especies diferentes de las cuales algunas emigran hacia esta parte del mundo desde el hemisferio norte. Patos de distintos tipos, taguas, ave becacina la que viene del Mato Grosso, el hermoso siete colores, el que subsiste, gracias a la fractura de la superficie que permite que la capa freática aflore alimentándolo.

Éste lugar ha sufrido múltiples episodios de contaminación y maltrato; en su tiempo, por su ubicación en la parte baja, llegó a ser la zona más contaminada por las emisiones de las empresas cercanas.

3.- La bahía es un surgidero, es por lo tanto, un lugar donde dan fondo las naves en forma cómoda. Reconocida por los almirantes Spilbergen, Cochrane, Fitz Roy, los capitanes Cavendish, Parker King y el piloto Alonso Quintero, en los siglos anteriores, hoy lo comprobamos día a día, cuando decenas de grandes buques fondean en la bahía.

### **La Aviación Naval en Quintero**

Carlos Tromben, marino historiador señala en su estudio “La Aviación Naval de Chile”, que en 1921 el comandante Von Schroeders, jefe de la Aviación Naval en ese año, decide probar la bahía de Quintero pese a que en ese lugar la Armada carecía de instalaciones y terrenos que pudiesen ser utilizados.

Por esta razón, tres hidroaviones Short 184, al mando del comandante inglés Travers, el teniente 1° Francke y el ingeniero 3° Lizasoain volaron hasta Quintero; junto a ellos, viajaron en calidad de observadores el guardiamarina Alfredo Caces, y el piloto 3° Agustín Alcayaga.

El objetivo de este viaje, por consejo del asesor inglés Travers, era estudiar el área para instalar una posible futura base para la Aviación Naval, ya que su asiento en la Playa Las Torpederas, Valparaíso, no ofrecía la seguridad necesaria. Ellos sabían que el viento sur también se hace sentir en esta bahía en primavera y verano, pero al ser mucho más grande que la caleta Las Torpederas y más cerrada que la bahía de Valparaíso, sus aguas resultaban más apropiadas y tranquilas para la operación de hidroaviones.

El 9 de febrero de 1922, se produjo el traslado de dos hidroaviones Short 184 y un Avro 504 a Quintero. El 21 de ese mismo mes se desplazó también el Felixtowe F2A "Guardiamarina Zañartu" y con ese material de vuelo, se iniciaron los ejercicios de verano bajo el mando del comandante Von Schroeders, y la asesoría del comandante Travers.

Los pilotos participantes ese año fueron los tenientes Francke, Marín y Silva, el piloto 3° Alcayaga y los ingenieros 3° Lizasoain y Espinoza. Prácticamente toda la dotación de mecánicos y personal de maniobra se trasladó también a Quintero. Su labor fue bastante intensa, al tener que efectuar el mantenimiento de material sin ningún tipo de instalaciones. Los hidroaviones eran varados en la playa y el bote volador amarrado a una boya, protegiéndolos hasta donde era posible del viento sur y la arena con fundas de lona.

La entusiasta dotación usó como alojamientos provisorios, carpas y cobertizos desarmables prestados por la Empresa de Ferrocarriles del Estado y una casa facilitada por la Compañía del Puerto y Balneario de Quintero.

Las actividades se iniciaban muy temprano, aprovechando la menor intensidad del viento y la buena visibilidad. La tarde era dedicada al mantenimiento de los aviones. Esta rutina de ejercicios diarios, que se iniciaba con la esforzada faena de echar al agua los hidroaviones, fue capacitando cada vez más a los pilotos y mecánicos, los que eran asignados a una determinada aeronave para crear una sana competencia por tener el material en las mejores condiciones posibles.

Otros ejercicios interesantes de esta primera experiencia en Quintero fueron las prácticas de vuelos en formación y las de navegación, que incluyeron incursiones hasta Los Vilos por el norte.

Después de esta actividad, todo el material de vuelo y personal de apoyo regresó a Las Torpederas, finalizando el período de verano el 11 de abril de 1922.

