

Universidad de Valparaíso

Facultad de Humanidades

Instituto de Historia



“QUINTERO, UNA HISTORIA DE FRUSTRACIONES. 1891-1945”

Tesis para optar al Grado Académico de Magister en Historia de

Chile y América

Alumna: Cruz Carvajal Tapia

Profesor guía: Dr. Luis Duarte Duarte

Valparaíso, 2015

I. ÍNDICE

I.	Índice.....	02
II.	Presentación.....	04
III.	Hipótesis.....	06
IV.	Objetivo general.....	06
V.	Objetivos específicos.....	07
VI.	Metodología.....	08
VII.	Contextos.....	09
VIII.	Antecedentes.....	10
IX.	Desarrollo.....	14
1.	CAPÍTULO PRIMERO: LA GEORAFÍA DE QUINTERO.....	14
1.1	Características de la bahía.....	16
1.2	Demografía y en áreas rurales y su alimentación.....	20
1.3	Demografía en los años de estudio.....	22
1.4	Otros servicios.....	25
1.5	Comunicaciones con el resto de la región.....	25
1.6	Agua potable.....	28
1.7	Alcantarillado.....	30
1.8	Energía eléctrica.....	31
1.9	Sectores urbanos de Quintero en la década del 50.....	31
1.10	Caleta de pescadores.....	33
1.11	Aspectos interesantes de la geografía de Quintero.....	37
1.12	Humedales de Quintero.....	40
1.13	Las características general de la comuna de Quintero, descritas en la Memoria explicativa del Plan Regulador de la Ilustre Municipalidad de Quintero.....	44
1.14	Definición del rol de la comuna.....	46
1.15	Conclusión.....	53
2.	CAPÍTULO SEGUNDO: PROYECTO “SOCIEDAD PUERTO, FERROCARRIL Y BALNEARIO DE QUINTERO”.....	54

2.1	Doña María Luisa Sebiré.....	70
2.2	Los acreedores.....	71
2.3	Campaña en contra de la Sociedad y acciones en defensa de esta.....	74
2.4	Otros argumentos Quintero beneficiará a Valparaíso.....	75
2.5	Defensa acerca que el ferrocarril de Quintero no perjudica a los ferrocarriles del Estado.....	76
2.6	Fin de un sueño.....	79
2.7	Conclusión.....	81
3.	CAPÍTULO TERCERO: LA COMUNA AUTÓNOMA DE QUINTERO.....	83
3.1	La ley de Comuna Autónoma.....	84
3.2	Situación territorial de la comuna de Quintero.....	84
3.3	Fundación de la Ilustre Municipalidad de Quintero.....	87
3.4	División comunal.....	89
3.5	Elecciones de regidores (abril de 1944).....	90
3.6	Comentario de las primeras Actas municipales.....	91
3.7	La creación de la comuna de Puchuncaví.....	97
3.8	Obras del período 1944-1947 en Quintero.....	99
3.9	Conclusión.....	101
4.	CAPÍTULO CUARTO: LAS FRUSTRACIONES DE QUINTERO.....	103
4.1	Frustraciones.....	104
4.2	Los medios de comunicación denuncian en las décadas del 30 y 40.....	114
4.3	La Voz de Quintero (1946).....	115
4.4	Remates.....	118
4.5	Conclusión.....	119
X.	Conclusiones.....	121
XI.	Bibliografía.....	127
XII.	Documentos adjuntos.....	131

II. PRESENTACIÓN

Este es un trabajo de investigación acerca de la Historia de la comuna de Quintero, entre los años 1891 y 1945, que busca demostrar el porqué un territorio ha sufrido múltiples frustraciones en su desarrollo; en parte, producto de intereses ajenos y falta de visión de quiénes lo administraron, los que quebrantaron un alto porcentaje de lo que la naturaleza le había diseñado, y con ello, afectaron su vocación de acogida y resguardo.

Vocación que supieron manejar muy bien las bandas de los hombres de los conchales, que pasaban el verano en las partes altas de la Cordillera de la Costa, el invierno, en los valles bajos del hoy Quillota, mientras que primavera y otoño, lo vivían en las apacibles laderas y playas de Quintero. Cazando, pescando, en las lagunas y el mar, trabajando los cueros de lobos, fibras de bato, plumas de la abundante avifauna, para sus viviendas, y vestimentas, y todo con cierta facilidad.

Acogida que supieron apreciar, desde Alonso Quintero a Mary Graham y Benjamín Vicuña Mackenna, pasando por Thomas Cavendish, Jorge Spilpergen, y el propio Lord Thomas Cochrane.

La figura es la misma, el hermoso lugar, con innumerables recursos, muy cerca de todo, y a su vez muy lejos de todo, que espera, que acoge, que cree, que entrega, que da, pero que recibe en forma desigual y con mezquindad. Al que se elige para grandes objetivos de desarrollo nacional, pero que luego se frustran y de los cuales logra sobrevivir con dificultad, objetivos que van resintiendo su naturaleza, especialmente los provocados por los sostenidos y reiterados episodios de contaminación aérea, terrestre y marítima.

El estudio de este periodo no está agotado, más aún, hasta ahora no se ha escrito nada acerca de estos 54 años de la historia de Quintero, aunque existe una investigación del historiador Cristián Gazmuri Riveros, titulado *La Compañía del Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero (Una empresa fracasada)* que aborda el tema del segundo capítulo de esta investigación.

El porqué se eligió este período, se debe a que 1891, es el año que se crea la comuna de Quintero, junta a otras, creadas con la Ley de Comuna Autónoma que dividió a nuestro país en 267 municipios. En cuanto al año 1945, se refiere a la división de Quintero, con lo que se crea la comuna de Puchuncaví.

Esta es la historia de Quintero, en un periodo acotado de 54 años, con mucho de creación literaria: lugar de mitos y leyendas, y del tópico “todo tiempo pasado fue mejor”, con gente que se siente marcada por la búsqueda de un estado existencial de perfección ausente y añorada.

III. HIPÓTESIS

“Quintero es una ciudad a medio terminar que en los últimos dos siglos ha visto desdibujar su condición de acogida y de servicio, fruto de su conformación geográfica, tanto en la costa como en sus pequeños valles interiores, los que en su conjunto ofrecen diversos y variados recursos naturales. Esta vocación perdida tuvo como causas fundamentales a proyectos de desarrollo fallidos, y a autoridades locales que por varias décadas administraron la naciente comuna sin visualizar cuál era su rol dentro del crecimiento y desarrollo nacional, haciendo que la historia de Quintero esté constituida por sucesivas frustraciones.”

IV. OBJETIVO GENERAL

Determinar hitos en la historia de la comuna de Quintero, entre los años 1891 a 1945, que permitan evaluar y relacionar las causas de las frustraciones ocurridas en el devenir de la comuna, esto a través de fuentes primarias y secundarias, entrevistas y observaciones personales, acerca de su creación, formación, desarrollo y dificultades, que permita a la población de Quintero, especialmente niños y jóvenes, tener una línea de base para entender la condición actual de la comuna, reconocer su pasado, y el entorno del lugar donde nacieron o llegaron a vivir, y de ese modo puedan apreciar los contextos de los fenómenos que han ocurrido en la comuna.

V. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Describir y examinar las características de la comarca, con sus condiciones geográficas y rasgos geomorfológicos, orografía, flora, fauna, y las características de la ciudad en formación, que propician hacer de ella, por una parte, un excelente balneario y zona de descanso, y por otro, un puerto con múltiples funciones.

2. Analizar el proyecto “Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero”, los cambios sufridos en la incipiente comunidad, las transformaciones producidas en la topografía del área noreste de la Bahía de Quintero, los avances que esta sociedad produjo en la localidad y las causas de su fracaso.

3. Describir y examinar la formación de la comuna autónoma de Quintero, y los cambios que se produjeron en ella, hasta el año 1945.

4. Explicar y relacionar los hitos de la historia de Quintero entre los años 1891 a 1945, que provocaron frustraciones en su desarrollo, desorientando a sus autoridades que no pudieron visualizar a tiempo lo que vendría y así evitar la pérdida de los roles que en sus inicios se le había adjudicado.

VI. METODOLOGÍA.

1. A partir de una investigación histórica basada en fuentes primarias y secundarias, y mediante entrevistas, visitas a organismos rectores, técnicos y ejecutores, se redactará una Tesis acerca de la Historia de Quintero y sus frustraciones, la que abarcará el espacio temporal correspondiente a los años 1891 hasta 1945.

2. Los antecedentes obtenidos serán correlacionados, y lo que ello revele, permitirá una panorámica que explique las causas de porqué sucedieron los cambios cualitativos en el objeto de estudio, es decir, en la comuna de Quintero.

3. Se establecerá con esta investigación y análisis que los proyectos implementados en Quintero para su desarrollo o para ocupar las bondades de sus características geográficas fracasaron, fueron cambiados, o trajeron más daño que contribución a la vida de sus habitantes.

4. Los antecedentes obtenidos nos permitirán indicar que la demora en obtener recursos que habrían elevado la calidad de vida, obedecieron a varios factores, tales como la falta de fondos, la distancia en relación a los centros más poblados, la poca población estable, las políticas inadecuadas del nivel central y las dificultades en la gestión municipal para entender de parte de las autoridades comunales cuál era el rol comunal que debían fortalecer.

VII. CONTEXTOS

En el contexto geográfico, el espacio de estudio ha sido la comuna de Quintero, siendo un territorio que abarcaba 520.053 kilómetros cuadrados desde su creación por el Decreto No 2297 del 22 de diciembre de 1891, ordenada por la Ley de la Comuna Autónoma No 4111 de 5 de diciembre de 1891, a la que se le resta en 1925, mediante el Decreto N 803, la cantidad de 36,5 kilómetros cuadrados correspondiente a la delegación Boco que pasan a ser parte de la comuna de Quillota, y luego 299,9 kilómetros cuadrados por la Ley No 7.866 de 1944 con la creación de la comuna de Puchuncaví.

Con respecto al contexto temporal, se delimita a partir del año 1891, usando como hito la constitución de Quintero como comuna autónoma, con múltiples facultades de gestión y administración de las autoridades locales. Aunque, igualmente se considera 1872 como el año en que se organiza como una población, período en que Luis Cousiño Squella, adquiere 200 cuadras de terrenos a sus anteriores propietarios, los señores Undurraga y Salas, para hacer en ese terreno una ciudad de baños, balneario o población de Quintero, que efectivamente se crea mediante decreto del intendente Francisco Echaurren, con fecha 8 de agosto de 1872, con el nombre de Puerto Cochrane, acogiendo los planos con un excelente trazado, el que fue cercenado a partir de 1924 con la instalación de la Base Aeronaval, la que es destinada a la Fuerza Aérea en 1930, y hasta 1945 con la creación de la comuna de Puchuncaví.

VIII. ANTECEDENTES

a. DESCUBRIDOR

Quintero debe su nombre a Alonso Quintero, el que a fines de 1536, visitó la bahía ubicada en 32° 46' latitud sur, dándole su apellido, desde entonces, la península y bahía fueron conocidas como tal.¹

Alonso Quintero, piloto español al mando de la nao Santiaguillo, cumplió una gran tarea para la corona española, por una parte acompañaba a las huestes de Diego de Almagro, con vituallas para recambio, y por otra, confeccionaba cartas de navegación de su recorrido marítimo hacia el sur de Perú, pasando esta información a ser secreto de Estado.

b. ANCESTROS

En cuanto a los ancestros, los huellas de pueblos originarios son abundantes, especialmente en conchales ubicados en los alrededores de las playas, y que contienen residuos de univalvos y bivalvos, restos de artesanía en greda, piedras talladas como puntas de flechas y piedras horadadas para uso doméstico; en cuanto a piedras tacitas, se las puede encontrar en varios puntos de la zona del campo costero. Lo mismo ocurre con la toponimia de origen mapudungun, recurrente en la zona: Loncura, *cabeza de piedra*, Ritoque, *frente a la boca*, Mauco, *agua de lluvia*, Guaquichai, *piedras sonoras*, entre otros vocablos.

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

¹ Vicuña Mackenna (1874): p. 9.

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 se encontraron en muchas oportunidades bastones de mando enterrados en terrenos agrícolas, lo que según él, demuestra la importancia de aquellos señores.

c. CORSARIOS

Durante el siglo XVI y XVII, Quintero recibe visitas de afamados marinos ingleses en su mayoría, que en guerra con España, actúan con patente de corso y atacan los puertos españoles ubicados en Indias. Entre ellos, Drake, Cavendish, y el holandés Spilbergen. En el libro tercero de las Obras Completas del mismo Vicuña Mackenna, publicado en 1936, por la Universidad de Chile, se lee refiriéndose a Drake en 1578: *“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 recogiólo a bordo. Interrogólo, y con alguna maña y regalos logró romper su taciturna reserva. Contóle entonces el indio cómo había a seis leguas de aquel sitio una población de cristianos.”*²

En dicha obra, se relata que en 1587, el corsario inglés Tomás Cavendish fondea en Quintero, con tres naves, traía a bordo al español Tomé Hernández, prisionero que cumplía labores como práctico y encontrado el 6 de enero el 1587 en un peñón frente al Estrecho de Magallanes, en el sector que los españoles habían fundado la ciudad del rey Felipe, conocido hoy como Puerto de Hambre. En la incursión, los ingleses habían sido detectados por los españoles por lo que se produjo un enfrentamiento que como era de esperar, tanto españoles como ingleses sintieron haber ganado. Por su parte Vicuña

² Vicuña Mackenna (1936): pp. 66-67.

Mackenna, afirma que la batalla en las arenas de Quintero dejó más de sesenta muertos “y esto constituía por sí solo una gran batalla en esos tiempos”.³

Al siglo siguiente visita la costa de Chile, al mando de una flota, el almirante holandés Jorge Spilbergen, quien llega a Valparaíso el 12 de junio de 1615 y lo ataca, encontrando férrea oposición. Al día siguiente, la flota de Spilbergen echó anclas en la bahía de Quintero, desembarcando inmediatamente para reunir combustible y agua, además de reparar los destrozos dejados en el combate de Valparaíso.

Los corsarios que visitaron la bahía de Quintero lo hicieron para descansar y recuperarse de los largos viajes vividos y de las refriegas sufridas contra los españoles, además de aprovisionarse de leña, agua y alimentos que de manera pródiga ofrecía la bahía y sus alrededores.

Seguramente Quintero, con sus hermosas líneas tanto de la península como de la bahía, cautivó a sus visitantes, como encanta a las actuales visitas, que encuentran de manera natural un lugar de resguardo, de protección y de generosa acogida.

d. 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 (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

³ Vicuña Mackenna (1936): p. 88.

posteriormente descansaron los jinetes que atravesaban el río Aconcagua camino a la Herradura.

e. 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 la hacienda de Quintero, 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 la hacienda, a la que impulsa con nuevas técnicas y herramientas, y la introducción de semillas de hortalizas de origen europeas y renuevos de árboles exóticos.

IX. DESARROLLO

1. CAPÍTULO PRIMERO: LA GEOGRAFÍA DE QUINTERO

Sabemos que a partir del siglo XVI, los marinos europeos destacaron la bahía de Quintero por sus características apropiadas para hacer de ella un buen puerto, cerrada, con profundidades, protegida del viento sur. Alonso Quintero, al confeccionar la correspondiente carta le coloca su nombre, Jorge Spilpergen lo destaca en un plano que se encontraba en Holanda en el siglo XIX, y que comenta Vicuña Mackenna.

Cochrane en el siglo XIX, reconoce las buenas condiciones marítimas de la bahía de Quintero, 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 República, y en la que ofrecía terrenos para construir el arsenal y los edificios de Marina. Esta iniciativa no fue considerada por O'Higgins.

Pero no solo la costa y la bahía es destacada, en “Journal of a residence in Chile during the year 1822”, Mary Graham escribe el 13 de agosto: “*A medio camino, entre Concón y Quintero, la gran laguna de Quintero se comunica con el mar. (...) Cuando íbamos pasándolo, estaba cubierta de varias clases de aves acuáticas; el flamenco, de pico y alas color de rosa; el cisne de Chile, que tiene las patas blancas y el cuello negro azabache; un pájaro oscuro, cuyas alas parecen de bronce bruñido y que tiene la cabeza, el pico y las alas sumamente parecidas a las del ibis egipcio; gansos, taguas y toda la innumerable familia de los ánades*”.⁴

Mary Graham deleita con sus descripciones, y recuerda que al apartarse de la playa sube a un cerrito, para luego ingresar a un bosque en el medio del cual había un ancho sendero tan plano “*que parecía ser obra de arte*”, *las hojas de los árboles perfumaban el aire, y los espesos matorrales cobijaban “a una multitud de codornices, torcazas y*

⁴ Graham (1956): p. 91.

*perdices”. El viento del sud-oeste hace inclinarse los árboles “de la misma manera que en Devonshire,”*⁵

Con respecto a la bahía, indica que “ *La bahía de Quintero, o mejor dicho, de la Herradura, es muy hermosa, más abrigada que Valparaíso contra los vientos del norte, mejor abastecida de agua y de leña, y más cercana a los campos de Quintero y del valle de Santa Rosa para la provisión de víveres para los buques.*”⁶

Mary Graham relata la visita a la chacra que el almirante realizaba en los terrenos de Valle Alegre “*situada en un sitio pintoresco y abrigado, como a una legua de la casa. A la entrada hay varias herramientas agrícolas que Lord Cochrane ha traído con el objeto de introducir los adelantos modernos en Chile su país de adopción. Desde que Lord Cochrane llegó a Chile, se encuentran en las despensas las zanahorias, los nabos y varias clases de legumbres que antes no eran conocidas*”.⁷

1.1 CARACTERÍSTICAS DE LA BAHÍA

Solano Astaburuaga, en 1874 señala que en ese entonces se conocían dos planos de Quintero, “*uno fue levantado en 1835 por los oficiales del buque de la marina inglesa mandado por el capitán, después almirante, Fitz Roy: el otro, que es una rectificación de éste, trazado en 1860 por nuestros distinguidos marinos don Francisco y don Ramón Vidal Gormaz. El que hizo levantar Cochrane por los años 1820 o 1821 parece que se ha extraviado. Según estos planos, que se acuerdan también con las antiguas cartas, la bahía presenta la forma de una herradura, cuya boca o entrada mide cerca de cuatro kilómetros,*

⁵ Graham (1956): p. 91.

⁶ Graham (1956): p. 91.

⁷ Graham (1956): p. 92.

cerrándola por el O.N.N el extremo más occidental de la península del mismo nombre de Quintero, y por el N.E. la punta de la Ventanilla. Su fondo mide poco más de tres kilómetros, pero interna un tanto más hacia el S.S.O., por donde dicha península forma la garganta o istmo de que arranca. De aquí se ve que la bahía se halla abierta, como la de Valparaíso, a los vientos del norte, pero perfectamente abrigada a los otros rumbos. Toda la costa sudoeste de la bahía la forma dicha península, que termina al N.N.O. en la punta que los Vidal Gormaz llaman de los Molles y los oficiales ingleses de Liles (cuervos marinos); ahora quiere dársele el nombre de cabo de Cousiño al ángulo más boreal. ⁸

La Punta Liles, lugar más septentrional o norteño 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. La zona marca la entrada a la bahía. El oleaje es muy fuerte, de manera que las embarcaciones turísticas giran antes de sufrir el embate de las aguas. Los pescadores hablan de “ir mar arriba” porque el océano se observa más alto que el mar de la bahía. Cada vez que se navega “mar arriba” en embarcaciones relativamente pequeñas pero con motor, es dado a pensar en los bravos pescadores, verdaderos marineros que hoy avanzan con ese oleaje hacia sus labores de pesca.

Los acantilados de Punta Liles tienen una entrada de mar que se interna en la tierra cuando se producen altas mareas, se le llama Cueva del Pirata, con salidas hacia el poniente y el oriente. Así, es posible internarse unos cuantos metros, donde se encuentran piedras, algas y aves muertas.

La descripción del plano de Quintero que transcribe Solano, continúa señalando lo siguiente: *“Desde aquí sigue la curvatura de la bahía hurtando al E. con playa limpia hasta la punta de la Ventanilla, con excepción de un pequeño promontorio que despide la*

⁸ Citado en Vicuña Mackenna (1874): p. 18.

*restinga llamada punta o rocas de Loncura (piedras bajas) o Tanguicura (piedras caídas). A la espalda la tierra se levanta ligeramente amogotada. En el ángulo nordeste, Ventanilla, vierte sus escasas aguas el riachuelo de Puchuncaví, formando en su desagüe la pequeña laguna de Campiche. Todo el ámbito de la bahía es de surgidero cómodo y seguro para un moderado número de buques y de mejores condiciones que la rada de Valparaíso”.*⁹

La curvatura de la bahía y la península, tenía una playa limpia hasta la Punta Ventanilla, localidad de Ventanas, Puchuncaví. Las playas comienzan en Los Enamorados, sigue con Las Conchitas, continúa con Los Rieles, y El Durazno. Desde ésta última hasta la playa El Manzano, había de acuerdo a lo que se sabe, varias otras pequeñas playas. La Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, para construir el muelle, actualmente muelle de Asimar, tendió líneas férreas y para ello rellenó y acabó con todas las playas del sector poniente de la bahía de Quintero hasta El Durazno. Con el tiempo este relleno dio paso a la Avenida 21 de Mayo.

Fue sin lugar a dudas la primera intervención humana importante que se hizo en la comuna en nombre del progreso y el desarrollo. La caleta de pescadores, estaba ubicada en ese entonces frente a lo que hoy es el Centro de Deportes Náuticos y el Club de Yates. Hoy, algunos propietarios del sector, han observado mamíferos acuáticos como chungungos, que surgen en el fondo de sus patios que colindan con el promontorio. Seguramente por debajo de la calle hay pequeñas entradas de mar que ellos utilizan para llegar a tierra en busca de alimentos.

Del sector Noroeste de la Península de Los Molles, entre Playa El Durazno y la Cueva del Pirata, quedaron playitas claramente separadas por conjuntos de rocas que hacían

⁹ Citado en Vicuña Mackenna (1874): p. 18.

difícil el paso de unas a otras, a través del tiempo las cargas de dinamita fueron facilitando el paso de los visitantes y la paulatina construcción del camino costero que une El Durazno con La Cueva del Pirata.

Con respecto a la restinga de Loncura, podemos decir que la Comisión Nacional del Medio Ambiente, (Conama), señala que esta vegetación se entiende como el “*conjunto de las comunidades vegetales, fisionómicamente distintas, con influencia marina y fluvio-marina.*”¹⁰ 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 más lluviosas el humedal debió haber crecido considerablemente, con una gran colonia de Batros.

La tierra amogotada o con mogotes, es en geomorfología una elevación de terreno, prominente y aislada, lugar donde se asienta desde la segunda mitad del siglo XX Loncura Alto.

En cuanto a las históricas y hermosas rocas blancas que dan el nombre a Loncura, “*cabeza de piedra*”, en mapudungun, habría sido el sitio que ayudó a la protección de los ingleses de Cavendish, cuando retrocedían atacados por los españoles.

El *surgidero*, de acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española, es “*lugar donde dan fondo las naves*¹¹”. Quintero es un surgidero cómodo, reconocido por los almirantes Spilbergen, Cochrane, Fitz Roy y los capitanes Cavendish y Parker King, (este último encabezó la misión que integró Fitz Roy), en los siglos anteriores; hoy es observado

¹⁰ CONAMA (1996). <http://lexicoon.org/es/restinga>. Visitado el 10.08.2014 a las 17:40 hrs.

¹¹RAE (2014). <http://buscon.rae.es/drae/srv/search?val=surgidero>. Visitado el 11.08.2014 a las 11:50 hrs.

cuando decenas de grandes buques del tipo ex panamax, fondean en la bahía. Todos aquellos que ignoraron sus características favorables, se equivocaron, o lo hicieron de mala voluntad.

1.2 DEMOGRAFÍA EN ÁREAS RURALES Y SU ALIMENTACIÓN

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. Para llegar a la península hay que atravesar no solo el río Aconcagua, sino también esteros, humedales y dunas. Y si vinieran de Quillota u otras zonas interiores, los cerros costeros, las cuestas y quebradas, entre ellas la Quebrada del Ají, dificultan los accesos. 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”

1.3 DEMOGRAFÍA EN LOS AÑOS EN ESTUDIO

La población urbana a través de los Censos fue: 1875, 220 personas; 1885, 911 personas; 1895, 500 personas; 1907, 482 personas; 1920, 310 personas; 1930, 1810 personas; 1940, 2.047 personas; 1952, 5.754 personas; 1960, 6.568 personas. La última

cifra estaba abultada porque todo el personal de la Escuadra Nacional fue censado en Quintero. Se considera como efectiva la cifra de 3.721 habitantes.

La población permanente aumentaba durante el verano tres veces y hasta cuatro o cinco veces los fines de semana; las actividades relevantes se concentraba alrededor de la Base Aérea, a partir de 1930. Los servicios turísticos, en el siglo XIX, los ofrecían los pescadores, que arrendaban sus modestas viviendas por el verano; las mujeres servían, atendían, cocinaban, y eran avezadas lavanderas. Aunque también se destacaron por las labores de pesca y extracción de univalvos en la orilla de la bahía. A principios del siglo XX, se construyen hoteles como: Yachting, Mónaco, Quintero.

El arquitecto Jorge Moreau, director de Obras Municipales en los años 1958 y 1962, señala en la Memoria del Estudio del Plan Regulador de Quintero de esos años, que hasta esa época, la vivienda no era un problema grave, ya que había una gran cantidad de casas de veraneo, no existían “poblaciones callampas” y los grupos de menos recursos eran poco numerosos. Se consideraba que un 50% de las viviendas eran adecuadas, un 25% necesitaba reparación, y el déficit de vivienda ascendía al otro 25 %.

En cuanto a los servicios de urbanización, Moreau, consideraba el aspecto más deficitario por el insuficiente volumen de agua potable por red pública y la falta de un alcantarillado adecuado. El 70% de las propiedades tenían alcantarillado particular por fosa séptica, pozo absorbente o pozo negro, sistemas no recomendables para Quintero por tener un subsuelo pedregoso y rocoso.

En cuanto a estructura urbana y de edificación, se señala que los sectores que recibían a los veraneantes eran los sectores con terrenos próximos a la playa o con vista al mar, península, Puntilla Sanfuentes, mientras que los residentes permanentes se ubicaban principalmente en el sector Quintero Sur y Quinteri Centro. Los edificios en mal estado en el sector de la península ascendían a un 9%, y en los otros sectores a un 18 a 19 %. De acuerdo a los Censos de Vivienda, en 1940 había 403 casas ocupadas, en 1952 había 789 casas ocupadas y en 1960, 1.356 casas ocupadas.

El principal material de construcción de las primeras viviendas fue la madera, razón por la cual el 40% de los edificios en el sector Centro estaban contruidos con ese material.

Los establecimientos educacionales eran considerados hasta 1962 como deficitarios, aunque el 28 de septiembre de 1945 se había inaugurado una gran escuela para niñas, la Escuela Superior de Niñas No 44, dirigida por la recordada directora Lidia Iratchet Zavala. Existían también la Escuela de Hombres 45, y la Escuela de Adultos No 8.

La Escuela de Hombres No 45, se fundó el 3 de junio de 1903, por lo que es el establecimiento escolar más antiguo de la comuna, en el que múltiples generaciones hicieron sus estudios primarios, en sus comienzos contó con un solo profesor y dos cursos de primero y segundo año primario. Más tarde pasó a ser escuela de segunda clase, teniendo hasta cuarto año y posteriormente fue denominada Escuela Completa de Hombres ya que tenía cursos de primero a sexto año y un curso especial de Mueblería para alumnos egresados. Para atender a la población escolar la escuela contaba con un edificio base ubicado en calle Luis Cousiño con Estrella de Chile.

Faltaban años para la creación de la Escuela Particular No 24 de Hombres “Nuestra Señora de Lourdes”, (que dio origen años después al Colegio Don Orión), Liceo Stella Maris, que dio origen al Liceo de Quintero y el Liceo Santa Filomena, fundados todos ellos, en la década del cincuenta.

1.4 OTROS SERVICIOS

Hasta 1962, existían en Quintero los siguientes servicios: Municipalidad, Capitanía de Puerto, Aduana, Registro Civil e Identificación, Tesorería Comunal, Correos y Telégrafos, Servicios de Seguro Social, Dirección de Obras Sanitarias, Ferrocarriles del Estado, Subcomisaría de Quintero, Banco del Estado y Cuerpo de Bomberos; se suman a estas instituciones, la Compañía Eléctrica de Quintero y la Compañía de Teléfonos de Chile, y la Base Aérea Ala No 2. Dentro del equipo médico asistencial, se encontraba el Servicio Nacional de Salud (Consultorio), la Cruz Roja y la Enfermería de la Base Aérea.

1.5 COMUNICACIONES CON EL RESTO DE LA REGIÓN

Tal vez, el gran problema de Quintero ha sido su conectividad. La Municipalidad sostenía en 1962, que la ubicación de la comuna, al centro de la región, entre mar y la Cordillera de la Costa, no tenía una cobertura suficiente en cuanto a la calidad de la vialidad, porque sólo es posible comunicarse con el resto de la región a través de la siguiente red vial:

a.- Ruta F30 E, es un camino costero pavimentado en hormigón de dos pistas, de 22,1 kilómetros de longitud, de los cuales 16, 5 son de hormigón y 5,6 de asfalto. Esta ruta une

por el sur a Quintero con el camino Internacional en Concón, y por el norte, con la vecina Comuna de Puchuncaví.

b.- Ruta F 210, es un camino pavimentado en hormigón de dos pistas de 7,5 kilómetros de longitud, corresponde al acceso a Quintero, la que empalma a la Ruta F 30E.

c.- Ruta F 190 es el camino interior, en esa época de tierra, hoy pavimentada, de dos pistas de 26,5 kilómetros de longitud. Une Santa Rosa de Colmo con Valle Alegre-Quintero-Puchuncaví.

d.- F 212, es el camino de dos kilómetros de longitud, que corresponde al acceso de Loncura y empalma a la Ruta F 210.

e.- Ruta F 216 ruta de dos pistas de 3,65 kilómetros de longitud. Ésta corresponde al acceso a la zona rural de Valle Alegre y une la ruta F 30 E con la ruta F 190.

f.- Ruta F 218 de 3,5 kilómetros de longitud. Corresponde al acceso al balneario de Ritoque y se empalma con la Ruta 210.

g.- Ruta F 226 es de dos pistas de 2,10 kilómetros, que une las zonas rurales de Chilicaucúen y Valle Alegre, empalmando en la Ruta F 210.

h.- Ruta F 240 es el camino de dos pistas de 6,3 kilómetros de longitud, corresponde al acceso de Las Gaviotas uniendo las Rutas F 30 E con la Ruta F 190.

En los años 40 las únicas rutas transitables eran la actual F 190, por Santa Rosa de Colmo, el acceso a la península, y se comenzaba a construir la actual F30 E, el resto eran huellas. No existían los puentes sobre los esteros y el río Aconcagua, el que se debía atravesar en balsa.

a. Red Ferroviaria

La Red Ferroviaria fue construida por la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero, con la quiebra de esta compañía fue adquirida por la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Su red parte desde el ramal San Pedro pasando por Santa Rosa de Colmo, Las Gaviotas, El Mirador de Santa Luisa, Ritoque y Quintero. Actualmente no ingresa a la península y se desvía a Las Ventanas, con el transporte exclusivo de carga para la planta de Fundición y Refinería de Codelco División Ventanas.

Desde enero de 1983, la empresa dejó de cubrir el servicio de pasajeros a la Estación de Quintero y en 1985 se dispuso por el Decreto Supremo No 142 del 5 de enero de 1985, el levante de línea férrea ramal Ritoque–Estación Quintero.

b. Red de correos y telégrafo

Con respecto a la red de Correos y Telégrafos, la oficina comunal recibía unas 1400 cartas diarias, en las décadas del cuarenta y cincuenta. En cuanto a la correspondencia enviada, en enero y febrero, se despachaban unas 1200 cartas diarias, para bajar a una 600 diarias entre marzo y diciembre. El Telégrafo era muy usado especialmente por los distintos Ministerios, Intendencia y Gobernación para comunicarse con el Municipio.

c. Banco del Estado de Chile

El Banco del Estado de Chile, creado en 1953 unificó en él, todas las Cajas del Estado de Chile, como la Caja Nacional de Ahorro, la Caja de Crédito Hipotecaria, la Caja de Crédito Agrario.

La Caja Nacional de Ahorro, había sido instalada en Quintero a contar del 1 de octubre 1942, en que se autoriza el funcionamiento de una agencia para que atendiera toda el área de Quintero y Puchuncaví.¹²

d. Hospital de Quintero

El Hospital de Quintero comenzó a funcionar en 1958 como Casa de Socorro, pero las crecientes necesidades de la población obligaron a la autoridad sanitaria a habilitar un hospital. En los años de nuestro estudio la Salud Municipal era servida por horas por un médico y una matrona provenientes de la Base Aérea.

e. Pesquera Quintero

Se creó en junio de 1950 con la denominación de Industria Suiza en Sudamérica, ISESA. Su más antiguo accionista fue la sociedad suiza FINSURA, con asiento en Panamá. Desde 1982 a la Pesquera ISESA se le denominó “Pesquera Quintero Sociedad Anónima”.

1.6 AGUA POTABLE

En 1962, el agua potable de Quintero se surtía de dos formas, el 70% de las viviendas urbanas eran proveídas por la Dirección de Obras Sanitarias, y el 30% restante se servía de pozos particulares. Sin embargo, los pozos particulares surtían en un ciento por ciento a la población antes que la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero iniciara la red pública de agua potable, en la segunda década del siglo XX.

¹² Ilustre Municipalidad de Quintero (1983): p. 53.

La captación para la red pública se realizaba en las dunas de Ritoque al sur de Quintero. Según suposiciones técnicas, a lo largo de la costa bajo la larga Playa de Ritoque, existe un brazo subterráneo del río Aconcagua que no tiene salida al mar; por esta razón, la duna es riquísima en agua subterránea pero su captación es difícil porque la arena va ahogando paulatinamente el pozo. En los 60, existían cinco pozos, cuatro secundarios que abastecían uno principal, que tenía un rendimiento aproximado de 35 litros por segundo. Desde los pozos se impulsaba el agua al estanque Victoria (cota 55 metros aproximadamente en Cerro La Cruz) de mil metros cúbicos de capacidad este estanque surte, hasta ahora, a la población sur de Quintero, con planta elevadora que estaba en la oficina de la Dirección de Obras Sanitarias, se extraía y elevaba el agua al estanque Copa Elevado de 350 metros cúbicos de capacidad y que abastecía al Sector norte. En ese tiempo, el agua era suficiente de marzo a diciembre, pero no así en los meses de verano. Moreau planteaba la necesidad de traer agua del Río Aconcagua, lo que al final se llevó a cabo. Cosa que también pensó 50 años antes la administración de la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero.

La Empresa de Obras Sanitarias de Quintero *“nació como Dirección de Hidráulica, en 1941 con 207 arranques de agua, reemplazando a un servicio precario que era abastecido por la Estación de Ferrocarriles. Después pasó a llamarse Empresa de Agua Potable y Alcantarillado en el año 1956, dependiente de la administración de Quillota, con 802 arranques de agua potable. El alcantarillado era administrado en forma particular por la empresa de Emilio Pezoa que servía a unos 240 usuarios mediante un sistema mixto de fosa séptica y red provisoria de cuatro pulgadas para el escurrimiento, solo del líquido. En el año 1964, se pasó a llamar Dirección de Obras Sanitarias,*

*dependiendo de Valparaíso, con la ampliación de la Planta de Agua Potable de Ritoque, consistente en la habilitación de pozos y mallas de puntera, y a tener 1.264 arranques de agua potable. En ese año se construyó la nueva Planta de Aguas Servidas de Quintero, que permitiría formar y crear una red definitiva de alcantarillado, ahora perteneciente a la Dirección de Obras Sanitarias.*¹³

1.7 ALCANTARILLADO

Durante muchos años, Quintero careció de una red de alcantarillado adecuada, ya que la existente era una red elemental (alcantarillado de Pezoa) de 150 metros de sección máxima que teóricamente no debía llevar aguas servidas con materias sólidas, porque había sido hecha para desaguar fosas sépticas, o sea, para eliminar los pozos absorbentes que eran absolutamente inútiles en Quintero por las características rocosas del subsuelo. Moreau informa que esta red era de propiedad particular y era explotado por su dueño. Ésta se habría iniciado junto con la primera casas del balneario. Pero en realidad, el alcantarillado de Pezoa comienza a construirse en la década del 40, aprovechando la oportunidad que ofrecía la grave situación sanitaria de los muchos pozos absorbentes o pozos negros que se rebalsaban hacia las calles.

El diámetro de las cañerías no eran mayor a ocho pulgadas, y al parecer, por haberse extendido en forma desproporcionada a su capacidad y al no cumplirse la condición primera de no llevar materias sólidas, convirtieron a este sistema en un servicio de muy

¹³ Ilustre Municipalidad de Quintero (1983): p. 58.

bajo rendimiento, sanitariamente deficiente y con un desagüe al mar en un lugar absolutamente inconveniente, en la Playa de Los Pescadores.

El estudio para la construcción definitiva del alcantarillado urbano estaba en la Dirección de Obras Sanitarias desde 1957, por un costo de quinientos mil pesos.

1.8 ENERGÍA ELÉCTRICA

La Energía Eléctrica, comenzó a servir a la población de Quintero a partir de la instalación de la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero, y cuando esta empresa quebró, pasó a manos de otros particulares y en los años 40, se transformó en la Compañía Eléctrica de Quintero de propiedad de la familia Sinn.

Esta empresa compraba energía eléctrica a la Compañía Chilena de Electricidad. Se recibía la alta tensión de 12.000 voltios desde Concón por Ritoque, y se esperaba que en algunos años se recibiera de Las Ventanas. Posteriormente, por los transformadores se distribuía la energía en 220 y 380 voltios. En la década del 50, tenía 1.500 clientes en todas sus categorías rurales y urbanas, siendo poco económico por la gran extensión y las pocas conexiones, por lo se producían fuertes caídas de corriente.

1.9 SECTORES URBANOS DE QUINTERO EN LA DÉCADA DEL 50

Cuatro eran los sectores urbanos, demarcados en la Dirección de Obras Municipales:

1.- Sector Central: la zona más densamente edificada y poblada y en la que se encontraba ubicada la mayor parte del comercio de abastecimiento y del equipo administrativo. Incluía el sector edificado de la Base Aérea.

2.- Sector Quintero Sur: queda ubicado hacia el sur del Sector Central. Es un área que desde entonces, contaba con residentes permanentes; sólo un 7,5% de sus viviendas permanecían desocupadas en invierno y albergaba junto a la zona central, el 68% de los habitantes permanentes. Un tercio del sector se encontraba eriazo y otra parte de la zona estaba construida y correspondía a la Población Ritoque, que carecía de todo servicio de urbanización.

3.- Sector Península: era considerado una zona mixta porque la mitad de sus viviendas permanecían ocupadas todo el año, o sea, por residentes permanentes, mientras que la otra mitad era sólo ocupada en verano y ciertos fines de semana. Tenía el 50% de todas las viviendas de Quintero, por lo tanto albergaba el 30% de los habitantes permanentes. Su territorio tenía una gran dispersión en la ocupación del suelo, por lo que su densidad bruta sólo alcanzaba a 11 habitantes por hectáreas. La península por su naturaleza corresponde a la zona de playas y junto con el sector Puntilla Sanfuentes, adquieren desde antes de este informe, una gran actividad en verano por sus atractivos turísticos.

4.- Sector Puntilla Sanfuentes: se ocupa luego de un loteo iniciado en 1947. Carecía en 1962 de todo servicio de urbanización, excepto de energía eléctrica domiciliaria, pero no poseía alumbrado público. Contaba con 77 viviendas, de las que el 65% permanecían desocupadas en invierno. Vivían en forma permanente cien personas.

Hasta la década del 40, los sectores urbanos eran solo dos: el Sector Central, al que la población en general, incluyendo turistas llamaban “*El pueblo*”, y el Sector Península, pero solo en una parte de su extensión, delimitado en los sectores de las Calles Vicuña Mackenna, por el poniente, y Avenida 21 de Mayo, por el oriente y hasta Hermanos Carrera, por el norte. En esta zona las viviendas, generalmente casas de veraneo, se ubicaban en forma disgregada, existiendo muchos terrenos eriazos.

Quintero dependía en general de la gente que veraneaba en el lugar, en opinión del arquitecto Moreau, lo que hacía que el 65% de las viviendas no se habitaran en invierno. Gran parte del año, las fuentes de trabajo eran marcadamente dos: el personal vinculado directa e indirectamente a la Base Aérea y las labores de la pesca artesanal. Había un gran porcentaje de personas que esperaban que llegara el verano, por el beneficio económico que suponía.

No había todavía barrios o unidades vecinales, ya que la dispersión de viviendas no lo permitían, por lo que el arquitecto Moreau consideraba, desde una mirada urbanística, que Quintero era una población “*a medio hacer*”.

1.10 CALETA DE PESCADORES

Benjamín Vicuña Mackenna, relata en el Capítulo VI de la “Historia de Valparaíso”, titulado “Los Ingleses en el Mar del Sur”, el encuentro de la tripulación que navegaba junto

a Drake con un chango que pescaba en su balsa de cuero inflado frente a la costa de Quintero, y que le entregó información acerca de Valparaíso.¹⁴

Vicuña Mackenna, menciona esta anécdota, pero en “Quintero, su estado actual y su porvenir”, reflexiona que seguramente los indios que bailaban en homenaje a San Pedro en junio de 1972, cuando visita la península, serían descendiente de Felipe, el indio que conoció a Drake.

En el Capítulo III “Los Pescadores de Quintero”, Vicuña Mackenna destaca la condición propia de los pescadores de Chile, y que no es otra cosa que su independencia personal, el tipo de individualismo que el hombre de campo perdió, ya que este último, desde la conquista se transformó en el inquilino, el siervo de los conquistadores que tenían aún la mentalidad de la Alta Edad Media, y en el obrero de la ciudad que es el hijo de la servidumbre esclava de la colonia. Nos indica que *“el pescador de Chile no es una reminiscencia del indio: es el indio. (...) es la postrera encarnación de esa misma raza que sin él habría perecido. (...) Lo único que ha cambiado es su frágil embarcación de pieles por la sólida canoa de los bosques. El bogador es el mismo. (...) Preciso es también tener presente que en Quintero, como en Concón, en el Algarrobo como en Cartagena, existen colonias de verdaderos y legítimos pescadores.”*¹⁵

Quintero, tiene cuatro caletas de pescadores: Loncura, El Manzano, El Embarcadero y El Papagayo. En el seminario de tesis para optar al título de periodista “Sistema y Medios de Comunicación en Caletas de Pescadores” de la Universidad de Playa Ancha, se indicó lo siguiente:

¹⁴ Vicuña Mackenna (1936): p. 67.

¹⁵ Vicuña Mackenna (1874): p. 58.

“Caleta Loncura: Se ubica en latitud 32° 47’ S, en la costa sureste de la bahía de Quintero, desprotegida en general a los vientos, la historia de Loncura comienza con la llegada del ferrocarril a Quintero y la construcción del muelle, obras de la familia Cousiño. El antiguo pescador de Loncura, José Verdejo, señala: “lo que yo tengo conocimiento y he escuchado de los antepasados es que más o menos en el año 1900, los pescadores que vivían en Quintero se vinieron a vivir a Loncura. Ellos vivían donde está la ex estación de Ferrocarril, allí tenían las casas, y debido a la construcción de las líneas férreas, se debieron trasladar a Loncura”.

Su pesca es versátil, en bongos o en lanchas, de acuerdo a las épocas del año, hoy deben salir mar afuera, por las instalaciones portuarias existentes, aunque antes podían pescar también en la bahía. Famosos fueron sus buzos apneas, con una capacidad pulmonar que les permitía cooperar en la búsqueda de personas que habían perecido en el mar.

Caleta El Manzano: Ubicada en el centro del balneario, en la playa del mismo nombre se le conoció hasta la década del 80 como Caleta de los Pescadores. Su referencia en años, habla que en 1957 se comenzó con la pesca a pulso, y en 1978 se empezó la captura de la merluza con espineles. Sus embarcaciones son bongos de madera o fibra sintética de unos seis a ocho metros de eslora.

Caleta El Embarcadero: Se ubica desde los años Cuarenta, en latitud 32° 46’ Sur, expuesta a los vientos del Norte, se encuentra a 230 metros al Sur del Muelle de Asimar, en el malecón construido por las obras de la Compañía Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero”, aunque los últimos años se han levantado otras obras de modernización. Esta

caleta está integrada por pequeños armadores con embarcaciones de motor, de porte mediano con o sin cubierta y con casco de madera o fibra de vidrio, con desplazamientos de hasta 15 toneladas y de 12 a 18 metros de eslora, generalmente llevan compartimientos para enhielar el pescado y los mariscos y se especializa en la captura de albacora, bacalao, sardina, anchoveta, en algunas épocas.

Su historia se remonta a 1943, cuando el primer pescador Dionisio Oliete, con una lancha de 12 metros inicia faenas. Ya en 1948, un grupo de buzos de escafandra se agregan y extraen especialmente locos y machas. A mediados de 1955, el número asciende a 100 personas, que emigraron de Papudo, Ventanas y Horcón, y formaron la Cooperativa de Buzos y Mariscadores de Quintero.

Caleta Papagayo: Ubicada al Sur Poniente de la península de los Molles, en la costa que bordea el Cerro Centinela o Cerro de La Cruz. En general es pedregosa con pequeñas rocas sumergidas, las que forman un angosto canal, accesible a embarcaciones menores. Sus labores de pesca se especializan en la extracción de locos, lapas, jaibas, con buzos autónomos, que pueden sumergirse gracias a los tubos de oxígeno que llevan en su espalda.

Papagayo es una caleta antigua, y los primeros pescadores mantenían embarcaciones en su playa, para evitar salir mar afuera desde la bahía de Quintero.”¹⁶

¹⁶ Carvajal (1996): pp. 71-85.

1.11 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, vapor, 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.¹⁷

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.

¹⁷ Vicuña Mackenna (1874): p. 95.

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: *“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”*¹⁸. 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, confundió a algunos investigadores que consideraron 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 ello 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

¹⁸ Vicuña Mackenna (1874): pp. 99 y 100.

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.

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 32° 47`15” en longitud 00 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.”*¹⁹

“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

¹⁹ Vicuña Mackenna (1885): p. 81.

brazos para el uso de las armas 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.”²⁰

“(...) 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,”²¹

1.12 HUMEDALES DE QUINTERO

Los cuatro humedales de Quintero, Las Petras, El Bato (Planta Copec) en el distrito de Quintero, Mantagua, Santa Adela –Ritoque en el distrito de Domuño, son verdaderos tesoros de la diversidad de ecosistemas del territorio comunal. Estos ambientes acuáticos incluyen: bosques, lagunas, pantanos, campo de dunas y conchales en los dos primeros. A los últimos, se agregan además, esteros, los que tienen por lo tanto aguas corrientes o loticas, distintos a las aguas estancadas o lenticas de Las Petras y El Bato. Los cuatro son de fisonomía relativamente abierta, con zonas de aguas despejadas y vegetación baja formada por hierbas y arbustos. Las Petras cuentan con un bosque inundado. Como todo humedal, los cuatro ecosistemas comunales son muy productivos y ricos en nutrientes, lo que favorece el rápido crecimiento de las plantas y animales.

²⁰ Vicuña Mackenna (1885): pp. 83-84.

²¹ Vicuña Mackenna (1885): p. 87.