Los ejercicios de Quintero permitieron comprobar las excelentes condiciones de esta bahía para operar con hidroaviones y esto permitió decidir el emplazamiento en este lugar de la futura Base Aeronaval.

Otra conclusión de estas actividades de verano, fue la necesidad de adquirir botes voladores más que hidroaviones, cuyos flotadores se dañaban con mucha frecuencia debido a las malas condiciones del mar en la zona central de Chile.



En 1932, diez años después de estos acontecimientos, el comandante Von Schroeders, resumiría su gestión al mando de la Aviación Naval, con estas expresivas palabras en una carta a su hijo, al obtener el retiro definitivo de la Armada con el grado de Contralmirante:

*“Recibí unos cajones en Las Torpederas, que dependían de la Aviación Militar” (se refería a la incipiente organización unificada de la época en que asumí) “y entregué, después de dos años una Aviación Naval independiente y eficiente, con una Base Escuela Moderna (se refería a los trabajos iniciados en Quintero) y con un personal entusiasta, preparado y disciplinado.” Y continuó “En el verano de 1922 efectuamos la primera campaña de verano, en la cual se comprobaron las bondades de la bahía inmediatamente al norte de Valparaíso y durante nuestro período al mando de la Aviación Naval se gestionó la obtención de los fondos para levantar las edificaciones.”<sup>21</sup>*

El 4 de febrero de 1923, el presidente Alessandri decidió comprobar personalmente el desarrollo que había alcanzado la Aviación Naval, ya que las publicaciones de prensa pedían al gobierno impulsar esta especialidad, dotándola de mejores medios.

El mandatario se embarcó en el bote volador Guardiamarina Zañartu, al mando del comandante Travers. Escoltaron este primer vuelo de un Presidente de la República, dos hidroaviones Short 184, al mando del teniente Marín y del piloto 2° Alcayaga, que transportaron al comandante Campos, que se haría cargo de la Aviación Naval en remplazo de Von Schroeders, y al Edecán militar.

---

<sup>21</sup>Tromben (1987): p. 78.

En Quintero, destino final de este primer vuelo presidencial, el mandatario recibió a la señora María Luisa Sebiré viuda de Alberto Cousiño Goyenechea, que había donado los terrenos para construir la nueva base aeronaval. El Jefe de Estado agradeció este valioso aporte. Después de almuerzo efectuó un nuevo vuelo por los alrededores de la bahía donde estaba decidida la construcción de la Base Aeronaval. A su regreso a Valparaíso en el bote volador, fue recibido en el muelle por un entusiasta público que se había impuesto de este sorpresivo primer viaje aéreo de un Presidente de Chile.

El 16 de marzo de 1923, se inició una nueva etapa para la Aviación Naval. Al igual que en el año anterior, en el verano se hicieron nuevamente ejercicios en Quintero y sus alrededores.

Noviembre de 1923, accidente en Las Torpederas

El 12 de noviembre de 1923, en Las Torpederas ocurrió un accidente que nuevamente puso en evidencia la necesidad de cambiar de ubicación la base aeronaval. Ese día un hidroavión Avro 504-K, al mando del teniente 2° Alfredo Caces, llevando como tripulante al mecánico Reinaldo Meneses, fue arrastrado hacia las rocas por el fuerte viento reinante, mientras se dirigía al punto de despegue.

En septiembre de 1924 sucedieron en Chile graves problemas de carácter político, poniendo término prematuro a la normalidad del gobierno del presidente Arturo Alessandri.

1925, inicio del traslado a Quintero

A comienzos de 1925, el comandante Campos hizo entrega de la Jefatura de Servicio de Aviación Naval al capitán de fragata Oscar Ferrari Páez. Bajo la conducción de este oficial especialista en artillería, que dedicó parte de su carrera naval a dirigir construcciones de cuarteles y fortificaciones de defensa costera se produjo el paulatino traslado de las actividades desde Las Torpederas a la incipiente base de Quintero, donde ya se había levantado un varadero y un hangar entre 1922 y 1924.