Se indica respecto de los humedales de Dumuño que: *“El Humedal Mantagua es un sistema integrado por el estero Quintero y la laguna Mantagua que a su vez pertenece a una red de humedales a nivel nacional. Dentro de este espacio conviven 78 tipos de aves entre residentes y migratorias. Existen, además un total de 183 especies de vertebrados, de las cuales 24 son endémicas y 41 se encuentran en alguna categoría de conservación. A ello se le suman 132 especies vegetales. El número de estas especies es aproximado. Los terrenos de la Parte Norte de la Ciudad Abierta, contienen una gran porción del Humedal Mantagua, siendo parte de los Sitios Prioritarios de Chile, identificado como el n° 26 de los 53 Sitios Prioritarios de la V Región.”*²²

Otras fuentes señalan que: *“Con siete kilómetros de longitud y caracterizado por un régimen de aguas estables, sin mareas, el Humedal de Mantagua alberga diferentes e interesantes escenarios naturales que se inician cerro arriba. Internándose por lomas y quebradas ubicadas al interior de las 400 ha de este parque privado, esta primera excursión resulta ideal para familias y niños, pues a los pocos minutos de caminata se adentra por un angosto túnel que cruza la carretera y sale a un paisaje abrupto con flora nativa como boldo, litre, peumo y quillay. (...). Poco más arriba se pueden encontrar restos de cerámica de la cultura Aconcagua, que se estableció aquí hace 1.200 años.”*²³

El humedal de El Bato, ubicado en lo que es la Planta El Bato de Copec, ha sido intervenido de manera científica para su conservación en un ambiente industrial. Por su ubicación, debería ser una parte del gran humedal Las Petras, de acuerdo a mi opinión.

²² AMEREIDA (2014) Humedal, CC Amereida. Fecha de consulta: 15.12.2014. URL: <http://www.amereida.cl/entorno-natural/humedal/>.

²³ La Tercera: <http://diario.latercera.com/2012/09/15/01/contenido/tendencias/26-118399-9-el-humedal-de-mantagua-quiere-seguir-sorprendiendo.shtml>. Visitado el 15.12.2014 a las 18:00 hrs.

El Bosque de Petras, es un ecosistema de 45 hectáreas declarado Santuario de la Naturaleza mediante Decreto Supremo No 278 del 7 de junio de 1993. Está ubicado en el vértice Sur Este de los terrenos de la Base Aérea. En él habitan especies como: Canelo, Petra, Peumo, Lun, Totora, Llantén, Cardos, Palqui, Hualtata, Helechos Costilla de Vaca, Cola de Caballo, Tome, Nalca, rodea el bosque la especie introducida zarzamora. Entre las aves, Loica, Huairavo, Tagua, Garza Chica, Garza Grande, Queltehue, Vari, Perrito, Picaflor, Cachudito, Rara, Churrete, Tijeral, Diuca, Diucón, Tenca, Jilguero, Pequén, Zorzal, Codorniz, Fío Fío, Tórtola, Mirlo, Pato Jergón Chico, Pato Jergón Grande, Pato Colorado, Pato rinconero, Pato Rana pico ancho, Pimpollo, Picurio, Aguilucho, Becasina, Cormorán Negro, Tiuque, Cernícalo, Gaviota Cahuil, Pidén, Zarapito pico recto, Pityoi Grande, Chicol, Gaviota dominicana, Run Run, Gaviotín Sudamericano, Paloma, Golondrina dorso negro, Churrete acanelado, Churrín, Trile, Trabajador. Y entre los mamíferos, conejos y coipos.

El Bosque de Petras, ha sufrido múltiples intervenciones que lo han afectado en su integridad, esto pasa de acuerdo a quién construye cerca de él, o extrae agua en el área, ya que esas acciones tienden a secar las lagunas que lo integran. La contaminación química que provino de las empresas del sector, dañó el dosel del bosque, lo que se observaba por el color café del follaje de la copa de los árboles, lo que igualmente se advertía en el terreno, el que en los años 90 fue considerado el más contaminado de Chile. Desde hace unos años, el bosque se ha ido recuperando en forma paulatina.

Hay que hacer presente que el daño no sólo fue provocado por las empresas o las comunidades que extraen agua, sino también por personas que lo visitaban, los que cortaban especies o las destruían, entre ellos, “veraneantes” que sentían gran atracción por

el Bosque de Las Tembladeras, como le llamaban, (tembladeras por la esponjosidad de la superficie del terreno que está formado por metros de sedimentos vegetales acumulado a través de sus siglos de vida).

En las últimas décadas, distintos grupos se han preocupado del Bosque de Petras. Hay académicos que han desarrollado planes de manejo, por ejemplo, el que encabezó el profesor Carlos Medina de la Universidad de Chile, que realizó actividades de difusión con profesionales del Municipio, los ejecutados para el control de la Zarzamora, proyecto liderado por la dirigente vecinal, Nora Sandoval y miembros de la Unión Junta de Vecinos Urbana de Quintero.

Ésta preocupación aparece reflejada también en un oficio enviado por el director de Obras Municipales de Quintero, Jorge Moreau, al intendente de la provincia de Valparaíso, Luis Guevara Ortúzar, el 3 de junio de 1964. En el oficio se expone que con ocasión de la realización del Plan Regulador Comunal de Quintero, se *“tuvo conocimiento de la existencia dentro de la propiedad fiscal de la Base Aérea de Quintero de un bosque natural en condiciones ecológicas excepcionales, él está ubicado en el extremo Sur Oriente de esta propiedad.”*²⁴

Moreau, fundamentaba su exposición con el estudio “Biología y Desarrollo de Eupsophus Terniatus Girard” de José M. Cej y Luis Capurro, el que incorporó in extenso. El estudio manifiesta que Las Petras es un bosque relicto y que su condición es extraña al tipo de vegetación de la zona caracterizada por estepas.

²⁴ Moreau (1962).

El arquitecto Moreau, termina indicando en su carta al intendente Guevara, que él destinó en el Plan Regulador Comunal de Quintero el uso forestal exclusivo en ésta área junto con otras adyacentes de valor protector y paisajístico evidente. *“Sin embargo –dice- mi experiencia me indica que la acción de los organismos que deben velar por la estricta aplicación del Plan no es muy eficiente, por lo que creo, deben tomarse todo tipo de medidas para protegerse y mantener este valor natural”*.²⁵

Estudios que se hicieron en la década del 90, señalaron que el Bosque de Petras es un bosque en evolución, al hacer prospecciones en el terreno este mostró polen de otras especies que ya no existen en el lugar y que señalan que no siempre hubo un bosque en dicho sitio. Se piensa que otras especies podrían colonizar el área más adelante, de acuerdo a su evolución.

En cuanto a su condición de relictos, se origina por la existencia de un tipo de especie que se encuentra viviendo únicamente allí por causas naturales o humanas, pero que no necesariamente se ha originado en dicho lugar, siendo el último reducto donde continúa existiendo. De acuerdo a la explicación entregada por el biólogo Carlos Medina de la Universidad de Chile, se pensó por tiempo que el sapito “Eusophus” vivía solamente en el Bosque de Quintero, pero estudios posteriores señalaron que la especie tenía también su ambiente en zonas de la Cordillera de la Costa, perdiendo entonces la zona la condición de relictos.

²⁵ Moreau (1964). Carta de Jorge Moreau dirigida al Intendente de la provincia de Valparaíso, Luis Guevara Ortúzar

Ya en las décadas anteriores el bosque llamaba la atención, en septiembre de 1937, se realizó un viaje de inspección del fundo Normandie, bajo orden de la Dirección de Tierras y Colonización, describiéndose lo siguiente:

“Bosque de especies naturales del país. Existe un bosque de una extensión aproximada de 4,5 hectáreas poblado con especies del país entre las que dominan el litre, boldo, radal, olivillo, etc. Y situado en una laguna que se forma en una depresión del terreno ubicada en las proximidades de los terrenos ocupados por la Base Aérea de Quintero.

Este bosque está dentro de los terrenos que la sindicatura de quiebras tiene bajo su jurisdicción, como garantía del pleito que se siguió en contra de la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero.

Dicha sindicatura ha vendido a un particular el referido bosque en la suma de \$3.000.-en la seguridad de que el comprador va a recolectar en leñas y carbones un mínimo de \$20.000.-

El bosque, un verdadero oasis dentro del panorama de conjunto de dicha región, en el que no se observa más que terrenos de cultivo agrícolas y dunas vivas, es una verdadera maravilla y al mismo tiempo un testigo de lo que esta zona fue antes de ser despoblada de bosques”. (...)²⁶

²⁶ Archivo Juan Estay (J.E).

1.13 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA COMUNA DE QUINTERO, DESCRITAS EN LA MEMORIA EXPLICATIVA DEL PLAN REGULADOR (1994) DE LA ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO

Dicha memoria sostiene, que dentro de las características más importantes del sector urbano de Quintero, está la ladera Oriente que permite la protección del viento predominante. Señala también que el sistema de Vegas, es frágil y está continuamente afectado por herbivoría, o depredación de animales e insectos. Esto también ocurre entre las zonas de Normandía (antigua hacienda) y el mar, Santa Julia, Mantagua, Ritoque, Estero de Mantagua y las Vegas paralelas a la línea de la costa.

a. Agua.

Competiendo con ecosistemas de vega que dependen de su suministro, la recarga natural del ecosistema, el cual presenta 80% de años secos, 5% de años lluviosos y 15% de años normales, es insuficiente como recurso y debe ser declarado agotado por la Dirección de Aguas. El riego es un elemento de apoyo a la actividad agrícola sin mantención en los últimos 20 años.

b. Los embalses:

Los embalses son de tipo artificial, sin uso aparente por falta de afluente tributario en buen estado. (Canal Mauco). Podrían regular el agua potable o bien el de uso industrial.

c. Canal Mauco.

Es de régimen eventual, con una altura máxima de compuerta de 53,4 centímetros y un caudal de 1150 por segundo. Su bocatoma norte se encuentra en la comuna de La Calera y

el área comprendida en la comuna de Quintero se encuentra entre el Puente de Colmo y Valle Alegre.

d. Aspectos sobre la flora vascular

La comuna de Quintero, presenta varias formaciones vegetales de relevante importancia, tales como bosque de pantano, sector de pajonales, bosque y matorral de “piedemonte”, formación de dunas, etc.

Desde un punto florístico, pertenece a la región de los matorrales y bosques esclerófilos, y a la subregión de “los matorrales esteparios”.

La subregión de los matorrales esteparios, es una zona de intensa explotación que ha revertido la fisionomía original de la vegetación a formaciones de arbustos bajos muy esparcidos con un denso estrato de hierbas anuales, excluyéndose de este paisaje sólo lugares de condiciones especialmente favorables. En la zona de Quintero, destaca la presencia de bosquesillos pantanosos, al noreste del balneario de Quintero y en áreas aledañas a Mantagua.

e. Aves

Desde el punto de vista de la ornitología, la comuna presenta una gran cantidad de especies de aves, acorde con la variedad de hábitat que se encuentran, como playas, vegas, embalses, cursos de agua, pie de monte, etc.

Muy importante desde el punto de vista del número de especies e individuos, es la desembocadura del Río Aconcagua y los Esteros de Quintero y Mantagua, con extensas playas arenosas y zonas aledañas arbustivas y con pajonales. En algunas épocas del año, se pueden contar miles de individuos en algunas especies.

Son residente en esta área las siguientes especies: Huala, Pingüino de Humboldt, Piquero, Pelicano, Yeco, Huairavo, Garza chica, Garza grande, Pato real, Pato jergón, Vari, Tiuque, Piden, Tagua, Tagua chica, Pilpilen Queltehue, Chorlo nevado, Gaviota dominicana, Gaviotín monja, Churrete acanalado, Colegial, Siete colores, Golondrina chilena, Chercán, Chirihue, Chincol, Mirlo, Trile, Loica, Gorrión.

Hay otras aves que están presentes en las desembocaduras en primavera, verano y otoño, son los migrantes del Hemisferio Norte que se congregan en grandes números, ya sea durante su viaje al sur o a su regreso al norte. Allí descansan y se alimentan en las riberas: Playero de las rompientes, Playero vuelve piedras, Playero blanco, Playero de Baird, Zarapito, Rayador, Gaviota de Franklin, Gaviotín elegante, Gaviotín ártico.

Algunas de estas aves permanecen en la zona durante el invierno, como el Playero vuelve piedras, el Playero blanco, y el Zarapito, pero no se ha comprobado su anidación en el área.

Hay todavía otras aves que se encuentran temporalmente en las desembocaduras en otoño e invierno: Perrito, Chorlo de collar, Chorlo chileno, Gaviota maruma, Gaviota cahuil, Gaviotín sudamericano. De estas, a veces algunos Chorlos se collar se quedan durante el verano.

Algunas de estas aves, especialmente las migrantes del Hemisferio Norte, se encuentran protegidas por tratados internacionales que el Gobierno de Chile ha ratificado, que por lo tanto está obligado a protegerlas. Diferente es el caso del Pingüino de Humboldt,

que por estar amenazado de extinción²⁷, no puede ser capturado y exportado, como venía sucediendo hace poco.

Hacia el norte de la desembocadura del Río Aconcagua, se encuentran las playas Roca Negra, Punta de Piedra y Ritoque. En ellas, habitan principalmente Gaviotas dominicanas, Zarapitos, Pingüinos de Humboldt y Chorlos.

También se encuentran, principalmente en invierno, después de temporales, los petreles. En la zona superior contigua a la playa, anidan Pilpilenes y Chorlos chilenos por los que es importante conservar esa faja libre de interferencias antrópicas.

En la laguna de Mantagua se encuentra abundante vegetación en sus bordes, especialmente totora, y en ella anida la que sin lugar a dudas es la avecilla más hermosa de Chile, el llamado Siete colores. En este hábitat, se encuentran también el Run-run, el Trile, del que proviene según algunos autores el nombre de nuestro país y el Trabajador. También anidan y viven en la laguna la Tagua, la Tagua chica y la Tagua de frente roja. Algunos patos frecuentan la laguna entre los que podemos mencionar el Pato real, el Pato jergón, el Pato colorado y el Pato rana de pico delgado.

En el delta del estero de Mantagua se congregan Gaviotas dominicanas y varias especies de Chorlos.

Las playas de la ciudad misma de Quintero, como el Durazno y de Los Enamorados, por ser muy frecuentadas por los bañistas, no tienen una gran cantidad de aves, pero se puede observar piqueros y gaviotas.

²⁷ Archivo Juan Estay (J.E).

Las dunas no son muy ricas en ornitofauna (grupo de aves que se encuentran en un ecosistema), pero se ha observado que las gaviotas se refugian en ellas, durante los fuertes temporales, sobre todo en las dunas fósiles. El Colegial nidifica en las dunas, a sotavento (a resguardo de la procedencia del viento) en ellas.

En el camino de Concón a Quintero se encuentran algunas vegas, sector de Santa María, aledaño al Puente de Santa Julia y a ambos costados de la recta de la Ruta F30E, que después de un invierno muy lluvioso se cubren de agua, constituyéndose en un lugar ideal para los patos y otras aves acuáticas. Lo mismo ocurre en Mantagua y las Vertientes del Mauco.

En los bosques de eucaliptus y Pino radiata, las aves son abundantes, en ellas viven rapaces nocturnos, como el Concón y el Chunchu, los que se alimentan de ratones que viven en el escaso sotobosque (área de un bosque que crece más cerca del suelo por debajo del dosel o tapiz vegetal). El picaflor ha aprendido a alimentarse del néctar de las flores de los eucaliptus.

En el pie de monte abundan plantas del tipo Bromeliáceas y las Cactáceas, quedando algo de bosque nativo en las quebradas, formado principalmente por peumos, boldos, arrayanes y molles. En estos lugares es posible encontrar, aves como: Tiuque, Cernícalo, Tórtola, Picaflor gigante, Tijeral, Churrín, Diucón, Chercán, Zorzal, Tenca, Chirihue, Chicol, Loica, Tordo, Yal, Diuca, Turca y Jilguero.

En los cursos de agua, canales y tranques se encuentran algunas especies de patos, taguas y churretes.

En resumen, se encuentran en la comuna alrededor de 70 especies de aves, lo que constituye el 16% del total de 454 especies que se hallan en todo Chile, porcentaje apreciable si se considera la superficie de la Comuna.

1.14 DEFINICIÓN DEL ROL DE LA COMUNA

En 1985, para definir los roles se consideraba el Plan Intercomunal de Valparaíso, aprobado por el Decreto Supremo 86/84 del año 1984 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

El Plan Regulador Comunal de Quintero había sido aprobado por Decreto Supremo No 32 de 1984. Dos eran las actividades asignadas:

A. Industrial, la que se expresa en la creación del foco industrial de Ventanas y de la ribera norte del río Aconcagua. Este polo fue ideado para absorber la posible demanda que se hubiera generado por los centros industriales consolidados de la época: Enami (hoy Codelco División Ventanas), Chilectra (hoy Aes Gener), y Enap (Enap Refinerías Aconcagua).

B. Turística, que se manifiesta en la destinación de extensas áreas costeras cuyo uso de suelo está orientada al desarrollo de actividades de esparcimiento y turismo, gracias a sus privilegiados recursos de belleza natural, los que han dado origen tanto a concentraciones de residencias veraniegas, como a permanente actividades deportivo-recreativas, tales como pesca, surf y camping.

No se nombra la pesca submarina, sin embargo, su desarrollo fue muy importante en la década del 60, con la formación de clubes, como el de Pesca y Caza Submarina del Ala No 2, y la organización de campeonatos nacionales. El surf, se inició en Chile en la playa de Ritoque, y aunque luego fue superada por otras localidades, las olas han sido seguidas por generaciones.

En la época, se resaltaba y esperaba la expansión turística por la saturación de Viña del Mar y Concón. Se recordaba que el origen turístico de la ciudad, que la hizo florecer en la década del 50, situándola como uno de los centros de verano más exclusivos del país, lo que ha sido un elemento decisivo en la formulación de su futuro desarrollo. Sin embargo, complementariamente, se incorporó el carácter propio que ha venido consolidándose a través del tiempo en la construcción de la ciudad permanente, con sus actividades artesanales, pequeña industria y comercio, equipamientos, servicios y otros.

En cuanto al rol de la comuna en el ámbito regional, estaba definido como industrial, disponiéndose de los focos de Ventanas y Ribera Norte del Río Aconcagua, con la fuerte actividad del transporte de gráneles líquidos.

Los roles en general no han cambiado desde los tiempos de la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero, aunque por varias décadas fue el rol portuario el que se pensó consolidaría el desarrollo de la comuna, hasta que a inicios de la década del 30 la empresa fue a la quiebra, de ahí en adelante no hubo movimiento en el área, hasta 1954 en que se instala la planta receptora de líquido de Enap, y en 1958 la planta de Enami en Las Ventanas. La economía estuvo sostenida entonces en esos veinte años por el Turismo y la Base Aérea.

1.15 CONCLUSIÓN

1.- La bahía de Quintero, muestra una geografía apropiada para el Turismo, para la actividad Pesquera Artesanal y Portuaria, y que sin embargo, se debilita por los problemas de conectividad y la falta de agua potable.

2.- Su zona interior ofrece grandes posibilidades para el turismo y para la construcción de segundas viviendas en terrenos no aptos para la agricultura o que tienen dificultades para el regadío.

3.- Los humedales y zonas aledañas a ellos, son propicios para la vida de una amplia gama de ave, fauna y especies vegetales, que merecen y exigen, de acuerdo a la legislación internacional, su protección.

2. CAPÍTULO SEGUNDO:
PROYECTO “SOCIEDAD PUERTO, FERROCARRIL
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 cuadras de la hacienda de Quintero para construir en esos terrenos un puerto. Sin 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, como Zapallar. 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, logrando lo que el historiador Cristián Gazmuri Riveros señala en su estudio ya en el título “La Compañía del Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero (Una empresa Fracasada).”

El historiador Cristian Gazmuri, en este estudio explica 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.*”²⁸ 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

²⁸ Gazmuri (1999) p. 81.

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”. 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*”.²⁹

Luis Cousiño Squella, adquiere doscientas cuerdas 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*

²⁹ Moreau (1962).

las variantes que se hicieron a este trazado primitivo, habría significado que tendríamos hoy una población con una realidad urbana muy superior a la existente.”³⁰ Luis Cousiño Sebiré, agregó al margen de este texto: “Culpable Bernardo Larraín Cotapos”, el 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.*”³¹ 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, se constituye como un grupo social totalmente independiente del resto de la hacienda.

³⁰ Moreau (1962): fechado el 08 de agosto de 1872.

³¹ Moreau (1962): fechado en 1874.

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”*.³² 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”*.³³

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”*.

“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.”

³² Vicuña Mackenna (1874): p. 45.

³³ Moreau (1962): fechado en 1874.

*“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.”*³⁴

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, el propietario que vendió las 200 cuadras 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.

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.

³⁴ Taller de historia local de Loncura (2012): p. 16.

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:

- a) Ferrocarril y telégrafo entre estación San Pedro y Quintero;
- b) Bodegas para el futuro puerto;
- c) Muelle de 400 metros de longitud aproximadamente;
- d) Planta de agua potable con captación en el río Aconcagua, y
- e) 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”*.³⁵

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.

³⁵ Citado en Gazmuri (1999): p. 83.

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.*”³⁶ 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 de lo que hicieron sus antepasados: “*Errado a todo punto de vista. Siento que el autor no haya hecho sus averiguaciones con mejor criterio*”³⁷, su crítica está sellada con su firma recortada.

La idea inicial de hacer de Quintero una ciudad de baños, al parecer fue obra 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.*”³⁸ En la mente de Luis Cousiño

³⁶ Moreau (1962): Desarrollo histórico.

³⁷ Moreau (1962): Desarrollo histórico.

³⁸ Donoso (1977): p. 301.

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.

En el capítulo VIII, “Documentos sobre la Fundación de la Población de Quintero”³⁹ 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

³⁹ Vicuña Mackenna (1874): pp. 170-173.

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.

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

- 1.- No tenía las instalaciones portuarias de hoy.
- 2.- Era un mal puerto, poco protegido a los vientos.
- 3.- 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:

- 1.- Un puerto natural con una bahía protegida, con profundidad suficiente, hasta cuarenta metros en su centro.
- 2.- Contaba terrenos para construir instalaciones portuarias.

3.- 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.”*⁴⁰

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 Undurruga – 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

⁴⁰ Moreau (1962): Desarrollo histórico.

municipales, ya que en las sesiones de regidores estos debían aprobar los loteos, 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.

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, y posiblemente aún se conserva mucho de él.

El 14 de marzo de 1913 se constituye la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, sus socios principales son Alberto Cousiño Goyeneche, el que fallece cuatro años más tarde en 1917, y su mujer, 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 Bliedershausen 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 Undurruga, 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 Undurruga por escritura de 19 de agosto de 1897 extendida ante Notario señor Reyes Lavalle.”⁴¹

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 en 1927 pasó a la Fuerza Aérea. En un principio, los terrenos destinados a este fin ocuparon algunas manzanas frente

⁴¹ Escritura pública por venta de propiedad a María Luisa Sebiré de Cousiño (1922): Fs. 162, No 313.

al mar, a través de sucesivas expropiaciones y de acuerdo a la prolongación de la primera pista se amplió.

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 175.000.- dólares con la ex Caja de Crédito Hipotecario, la que pasó a poseer en esta subasta 1.000.000.- metros cuadrados de estos terrenos. La Sociedad llevaba vendido otros 715.000.-metros cuadrados a particulares y había 50.000.-metros cuadrados liberados por escritura.

La liquidación de la Sociedad se declaró en una sesión a la que asistieron los siguientes principales accionistas: 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.

2.1 DOÑA MARÍA LUISA SEBIRÉ

Doña María Luisa Sebiré, esposa de Alberto Cousiño Goyenechea, y madre de Luis Cousiño Sebiré, tiene gran importancia en la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero.

Gazmuri señala que con la muerte de Luis Cousiño Squella, la Compañía de Quintero no muere, ya que en 1904, su hijo Alberto Cousiño Goyenechea, casado con la hermosa normanda María Luisa Sebiré, solicita la concesión aprobada hacía treinta años. Más adelante dice: *“El interés personal de los esposos Cousiño Sebiré por Quintero, sería el impulsor del proyecto”*. En ese año su esposo vende cerca de las 200 cuadras iniciales a una persona que a su vez traspasa en tres días a doña Luisa los mismos terrenos en ciento cincuenta mil pesos, con la que se transforma en la dueña de Quintero. *“Aunque Alberto Cousiño puso extraordinario empeño en sacar en adelante su proyecto, poco a poco fue doña Luisa la que se fue enamorando del lugar y la empresa”*.⁴²

En el archivo de Patricio Estay, antiguo quinterano, comerciante y corredor de propiedades, se encuentra una copia de carta escrita por doña Luisa enviada en 1928 al presidente de la república, Carlos Ibáñez del Campo, de la que transcribimos algunas ideas:

- *A fines de 1926, el señor ministro de Marina, almirante Swett, presentó al Congreso Nacional un proyecto de ley por el cual se autorizaba al Supremo Gobierno, para expropiar en el puerto de Quintero, setecientos treinta mil metros cuadrados de terrenos, para dedicarlo a la construcción de una gran base naval de Aviación..*

⁴² Gazmuri (1999): p. 90.

Dicha expropiación que solo fue facultada por 735.000 metros cuadrados, que se tasaron arbitrariamente en la suma de \$2.026.200.-, se amplió después 262.000 metros cuadrados más, sin tomarse en cuenta su mayor precio.

- Hoy día, tiene en su poder el Fisco el ferrocarril cuyo valor con las obras de puerto absorbieron la totalidad de mi fortuna, debiendo tomarse en cuenta la buena fe, tanto de mi esposo al iniciar obras de positivo adelanto para el Estado, como de mi parte para terminarlas.

- El Estado tiene en su poder un puerto formado, con su línea férrea de más o menos 40 kilómetros, hasta entroncar con la línea central; una espléndida Base Aérea que puede estimarse como la segunda en importancia en la República y un balneario que es el sitio predilecto de los turistas extranjeros.”⁴³

No se guarda copia de la posible respuesta, lo que sabemos sí, es que doña Luisa fallece en 1948 protegida por su hijo, pero sin fortuna, y que en la primera mitad del siglo XX, interviene en la historia de Quintero con múltiples iniciativas de desarrollo comunal.

2.2 LOS ACREEDORES

Los acreedores insistían en las cancelaciones de las deudas contraídas por la “Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero”, por ejemplo Gazmuri señala que en 1931 “*la ex Caja de Crédito Hipotecario exige el pago de la primera cuota del pago de la hipoteca la que debe quedar postergada, el mismo año la misma caja solicitaba el pago de 75.000*

⁴³ Archivo Juan Estay (J.E) citando Carta de Luisa Sebiré al Presidente de la República Carlos Ibáñez del Campo (1928).

pesos por un prestamos bancario, el que tampoco se efectuó con lo que se hizo valer la garantía.

La verdadera tribulación que se debía vivir al interior de la Sociedad duró hasta 1934, cuando la ex Caja de Crédito Hipotecario pide su quiebra. Esta fue concedida con fecha 9 de abril de 1934 y la Sindicatura General de Quiebras nombró interventor a Rodolfo Marín Carmona, el día 14 de junio de 1934... ”⁴⁴

Con respecto al ferrocarril, este dejó de funcionar a fines de 1931 y al inicio del año siguiente, el Estado dispuso que la Empresa de Ferrocarriles del Estado tomara a cargo la explotación de la línea provisoriamente, ya que se tramitaba la ampliación de la concesión, lo que no ocurrió, con lo que se ordenó el remate público. Este se efectuó en 1933, pero no hubo interesados. El ferrocarril siguió funcionando a cargo de la empresa del Estado, hasta su licitación definitiva en 1939. La compra por \$5.300.000.- fue realizada por Ferrocarriles del Estado, y la cifra cancelada era una mínima parte de su valor real, ya que el Ramal de San Pedro a Quintero contemplaba sus obras en líneas férreas, estaciones, materiales y aprovisionamientos. Recordemos que entre la Estación de San Pedro y Quintero, existían las Estaciones de Aconcagua, Mauco, Colmo, Concón y Ritoque.

Con respecto al puerto, cabe recordar que el actual Muelle de Asimar, fue conocido oficialmente como Muelle Fiscal, por lo que se entiende fue adquirido por el Fisco incluyendo el Malecón donde se instaló a partir de 1952 la Pesquera Isesa y el Embarcadero. El muelle quedó abierto al público, siendo visitado especialmente en la tardes por las familias y los pescadores deportivos de orilla o con lienza.

⁴⁴ Gazmuri (1999): p. 99.

Se ha dicho que el millón de metros cuadrados en terrenos quedaron en manos de la ex Caja de Crédito Hipotecario, la que fue desprendiéndose de ellos con ventas a particulares, organizaciones y el mismo municipio. Con la creación del Banco del Estado, sobre la base de la ex Caja de Crédito Hipotecario, la Caja de Ahorro, y otras, en los años cincuenta los terrenos que quedaban sin venta pasaron a éste. Pero la Sociedad tenía otros bienes de servicio, como la red distribuidora de energía eléctrica, la que fue vendida a particulares con las que el municipio tuvo serios problemas por el mal servicio y abuso; para terminar en manos de la familia Sinn, con la que mejoró en cierta medida, antes que fuera adquirida por el Estado.

Los hoteles “Yachting” y “Quintero”, también de propiedad de la Sociedad, fueron vendidos por la Caja a la familia Vercelli, el primero, que lo tuvo en sus manos hasta la venta a una cadena de hotelería. El hotel Yachting se ubica frente a la bahía Papagayo. En cuanto al Hotel Quintero, fue vendido a Juan Donoso, comerciante quinterano. Este hermoso hotel ubicado frente a la bahía del mismo nombre, al término de la Playa de Los Pescadores (Caleta El Manzano) por Avenida 21 de Mayo, se deterioró a través del tiempo debido especialmente a los terremotos.

La vivienda de doña Luisa Sebiré fue adquirida por Ernesto Barros Jarpa, un verdadero personaje de la época en Chile.

2.3 CAMPAÑA EN CONTRA DE LA SOCIEDAD Y ACCIONES DE DEFENSA DE ESTA

Pero antes que ocurriera la quiebra, la Sociedad se defendió de las campañas en su contra con documentos en que explicaba que Quintero no perjudicaría los intereses comerciales de Valparaíso, a diferencia de lo que se creía:

1° Los grandes puertos en que está establecido el comercio nunca han sido reemplazadas por pequeños puertos vecinos, aún de mejores condiciones topográficas. Ejemplo: Buenos Aires, La Plata, Antofagasta, Mejillones.

2° No se encontrará capital para hacer en Quintero un gran puerto, habiendo otro construido a 18 millas de distancia y en una gran ciudad.

3° Quintero no es puerto mayor, por consiguiente, no podría ser puerto de internación, situación que constituye la característica económica de Valparaíso. Además, las obras portuarias otorgadas a Quintero son de proporciones modestas y para un movimiento reducido y sería punto menos que imposible que desviasen corrientes comerciales ya establecidas.

4° Aunque la distancia ferroviaria de los centros productores es algo menos a Quintero que a Valparaíso, la corriente comercial seguirá a este último puerto, pues la diferencia no es de bastante importancia para producir alteraciones.

5° La distancia de Quillota a Quintero es menor que a Valparaíso, pero puede ser igual construyendo el ferrocarril de Viña del Mar a Concón de 12 kilómetros, que puede hacerse en 10 meses y que no tienen más dificultad que el puente sobre el Aconcagua.

2.4 OTROS ARGUMENTOS: QUINTERO BENEFICIARÁ A VALPARAÍSO

La defensa continuaba diciendo que con la terminación de las obras del puerto de Valparaíso su bahía quedaría totalmente dedicada al comercio que tendría un aumento no soñado. Tendrían que ir a Quintero los astilleros, varaderos de carena y todas las industrias marítimas que no pudiesen extenderse en Valparaíso por falta de espacio.

Con la construcción del ferrocarril se abaratarían en Valparaíso los artículos de consumo de primera necesidad, pues llegarían a ella los productos de la pesca de Quintero y de la costa del norte y los agrícolas de la zona regada o por regarse de todo el valle del Aconcagua y también los de rulo, que tienen importancia, por la benignidad del clima en invierno. El aumento de la producción agrícola sería muy considerable existiendo medios para movilizar esos productos.

a. Defensa frente a la Teoría según la cual no debe construirse ninguna obra pública que pueda ocasionar perjuicios a alguna localidad

Esta teoría fue sustentada para combatir el ferrocarril a Quintero, el puerto de San Antonio, el ferrocarril de Paine a Talagante o cualquier obra pública que alguien dijera que podría perjudicar a Valparaíso.

Si se admitía semejante teoría, no se debía prolongar ningún ramal de ferrocarril, porque de este modo se perjudicaría a la localidad.

Constitución, antes que se construyera el ferrocarril central, tenía cincuenta buques anclados en su ría. Nadie pensó en no construir ese ferrocarril por temor a perjudicar a esa

ciudad. Tampoco se habría hecho el ferrocarril a Valparaíso para no dejar perjudicar a Curacaví y a Casablanca.

Con el pretexto de que las obras marítimas de Quintero pueden arruinar el comercio de Valparaíso, hay quienes pretenden crear una zona en la costa del país en la cual no se podría construir ni un muelle para la pesca o el embarque de pasajeros, por insignificante que sea.

2.5 DEFENSA ACERCA QUE EL FERROCARRIL DE QUINTERO NO PERJUDICARÍA A LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

“El director de los ferrocarriles del Estado, dice que la Dirección General estima que en cuanto se relaciona con el tráfico de pasajeros, la nueva vía de Quintero será beneficiosa a los intereses de la Empresa y respecto al tráfico de carga, no hay razón que justifique un desplazamiento del tráfico de la línea Santiago–Valparaíso.”⁴⁵

Nadie invierte \$3.000.000 en una obra inútil. El Fisco puede hacer ferrocarriles inútiles, no los particulares. Si se exigiera a los propietarios de una zona el 1% del valor, antes de hacer un ferrocarril, no se habrían construido algunos que cuesten al Estado muchos millones.

a. Pretensión de imponer tarifas especiales al ferrocarril de Quintero

La sociedad denunció que se pretendía imponer al ferrocarril de Quintero, tarifas más altas que las de San Pedro a Valparaíso. En general, el interés del Estado está en que los

⁴⁵ Informe No 5689 del 15 de julio de 1913.

fletes a cualquier punto de la República, sean lo más bajo posible. En la ley las tarifas las fijaría el Presidente de la República.

Las tarifas de pasajeros más altas o más bajas en el ferrocarril de Quintero no tienen ninguna influencia en el comercio del puerto de Valparaíso, sostenía.

El cobrar tarifas más altas que las dictadas por las teorías existentes sobre esta materia, no tendría otro objeto que molestar a los vecinos de la zona, con una singularidad irritante.

Respecto a las tarifas de carga, la dirección de los ferrocarriles en una nota del 15 de julio de 1913, dice que el tráfico de carga no puede ser desviado de Valparaíso a Quintero.

La fijación de las tarifas de un ferrocarril es una cuestión científica, bastante complicada, en la cual intervienen muchos factores, sobre la cual no se pueden dictar reglas generales que harían fracasar después todo estudio racional. El Estado no debe perturbar la fijación de las tarifas de un ferrocarril que él ha garantizado, señalaba.

Por otra parte, las tarifas del ferrocarril de Quintero habrían resultado más altas que la sección de San Pedro a Valparaíso, por la menor intensidad del tráfico que recarga los gastos generales.

La sociedad tenía interés en que no se cambiara la ley aprobada por el Senado en ese punto.

b. Obligación de vender al Estado el ferrocarril en cualquier momento

Se establece en la ley, que el Estado puede comprar el ferrocarril cuando lo desee, para que sea explotado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

La Sociedad de Quintero no puede ni tiene capitales para resolver otros problemas ferroviarios que no le interesan.

Con motivo de la discusión del cambio de ley de 1912, se pretende resolver numerosos problemas ferroviarios, algunos de la mayor trascendencia, a costa de la Sociedad. Así, la unión con el trasandino, con el longitudinal, etc., son cuestiones que a Quintero no le interesan, pues solo desea tener ferrocarril hacia esa bahía. Si hubiera sido aceptado por el Senado el ferrocarril de Concón a Viña del Mar, deberían haberse arbitrado fondos en la ley para llevarlo a cabo.

c. La Sociedad pide que se despache o se rechace la ley en la misma forma en que se aprobó por el Senado

El representante de la Sociedad declaró que esta aceptaría la trocha de un metro y la limitación de las obras de puerto en Quintero, siempre que el Senado despachara la modificación de la ley en esa forma.

Si la honorable Cámara de Diputados introducía alguna modificación, volvería el proyecto al Senado, donde dado su reglamento y las prácticas, podría estar fácilmente cinco a diez años, a pesar de la buena voluntad y laboriosidad de casi la totalidad de sus miembros.

Por esta razón, la Sociedad cree que si la Cámara de Diputados introduce modificaciones al proyecto despachado por el Senado, la Sociedad no estaría en situación de aceptarlo.

2.6 FIN DE UN SUEÑO

El 9 de octubre de 1923, la Sociedad permuta al Fisco para uso de la Aviación Naval, los siguientes terrenos de la Población:

- a. Manzana 72, 73,74.
- b. Sitios 2,3, y 6 a 12 de la Manzana 75.
- c. Sitios 1,2, y 6 a 20 de la Manzana 107.

El Fisco entregó en cambio los lotes G, H, K y L del plano de la población.

La Sociedad de Quintero cedió a la Aviación Naval, sus derechos a la playa en una extensión de 400 metros, marcados en el plano que se protocoliza. Cede además, sus derechos a la parte de bahía marcada en el plano que se protocoliza. En esta parte de la bahía no se podrán construir obras, fondear boyas o embarcaciones, ni poner ningún obstáculo permanente al tránsito de los aviones. En la parte de bahía cedida a la Aviación Naval, podrían siempre traficar embarcaciones. La Aviación Naval marcaría con boyas los límites de las aguas cedidas. Esto significó que el área de seguridad de la cancha de aterrizaje, cono de seguridad, no permitiría ninguna construcción frente a ella, con lo que la idea de puerto queda finalmente enterrada.

La Sociedad conservó todos los derechos que le dio la Ley de Concesión sobre la playa situada el oriente de las instalaciones de hangares, donde podrían construirse muelles, malecones, etc.

La cesión de una parte de bahía, playa y terrenos que hace la Sociedad al Fisco, sería destinada exclusivamente a la Aviación Naval y sus anexos y duraría mientras estuvieran afectos a esos servicios.

La Sociedad acepta que se cierre la playa cedida y las calles necesarias entre las manzanas 72 y 73. Además, la Sociedad podría permitir por el plazo de tres años la explotación de la cantera del Hotel.

La Aviación Naval debió sacar la piedra a su costa y por línea propia o en carretas, sin perturbar el tráfico por la línea de la Sociedad.

La tierra y arena que necesitara la Aviación Naval la podría sacar a su costa de los puntos que se fijen de común acuerdo.

La Sociedad conservaría durante un año el dominio de las tres casitas que existían construidas en los terrenos que se cedieron al Fisco, pero transcurrido ese plazo, se obligaría a entregarlas al Fisco sin pago alguno.

El personal de la Armada y Ejército que tuvieran que hacer uso del Ferrocarril a Quintero, tendrían derecho a una rebaja del 25% en el valor de los pasajes personales, durante el tiempo que la sociedad explotara el Ferrocarril por su cuenta.

La Aviación Naval podría sacar a su costa, dos desvíos de la línea del Ferrocarril en los puntos y con el trazado que aceptara la Sociedad.

Cuando se ensanchara la línea del ferrocarril, los gastos de ensanche de los desvíos serían a cuenta de la Aviación Naval.

Los contratistas de las obras que requería la Aviación Naval, podrían usar material propio para la construcción durante tres años, pero sin entorpecer ni adjudicar en ningún caso el tráfico del ferrocarril ni la construcción de las obras de la sociedad.

La Sociedad proporcionaría gratuitamente cinco metros cúbicos de agua diariamente durante cinco años que se sacarían a costa de la Aviación Naval, por una cañería de $\frac{3}{4}$. El exceso del agua que se consumiera, sería pagado según tarifa.⁴⁶

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. El primer cuerpo del edificio del Grupo de Aviación fue construido en el año 1924. El plano de subdivisión de sitios de las manzanas 63 A, 63 B, 71 A, 71 B, 71 C, 105 A, 105 B, 105 C, 106 A, 106 B, 106 C. fue aprobado y archivado en la Notaría de Quillota el 25 de marzo de 1930.

La Caja de Crédito Hipotecario se adjudicó los terrenos de la ex sociedad Ferrocarril Puerto y Balneario de Quintero fundada por la familia Cousiño, el 20 de diciembre de 1933, ante el Notario de Santiago, Abraham del Río.

2.8 CONCLUSIÓN

1.- El gran proyecto denominado “Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero”, fracasa por los avatares producidos con la muerte de sus promotores y por los cambios políticos que propiciaron defender a Valparaíso, lo que facilitó la instalación en la

⁴⁶ Archivo Juan Estay (J.E).

parte baja de Quintero, de una Base Aeronaval, cercenando el plano inicial de Alberto Cousiño Goyenechea y que no le permitió a la sociedad construir nada frente al cono de seguridad de la Base, la que en 1930 pasó a manos de la Fuerza Aérea.

2.- La cesión de 400 metros de playa selló el futuro de la Sociedad, que después de aquello no pudo construir ningún equipamiento frente a la base por constituirse en zona de seguridad, por otra parte la oposición de los poderes del Estado al proyecto la llevaron a la quiebra, ya que le fue imposible recuperar capital y pagar las deudas adquiridas para la construcción tanto del puerto como del ferrocarril.

3. CAPÍTULO TERCERO:

LA COMUNA AUTÓNOMA DE QUINTERO.

3.1 LA LEY DE COMUNA AUTÓNOMA

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 24 de diciembre de 1891, que resaltó en su gobierno, al buscar una mayor independencia de los intereses comunales.”*⁴⁷

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, traspasando el poder a los caudillos locales.

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

3.2 SITUACIÓN TERRITORIAL DE LA COMUNA DE QUINTERO

*“Históricamente, desde su fundación, la comuna ha sufrido un permanente proceso de digresión territorial que ha limitado su desarrollo”.*⁴⁸ Así lo plantea un folleto explicativo editado en tiempos del alcalde Luis Gatica, y reeditado en 1995, por el alcalde Raúl Vargas,

⁴⁷ Biblioteca Nacional de Chile: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-printer-3473.html>. Visitado el 20.12.2014 a las 19:45 hrs.

⁴⁸ Folleto de Luis Gatica, y Raúl Vargas, alcaldes de la Comuna de Quintero (1995).

para exponer las desanexiones territoriales que ha sufrido la comuna, siendo el último el erigido 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 desanexiones 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 desanexión 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.

3.3 FUNDACIÓN DE LA ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO

Cabe destacar que en la década del 20, el territorio de Quintero se había dividido en Quintero y Puchuncaví, lo que fue derogado en 1938. El archivo de Juan Estay, ex regidor y comerciante, ya fallecido, destaca que en Quintero, a la una de la tarde del día domingo 4 de mayo de 1924, en casa de la subgerencia de la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, por no tener un local propio se reunieron los municipales, señores Luis Cousiño, Pedro Navarro, Patricio Barros, Aurelio Bravo, José Domingo Alvarado, Guillermo Rocco, Miguel Aranguiz, Rómulo Silva, José Aldunate, en la Primera Sesión de la recién creada Ilustre Municipalidad de Quintero, al dividirse de Puchuncaví. Actuó de presidente, Alberto Palacios en su carácter de subdelegado y de secretario José Aldunate en cumplimiento de la ley.

Abierta la sesión se procedió a la elección de los alcaldes, los que son designados por unanimidad: primer alcalde Luis Cousiño, segundo alcalde Pedro Navarro, tercer alcalde José Aldunate.

Acto seguido se procedió a la designación de los regidores: el primer regidor, Guillermo Rocco, el segundo regidor, Miguel Aranguiz, el tercer regidor fue Rómulo Silva, el cuarto regidor, José Domingo Alvarado, el quinto regidor fue Patricio Barros y como sexto regidor se escogió a Aurelio Bravo.

Por acuerdo unánime quedó designado como secretario y tesorero interino a Juan Báez. Para reunirse en sesiones ordinarias, la Ilustre Municipalidad acordó por unanimidad los días sábado primero y terceros de cada mes, quedando a la resolución del primer alcalde el local donde debía reunirse. El presupuesto de la corporación sería de \$44.740.

Juan Estay guardó también en su archivo un documento que dice así: *“En fecha 15 de noviembre de 1923, se creó la comuna de Puchuncaví con el territorio de la subdelegación 17. Por decreto con fuerza de ley No 8.585 de 30 de diciembre de 1927 se creó nuevamente la comuna de Quintero con los territorios de las comunas existentes de Quintero y Puchuncaví. Es necesario recordar que la Constitución de 1925 asimiló el territorio llamado subdelegación al territorio llamado Comuna, por lo que desde entonces las comunas quedan divididas en distrito.*

El decreto No 4.771 de 29 de noviembre de 1938, fijó el texto definitivo de los límites de la comuna de Quintero, quedando formada por los distritos:

1 Melosillas, 2 Pucalán, 3 Mauco, 4 Dumuña, 5 Valle Alegre, 6 Quintero, 7 Los Maitenes, 8 Campiche, 9 Placilla de Puchuncaví, 10 Laguna, 11 La Canela, 12 San Antonio.”

De este modo, Quintero y Puchuncaví vuelven a estar unidos, pero solo por algunos años, ya que había descontento en los distritos y en sus autoridades. En general, los pocos recursos existentes impedían hacer obras de mejoramiento en todo el amplio territorio. En Quintero, se alegaba que las autoridades eran generalmente de los distritos de la hoy comuna de Puchuncaví, y en muchos casos, estos instalaban el gobierno local en ese distrito, con lo que dejaban aún más abandonada la península.

Finalmente por ley No7.866 de 13 de septiembre de 1944, se creó la comuna de Puchuncaví con los distritos: Placilla de Puchuncaví, La Laguna, San Antonio, Pucalán,

Melosillas, Los Maitenes, y Campiche. Quedó la comuna de Quintero, por esta misma ley, con los distritos de Quintero, Valle Alegre, Mauco, Dumuño.”⁴⁹

Por su parte, en abril de 1938 se realizaron Elecciones Municipales en Chile, y en la comuna de Quintero, que contemplaba las localidades de Quintero y Puchuncaví, se elige como alcalde a Juan Mena Salinas, un liberal. Mientras que como regidores, a Abel Torres Jorquera, un liberal, a Emilio Pezoa Berríos, radical, a Ruperto Bernal Olivares, conservador y a Juan Estay, demócrata.

El recuento de votos fue el siguiente:

PARTIDO	HOMBRES	MUJERES	TOTALES
Conservador	184	22	206
Liberal	44	4	48
Demócrata	44	3	47
Radical	23	2	23
Independiente	113	9	122
TOTAL	408	40	448

3.4 DIVISIÓN COMUNAL

El 27 de septiembre de 1942, con los regidores de Puchuncaví se suscribió un acta a fin de dividir la comuna en Quintero y Puchuncaví, las que estaban unidas nuevamente en

⁴⁹ Archivo Juan Estay (J.E).

una sola comuna. Fue así como mediante la ley de la República No 7.866 con fecha 13 de septiembre de 1944 y publicada en el diario oficial No 19.970 del 30 de septiembre de 1944, se llevó a efecto la división comunal entre Quintero y Puchuncaví, la que comenzó a regir desde el 1 de enero de 1945.

El 15 de noviembre de 1942, el alcalde de la época, Juan Mena Salinas, presentó su renuncia a su cargo y entre sus razones señala sus actividades comerciales y agrícolas, las que no le permitían tiempo para continuar. El alcalde Mena además, tenía una avanzada edad y su estado anímico estaba abatido, ya que hacía poco tiempo que uno de sus hijos había fallecido. Las elecciones se ejecutaron en abril de 1943, aunque el periodo correspondía a los años 1944 – 1947.

3.5 ELECCIONES DE REGIDORES (ABRIL DE 1944)

Se escoge como alcalde a don Ruperto Bernal Olivares, proveniente de Puchuncaví, por el período que iba entre 1944 a 1947. Mientras que fueron elegidos como regidores don Rolando Núñez, don Juan Estay, don Juan Francisco Pérez y don Rómulo Jarpa.

Las elecciones municipales de las comunas de Quintero y Puchuncaví, revelan los siguientes resultados y preferencias políticas:

Puchuncaví

Partidos	Hombres	Mujeres	Totales
Conservador	216	27	243

Radical	15	2	17
Demócrata	46	1	47
Democrático	2	0	2
Socialista	0	0	0
Independiente	198	10	118
Total	387	40	427

Quintero

Partidos	Hombres	Mujeres	Totales
Conservador	10	1	11
Radical	144	29	173
Demócrata	95	22	117
Democrático	8	1	9
Socialista	9	4	13
Independiente	7	0	13
Total	273	57	330

3.6 COMENTARIO A LAS PRIMERAS ACTAS MUNICIPALES.

Si bien es cierto Quintero tiene su municipalidad a partir de fines de 1891, en los archivos municipales se encuentran libros de Actas a partir de marzo de 1904. De su lectura se desprenden factores que dificultaban una administración adecuada, por una parte las grandes distancias que debían transitar sus autoridades desde sus residencias, por la falta de

caminos y el modo cómo debían hacer el viaje, cabalgando o en carruaje, retardaba que los municipales se acercaran a sesionar, e impedía, en muchos casos, que se reunieran con cierta frecuencia, por ejemplo, entre los años 1904 y 1905 hubo un total de seis sesiones, y eso no mejoró en las décadas siguientes.