Las obras habían avanzado lentamente, por lo que en la Revista de Marina del año 1923, se hacía presente que con el ritmo de las inversiones, la base en Quintero estaría lista en siete años más, pero tan oscuros presagios no se cumplieron y en 1925 comenzaron a trasladarse definitivamente.

En esta misma época se contrató como instructor con el grado de capitán de navío, a Arnold Milley, un antiguo aviador naval británico.

Otra decisión importante en 1925, fueron las primeras adquisiciones de material de vuelo con fondos del presupuesto de la Armada, con cuatro botes voladores Dornier Wal de procedencia alemana, seis botes voladores Dornier Libélula, alemanes, seis hidroaviones Avro 504-N, ingleses, y cuatro hidroaviones Fairey III-F, ingleses. Esta compra importante estaba destinada a poner definitivamente en marcha a la Aviación Naval, en la nueva base de Quintero, en la que el servicio podría superar los inconvenientes de Las Torpederas y del material de vuelo excedente de la Primera Guerra Mundial.

A pesar de la inestabilidad política, atenuada durante la presidencia de Carlos Ibáñez del Campo, es sorprendente observar que la decisión de

adquirir nuevas naves y de continuar con las construcciones en Quintero, se haya mantenido en medio de tantos contratiempos políticos.

En entrevista con Nora Sandoval, dirigente vecinal e hija de un funcionario de la Aviación Naval y luego de la Fuerza Aérea, señaló que: “Los “Val” (aviones Dornier Wal) amarizaban en la bahía y luego eran tirados con cuerdas hasta la orilla”.

### **Contexto Histórico de 1925:**

El historiador Cristian Gazmuri Riveros en su estudio “La Compañía del Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero (Una empresa fracasada)”, señala a propósito de los avatares sufridos por la citada empresa en la instalación de las obras del puerto en esta comuna:

*“la Armada decidió, en 1925, ampliar considerablemente la Base de su Aviación Naval que poseía en Quintero. Esta, originalmente, había comprendido 50.000 metros cuadrados, al borde de la playa, que había donado la señora Luisa Sebire a la Marina en 1922. Los primeros “botes voladores”, amarizaban en la bahía y las cinco hectáreas parecían suficientes para ubicar los hangares e instalaciones a construirse. Pero en 1925 se pensó en traer nuevos aparatos y en la construcción de una pista en tierra para poder utilizar aviones con tren de aterrizaje convencional. En consecuencia en 1926 el Ministro de Marina, Almirante Sweet, solicitó al Gobierno que presentara un proyecto de ley de expropiación de 735.000 metros cuadrados,*

*comprendiendo gran parte de la Vega, la que aún no había sido secada ni loteada, así como un largo sector de la playa.”<sup>22</sup>*

Estas expropiaciones de tierras hicieron que el uso de gran parte de la bahía se volviera exclusivo de la Aviación Naval, ya que pasaron a constituir el área de su propia seguridad, el llamado cono de seguridad. Coincidió esa zona a las aguas que la Sociedad había destinado para fondeadero del puerto de Quintero.

Esta situación lleva a doña Luisa Sebire, viuda de Cousiño, y principal accionista de la Sociedad, escribir al Presidente Ibáñez, una carta en que detallaba los gastos realizados por la Sociedad, y por ella misma para mantener la idea de puerto en Quintero, y sostenía que dicha expropiación hacía que todo el mundo perdiera la confianza en que la Sociedad de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero pudiera salir adelante.

Alejandro Patillo Bergen en su estudio “Desarrollo Histórico de los Puertos”, señala que en 1923 una nueva ley sobre Puertos destina fondos para construir en Valparaíso y San Antonio, y deja fuera cualquier proyecto en Quintero.

---

El año 1926 fue de sucesivos períodos de luto, el comandante Ferrari, que había dedicado entusiastas esfuerzos a las construcciones en Quintero y al traslado de actividades a la nueva base, falleció en marzo de este año.

---

---

<sup>22</sup>Gazmuri (1999): p. 96.

Pero los sucesivos cambios de mando por la muerte de dos de los Comandantes no fueron las únicas pérdidas que hubo de lamentar el servicio de aquel año. El 25 de mayo, fallecieron el piloto 1° Agustín Alcayaga y el maquinista electricista Guillermo Hernández, mientras efectuaban un vuelo de entrenamiento en uno de los hidroaviones Avro 504-K de la partida entregada por Gran Bretaña, cuando se inició la Aviación Naval.

En agosto de 1926 llegaron a Valparaíso los cuatro primero botes voladores Dornier Wal. Fueron armados en Quintero y se les dio número de matrícula 10, 11, 12 y 14, eludiendo supersticiosamente el número 13.

Con el último bote volado Dornier Wal enviado a Chile, regresó por vía marítima el mecánico Marcos Loyola, a fines de 1928. Cuando el buque en que se transportaba la aeronave, a cargo de su mecánico, navegaba frente a las costas de Chile, sucedió un violento sismo que afectó entre la zona de Talca y Chillán y cuyos efectos se propagaron hacia el mar. Como consecuencia de este fenómeno el bote volador fue dañado en una de sus alas y debió ser desembarcado en el muelle de Valparaíso sin ellas. Echado al agua, el bote volador fue llevado a Quintero en una navegación de tres horas, propulsado por sus propios motores y acompañado por un remolcador. Esta singular experiencia confirmó una vez más las excelentes cualidades de este material.

Según una publicación de la época, el 29 de enero de 1927 se completó el traslado definitivo del personal y material, casi cinco años después de que, en una fecha indeterminada de 1922, comenzaron a levantarse los primeros edificios y equipamientos.

Con el traslado definitivo de las actividades de la Aviación Naval desde Las Torpederas a Quintero, se cerró un capítulo importante en la vida de la especialidad aérea de la Armada.

La Aviación Naval de 1927 era, indudablemente, un servicio bastante diferente al de los comienzos de la década, quedaban atrás las frágiles aeronaves de madera y tela, veteranas de una guerra mundial, entregadas por Gran Bretaña en compensación por el uso en esta Primera Guerra Mundial por los buques destinados a Chile.

Las nuevas naves en su mayor parte eran de estructura metálica y fueron construidas en tiempo posterior a la primera conflagración mundial.

El hangar inicial aún se conserva, pero bajo el Camino Costero, entre Quintero y Loncura, quedó sepultado el varadero construido, entre 1922 y 1924, con durmientes de pellín unidos con gruesos eslabones de fierro sujetos con tornillos, que se utilizaba para llevar las naves aéreas y acuáticas a tierra. Este modelo de Varadero, fue usado por la Armada de Chile a través del país, especialmente por Asmar.

El entorno urbano está marcado por el recuerdo de aquellos años, la época de la Aviación Naval, ya que desarrolló a través del país un servicio de comunicaciones que no existía. La población vibraba con esta nueva rama de la Defensa Nacional, y Quintero no estaba exento de ello.

Fueron muchos los jóvenes pilotos que murieron en la época en accidentes aéreos, la mayor parte pertenecían a la dotación de Quintero, por lo que eran conocidos por la población de la época, una pequeña población

de unos cuantos cientos de personas. Esto hizo que los nombres de los mártires quedarán para siempre grabados en calles que los evocan: las calles Piloto Alcayaga, Piloto Moraga y los Pasajes Zañartu, Ferrari y March, entre otros.

### **El “Manutara”, pájaro de buena suerte en lengua rapanui**

“Espléndida navegación y feliz aterrizaje en Mataveri. ¡Viva la Fach y viva Chile!”, este fue el mensaje en clave morse enviado por la tripulación del anfibia Catalina “Manutara” a la base de Quintero para informar que había completado el primer vuelo entre Chile e Isla de Pascua.

El 19 y 20 de enero de 1951, es una fecha importante para Quintero y para la historia de la aeronáutica chilena. Esos días el avión Canadian Vickers OA-10 A, Catalina matrícula FACH 405, de dotación de la Base Aérea asentada en nuestra comuna al mando del capitán Roberto Parragué Singer, unió el continente sudamericano con Isla de Pascua, Rapa Nui, después de 19 horas y 22 minutos de vuelo. El avión amarizó en la bahía de la isla luego de una travesía de 2.047 millas, a las 14:42 horas del 20 de enero de 1951, había despegado desde el aeródromo de La Serena.