Aunque los problemas que debían enfrentar eran muy graves, como prestar ayuda a las familias que hoy llamamos vulnerables, y que en esa época figuraban como indigentes, en los largos y lluviosos inviernos, o en la construcción y atención de los lazaretos, viviendas preparadas especialmente para atender a víctimas de viruela. En ese periodo, hubo que levantar un dispensario en Pucalán, y otro, en la península, cancelar de costo municipal la construcción del lugar y el poco equipamiento con el que contaban, al personal que atendió a los enfermos, los medicamentos y la alimentación, y aunque se solicitó se devolviera esos fondos a la Gobernación de Quillota, esto nunca se hizo.

Otro factor que impedía el buen funcionamiento de la incipiente municipalidad era los pocos funcionarios con que contaba, por lo que debían cumplir varias tareas; por ejemplo, el secretario municipal llevaba también las Finanzas, y aunque habían tres alcaldes y seis regidores, esto no impedía que los funcionarios hicieran mal uso de los recursos, como se puede leer en las actas entre 1904 y 1906, en que hay tres casos de empleados, dos de los cuales habían sido despedidos por apropiación indebida, y el tercero, que había muerto en ese tiempo, tenía la misma acusación, lo que retardó ‘por muchos meses se le cancelara una indemnización a la viuda.

Pero tal vez, el factor más grave que impedía el buen funcionamiento de la municipalidad, era la injerencia que tanto los subdelegados, representantes del Ejecutivo en

las comunas, como los vecinos con mayores ingresos, hacían en esta, cambiando todos los años a los alcaldes a su arbitrio, o tratándolos con prepotencia, fijando según les convenía el porcentaje que debían pagar en impuestos anuales, o solicitando a la autoridad que enviara a la policía, que eran empleados de la comuna, a cerrar negocios de expendio de licor los días domingos, porque el lunes los trabajadores no llegarían a sus labores en las haciendas. En mayo de 1904, se reúne la asamblea de Electores, que eran varones con rentas, altas o pequeñas, y que debían decidir cuánto pagarían en impuestos y aunque los alcaldes proponen la suma de 3/1000 pesos, ellos, se retiraron de la reunión porque la mayoría decidió cancelar 2/1000 pesos, y la situación no se zanjó hasta el siguiente año.

En esa década el gran proyecto de puerto y ferrocarril estaba funcionando de manera lenta, aunque ya había comenzado en 1904 el traslado de las primeras familias de pescadores a Loncura. Una segunda lectura de las actas municipales, connota una condición de espera, de mantener, de sobrevivir.

Aunque para la década siguiente no hay archivos municipales que investigar, y solo figura el Libro Dos, de fecha 20 de septiembre de 1928 a 23 de enero de 1935, sabemos que fue la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero, la que asume por iniciativa propia el avance de la comuna, con un plano de la población, entregando el servicio de Agua Potable, Luz Eléctrica, construyendo las obras del puerto, y preparando la línea de Ferrocarril.

En década del 20, la comuna comienza a tomar un rumbo de crecimiento acelerado y hay que ordenarla, por lo que se ve enfrentada por una parte con la modernidad de una incipiente ciudad, y por otro, al estilo de la vida rural del Chile de la época, se redactan

ordenanzas municipales para el buen funcionamiento de hoteles y residenciales, del cine, de los negocios de abasto, panaderías, boticas, peluquerías, para el cuidado de los animales y su tenencia, por ejemplo se puede leer el decreto alcaldicio No56 del 4 de diciembre de 1929: *“Prohíbese el abandono de animales de esta comuna, arriar o soltar animales bravíos, ariscos o que puedan causar daños a los moradores y transeúntes. Si es necesario deben llevarse con mucha precaución, tránsito de arreos de ganado dentro de las calles entre seis y 24 horas. Los animales de carguíos, montura, etc., deberán ser llevados del cabestro y en número máximo de tres por cada conductor. Cerdos a menos de 50 metros de las habitaciones propias y ajenas y tenerlos sueltos en la calle. Los perros bravíos deberán ser tenidos en el interior de las casas. Deberán portar una cadena, los perros vagos serán muertos.”*

A inicios de la década del 30, aparece un reglamento de construcciones, ordenanzas para el tránsito de vehículos motorizados, y decretos que ordenan el arreglo de las playas indicando el auge del turismo de verano, se fijan precios para la venta de pan y abarrotes, se ordena que se pinten las fachadas de las viviendas y el comercio por Fiestas Patrias, se aprueba un reglamento para las carreras a la chilena. En 1933 se autoriza la fiesta de veraneo Semana Quinterana, para los primeros días de febrero, y los ingresos serán compartidos entre los organizadores y el municipio.

En Salud, ya no es la viruela el flagelo que ataca a la población, el decreto No 39 del 15 de julio de 1933, replica una orden en el ámbito nacional: *“La dirección general de sanidad está en campaña de profilaxis contra el flagelo del tifus exantemático con el fin de detener el avance de esta epidemia o prevenirla en el caso que esta no hubiese hecho su aparición en esta localidad.*

Se decreta que los propietarios de lugares establecimientos públicos en especial donde hayan aglomeraciones de gentes, a saber: conventillos, escuelas, correos, teatros, iglesias, hoteles, restaurantes, poblaciones en general, etc., deberán practicar una desinfección general cada 15 días. Las iglesias y teatros deberán hacerlo semanalmente.”

El Libro de Actas No 3, de 31 de enero de 1933 a 7 de octubre de 1938, muestran a una municipalidad que continúa emitiendo ordenanzas, especialmente del tenor de buenos modales en lugares públicos, como el cine o la playa, cerrar sitios eriazos, dar número y línea a las viviendas, en lo que parece ser su mayor preocupación es el desarrollo del Turismo de verano. Sin embargo, en sesión del 18 de abril de 1933, página 19, se habla de la “ex Sociedad”, y aunque ellos, parecen no medir los serios problemas que esto traerá en los siguientes años, ya asumen las deudas que esta ha dejado: *“ El alcalde escribe: la situación de la alcaldía con respecto a las propiedades afectadas a la venta a particulares de terrenos en que hasta hoy no se le ha otorgado escrituras y por lo cual no han cumplido con pagar sus contribuciones es igual a lo que ocurre a la Ilustre Municipalidad de Quintero, solo que hasta hoy no ha pedido la liquidación de sus deudas antes de la cuantiosa suma que adeuda la ex Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, por el solo capítulo del pago de contribuciones desde el año 1928, las que no se han podido cobrar hasta hoy por resolución del Gobierno, lo que hace que la corporación podría, desde luego abordar, con el fin de hacerse pago con terrenos, desde luego con la casa que ocupa la Ilustre Municipalidad de Quintero, los terrenos del Balneario Municipal, aun mas terrenos para Matadero, Mercado y Cancha de Atletismo, etc.”*

La deuda de los impuestos no pagados será recurrente en los siguientes veinte años, y aunque el Fisco, reembolso esos fondos de manera tardía por haber adquirido la mayoría

de los bienes de la ex sociedad, llegaron de manera devaluada, y luego que el municipio sufriera múltiples problemas por falta de ingresos, y la ciudad se viera con escasa iluminación, sin médicos y matronas, con problemas de agua potable y alcantarillado, entre otros.

La situación comienza a empeorar, no se cuenta con fondos para cancelar las remuneraciones a los funcionarios, y las necesidades de la población se agudizan. Los pozos de agua dulce de las viviendas se contaminan con los pozos negros que recogían las aguas residuales de las mismas, la falta de atención médica, son sólo algunos de los problemas. En la sesión del 24 julio de 1934, sobre la campaña de propagación del Tifus Exantemático, se acuerda: “Desinfectar lugares públicos, teatros, iglesias, etc. Efectuar aseo minucioso a la población y hacer destrucción de ratas y animales vagos. Enviar a los hacendados solicitándoles su cooperación insinuándoles la conveniencia de instalar dentro de sus fundos baños para sus trabajadores y líquido para desinfección de las ropas. Pedir la cooperación de la Sociedad de Beneficencia de Quintero para que recolecten de las personas caritativas ropas para los que necesitan vestidos y abrigos”.⁵⁰

La única solución y la escasa mirada de la autoridad, la llevará a solicitar la división de la comuna. En las actas del Libro de Actas No4, Año 1939 y el Libro de Actas de Actas Municipales No5. Desde el 23 de junio de 1943 al 1 de diciembre de 1944. (Continuación del libro No4). Cuando es Alcalde Juan Mena Salinas, regidores Emilio Pezoa Berríos, Abel Torres Jorquera, Juan Estay Estay, Ruperto Bernal Olivares, hablan por sí solas.

⁵⁰ Ilustre Municipalidad de Quintero. Libro de Actas Municipales No 03, p. 104.

3.7 LA CREACIÓN DE LA COMUNA DE PUCHUNCAVÍ

En sesión extraordinaria del 1 de octubre de 1942, Libro de Actas No 4, se acordó por unanimidad solicitar del Supremo Gobierno la separación de la comuna de Quintero y Puchuncaví, sugiriendo la línea divisoria en la localidad de Campiche.

El acta aprobada diría *“En Quintero, a veintisiete de septiembre de mil novecientos cuarenta y dos, reunidos en la sala municipal, las comisiones de regidores y vecinos que a continuación se indican, con el objeto de acordar los deslindes que se darían a las comunas de Quintero y Puchuncaví, cuya separación se ha acordado solicitar de los poderes públicos, han acordado hacer la división en la forma que más adelante se expresa.*

La comuna de Quintero quedaría compuesta por los siguientes distritos: 3 Mauco, 4 Dumuño, 5 Valle Alegre, 6 Quintero, 7 Los Maitenes, y parte del distrito 8 Campiche.

*La comuna de Puchuncaví quedaría compuesta por los distritos: 1 Melosillas, 2 Pucalán, 9 Placilla de Puchuncaví, 10 La Laguna, 11 La Canela, 12 San Antonio, y parte del distrito 8 Campiche”.*⁵¹

Dos años después en el Libro de Actas Municipales No 5, que incluye desde el 23 de junio de 1943 al 1 de diciembre de 1944, señala que se solicitará al Ministerio del Interior, que se informe sobre el estado en que se encuentra la tramitación del proyecto de la separación de la comuna.

⁵¹ Ilustre Municipalidad de Quintero. Libro de Actas Municipales No 04, p. 275.

En el acta de la sesión de 11 de octubre de 1944, se entrega la respuesta. No hay constancia de si hubo seguimiento al estudio de la ley, pero lo que sí se sabe es que ellos no tuvieron acceso al proyecto hasta que la ley fue promulgada.

En el acta se señala *“Creación de la comuna de Puchuncaví. Se da lectura a la Ley 7.866 del 13 de septiembre de 1944 que modifica los límites de la comuna subdelegación de Quintero, y se restablece la comuna subdelegación Puchuncaví, a contar del 1 de enero de 1945. En conformidad a dicha ley, la comuna de Quintero quedará compuesta de los siguientes distritos: Mauco, Dumuño, Valle Alegre, y Quintero, siendo su cabecera la población de Quintero. La comuna de Puchuncaví quedará compuesta por los siguientes distritos: Melosillas, Pucalán, Placilla de Puchuncaví, La Laguna, La Canela, San Antonio, y Campiche. Siendo su cabeza de la población la localidad Placilla de Puchuncaví.”*⁵²

El alcalde y los regidores no mostraron disgusto porque no se les habían considerado la petición del límite Norte para Quintero, solo acordaron oficiar al Ministerio del Interior para pedirle que se sirviera indicar a qué comuna correspondía el Distrito 7 de los Maitenes.

La respuesta no tardó en llegar, diciendo: “El distrito 7 de los Maitenes pertenece a la comuna de Puchuncaví”.

⁵² Ilustre Municipalidad de Quintero. Libro de Actas Municipales No 05, p. 160.

3.8 OBRAS DEL PERIODO 1944 – 1947 EN QUINTERO

El alcalde Ruperto Bernal Olivares, que dirigió la comuna entre los años 1944 – 1947, como se lee en los registros municipales, acordó publicar una memoria de su gestión, que mostraba todo el quehacer municipal de aquéllos años difíciles en el ámbito mundial, nacional, y por ende, comunal.

La memoria destacó una administración en que hubo acciones para lograr cosas, pero no una gestión que condujera a conseguir roles comunales:

- a. La creación de la Escuela Nocturna Municipal desde junio de 1944,
- b. Gestiones para donación de terrenos para el Estadio Municipal “Luis Cousiño”,
- c. Pavimentación de cinco mil metros cuadrados de aceras de concreto en las principales calles de la comuna,
- d. Habilitación de una carroza mortuoria,
- f. Construcción de una morgue en el Cementerio,
- g. Adquisición de un terreno a la Caja de Crédito Hipotecario para construir el futuro Matadero Municipal y los servicios de Aseo,
- h. Servicios Alumbrado Público para evitar que las lamparillas del alumbrado público permanecieran encendidas durante el día,
- i. Deuda del Fisco a favor de la Municipalidad del activo y Pasivo de la ex Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, por concepto de contribución de bienes raíces, la que asciende a la cantidad de \$387.622.20

- j. Ferrocarril de San Pedro a Quintero con la habilitación de un equipo de tercera clase con pasajes rebajadas para favorecer a la gente de escasos recursos.
- k. Obras de hermoseamiento en el balneario “El Durazno”,
- l. Alcantarillado para solicitar fondos y estudio,
- m. Servicio de Teléfonos para aumentar el número de teléfonos en la localidad,
- n. Creación del cargo de director de la Dirección de Obras Municipales, a partir del mes de enero de 1945,
- o. Servicio de Aseo, aumentándose en un carretón, con lo cual se dispone en la actualidad de tres carretones para atender el servicio.
- p. Empréstimo Municipal, se solicitó al Supremo Gobierno, la autorización para contratar un empréstimo Municipal, para la construcción de un edificio municipal, un hotel casino en el balneario “El Durazno”, un matadero municipal, y una población para los obreros municipales,
- q. Cementerio Municipal, ampliación y construcción de una portada,
- r. Gestión para donación de terreno para el Club de Tiro al Blanco,
- s. Plantaciones de árboles en las principales calles y avenidas de la población,
- t. Mobiliario de las Oficinas Municipales,
- u. Parque Municipal de la Manzana 18 donado a la Municipalidad por la Caja de Crédito Hipotecario y la benefactora señora Luisa Sebiré de Cousiño, para ser destinado a paseo público,
- v. Plaza de Juegos Infantiles en la plazoleta de calle Bilbao esquina Alcayaga, y algunos columpios en la Población Victoria,
- w. Reglamento de Cementerio en el que se fijan normas para la sepultación y traslado,
- x. Avenida 21 de Mayo, autorización para pavimentar dicha avenida,

- y. Casa de Limpieza, construcción de casetas para baños de tina en el patio interior del edificio que ocupa la Municipalidad,
- z. Zona Semi-seca, solicitud para eliminarla por afectar al Turismo, por efecto de la limitación de las patentes de hoteles y restaurantes con derecho al expendio de bebidas alcohólicas.

3.9 CONCLUSIÓN

1. La Comuna autónoma de Quintero, creada seguramente por incentivo de las familias Cousiño y Undurraga, al fallecer sus promotores, es administrada por autoridades que no encontraron el camino para políticas adecuadas en la implementación de los roles que se ajustaran a sus características, por ejemplo, si se hubiera trabajado realmente en el Rol Turístico, se debería haber resguardado caminos costeros y miradores, con una buena ordenanza municipal de Construcción y un Plano Regulador
2. Las autoridades municipales abogaron por la separación del territorio en dos oportunidades, hasta que en 1944, lo lograron en forma definitiva. Seguramente pensaron que con ello, solucionarían los serios problemas económicos que aquejaba a la municipalidad, lo que le impedía responder a las necesidades de la población que vivía en las distintas localidades de la comuna.
3. Sin embargo, aunque ellos propusieron un límite norte que separaba Quintero de Puchuncaví en Campiche, este no fue considerado ni tampoco consultado nuevamente por el Ejecutivo y el Legislativo a la autoridad comunal. La ley que aprobó finalmente la creación de la comuna de Puchuncaví, fijó otro límite Norte para Quintero, por lo que

ambas comunas quedaron separadas por los deslindes de dos antiguas haciendas, una de ellas, era Normandía, de la familia Cousiño.

4. Al perder el distrito de Campiche, pierde la administración exclusiva de la Bahía de Quintero, y la localidad de Las Ventanas, y por lo tanto la futura zona industrial que allí se instalaría a partir de los años 50. Eso no impidió que sufriera, prácticamente, los mismos efectos de contaminación aérea y marítima, pero sin recibir ninguna mitigación monetaria.

5. Por otra parte, cabe agregar que estas haciendas fueron vendidas posteriormente a 1945, y los deslindes se perdieron, con lo que hasta la fecha hay espacios poco claros en relación a dónde comienza una comuna y dónde termina la otra.

4. CAPÍTULO CUARTO:

LAS FRUSTRACIONES DE QUINTERO

4.1 FRUSTRACIONES

Quintero ha sufrido altibajos desde su nacimiento como comuna en 1891, que finalmente se transforman en múltiples frustraciones:

Primera frustración: PROYECTO DE SOCIEDAD DE QUINTERO SE DETIENE: su flamante proyecto que implementó la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero, que se inició en 1872 con la Sociedad de Quintero, y con la creación de la población Cochrane ese mismo año para promover la ciudad de baños, anhelo de Benjamín Vicuña Mackenna y el Barón de Brihois, se detiene unos treinta años, debido a la muerte de Luis Cousiño Squella, provocando la primera suerte de desorientación de sus autoridades, que retardan decisiones y aplican solo políticas asistenciales, como se observa en la Actas Municipales.

Segunda frustración: PROYECTO SOCIEDAD PUERTO, FERROCARRIL Y BALNEARIO DE QUINTERO VA A LA QUIEBRA: el proyecto se retoma a principios del siglo XX, por uno de sus hijos, Alberto Cousiño Goyenechea, y su esposa Luisa Sebiré. El proyecto tiene entonces un fuerte impulso por el dinero invertido, la astucia del inversionista, y el apoyo que las autoridades nacionales entregan aprobando leyes que facilitaban su concreción; sin embargo, esto no se mantiene en el tiempo ya que en la década del 20 el proyecto comienza a presentar oposición por parte del Ejecutivo y el Legislativo, y surge un grupo de políticos que defienden a Valparaíso en oposición a Quintero, que provocan retrasos y cambios lo llevan a la quiebra.

Tercera frustración: DESORIENTACIÓN DE LAS AUTORIDADES, PERDIDAS PARA LOS VECINOS: Las autoridades locales no alcanzan a entender lo que ocurre y solo juzgan que les falta la ayuda y los fondos que la Sociedad les aportaba en impuestos, con lo que mantienen una política de mantener, ordenar, de administrar y no gestionar. A lo más tratan de potenciar el Turismo, sin hacer cambios, tratando de mantener lo que las familias Cousiño y Undurraga habían hecho antes, que era invitar a sus amistades a construir casas de veraneo en terrenos que ellos mismos vendían, o arrendar viviendas, que estuvieran emplazados en lugares con excelente vista al mar.

Los vecinos se vieron también muy afectados, mientras las “obras del puerto” se realizaron, entre ellas, relleno de playa, construcción de molo y muelle, hubo mucho trabajo en Quintero, para trabajadores de la construcción que vinieron desde otras ciudades muchos de los cuales se quedaron definitivamente, y para servicios, como alimentación y alojamiento. Surge un nutrido y variado comercio, con venta de pan, abastos, boticas, botillerías, entre otras, que permanece posteriormente, pero con grandes dificultades.

Cuarta frustración: CONFLICTOS NACIONALES QUE INFLUYERON EN LA VIDA DE QUINTERO: Quintero, sufre dos episodios graves y traumáticos que surgen por conflictos políticos nacionales, ambos producen cambios posteriores en la comarca, a saber, luego de la Guerra Civil del 91, se crean las comunas autónomas, una de las cuales es Quintero, y luego de Levantamiento de la Escuadra la Base Aeronaval pasó a manos de la Base Aérea.

a. Guerra Civil de 1891

El conflicto producido durante el gobierno del Presidente José Manuel Balmaceda, en 1890, y el Congreso Nacional, afecta a Quintero en forma directa. “Loncura, una historia

que contar”, señala que *“durante la tarde del día 19 de agosto de ese año, dieciséis buques de la Armada, que apoyaban al Congreso Nacional, se reunieron a dos millas noroeste de la punta liles (...) La primera embarcación en aproximarse a Quintero fue la corbeta O’Higgins y el transporte Bío- Bío que envió dos de sus chalupas de reconocimiento, una por dentro y otra por fuera de la península, con el objeto de interceptar los botes de pescadores y así averiguar la posible existencia de torpedos fondeados o minas establecidas, y también averiguar si había gente esperando por tierra para impedir el desembarco, que comenzó en la madrugada del día 20 de agosto, (...) con más de trescientos soldados del regimiento Pisagua No3 junto a ochocientos caballos, mulas, ametralladoras y pertrechos militares.”*

En esta primera avanzada los soldados se posicionaban sin inconveniente alguno y sin oposición de los lugareños, que observaban escondidos entre el tupido bosque y pastizales, porque los adultos, jóvenes, incluso niños, temían ser atrapados y reclutados como soldados. Las madres escondían en la arena sus objetos de valor, e incluso a sus hijos lactantes. Dos jefes de familia de la península fueron llevados como guías por indicación hecha en Santiago por el propietario de una amplia franja de terrenos de la península, Octaviano de Undurraga.

b. El levantamiento de la armada

31 años después Quintero, vuelve a sufrir un hecho de fuerza mayor. Cristian Gazmuri en “Historia de Chile. 1891 – 1994. Política, economía, sociedad, cultura, vida privada y episodios”, nos da una mirada al entorno político vivido en el periodo, señala en página 174: *“En octubre de 1932, con la segunda administración de Arturo Alessandri, se inició una nueva fase de estabilidad política en Chile. Los grupos que desafiaban la democracia*

*iban desde los militares y civiles ibañistas, hasta los socialistas, comunistas y anarquistas, como había quedado en claro durante los golpes de los años 1931 y 1932, y con la sublevación de la Escuadra”.*⁵³

Quintero no estuvo ajeno a la situación y se dejó sentir en la Base Aeronaval con asiento en la comuna desde 1924, ya que los aviones de la naciente Fuerza Aérea, amenazaron con bombardear la base y porque no decir a la población cercana si no se rendía. Las familias recordarían más adelante el miedo que les causó el vuelo rasante de las naves y los megáfonos que anunciaban el bombardeo, y como ellos debieron resguardarse en lugares que podrían ser más seguro, aunque fuera debajo de la mesa del comedor. La base se rindió, los marineros fueron detenidos y llevados a la cárcel unos meses. Dados de baja fueron contratados por la Fuerza Aérea. Muchos de ellos, se quedaron en Quintero, dando origen a conocidas familias.

Al consultar a Nora Sandoval Fernández, dirigente vecinal e integrante del Consejo Comunal de las Organizaciones de la Sociedad Civil, afirmó que: “unos veinte marineros pertenecientes a la Aviación Naval, contratados por la Fuerza Aérea, formaron familias en Quintero. Entre ellos, Sandoval, Zambrano y Ramírez.

Quinta frustración: QUINTERO DESARROLLA UNA ECONOMÍA ESTACIONAL: Quintero, comienza a vivir en los años treinta un largo periodo de necesidades financieras, porque se transformó en una economía estacional, basada en los dos meses de verano, y entonces la Base Aérea pasó a cumplir un papel muy importante en el devenir social, comunitario y por supuesto económico del balneario. Desde mediados de

⁵³ Gazmuri (2012): p. 174.

los años 40 y principios de los 50, se transforma en la Base Aérea más importante de América del Sur, con presencia de personal de las Fuerzas Aéreas latinoamericanas y de instructores estadounidenses. El orden mundial quedaba centrado en la Guerra Fría, y Quintero, es sin buscarlo, partícipe de ello.