El avión Catalina 405 no pudo volver al continente por haber sufrido daños en sus alas al tratar de despegar desde el mar, lo hizo hasta el año siguiente en un buque de la Armada. Fue reparado y reincorporado al servicio institucional. Diez años después sufrió un daño irreparable al caer al Lago Peñuelas sufrir daño total, toda su dotación falleció en ese accidente. Era personal que vivía en Quintero. Varias familias y descendientes de ellos aún



lo hacen. Lo mismo ocurre con los descendientes del personal que voló junto al comandante Parragué.

Sin lugar a dudas, que la hazaña lograda por Parragué y su tripulación fue un hecho muy importante en la historia de la Aviación Chilena, ya que abrió nuevas rutas aéreas en la búsqueda de unir el territorio y de mejorar el transporte a la isla, que solo era abastecido por mar.

Cabe destacar que en esa época no se contaba con muchos de los actuales instrumentos que permiten vuelos seguros y audaces. En esos años, dicho por la misma tripulación “se navegó guiado por las estrellas”, aunque también contó con la ayuda de la Armada a través de la fragata Covadonga.

Los héroes de esta hazaña en tiempo de paz fueron: Horacio Barrientos, comandante, Roberto Parragué, primer piloto, Alfredo Aguilar, segundo piloto, José Núñez, tercer piloto, Sabino Poblete, cuarto piloto, Héctor López, primer mecánico, José Gilberto Carroza, segundo mecánico, José Campos, operador de radio y Mario Riquelme, operador de radio.

### **Quintero, puerto versátil y moderno, pilar energético de Chile**

En la segunda década del siglo XXI, la identidad marítimo- portuaria encuentra al puerto de Quintero moviendo 20 millones de toneladas métricas de carga, entre gráneles líquidos y sólidos, un 15 % de la carga nacional total.

El decreto presidencial número 233 del 24 de noviembre de 1865, firmado por el presidente José Joaquín Pérez, consta de tres artículos. El número uno señala: “Declarase Puerto Mayor, a la Bahía de Quintero, situada al Norte de

Valparaíso”, y con ello anuncia lo que hoy en el siglo XXI es una realidad, un puerto de gráneles líquidos y sólidos, un centro primordial para acceder a la energía y el combustible que dan vida al funcionamiento de las ciudades, las industrias y los hogares de la zona centro norte y centro sur de Chile.

Quintero por su condición geográfica se ha constituido en un importante puerto, no solo de Chile sino también de Latinoamérica, a él arriban naves mercantes venidas de todas las latitudes.

¿Pero en qué condiciones y con qué características trabaja el puerto de Quintero?

Quintero, es un puerto estratégico desde el punto de vista energético. La estadística de los últimos años, muestra que la bahía de Quintero es el puerto que más toneladas métricas mueve en el país. El año 2015 fueron unos 20 millones, lo que representa un 15% de la carga total del país. Su especialidad son los gráneles, líquidos y sólidos. Los primeros, son principalmente el petróleo crudo, el gas licuado, el gas natural que llega sólido a menos de 160 grados de temperatura y que se transforma a mucha presión en gas, y todas las cargas que se asocian, como derivadas de los hidrocarburos”.

En cuanto a los gráneles sólidos, el puerto Ventanas, cumple un papel tremendamente relevante ya que moviliza el concentrado de cobre de las divisiones de Codelco: Andina y Ventanas, y el carbón que llega a este puerto y abastece a las cuatro plantas del complejo Aes Gener. Gnl Quintero abastece, por su parte, a la termoeléctrica de Enel Chile. Todas ellas, inyectan energía al interconectado central del país, que nutre de electricidad desde

Antofagasta a Puerto Montt, zona en que habita el 90% de la población de nuestro país.

En ese rango, en un momento dado la energía producida aquí puede llegar abastecer ese amplio territorio de Chile y esa es la realidad del puerto de Quintero, tremendamente relevante y estratégica para el país por el suministro eléctrico y energético que aportan los productos que llegan a esta bahía.