Sin embargo, aunque escapa al periodo de estudio, vale comentar que la Base Aérea se transformó a inicios de los años 80 en una de las grandes frustraciones comunales cuando dentro de los planes de la Fuerza Aérea se consideró cerrarla, y trasladaron al personal y sus familias a otras ciudades, con lo que bajaron las ventas en el comercio, en la utilización de los servicios, del transporte, de los establecimiento educacionales que vieron mermadas sus matrículas. Los amigos, los novios, los familiares de muchos habitantes debieron emigrar produciendo una suerte de depresión de la población que permaneció en el balneario.

Sexta frustración: QUINTERO AL SEPARARSE DE PUCHUNCAVÍ, PIERDE MÁS DE LA MITAD DE SU TERRITORIO, EL CONTROL TOTAL DE LA BAHÍA Y DE LA LOCALIDAD DE LAS VENTANAS: Los diarios informaron sobre la separación de las comunas de Quintero y Puchuncaví sin ninguna connotación especial, y con un tratamiento similar a otras noticias de menor importancia, El Mercurio dice así: *“A contar desde el 1 de enero por disposición de la ley No 7866, se creó la comuna de Puchuncaví, separándola de la de Quintero, quedando esta última comuna compuesta de los siguientes distritos: Quintero, Valle Alegre, Mauco y Dumuña.*

La separación de la comuna era una sentida aspiración de los habitantes de Quintero y Puchuncaví, pues de esta manera Quintero tendrá el alcalde del mismo pueblo, con lo

*cual se dejará sentir con mayor fuerza la labor de la primera autoridad comunal; y Puchuncaví por su parte, tendrá la Municipalidad y tesorería comunal en su mismo pueblo”.*⁵⁴

Cabe destacar que por algunos años más, 1947, el alcalde siguió viviendo en Puchuncaví, porque no hubo elecciones inmediatas. Hubo múltiples problemas, como la repartición de patrimonio municipal, incluso de mobiliario, y por otra parte la ley fue tratada entre el Ejecutivo y el Legislativo en Santiago, sin considerar gran cosa a las autoridades locales, quienes poco o nada supieron de su trámite y del nuevo límite norte de la comuna de Quintero.

Las autoridades locales habían solicitado al Ejecutivo que el límite Norte de Quintero, pasara por el medio del Distrito de Campiche, pero esto no fue considerado por los legisladores y con ello, la comuna pierde la administración absoluta de la Bahía de Quintero y Las Ventanas, zona en que a partir de la década del 50 comienza a instalarse industrias.

Séptima frustración: SERVICIOS TURÍSTICOS EN LA COMUNA EN 1945
HACIA ADELANTE: El folleto con el programa de la Semana Quinterana, que se desarrolló en febrero de 1945 da cuenta que existían hoteles y residenciales en el balneario, tales como: Hotel Mónaco, Hotel Yachting, Hotel Quintero, Hotel Pacífico, Hotel Royal, Hotel Palermo, Hotel Principal, Hospedaje El Sauce, Residencial Brignardello, Residencial Quillota, Residencial Moderna, Residencial Argentina, Residencial La Marina, Residencial Pagnini, Residencial Chez Fontin.

⁵⁴ Diario El Mercurio, ejemplar publicado el 11 de febrero de 1945.

Poco a poco estos hoteles fueron cerrando, o deteriorando su servicio. Hoy no más de 30 por ciento de ellos, siguen funcionando.

Octava frustración: LA PRESENCIA DE LUISA SEBIRÉ: En el citado folleto se señala que habrá un homenaje del vecindario de Quintero a la distinguida dama señora Luisa Sebiré de Cousiño, filántropo y gran benefactora. Los antecedentes de la historia de Quintero, destacan la presencia de doña Luisa Sebiré, por el cariño y preocupación por la comuna; en 1948 fallece, y por muchos años se le recordaría como “doña Luisa” o “doña Luisa Cousiño”, pero en las décadas siguientes su recuerdo se fue borrando. Sin embargo, hasta hay obras que se mantienen en pie y que fueron promovidos por ella; por ejemplo, para la construcción de la Escuela Superior de Niñas No 44, compró acciones de la Sociedad Constructora de establecimientos educacionales y con ello, logra la construcción del edificio, dona terrenos para la plaza de armas, la primera compañía de bomberos, el cementerio municipal, el parque municipal, terrenos que permite unir las playa de El Durazno con las que se encuentran más al Norte de la Península. A Quintero, le faltó otros benefactores como ella.

Novena frustración: EJEMPLOS DE UNA ADMINISTRACIÓN DÉBIL Y GESTIONES INOFICIOSAS: La Municipalidad realizó en 1945 “activas” gestiones para obtener que el Supremo Gobierno destinara los fondos necesarios para la construcción de un campo de deportes en Quintero, por ser esta una sentida aspiración de los deportistas de la localidad que en ese momento, practicaban sus deportes en canchas particulares improvisadas para el efecto y sin ninguna comodidad, esto en los terrenos donados por Luis Cousiño Sebiré, ubicado en el actual Estadio Municipal “Raúl Vargas Verdejo”. Sin embargo, fue en los años 80 en adelante que se logran fondos para este proyecto.

a. Iniciativas tardías en el balneario

En 1945 se nombró director de Obras Municipales al profesional Eduardo Vargas Campos, el que cumplió funciones a contar del mes de enero de ese año. El director tomó el acuerdo de reglamentar las construcciones en los barrios residenciales y se contempló dejar tres metros, como mínimo, para antejardines. Este acuerdo que apareció en Ordenanza Municipal, fue resistido por muchos propietarios, acostumbrados a construir a nivel de la vereda.

Aparece también la decisión de solicitar al Supremo Gobierno la autorización para contratar un empréstito municipal con el objeto de iniciar la construcción de un edificio municipal, un hotel y casino en el balneario El Durazno, un matadero municipal y una población para los obreros municipales. Este empréstito fue largamente tramitado con escasos resultados.

b. Obras de conectividad que deben ser asumidas en parte por particulares

La actual Ruta F 30 E, no existía, el camino era de ripio, al igual que el camino por Valle Alegre, actual Ruta F 190. No existían los puentes Aconcagua y Las Gaviotas, y el río Aconcagua se atravesaba en una balsa.

Mediante documento de la Caja de Crédito Hipotecario de 28 de noviembre de 1942, se informa a la opinión pública acerca del costo de construcción del camino por Mantagua, lo que incluyó la instalación de un balseadero a motor en la desembocadura del río Aconcagua, por la suma total de \$1.850.000.

Se justifica el gasto al decir que la construcción del camino de Concón a Quintero acorta la distancia en 13 kilómetros entre ambas localidades. El valor de la construcción del camino fue absorbido por el Estado, la Caja de Crédito Hipotecario, dueña de los bienes de la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero, la Fuerza Aérea y algunos particulares, comerciantes y agricultores, los que reunieron un total de \$620.000.

Las erogaciones suscritas fueron:

Caja de Crédito Hipotecario	285.000
Fuerza Aérea de Chile	285.000
Gastón Hamel	20.000
Luís Cousiño	10.000
Ramón Larraín	5.000
Rafael Figueroa	5.000
Oswaldo Koch	5.000
Jorge Carretón	1.000
Armando Silva	1.000
Fernando Giné	1.000
Emilio Pezoa	1000
Armando Castro	250
Alberto Cosignani	220
María Vercelli	130
Pedro Donoso	100
Pedro Pagnini	100

Juan Garfe	200
TOTAL	620.000

c. La Ley Semi Seca, entre los años 30 y 40

Los graves problemas económicos producidos por la economía estacional, se vieron potenciados con la aplicación de la Ley Semi Seca, porque se constituyó en un problema para la atención de los restaurantes y botillerías, ya que estableció horarios para la venta de alcohol; aunque anteriormente se había aplicado la ley seca que prohibía totalmente y por largo tiempo la venta de alcohol en la comuna, las razones aducidas por el Ministerio de Salud, fueron el alto grado de alcoholismo existente en el lugar, especialmente en el personal de la Base Aérea, lo que seguramente era real, pero los comerciantes y autoridades locales se oponían a ella, porque afectaba el turismo.

Las autoridades a esa altura luchaban con la posibilidad de instalar industrias que permitieran dar trabajo. Se logró más adelante, y se instalaron tantas empresas que se contaminó en exceso; sin embargo, se contrató en su mayoría personal provenientes de otras comunas, y los que eran de Quintero, tiempo después muchos de ellos adquirieron viviendas en otras ciudades que ofrecían mejor calidad de vida.

4.2. LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN DENUNCIAN EN LAS DECADAS DEL 30 Y EL 40

El Mercurio publica el domingo 18 de febrero de 1945, un amplio y sugerente artículo titulado “Quintero, su histórico pasado, su edificante presente y su grandioso porvenir”. Se puede leer que *“funciona diariamente el Teatro Base Aérea con excelente equipo sonoro y escogidas programaciones. Quintero es la capital de un extenso territorio comunal. Su Municipalidad desarrolla obra de progreso y adelanto local. La preside el alcalde Ruperto Bernal, asesorados por los regidores Juan Estay y Rómulo Jarpa, el secretario es Tomás Fleming, y un eficiente personal de empleados y obreros que desarrollan vasta labor administrativa comunal. Las numerosas haciendas de la comarca abastecen a la población de carnes, leche, mantequilla y productos agrícolas de la mejor calidad. La localidad dispone de excelente agua potable, servicios de alumbrado, y energía eléctrica, teléfonos, correos y telégrafos, radiotelegráficos, Caja de Ahorro, Carabineros, Parroquia, Bomberos, médicos, dentistas, botica, policlínicas, hospital- enfermería en la Base Aérea y comercio en general bien surtido y muy próspero. La industria de la pesca está bastante desarrollada y se dispone de las caletas productoras de Loncura, Ventana y Horcón, también están instaladas otras industrias de importancia, como las Salinas San Rafael, fábrica de artículos de cemento, tubos, baldosas y artefactos sanitarios, fábrica de agua gaseosa, hornos de ladrillos, cal de concha, molinos, etc.”*⁵⁵

Este artículo, escrito con la asistencia de algún vecino que deseaba fortalecer la precaria situación que se vivía, permite apreciar las condiciones alcanzadas en esa década. Pero nada dice, sin embargo, acerca de los problemas sanitarios por la falta de agua potable,

⁵⁵ Diario El Mercurio, ejemplar publicado el 18 de febrero de 1945.

alcantarillado, buen servicio eléctrico, salud, educación y red caminera. La pequeña y mediana industria era en todo caso una fuente de trabajo, pero no lo suficiente como para acoger a una buena cantidad de la población que seguirá con economía estacional, y sosteniéndose con los fondos que lograba reunir en el verano.

El presidente radical, Juan Antonio Ríos, quien gobernaba en ese periodo, fue un asiduo veraneante de Quintero, su corrección y la no existencia absoluta de tráfico de influencias se notó, por lo que muchas de las gestiones que se hacían en la capital no tenían respuestas positivas y generalmente quedaron guardadas. Los archivos municipales conservan los informes de las múltiples veces que se gestionaba sin resultados.

4.3 LA VOZ DE QUINTERO (1946)

Era tal la frustración que se tenía en la comuna de contar con un alcalde que vivía en Puchuncaví, que un numeroso grupo de vecinos formó la primera Junta de Vecinos de Quintero, con el fin de atacar la gestión municipal, y realizar acciones en forma directa con el Ejecutivo.

Publica también un periódico llamado La Voz de Quintero, en la ejemplar N° 4, señala:

a. “Lo que hace falta para Quintero”

Se denuncia que lo que se necesita son habitaciones para el pueblo, lo que se ha transformado en gran problema para la gran mayoría de la población, *“lo es en particular*

para el mismo gremio de la construcción cuyos artesanos vienen a esta localidad para hacer hermosos chalets y lujosas residencias pero no tienen ellos mismos donde vivir.”⁵⁶

Resalta también que era muy difícil encontrar locales comerciales en las calles céntricas, no obstante existir innumerables predios eriazos.

b. “Movilización terrestre de pasajeros”

En forma muy aguda decía que *“Tiene sobrada razón en quejarse el vecindario de esta localidad del pésimo servicio de movilización terrestre para pasajeros entre Quintero y Valparaíso. Es un servicio que se realiza, sencillamente, en forma detestablemente mala y por más que el actual señor alcalde de la Municipalidad de Quintero ha prometido una y mil veces estudiar el punto, se ve que no se ha dado en el clavo”*.⁵⁷

c. Las noticias de la década del 30

Otras denuncias habían aparecido en años previos. El diario La Unión del sábado 11 de febrero de 1938, muestra claramente las debilidades comunales de Quintero, especialmente en su conectividad, situación que asiste hasta hoy, su economía estacional y la escasez de agua potable: *“El porvenir de Quintero podrá lograrse con un mejoramiento efectivo de todos sus servicios. Las comunicaciones son bastantes deficientes. La falta de ferrocarril ha detenido el ritmo progresista de este simpático balneario.*

Los comerciantes y sobre todo los pescadores, ante la falta de ferrocarril y amenazados que a fines de marzo se suspenderá el servicio del auto carril, tratan en estos tres meses de “hacer todo el año”, como ellos lo dicen.

⁵⁶ Junta de Vecinos Quintero (1946): ejemplar n° 4, febrero.

⁵⁷ Junta de Vecinos Quintero (1946): ejemplar n° 4, febrero.

La falta de ferrocarril ha hecho bajar la propiedad y son muchos los que están aprovechando esta situación para comprar terrenos y construcciones ya en venta porque después puede venir el ferrocarril.”

“Otro serio inconveniente es la falta de agua potable, la que existe es escasa y mala. Es un verdadero milagro y tan solo se debe a la bondad del clima que no se desarrolle en este hermoso balneario una epidemia en la época de mayor afluencia de veraneantes.”

“Se ha notado este año en Quintero la falta de la acción diligente y progresista del ex alcalde Manuel Francke. Hay abandono de parte de las actuales autoridades y ello se explica pues el actual alcalde reside en Puchuncaví y viene dos o tres días semanalmente a Quintero.”⁵⁸

Sin lugar a dudas, que el redactor de esta crónica residía en la comuna, ya que pone en el plano nacional la gran problemática de las autoridades de esa época y que duró hasta mucho después de 1944, fecha en que se crea la comuna de Puchuncaví,

El artículo terminaba diciendo: *“El cerrito frente a la playa de El Durazno, que era un encanto está en completa ruina, no ha habido quien haya regado sus plantaciones y solo aquello que es roca viva ha resistido a la acción del tiempo.”⁵⁹* Cabe destacar que el hermoso paseo fue vendido por el Municipio, en tiempos del alcalde Gabriel Campos para que construyera el edificio de Capitanía de Puerto, década del 80.

⁵⁸ Diario La Unión, ejemplar publicado el 11 de febrero de 1938.

⁵⁹ Diario La Unión, ejemplar publicado el 11 de febrero de 1938.

4.4 REMATES

La de Caja de Crédito Hipotecario al hacerse cargo de los terrenos comprometidos en préstamos de la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero, hace remates en múltiples oportunidades, por ejemplo:

1.- Remate del día 04 de diciembre de 1939

a) Adjudicación a don Ernesto Barros Jarpa de las Manzanas No 32 y 33 por el mínimo de \$15.000 cada una, y de la No41 en \$15.500.

b) A don Enrique Borchert Fournat, la Manzana No129, (parte 16.500 metros cuadrados), por el mínimo de \$13.000 que se enteró.

2. Remate del día 10 de enero de 1940

a) Adjudicación a don Ernesto Barros Jarpa de la Manzana No 23 (parte) con el mínimo de \$7.500.

b) A don Ruperto Rubio Matus y don Juan Garfe Jabia la Manzana No 128 por el precio de \$12.100.

c) A los señores Pedro Luís González Pinochet, Ramón Bascuñán, José Wilson, y Eleuterio López Ortiz, la Manzana No156, por el mínimo de \$10.000.

3.- Remates del día 12 de enero de 1940

a) Adjudicación a don Ernesto Barros Jarpa de los sitios No 4, 14 y 15 de la Manzana 51, por los mínimos de \$2.100, \$3.000 y \$3.000.

4.5 CONCLUSIÓN

1. Lamentablemente, todos los problemas suscitados posteriormente a la muerte de Alberto Cousiño Goyenechea, que llevaron a la quiebra a la Sociedad, hizo que las obras portuarias de Quintero quedaran abandonadas y el ferrocarril trabajara a pérdida hasta que fue suspendido y sus líneas levantadas. Moreau señala que *“en realidad, la fecha de defunción de este gran proyecto que fue el puerto de Quintero es el 18 de enero de 1934 fecha en que las propiedades de la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero salieron a remate por deuda con la ex Caja de Crédito Hipotecario, la mencionada Caja recibió entonces esta carga y como no tenía el menor interés en hacer de Quintero una población, no tomó las responsabilidades del urbanizador, simplemente fue liquidando esta propiedad en el mismo estado en que la recibió”*.⁶⁰

2. Los archivos municipales de la época, muestran la desorientación de sus autoridades, no sólo por la incomunicación con el nivel central y la pobreza general, sino también por no tener claro cuál era la proyección de la comuna, sin fuentes de trabajo y con una economía estacional, basada en los meses de verano, y centrada en dar servicios a la población flotante. Con un gran número de vecinos que debían vivir todo el resto del año con lo que toda su familia había logrado reunir durante el verano. Los niños trasladaban maletas desde la estación ferroviaria o de las garitas de buses (góndolas) y “sagradamente” entregaban las monedas a sus madres, las que reunían esos fondos que servirían para que este hijo esforzado pudiera estudiar en la Escuela de Hombres No 45.

3. Con respecto al proyecto para hacer de Quintero esa ciudad imaginaria concebida según el plano de 1912, el balance como sabemos es desalentador. Debido a que Quintero como

⁶⁰ Moreau (1962): Desarrollo histórico.

puerto no resultaba y como balneario iba perdiendo proyección, las obras de urbanización necesarias para hacer realidad lo dibujado no se pudo llevar a cabo. En 1962, y durante otras tantas décadas del siglo XX, la ciudad careció de alcantarillado público adecuado, el abastecimiento de agua potable era insuficiente, el alumbrado público era deficiente, se carecía de calles y veredas pavimentadas. El agua potable y el alumbrado público han sido deficientes hasta estos últimos años. De las obras de la sociedad, Moreau, señala el estacado de las manzanas y nosotros agregamos la creación de la Avenida 21 de Mayo, el Muelle de Asimar, el malecón donde se construyó la Caleta El Embarcadero y la Pesquera Quintero, edificios como la ex Casa de Estación, la antigua Casa de Máquina, actual Centro Hoteles, y en cuanto a construcciones privadas, muchas casas de veraneo de estilo normando.

4. Moreau deja claro que Quintero a partir de 1912, fue subdividido 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 loteos, las divisiones y las subdivisiones.

VIII. CONCLUSIONES

Finalmente podemos decir que Quintero fue en el periodo estudiado y en las décadas siguientes una ciudad cuyas autoridades inicialmente confiaron en un alto porcentaje en lo que la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario podía hacer por la naciente comuna, ya que daba trabajo a los vecinos, ofrecía el servicio Agua Potable, Energía Eléctrica, Transporte de personas y carga a través del Ramal de Ferrocarriles desde San Pedro a Quintero, entre otros servicios menores, arrendamientos de viviendas, y de oficinas, incluso el Municipio en un principio arrendaba a la Sociedad sus dependencias.

Por otra parte, tanto Luisa Sebiré, su esposo Alberto Cousiño Goyenechea, y posteriormente su hijo, Luis Cousiño Sebiré, se transformaron en benefactores de las organizaciones y de los proyectos municipales, donando terrenos y aportando fondos.

Sin embargo, el quiebre de la Sociedad, truncó el desarrollo incipiente, frustrando el rol portuario que se le había dado, producto de las excelentes condiciones naturales de la bahía, y de la ubicación cercana al valle de Aconcagua.

Las autoridades no pudieron ni supieron defender el proyecto que habría dado un seguro camino al desarrollo y tampoco buscaron una vía con políticas acertadas para mantener el tipo de Turismo que inicialmente tuvo. En cambio, hasta 1945 la ciudad estaba a medio terminar, con serios problemas de conectividad, sin caminos, ni puentes, y el tren funcionando a medias. Y eso no era todo, faltaba agua potable, energía eléctrica, los pozos negros se excedían lo que provocaba contaminación en las calles. No había posta sanitaria, ni maternidad.

La comuna entonces vio desdibujar su condición de acogida y de servicio, fruto de su conformación geográfica, tanto en la costa como en sus pequeños valles interiores, los que en su conjunto ofrecen diversos y variados recursos naturales, porque son las mismas autoridades las que solicitan la separación de la comuna, porque al no tener la capacidad de atender las necesidades de todos los distritos y localidades, creen que será posible hacerlo con menos kilómetros cuadrados a cargo. Aunque tampoco son capaces con la nueva situación, y así es como pierden la administración de la bahía y grandes fajas de territorio que con los años han ido encontrando sus roles, en el turismo, las parcelas de agrado, las segundas viviendas, y por supuesto con los roles industrial y portuario.

Perdida la vocación, Quintero fue de más a menos, y sus autoridades nuevamente pidieron industrias en la zona para que proveyeran fuentes de trabajo, y aunque hasta 1945, estas no se instalaban aún, si llegaron, trayendo más contaminación que recursos para los Municipios locales, y menos fuentes de trabajo, porque la mano de obra en su mayoría proviene de las comunas ubicadas al sur del Río Aconcagua. Así se observa todas las mañanas cuando son múltiples los buses que trasladan al personal hacia la Bahía de Quintero.

El Objetivo General fijado buscaba determinar hitos en la historia de la comuna de Quintero, entre los años 1891 a 1945, que permita evaluar y relacionar las causas de las frustraciones ocurridas en el devenir de la comuna. Las fuentes encontradas mostraron las siguientes situaciones:

- a. 1872. Luis Cousiño Squella, adquiere de 200 cuabras de la época de terreno en la suma de 25 mil pesos en la hacienda de Quintero a Francisco de Paula Salas. El mismo

año se autoriza la fundación de la población de Quintero, con el nombre de Cochrane, por parte del intendente de Valparaíso Francisco Echaurren, de acuerdo a los planos que presentaron el propio Cousiño. Planos que se fueron modificando y que impidieron una realidad urbana muy superior a la que finalmente se realiza.

- b. 1873. Luis Cousiño Goyenechea fallece en Perú.
- c. 1874. El ingeniero Guido de Vignau presenta a la sucesión de Luis Cousiño Squella, fallecido el año anterior un informe sobre las obras definitivas del Puerto de Quintero, que contempla: ferrocarril y telégrafo, bodegas para el futuro puerto, muelle de 400 metros de longitud, planta de agua potable con captación en el Río Aconcagua, dos diques secos.
- d. 1891. Desembarco en Quintero de las fuerzas congresistas que habrían de librar las batallas de Concón y Placilla contra el ejército balmacedista.
- e. 1904. Se promulga la ley que autoriza el ferrocarril de San Pedro a Quintero a Nogales. En 1912 se aprueba modificaciones, y en 1918 se autoriza la trocha ancha y empalme en San Pedro para el ferrocarril de Quintero
- f. 1912. Se aprueba un nuevo plano para la población de Quintero, con ligeras variantes es el mismo existente hoy día; contemplaba ambiciosas obras portuarias.
- g. 1913. Se constituye la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario Quintero. Sus principales socios son Carlos Alberto Cousiño Goyenechea y su esposa Luisa Sebiré.
- h. 1917. Fallece Carlos Alberto Cousiño Goyenechea.
- i. 1923. Se termina las obras portuarias de Quintero, las que existen a la fecha: muelle, malecón en que se emplaza décadas después Pesquera Isesa y Sindicato El Embarcadero.