Todos estos productos que ingresan o se exportan por Quintero implican un gran movimiento de naves. Unos 800 buques mercantes son atendidos en este puerto.

Buques mercantes petroleros, gaseros y gráneles sólidos. Son buques post panamax, panamax, afropanamax. Clasificación que se le da a los buques tanques que transportan hidrocarburos. Se reciben buques que pasan por el canal de Panamá y por el Estrecho de Magallanes. Hay buques de líneas que tienen rutas establecidas, por ejemplo el gas natural líquido viene de Trinidad Tobago, los buques bajan por el Atlántico Sur hasta el Estrecho de Magallanes, y de allí por el Pacífico hasta recalar dos veces al mes en el terminal de GNL Quintero. También hay rutas desde Asia y África, con un flujo constante hacia el Puerto Ventanas con importación de carbón y exportación de concentrado de cobre.

Más que puertos, se habla de instalaciones portuarias. De norte a sur se haya el Puerto Ventanas que cuenta con cuatro sitios, el Terminal o Muelle de Oxiquim con dos sitios, tres terminales de Enap, el Muelle de GNL con un sitio, el terminal de Copec, el muelle de Asimar que proporciona servicios a la

bahía y cabotaje y que nos une al territorio insular, Isla Juan Fernández e Isla de Pascua, y finalmente la Monoboya de Enap, la única que existe en el país y que se caracteriza por ser una instalación altamente especializada.

El puerto de Quintero se ha transformado en un área muy versátil, con múltiples servicios, con una buena conexión y con un barrio industrial que tiene la capacidad de almacenar. La autoridad marítima menciona, como ejemplos, que el carbón llega al muelle de Ventanas, y el puerto lo envía en su cinta transportadora al cliente, que es Aes Gener. Hay sustancias que sirven para hacer cemento que llegan al terminal, y que son transportados inmediatamente a la planta de Cemento Melón. La refinería está a corta distancia y por viaducto se mueven las cargas al muelle, hay entonces una configuración adecuada en el barrio industrial ya que los espacios lo permiten.

Cabe destacar que el comercio marítimo a nivel mundial es muy eficiente, por eso las economías mueven un 90% de la carga a través del mar, lo que demanda que los puertos estén preparados porque las tecnologías en este sector se desarrollan con mucha rapidez. Hoy se tiende a tener menos buques, pero con mayor capacidad.

Es un desafío, para los países y las empresas el que sus puertos se adapten y cuenten con mayores servicios, infraestructuras y tecnología, que en su conformación tengan mayor calado para recibir buques más grandes, que les permita competir y transformarse en una plataforma que reciba cargas de otros continentes y así despacharlas a puertos menores a través de buques alimentadores. Quintero tiene mucho de esto, aunque no es puerto

de contenedores, es un puerto de servicios que transporta cobre y petróleo, y sus sub productos. Desde este punto de vista, Quintero actúa como puerto intermediario.

Quintero es un puerto que ofrece un muy buen servicio; por ejemplo, tiene una excelente prestación de muellaje, de lanchas, buenas infraestructuras portuarias, hay empresas de remolcadores con alta tecnología, seis o siete dispuestos para ingresar los buques a los sitios, hay también un buen servicio de prácticos brindado por la Capitanía de Puerto con 10 profesionales de amplia experiencia. Los prácticos se embarcan en un punto predeterminado afuera de la bahía para guiar los buques para que entren, amaren, fondeen y zarpen con seguridad.

La Armada de Chile, visualiza a Quintero con grandes proyecciones y por se trabaja en forma constante por mejorar la infraestructura portuaria para evitar más daños, levantando los estándares. Por su parte, cada instalación portuaria tiene sus propios proyectos de expansión para recibir buques con mejor capacidad y calidad y así hacer frente a la productividad que aumenta. En unos años más, Quintero será un espacio consolidado, con una relación pública – privada más amigable con los habitantes, con un ambiente sano, descontaminado, eficiente con los intereses de las personas. Con mayor compromiso social y ambiental, y con nuevas tecnologías para lograrlo.