- j. 1924. La Armada establece la Base Aeronaval, e inicios de sucesivas expropiaciones que afecta el plano de Quintero, y la existencia de la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario Quintero.
- k. 1925. Se entrega al tránsito público el ferrocarril San Pedro a Quintero.
- l. 1928. La municipalidad se reúne para separarse de Puchuncaví y así lo establece.
- m. 1930. La Base Aeronaval pasa a manos de la Fuerza Aérea.
- n. 1932. El Fisco dispone explotación provisoria de la línea.
- o. 1933. Se subasta el Ferrocarril de San Pedro a Quintero, pero no hay interesados. Finalmente Ferrocarriles de Estado se hacen cargo del ramal.
- p. 1934. Las propiedades de la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario Quintero salen a remate por deuda de 175 mil dólares con la Caja de Crédito Hipotecario. Esta entidad pasa a tener un millón de metros cuadrados de estos terrenos, los que fueron vendidos o rematados al mejor postor. Los terrenos que quedaron sin venta fueron traspasados posteriormente cuando se crea el Banco del Estado.
- q. 1938. Mediante decreto supremo la comuna se vuelve a unificar.
- r. 1942. La municipalidad solicita la separación de la comuna.
- s. 1944. Se aprueba la ley que aprueba la separación definitiva de las comunas de Quintero y Puchuncaví, pero no se consideran los límites propuestos por la autoridad local, con lo que se pierde Las Ventanas y la administración total de la Bahía de Quintero.
- t. 1945. Con fecha 1 de enero, la separación se hace efectiva, pero el alcalde de Quintero proveniente de Puchuncaví seguirá en el cargo hasta 1947.

Los Objetivos Específicos motivadores de cada capítulo del presente estudio, fueron alcanzados, debido a que:

1. Se pudo describir y examinar las características de la comarca, demostrando las ricas y variadas condiciones geográficas con playas, esteros, humedales, cordones montañosos, rica flora, fauna, pero un terreno agrícola pobre por ser zona de rulo, que propiciaría un desarrollo turístico y ganadero más que agrícola. En cuanto a las bondades de la bahía, los estudios la describen como resguardada, con buenas profundidades y apta para las actividades portuarias. La ciudad, sin embargo, perdió la posibilidad de aprovechar la naturaleza de la península salvaguardando sus bellezas naturales, y adoleciendo de una mejor conectividad, y de buenos servicios sanitarios y de energía.

2. Al analizar los proyectos “Sociedad Puerto de Quintero” y “Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero” se observa que los dos grandes promotores fallecen antes de lograr sus objetivos lo que los hizo perder fuerza, y los cambios sufridos tanto al interior de la Sociedad, como los problemas que empiezan a tener con las autorizaciones para completar el proyecto, los lleva a la quiebra, causando una notoria frustración en el desarrollo comunal.

3. La formación de la comuna autónoma de Quintero en 1891, y los cambios que se produjeron en ella, hasta el año 1945, mostraron a una autoridades atadas en principio a los grandes propietarios de la comarca, y que asisten el día a día, con personal poco idóneo, y en medio de epidemias de viruela, lluvias torrenciales y mucha pobreza. Años siguientes la epidemia es tifus, las condiciones sanitarias son pésimas y en general las necesidades

muchas, porque la pobreza sigue aumentando, a las que el municipio no logra atender y dar solución producto de la falta de recursos.

Las autoridades comunales no tienen la visión ni la ocurrencia para crear proyectos de desarrollo factibles, y ante esto piden y logran la separación del terreno, perdiendo territorio marítimo y terrestre y con ellos, recursos que en un par de décadas habría producido nuevos recursos y no solo contaminación.

4. Finalmente al explicar y relacionar los hitos de la historia de Quintero, años 1891 a 1945, nos permitió demostrar la Hipótesis, que “Quintero es una ciudad a medio terminar que en los últimos dos siglos ha visto desdibujar su condición de acogida y de servicio, fruto de su conformación geográfica, tanto en la costa como en sus pequeños valles interiores, los que en su conjunto ofrecen diversos y variados recursos naturales. Esta vocación perdida tuvo como causas fundamentales a proyectos de desarrollo fallidos, y a autoridades locales que por varias décadas administraron la naciente comuna sin visualizar cuál era su rol dentro del crecimiento y desarrollo nacional, haciendo que la historia de Quintero esté constituida por sucesivas frustraciones.”

IX. BIBLIOGRAFÍA

TEXTOS

1. FUENTES PRIMARIAS

1.1 Libros

- a. GRAHAM, Mary (1956). *Diario de mi residencia en Chile en 1822*. (Trad. José Valenzuela D.). Santiago de Chile: Editorial del Pacífico S.A., Primera Edición.
- b. ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO (1936). *Libro de Actas No 3*. Quintero: Ilustre Municipalidad de Quintero. Ejemplar Único.
- c. ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO (1938). *Libro de Actas No 4*. Quintero: Ilustre Municipalidad de Quintero. Ejemplar Único.
- d. ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO (1943). *Libro de Actas No 5*. Quintero: Ilustre Municipalidad de Quintero. Ejemplar Único.
- e. VICUÑA MACKENNA, Benjamín (1874). *Quintero su Estado Actual y su Porvenir*. Valparaíso: Imprenta Del Mercurio de Tornero y Letelier. Primera Edición.
- f. VICUÑA MACKENNA, Benjamín (1885). *AL GALOPE o Sea Descripción Jeográfica i Pintoresca de la Comarca en que se halla situada la Población Victoria i sus vecindades*. Santiago: Imprenta Gutemberg. Primera Edición.
- g. VICUÑA MACKENNA, Benjamín (1936). *Obras Completas de Vicuña Mackenna. Historia de Valparaíso, Volumen III, Tomo I*. Santiago de Chile: Editorial Universidad de Chile. Primera Edición.

1.2 Publicaciones

- h. Diario El Mercurio: ejemplares del 11 de febrero de 1945 y 18 de febrero de 1945.
- i. Diario La Unión: ejemplar de 11 de febrero de 1938.
- j. JUNTA DE VECINOS DE QUINTERO (1945). *La Voz de Quintero* n°1, 2, 4, 7 y 11. Quintero: La Voz de Quintero.
- k. ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO (1945). Folleto de la Semana Quinterana.
- l. Ley de Concesión del Puerto y Ferrocarril de Quintero No 2623 del 24 de enero de 1912.

1.3 Fuentes documentales

- m. Escritura pública por venta a María Luisa Sebiré de Cousiño (1922).
- n. Informe No 5689 del 15 de julio de 1913.

2. FUENTES SECUNDARIAS

2.1 Libros

- a. CARVAJAL, Cruz (1996) *Sistema y Medios de Comunicación en Caletas de Pescadores. Seminario para optar al Título de Periodista*. Valparaíso: Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación. Edición Única.
- b. CEI, José y CAPURRO, Luis (1958): *Biología y Desarrollo de Eupsophus Terniatus Girard*, en *Revista de Investigaciones Zoológicas Chilena*, Volumen 4.
- c. DONOSO, Ricardo (1977). *Vicuña Mackenna*. Buenos Aires: Editorial Francisco de Aguirre. Primera Edición.

- d. GAZMURI, Cristián (1999). *La Compañía del Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero (Una empresa fracasada)*. Santiago de Chile: Ediciones Historia. Primera Edición.
- e. GAZMURI, Cristian (2012). *Historia de Chile 1891-1994*. Santiago de Chile: Ril Editores. Primera Edición.
- f. ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO (1947). *Memoria de la Labor desarrollada por la Ilustre Municipalidad de Quintero durante el Período 1944-1947*.
- g. TALLER DE HISTORIA LOCAL DE LONCURA (2012). *Loncura una Historia que contar*. Santiago de Chile: Programa Servicio País Cultura Taller de Historia Local. Primera Edición.
- h. WILHELM de MOESBACH, Ernesto (1959). *Voz de Arauco*. Padre Las Casas: Editorial Imprenta “San Francisco”, Tercera Edición.

2.2 Publicaciones

- i. GATICA, Luis (1995). Folleto de Luis Gatica, alcalde de la Comuna de Quintero.
- j. ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO (1948). *Balneario de Quintero Guía*.
- k. ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO (1983) *Revista Cultural Redes 118° Aniversario de Quintero 1865 -1983*. Valparaíso: Imprenta de la Armada. Edición Única.
- l. MOREAU, Jorge (1962). *Plan Regulador Comunal Quintero. Decreto 1.095 (Mop y T)*. Quintero: Ilustre Municipalidad de Quintero. Edición Única.

- m. VERGARA, Enrique (1949). Documento de Enrique Vergara Betancourt (Síndico de Santiago). Oficio No 233 del 6 de marzo de 1940.

2.3 Fuentes documentales

- n. ESTAY, Juan. *Archivo Privado de Juan Estay: Noticias de diarios, cartas personales, documentos públicos, apuntes personales*. Manuscrito no publicado.
- o. MOREAU, Jorge (1964). Carta dirigida al Intendente de la provincia de Valparaíso, Luis Guevara Ortúzar.
- p. SEBIRÉ, Luisa (1947). Carta redactada por Luisa Sebiré de Cousiño dirigida a Juan Estay.

PÁGINAS WEB

- a. AMEREIDA (2014) Humedal, *CC Amereida*. Fecha de consulta: 15.12.2014. URL: <http://www.amereida.cl/entorno-natural/humedal/>.
- b. BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE (2014) Jorge Montt Álvarez (1845-1922), *Memoria chilena*. Fecha de consulta: 20.12.2014. URL: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-printer-3473.html>.
- c. CONAMA (1996) Resolución 07 del 23 de julio de 1996 de la CONAMA. Fecha de consulta: 10.08.2014. URL: <http://lexicoon.org/es/restinga>.

X. DOCUMENTOS ADJUNTOS

1. CARTA DE LUISA SEBIRÉ AL EXCELENTÍSIMO PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO (1928).

“Excelentísimo señor, en marzo de 1913, mi esposo, don Alberto Cousiño organizó la “Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero”, con un capital de cuatro millones doscientos mil pesos.

Posteriormente, en virtud de la Ley No 2623 del 24 de marzo de 1912, el Supremo Gobierno, le otorgó a la sociedad la concesión para construir el ferrocarril y el puerto de Quintero, con una capacidad de movilización de carga hasta treinta mil toneladas al año.

Dicha ley le otorgaba una garantía fiscal de cinco ciento por ciento de interés y uno por ciento de amortización sobre dos y medio millones de pesos oro de diez y ocho peniques.

La Ley en referencia del puerto y ferrocarril, con la garantía fiscal ya mencionada, fue despachada por el Congreso Nacional, en vista de los informes favorables y de la necesidad en ese tiempo (1912) de crear un puerto auxiliar, para descongestionar las faenas de carga del puerto de Valparaíso y, especialmente para cumplir con las necesidades de la rica zona Norte de la Provincia de Aconcagua, tomándose en cuenta, además, las razones estratégicas contempladas en los planos de los Estados Mayores del Ejército y la Armada.

La sociedad a la cual dio vida mi esposo, procuró a la vez, a la sombra de una gran obra de aliento para la Nación., en sus líneas comerciales y militares, dar vida a un gran

balneario, aprovechando la admirable situación de la playa de Quintero, su clima, sus hermosos alrededores y la proximidad a los grandes centros de población que cuentan con casi los dos tercios de la población del país.

A fines de 1917, falleció mi esposo y, por razones naturales, debí hacer frente personalmente a la continuación de su obra que tanto dinero y desvelos le había costado.

Comprometí mi fortuna, Excelentísimo, a fines del año 1926 se estimaron terminadas las obras y se solicitó del Supremo Gobierno, se hiciera efectiva la garantía fiscal concedida por Ley No2623.

El 4 de septiembre de 1928 se aumentó el capital social a diez millones de pesos, dividido en cien mil acciones de cien pesos cada una, correspondiendo cuarenta y dos mil acciones para cubrir los cuatro millones doscientos mil pesos de capital inicial y cincuenta y ocho mil acciones preferidas que ganarían un interés privilegiado del 8% anual. De estas cincuenta y ocho mil acciones, solo se emitieron treinta y cinco mil acciones, suscribiendo yo treinta y dos mil y tres mil el público y mis hijos.

La venta de terrenos, al iniciar la sociedad sus operaciones, produjo la suma de dos millones de pesos y, en préstamos, la sociedad, hasta esa fecha, había obtenido cuatro y medio millones de pesos, debiendo dar en este caso mi garantía personal a la sociedad para que pudiera contratarlos.

Anoto estos datos de importancia para probar que, el ochenta por ciento del capital empleado en las obras y en el desarrollo de la “Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero”, se debió al capital de mi propiedad.

La ley del 24 de enero de 1912, estipuló para la concesión un plazo de 50 años y agregó que solo después de 20 años de vigencia, el Estado podría adquirir dichas obras, pagando su valor a justa tasación de peritos, más un diez por ciento, en el caso de que adquiriera las obras antes del término de la concesión.

El costo del Ferrocarril de San Pedro a Quintero, a fines del año 25, estaba calculado en las siguientes cifras:

<i>Terrenos ocupados</i>	<i>1.340.263.84</i>
<i>Superestructura y cierros</i>	<i>4.478.566.50</i>
<i>Movimiento de tierras, puentes y obras de arte.</i>	<i>6.034.706.77</i>
<i>Edificios e instalaciones complementarias.</i>	<i>1.029.239.10</i>
<i>Talleres y sus maquinarias.</i>	<i>35.000.00</i>
<i>Teléfonos y señalización</i>	<i>57.041.49</i>
<i>Instalaciones, provisión de agua y energía eléctrica.</i>	<i>68.479.18</i>
<i>Obras de abastecimiento de agua.</i>	<i>20.000.00</i>
<i>Total.</i>	<i>13.063.296.88.-</i>

No tomo en cuenta los valores invertidos en las obras del Puerto, rompe olas, muelles, etc., que subieron de seis millones de pesos.

Esto en líneas generales lo relacionado con el origen y desarrollo de la sociedad.

II.- CAUSAS DE SU FRACASO.

A fines de 1926, el señor ministro de Marina, almirante Swett, presentó al Congreso Nacional un proyecto de ley por el cual se autorizaba al Supremo Gobierno, para expropiar en el puerto de Quintero, setecientos treinta mil metros cuadrados de terrenos, para dedicarlo a la construcción de una gran base naval de Aviación.

Se incluía en el mensaje la determinación de reservar para el Estado las aguas de la bahía de Quintero, cedidas en las concesiones vigentes a la sociedad y además el uso de toda la playa que estaba destinada a las obras del puerto y del balneario.

Con este mensaje, las costosas obras e inversiones efectuadas pasaban a beneficiar únicamente a la futura base naval.

Si es cierto que el Supremo Gobierno retiró el mensaje, en vista de la oposición de la sociedad, diversas gestiones que se hicieron después fracasaron ante el decreto del ministro, señor Julio Velasco, quien puso término a toda gestión amistosa, negando a la sociedad todo derecho a defenderse y entregando las concesiones al uso y goce de la Aviación Nacional, sin tomarse en cuenta para nada las obligaciones contraídas con la sociedad, las inversiones efectuadas y la propia garantía fiscal de los dos y medio millones de pesos oro de 18 d., por los cuales el estado garantizaba la construcción del ferrocarril.

Se agregó a esto la expropiación de los mejores terrenos del puerto y balneario, o sea la parte plana y mejor situada.

Dicha expropiación que solo fue facultada por setecientos treinta y cinco mil metros cuadrados, que se tasaron arbitrariamente en la suma de \$2.026.200.-, se amplió después

en doscientos sesenta y dos mil metros cuadrados más, sin tomarse en cuenta su mayor precio.

Estas operaciones produjo a la sociedad la siguiente pérdida:

- a) Doscientos sesenta mil metros cuadrados de terrenos no tasados y exigida la entrega por el señor Ministro de Marina.....1.045.326.-*
- b) Diferencia de precio en los setecientos treinta y cinco mil metros cuadrados expropiados.....926.773.- (La diferencia de precio en los 735.000.-metros corresponde al precio dado por la comisión de hombres buenos que se nombró y que el ministro señor Julio Velasco no tomó en cuenta).*
- c) Intereses durante dos años que fue atrasado el pago de \$2.028.00 al 8% anual. \$324.480.- Total. \$2.296.479.-*

Desposeída la sociedad del derecho a las aguas del puerto, del derecho a la playa y de sus mejores terrenos, el fracaso de la sociedad estaba consumado, pues nada valía la construcción de un valioso ferrocarril, del muelle, malecones, obras de defensa, terraplenes, etc.

III.GARANTÍA HIPOTECARIA.

A raíz de la emisión de bonos, autorizada por ley de la República y por las causas señaladas en párrafos anteriores, la sociedad quedó en incumplimiento en el pago del servicio de la deuda de dicha emisión, por cuyo motivo el Fisco trabó embargo sobre el ferrocarril y un millón de metros que se habían dado en garantía hipotecaria para responder al cumplimiento de esas obligaciones.

Estos terrenos están aún en poder del Fisco y no se ha hecho nada por realizarlos y abonar el valor que de ellos se pueda sacar a las deudas vigentes.

IV.- CONSIDERACIONES FINALES.

Expuestas estas consideraciones, se llega a la conclusión de que el fracaso de las operaciones de la “Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero”, se debió a causas ajenas a la misma sociedad, causas que en líneas generales van expuestas en esta solicitud.

Hoy día, tiene en su poder el Fisco el ferrocarril cuyo valor con las obras de puerto absorbieron la totalidad de mi fortuna, debiendo tomarse en cuenta la buena fe, tanto de mi esposo al iniciar obras de positivo adelanto para el Estado, como de mi parte para terminarlas.

El Estado tiene en su poder un puerto formado, con su línea férrea de más o menos 40 kilómetros, hasta entroncar con la línea central; una espléndida Base Aérea que puede estimarse como la segunda en importancia en la República y un balneario que es el sitio predilecto de los turistas extranjeros.

Todo esto, Excelentísimo señor, ha sido formado con mi fortuna y, sin orgullo puedo declarar que he contribuido a una gran obra pública.

Esto me mueve a solicitar de U.S., una indemnización que pueda compensar mis sacrificios y la pérdida de mi patrimonio puesto al servicio de la República.

Se me ocurre, Excelentísimo señor, que el Supremo Gobierno, puede perfectamente ordenar se me entregue el millón de metros cuadrados de terrenos que se dieron en

garantía, ello compensaría en parte los sacrificios que he debido realizar para dar vida a dicha región.

Es gracia, Excelentísimo señor.”⁶¹

2. CARACTERIZACIÓN DE CEI Y CAPURRO DEL BOSQUE DE QUINTERO EN “BIOLOGÍA Y DESARROLLO DE EUPSOPHUS TERNIATUS GIRARD” (1958)

1.- “La configuración ecológica actual de Chile es el resultado de varios procesos evolutivos más bien recientes, entre los cuales (...) el retroceso austral de los bosques lluviosos relegados hoy al Sur del paralelo 36.

2.- El bosque de Quintero (...) es uno de los pocos relictos florísticos que se han conservado hasta hoy día en la zona central de Chile...

3.- éste bosque formado por plantas mesofíticas e hidrofíticas, enclavado en una zona caracterizada por estepas de espinos y matorrales xerofíticas, se explica por la existencia de condiciones geológicas y climáticas que crean un clima local que permite la sobrevivencia de una flora y una fauna extrañas a ella.

4.- Dos acontecimientos geológicos, al parecer, determinaron las actuales condiciones edáficas de la zona. Un sollevamiento del litoral costero relegó a las antiguas dunas tierra adentro, las que en un segundo término constituyeron una barrera contra la que vino a

⁶¹ Archivo Juan Estay (J.E) citando Carta de Luisa Sebiré al Presidente de la República Carlos Ibáñez del Campo (1928).

estrellarse el estero de Quintero en su avance hacia el mar, determinando el que la mayor parte de las aguas se acumulara frente a las zonas de mayor impermeabilidad dando lugar a la formación de zonas pantanosas, proceso que ocurre con mayor intensidad en la zona Oeste donde el terreno permanece gran parte del año bajo el agua. A esto se suma todavía el aporte de las aguas lluvias durante la época invernal.

5.- En el interior del bosque el agua se apoza en las partes bajas del suelo, determinando, en algunos puntos, la formación de verdaderos bofedales. Parece ser que en el verano, una fuente subterránea regularía el nivel del agua.

6.- Las peculiares condiciones climáticas se deben a la existencia en el Este de una península y de una ancha bahía que protege a la zona de los vientos del Sur y del Oeste, mientras que por el Sur queda expuesta a los vientos provenientes del mar abierto.

7.- La pitra – *Myrceugenia exsucca* – y el canelo – *Drymis winteri*- constituyen las dos especies dominantes de esta biocenosis; en los espacios que ellas dejan crecen principalmente *Equisetum bogotense*, el helecho – *blechnum chilense* – y la rubiácea – *Relbunium hipocarpium*.

8.- Es posible encontrar también la liana – *Cissus striata* – así como algunas especies de musgos, hepáticas y basidiomicetes. Algunas de las malezas que crecen a los alrededores, tales como *Azolla foliculoides*, *Lemna* sp. *Oxalis* sp, *Cardamine* sp, suelen emigrar hasta una profundidad de 30 metros.

9.- El ramaje de *Myrceugenia* y *Drymis* forma un dosel tan tupido que el sol solo logra penetrar en algunos puntos, de manera que la mayoría del bosque permanece sumido en las sombras.

10.- Las condiciones climáticas de la zona son bastante favorables: temperaturas relativamente altas, poco variables, oscilando la temperatura media anual entre 11,8 a 18 grados centígrados. Dentro del bosque la temperatura del aire y del suelo se mantiene todavía más constante, aun en verano, ya que la transpiración vegetal y la evaporación del agua del suelo contrapesan el aumento de la temperatura ambiente.

11.- En este micro clima caracterizado por su elevada humedad y la obscuridad que en él reina y tan poco apropiado para la vida de animales superiores, vive el anfibio *Leptodactilido* – *Eusophus taeniatus* Girad- que durante el día permanece oculto bajo los troncos caídos y las hojas secas de *Myrceugenia* y *Drymis* que tapizan el suelo.

12.- La falta de enemigos naturales permite que abunde en aquellas zonas del bosque donde se dan condiciones adecuadas para su vida: suelo firme y una gruesa capa de hojas que le aseguren un substrato permanentemente húmedo. Su alimentación la constituyen diminutos gusanos y pequeños artrópodos que deambulan entre la hojarasca”.⁶²

3. LEY DE CONCESIÓN DEL PUERTO Y FERROCARRIL DE QUINTERO No 2623 (1912)

⁶² Cei y Capurro (1958): “Biología y Desarrollo de *Eupsophus Terniatus* Girard”, publicado en Revista de Investigaciones Zoológicas Chilena- Volumen IV- de 15 de abril de 1958.

La ley de Concesión del Puerto y Ferrocarril de Quintero No 2623 del 24 de enero de 1912 establece lo siguiente:

Art.1º Concédase a don Alberto Cousiño, o a quien sus derechos represente:1º Permiso para construir y explotar un ferrocarril a vapor o de tracción eléctrica y de trocha de un metro que, partiendo del puerto de Quintero, empalme en la estación de Nogales con la línea de Calera al Norte de los Ferrocarriles del Estado.

El uso gratuito de los terrenos fiscales que sean necesarios para la construcción de la vía férrea, estaciones, desvíos, almacenes, talleres y demás oficinas destinadas al servicio de la vía, en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República.

El uso de las vías públicas y vecinales, en las partes que las recorra o atraviese la línea, siempre que este uso no embarace o perjudique al tráfico público.

La facultad de abrir pozos y de utilizar los manantiales para el servicio de las locomotoras, entendiéndose que solo será de propiedad de concesionario el agua que se destine a esos consumos.

El uso de los manantiales y apertura de pozos se entenderá sin perjuicio a terceros. En los terrenos fiscales esta concesión será gratuita.

Permiso para construir en el puerto de Quintero un muelle Terminal del Ferrocarril con capacidad para que puedan atracar a él hasta dos vapores con treinta pies de calado, debiendo someterse el concesionario a las condiciones que para su explotación fije el Presidente de la República.

El uso de la parte Suroeste de la bahía y playa del Puerto de Quintero que sea indispensable para la construcción de dársenas, diques y anexos, destinados estos últimos a la fabricación y carena de embarcaciones, en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República. (Por decreto No2319 del 5 de septiembre de 1918 se aprobó los planos y se fijó como límites de la concesión de bahía y playa: La roca Estrella por el Norte y la roca Loncura por el Este).

Art. 2º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particulares que se necesiten para el trayecto de la línea, sus estaciones y anexos, como también para la construcción de los muelles, de dársenas, diques y demás obras anexas, conforme a los planos aprobados por el Presidente de la República, siendo de cargo de los concesionarios el pago del valor de las expropiaciones.

Art.3º Una vez terminados los muelles, dársenas, diques, demás obras anexas, y el ferrocarril se devolverá al concesionario el valor de los derechos que hubiese pagado por internación de materiales destinados a esas obras. La devolución se hará a la terminación de cada una de las obras separadamente y el monto total de los derechos devueltos no podrá exceder de ciento cincuenta mil pesos, moneda corriente, cualquiera haya sido la cuantía de esos derechos.

Art.4º Los planos del ferrocarril y demás obras que esta concesión se refiere, que deberán indicar la extensión de la bahía y la playa de que trata el número 6 del artículo uno, serán sometidos a la aprobación del Presidente de la República en el término de seis meses, contados desde la promulgación de la presente ley; los trabajos de construcción que se iniciarán en el término de 18 meses, y las obras deberán estar concluidas y entregadas al

servicio público en el término de cinco años contados ambos plazos desde la aprobación de los planos. Si transcurridos tres meses desde la fecha en que éstos se presentaren, el Presidente de la República no decretase modificaciones, se considerarán dichos planos como aprobados y el concesionario podrá dar principio a la ejecución de los trabajos.

Asimismo los planos de la población de Quintero deberán ser sometidos a la aprobación del Presidente de la República.

Los planos de la población deberán consultar dos plazas con una superficie de quince mil seiscientos veinticinco metros cuadrados cada una a lo menos.

Al reducirse la escritura pública el presente convenio, se establecerá el plazo dentro del cual deberán efectuarse las mismas obras. Dicho plazo que no podrá exceder del término de la concesión, será fijado por el Presidente de la República.

Art.5° Caducarán todas las concesiones si no se sometieran los planos al Presidente de la República, o si las obras no fueren terminadas en el plazo fijado en el mismo artículo, caducará también la concesión.

Art.6° Las tarifas de pasajeros y de carga serán sometidas a la aprobación del Presidente de la República.

Art.7° Las concesiones otorgadas por la presente ley durarán por el término de 50 años, contados desde la fecha que las obras deben estar concluidas y sean entregadas al servicio público.

Transcurrido dicho plazo, los muelles, dársenas, diques y demás obras anexas al puerto y a la vía férrea con su equipo, estaciones y demás dependencias, pasarán a ser propiedad del Estado sin gravamen alguno para este.

Art.8º Después de 20 años de vigencia de la concesión, podrá el Estado adquirir las obras del ferrocarril y puerto de Quintero, pagando su valor a justa tasación de peritos, debiendo deducirse del precio de compra, las cantidades que el Estado hubiere pagado con cargo a la presente ley.

En caso de que el Estado adquiriera la propiedad de las obras del puerto antes del término de la concesión, el señor Cousiño, o quien sus derechos represente, deberá renunciar a las demás concesiones que le hubieran sido otorgadas y que no estuvieren contempladas en la presente ley.

Art.9º El Estado garantizará un interés del 5% anual y una amortización acumulativa de uno por ciento anual sobre el capital que se invierta en la construcción del ferrocarril en conformidad a los planos y presupuestos que apruebe el Presidente de la República.

Se fija en dos y medio millones de pesos de 18 peniques el máximo del capital cuya inversión se garantiza.

La garantía se hará efectiva desde que las obras sean entregadas al servicio público, y desde este momento, tendrá derecho el Estado para intervenir en la administración del ferrocarril. La garantía cesará una vez amortizada el capital. Cesará igualmente si caducaren las demás concesiones que se otorgan por la presente ley.

Cuando las utilidades líquidas del ferrocarril excedan al seis por ciento sobre el capital invertido en su construcción, el saldo será entregado al Estado hasta concurrencia de la cantidad necesaria para rembolsar de lo que hubiere pagado en cumplimiento de su obligación de garantía.

La responsabilidad del Estado no se extenderá en ningún caso a pagar pérdidas del ferrocarril.

Art.10° Si a la fecha de la cesación de la garantía, el Estado no se hubiere rembolsado de las cantidades pagadas por este servicio, el concesionario integrará en Arcas Fiscales la suma que aun permaneciere insoluta.

Quedarán hipotecadas, para responder al cumplimiento de esta obligación, el ferrocarril con todas sus dependencias y un millón de metros cuadrados de terrenos de propiedad del concesionario, dentro de la población de Quintero. Este podrá, sin embargo, disponer de estos terrenos antes de haberse exonerado de responsabilidad, siempre que deposite a la orden del Director del Tesorero, un peso, oro de 18 peniques, por cada metro cuadrado de terreno de que dispusiere.

Al reducir a escritura pública la presente ley, se fijarán los deslindes de la extensión referida para los efectos de inscribir el gravamen sobre ella en el Registro Conservador de Bienes Raíces.

Art.11° Los derechos que confiere esta ley solo podrán ser transferidos a personas naturales o jurídicas domiciliadas en Chile y con la aprobación del Presidente de la República.

El concesionario y las demás personas que represente sus derechos, aun cuando sean extranjeros, quedarán sujetos a las leyes y tribunales del país como si fueran chilenos, para todo cuanto se relacione con la concesión, entendiéndose que dichas personas, o quienes adquieran sus derechos, no podrán recurrir al amparo diplomático en cualquier dificultad que por causa de la misma concesión se produjere.

Y por cuanto oído el Consejo de Estado, he tenido bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévase a efecto en todas sus partes, como ley de la República.⁶³

4. FOLLETO BALNERARIO DE QUINTERO GUÍA (1948)

1.-Horario del Servicio de Ferrocarril San Pedro – Quintero. Itinerario de Invierno.

2.-Quintero-San Pedro. Diario excepto sábados, domingos, festivos. Sale: 7:30. Llega 9.06.-Sábados, domingos, festivos: Sale: 7.30. Llega: 9.06. Sale: 16.05. Llega: 17.40.

3.-San Pedro- Quintero. Diario excepto sábados, domingos, festivos. Sale: 17.15. Llega 18.50.- Sábados, domingos, festivos: Sale: 11.45. Llega: 13.20. Sale: 18. Llega: 19.36.

4.-Subdelegación Civil. Subdelegado don Aníbal Godoy Lazo. Avenida Luís Cousiño esquina Estrella de Chile.

5.-Subdelegación Marítima. Subdelegado y Capitán de Puerto, don Eduardo Igualt. Avenida Baquedano esquina de Estrella de Chile.

⁶³ Ley de Concesión del Puerto y Ferrocarril de Quintero No 2623 del 24 de enero de 1912

6.-Grupo de Aviación No2, Base Aérea. Comandante, comandante de Escuadrilla, don David Bobadilla. Avenida Piloto Alcayaga.

7.-Juzgado Subdelegación. Oficina Registro Civil. Juez don Luís Ernesto Moya. Estrella de Chile.

8.-Carabineros. Tenencia. Jefe de Tenencia. Teniente 1º Raúl Ríos B. Sector del Ferrocarril.

9.-Tesorería Comunal. Tesorero don Víctor de la Rivera. Estrella de Chile esquina de Avenida Baquedano.

10.-Aduana. Jefe don Ricardo Escobar. Avenida Luís Cousiño No1640.

11.-Seguro Obrero. Estrella de Chile esquina de Piloto Moraga.

12.-Parroquia. Presbítero don Gregorio Arriete. Calle Octaviano Undurraga.

13. Bomberos. Primera Compañía de Bomberos. Capitán Benjamín Fava. Avenida Alonso de Quintero. (Hotel Principal).

14. -Compañía de Teléfonos. Agente don Javier Silva. Avenida Normandie esquina de Pasaje Albert.

15.-Compañía de Electricidad. Concesionario don Luís Sinn. Calle Lord Cochrane esquina de Avenida Normandie.

16.-Empresa Agua Potable. Avenida Vicuña Mackenna.

17.-Correos y Telégrafos. Giros Postales. Jefe señora Marta Bastías. Avenida Piloto Alcayaga.

a. Instituciones Sociales

1.-Rotary Club de Quintero. (Local Hotel Mónaco). Presidente don Víctor Morales.
Secretario don Gastón Martín.

2.-Fundación Adriana Cousiño. El Bato. (Quintero). Presidente don Luis Cousiño
Sebiré.

3.-Brigada de Boy Scouts “Alcibiades Vicencio”. Campamento permanente. Avenida
Viña del Mar. Director representante don Ricardo Escobar.

4.-Instituto Vida Sana. Loncura. (Quintero). Director Técnico don Benedicto Kocian.

5.-Junta de Vecinos de Quintero. Local: Hotel Mónaco. Presidente don Andrés
Andraca.

b. Clubes Deportivos

1.-Deportivo Alonso de Quintero.

2.-Deportivo Quintero.

3.- Deportivo “El Rayo.”

4.-Deportivo “Atlanta.”

5.-Deportivo “Fundación.”

6.-Deportivo “Ferrocarril.”

7.-Deportivo “Hacienda Normandie.”

8.-Deportivo “Base Aérea.”

9.-Deportivo “Los Gatos.”

c. Canchas para deportes

1.-Estadio Municipal “Luís Cousiño”. Avenida Normandie.

2.-Básquetbol. Cancha Deportivo Atlanta. Avenida Luís Cousiño.

3.-Fútbol. Cancha Deportivo “El Rayo”. Avendida Baquedano.

4.-Vóleibol. Instituto Vida Sana y Balneario El Durazno.

5.-Rayuela. Deportivo “Los Gatos”. Avenida 21 de Mayo.

6.-Tenis. Campamento escoutivo.

7.- Tiro al Blanco.

8.- Club de Tiro “Ignacio Carrera Pinto”. Polígono Cerro Centinela.

d. Hoteles

1.- Hotel Mónaco, Hotel Yachting Club, Hotel Pacífico, Hotel Palermo, Hostería El Sauce.

e. Residenciales

1.- Residencial Pagnini, Residencial Brignardello, Residencial Juanita, Residencial Garden.

f. Profesionales, Comercio, Industria

1.-Médico cirujano, doctor Eugenio Opazo. Avenida Francia.

2.-Cirujano dentista, doctor Carlos Lorca. Avenida Luís Cousiño 1640.

3.-Matrona Señora Fredes viuda de De la Vega. Avenida Alcayaga.

g. Abarrotes y otros comercios

1.-Salvador Garfe Hermanos, Plazuela Garfe.

2.-La Paloma. Sucesión Juan Tride. Pasaje Albert.

3.-“La Economía”. Celia Molina. Estrella de Chile.

4.-Rogelio Valdés. Piloto Alcayaga.

5.-Pastelerías y Fábrica de Helados. Manuel Pereira. Estrella de Chile.

6.-Panaderías. Rogelio Valdés. “La Porteña”. Estrella de Chile.

7.-Carnicerías. Juan Cordova. Avenida Normandie esquina Pasaje Albert.

8.-Fiambrería. “El Pobre Pollo”. Hipolito Zambrano. Avenida Normandie.

9.-Salón de Billares. Juan Benavides. Avenida Normandie.

10.-Jabonería “Los Cisnes”. Juan Alfaro. Avenida Normandie.

11.-Peluquería “La Porteña”. Francisco Lopez. Avenida Normandie.

12.-Taller de Zapatería. José Toro. Avenida Alcayaga.

13.-Librerías. Venta de diarios, libros y revistas. Juan Godoy. Avenida Estrella de Chile.

14.-Mariscos. Fuentes Hermanos. Muelle. Rosendo Verdejo.

15.- Pescado y mariscos. Caleta Loncura.

16.- Barraca de Maderas. Emilio Pezoa. Avenida Estrella de Chile No 1335.

5. MEMORIA DE LA LABOR DESARROLLADA POR LA ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE QUINTERO DURANTE EL PERÍODO 1944-1947”⁶⁴

Inició sus labores la Municipalidad, el 21 de mayo de 1944, eligiéndose alcalde al señor Ruperto Bernal Olivares, y formando parte de la corporación como regidores, los señores Rolando Níñez Henríquez, Juan Francisco Pérez Vicencio, Juan Estay Estay, y Emilio Pezoa Berríos.

Desempeñaban las funciones de secretario municipal y de alcaldía don Tomás Fleming Olmedo.

Cabe hacer presente que a la fecha de la iniciación de dicho periodo Municipal, la comuna de Quintero se encontraba unida a la actual comuna de Puchuncaví, por cuya razón figuran en la composición de la Municipalidad de Quintero, regidores que salieron elegidos por la jurisdicción de la comuna de Puchuncaví.

El alcalde infrascrito y la corporación, dentro de los escasos medios económicos con que contaba, trató de hacer una labor efectiva a favor del progreso y adelanto comunal, cuyos puntos principales se concretan a continuación, dejándose constancia que si bien es cierto, algunas iniciativas de la Corporación, no alcanzaron a convertirse en realidades,

⁶⁴ Memoria de la Labor desarrollada por la Ilustre Municipalidad de Quintero durante el Período 1944-1947. (Se hará una copia íntegra del texto, con algunas subdivisiones para facilitar el análisis de cada una de las obras y algunas modificaciones en cuanto a los tiempos verbales).

también lo es el hecho de que la solución de esos problemas se encuentran muy avanzados y que esperamos se cristalizarán en realidades en el curso de la nueva Administración Comunal.

En la sesión del 28 de octubre de 1944, se incorporó legalmente a la Corporación, prestando el juramento de estilo, el regidor señor Rómulo Jarpa Pacheco, que entró a reemplazar al señor Pezoa, por haber quedado éste fuera de la Corporación, por resolución del Tribunal Calificador de elecciones de Santiago, que declaró a los regidores definitivamente electos.

a. Escuela Nocturna Municipal

Desde junio de 1944, la Municipalidad subvencionó una Escuela Nocturna, la que funciona en el local de la Escuela Superior de Hombres, prestando eficientes servicios a los obreros y empleados que deseaban capacitarse y perfeccionar sus conocimientos para alcanzar un grado mayor de cultura. Dirigía con acierto este establecimiento, el Profesor Señor Pedro Veas Avila, secundada por su señora esposa, doña Azucena Diabuno de Veas.

Durante el periodo que abarca la presente memoria, la Corporación ha celebrado sesenta y una sesiones, que se descompone como sigue: 41 sesiones ordinarias, 18 sesiones extraordinarias y dos sesiones especiales.

b. Estadio Municipal “Luis Cousiño”

Después de activas gestiones realizadas por la corporación, especialmente por el regidor Estay, se obtuvo la donación de una faja de terreno por parte del distinguido vecino y benefactor de Quintero, don Luís Cousiño, la que abarca una extensión de 36.250 metros

cuadrados, y en la que se ejecutan actualmente trabajos de excavación para la planificación de la cancha de fútbol. Estos trabajos se ejecutan con fondos municipales y erogaciones de particulares en conformidad a un plano confeccionado por el arquitecto, señor Enrique Benavente, en el que se consulta una cancha de fútbol, canchas de básquetbol, tenis, atletismo, piscinas, casino y otras dependencias. Se debe dejar constancia con especial complacencia del alto espíritu cívico y altruismo demostrado por el señor Benavente, ya que este profesional, no sólo en esta ocasión, que no quiso cobrar un centavo de honorarios por la confección del plano del Estadio, sino que en toda oportunidad ha cooperado graciosamente y con todo entusiasmo a las obras de progreso y adelanto de esta comuna.

Se han estado también haciendo activas gestiones para obtener la ayuda del Supremo Gobierno, en la construcción del Estadio y al efecto, el alcalde infrascrito y comisiones de regidores se han movilizado ante los poderes públicos en tal sentido, obteniéndose la promesa formal del distinguido parlamentario don Alfredo Nazar, de que se contará con la ayuda del gobierno para esta obra.

Desempeñaba las funciones de Presidente del Comité pro Estadio, el regidor señor Estay, asesorado por un entusiasta grupo de dirigentes deportivos; cargo al que ha renunciado recientemente, con motivo del término del actual periodo.

c. Pavimentación

La Corporación, después de los trámites y formalidades de rigor, previos los acuerdos municipales y de la Honorable Junta Departamental de Pavimentación de cinco mil metros cuadrados de aceras de concreto en las principales calles de la comuna, cuya obra la ejecutó el contrista señor Carlos Longhi.

Posteriormente por decreto de la Intendencia No37, de fecha 24 de abril de 1947, ha obtenido la aceptación de un aumento de obras en un 35% o sea 1.750 metros cuadrados de aceras de concreto de cemento y obras complementarias y la ampliación del contrato con el señor Longhi en un 100%, o sea en 5.000 metros cuadrados lo que hace un total de 6.750 metros cuadrados de aceras de concreto, cuyo trabajo se ejecutará con posterioridad.

Esta obra de progreso y embellecimiento de la comuna se debe a la iniciativa del suscrito y de sus colegas regidores, que no han emitido sacrificios para llevar a la realidad la prosecución de las obras de pavimentación, contando para ello con el valioso apoyo de las autoridades administrativas y de pavimentación.

d. Habilitación de una carroza mortuoria

Se ha dejado sentir en esta localidad, la imperiosa necesidad de contar con una carroza para los cortejos fúnebres, en atención al hecho de que actualmente debe habilitarse una camión u otro vehículo para el objeto, que no es precisamente el apropiado por el funeral, y es así como esta corporación, por intermedio del regidor señor Jarpa, y gracias a su constante preocupación sobre la materia, ha habilitado una carroza mortuoria, que está actualmente en espléndidas condiciones y que prestará positivas y valiosos servicios a los vecinos de esta comuna. Justo es reconocer el importante concurso prestado en el arreglo de esta carroza, por el comandante del Grupo de Aviación No 2, don Ramón Lizasoán y personal a sus órdenes, con lo cual han comprometido la gratitud del alcalde infrascrito y de la corporación edilicia. Recientemente se ha construido un garaje en los corrales de la policía de Aseo para guardar la referida carroza.

e. Construcción de una morgue en el Cementerio

Recientemente, por iniciativa del regidor Jarpa, se ha construido una morgue en el Cementerio Municipal, cumpliendo así una sentida aspiración del público de esta localidad, muy especialmente de los señores médicos residentes en la comuna, que antes no disponían de ningún local ademado para practicar las autopsias médico – legales.

f. Adquisición de un terreno

Durante el actual periodo municipal pagó el saldo que se adeudaba por la compra de un terreno correspondiente a la manzana No145 de la Población Quintero, que se adquirió de la Caja de Crédito Hipotecario, y en el cual se proyectaba construir el futuro Matadero Municipal y los servicios de Aseo.

g. Servicios Alumbrado Público

Después de numerosas gestiones practicadas por el alcalde y los señores regidores de esta corporación, ante la dirección general de Servicios Eléctricos y el Ministerio del Interior, se ha obtenido la terminación total de los trabajos de instalación de la red del alumbrado público, independizándolo del servicio del alumbrado particular, dejándose de esta manera la red en forma reglamentaria y evitándose así que las lamparillas del alumbrado público permanecieran encendidas durante el día que la lamparillas del alumbrado público permanecieron encendidas durante el día, como ocurría hasta ahora. Este trabajo lo ha ejecutado el concesionario del Servicio de Alumbrado Público, don Luís Sinn, costado por la Municipalidad. Falta aún la redacción del contrato eléctrico definitivo, habiéndose designado una comisión de regidores para estudiar este asunto y llegar a un entendimiento con el señor concesionario.

h. Deuda del Fisco a favor de la Municipalidad

Con motivo de la adjudicación que se hizo el Fisco del activo y Pasivo de la ex Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, quedó una deuda pendiente a favor de la Municipalidad, por concepto de contribución de bienes raíces, la que asciende a la cantidad de \$387.622.20.- y que se descompone como sigue:

La Sociedad en referencia tenía un avalúo por el terreno que ocupa la vía con todas sus dependencias de \$18.456.000.- adeudando por concepto de contribución de bienes raíces, desde el primer semestre de 1929 hasta el primer semestre de 1939, la suma de \$1.259.772,12.-

De esta cantidad le corresponde a la Municipalidad el dos por mil del avalúo, según el detalle siguiente:

Del Primer Semestre de 1929 al primer Semestre de 1932	\$129.208,10.-
Del Segundo Semestre de 1932 al primer Semestre de 1939	\$258.414.10.-
Total adeudado a la Municipalidad.	\$387.622.20.-

Con el mérito de estos antecedentes, el suscrito, por acuerdo de la Ilustre Municipalidad de Quintero y en representación de ésta, hizo la presentación correspondiente al Ministerio de Hacienda, solicitando la cancelación de esta deuda, y cuya solicitud, según informes recibidos en esta corporación, se encuentra muy bien encaminada, ya que hay informes favorables de la Dirección General de Impuestos Internos y otras reparticiones, como asimismo se cuenta con la autorizada opinión de distinguidos abogados y jurisconsultos que sostienen la tesis de que el Fisco solamente puede condenar deudas por impuestos o contribuciones municipales.

i. Ferrocarril de San Pedro a Quintero

Motivo de especial preocupación de la Municipalidad fue este importante servicio, y al efecto, dirigió oficios y ha enviado comisiones de regidores y funcionarios municipales a Santiago, con el objeto de entrevistarse con los principales jefes de la Empresa de los Ferrocarriles, para pedirles el mejoramiento de este servicio y en especial, la habilitación de un equipo de tercera clase con pasajes rebajadas para favorecer a la gente de escasos recursos.

j. Obras de hermoseamiento en el balneario “El Durazno”

Se han ejecutado diversos trabajos de arreglo y hermoseamiento del balneario “El Durazno”, como instalación del agua potable y la construcción de un camino costanero para peatones que une la playa “El Durazno” con las demás playas hasta empalmar con la playa de “Los Enamorados”. Este trabajo se debe a la iniciativa del regidor Estay, quien en su carácter de director de Parque y Jardines que servía en el carácter de ad – honores, tuvo a su cargo la fiscalización y super vigilancia de esta obra.

k. Alcantarillado

En atención a la urgente necesidad que existe de instalar el servicio de alcantarillado en esta comuna, la Alcaldía y la Municipalidad han hecho reiteradas gestiones ante el departamento Cooperativo Interamericano de Obras de Salubridad y el departamento de Hidráulica, de la dirección general de Obras Públicas, solicitándole al primero los fondos necesarios para la construcción de esta obra, y el segundo, que se practiquen los estudios previos para determinar el costo y los detalles inherentes a una obra de esta naturaleza. Desgraciadamente, pese a los esfuerzos desplegados en este sentido por los miembros de

esta Corporación, no fue posible obtener nada concreto y solamente tuvieron promesas de que en su oportunidad, se tendría muy presente la aspiración de Quintero, para la ejecución de las obras de alcantarillado.

l. Servicio de Teléfonos

Se han hecho los estudios necesarios para aumentar el número de teléfonos en la localidad de Quintero, a objeto de que disponga de este importante servicio, las reparticiones fiscales y municipales y los establecimientos hoteleros y comerciales más importantes, habiéndose obtenido la promesa del señor gerente de la Compañía de Teléfonos, que en el curso dicho año se podría ampliar este servicio.

m. Dirección de Obras Municipales

En atención a las numerosas construcciones que se estaban ejecutando en Quintero, y a la necesidad de que hubiera un funcionario con conocimientos técnicos que tomaría a cargo la fiscalización de estos trabajos, se creó la Dirección de Obras Municipales, nombrándose jefe de esta repartición al señor Eduardo Vargas Campos, funcionario que presta sus servicios desde el mes de enero de 1945.

Se tomó el acuerdo de reglamentar las construcciones, fijándose un Barrio Residencial, en el cual deberían dejarse tres metros como mínimo para ser destinados a jardines.

n. Servicio de Aseo

Este servicio de vital importancia para la población se ha mejorado, aumentándose en un carretón, con lo cual se dispone en la actualidad de tres carretones para atender el servicio.

o. Empréstito Municipal

La corporación ha debatido en numerosas oportunidades esta importante materia, habiéndose tomado el acuerdo de solicitar del Supremo Gobierno, la autorización para contratar un empréstito Municipal, con el objeto de iniciar la construcción de un edificio municipal, un hotel casino en el balneario “El Durazno”, un matadero municipal, y una población para los obreros municipales. Existe una comisión compuesta por los regidores Estay y Jarpa, encargada de hacer los estudios respectivos, para proseguir estas tramitaciones.

p. Cementerio Municipal

Se introdujeron importantes mejoras en el campo santo, como ser: la construcción de una portada, la ampliación del mismo, con terrenos cedidos graciosamente por Don Luís Cousiño; la construcción de una morgue, etc. Actualmente se está ejecutando la construcción de nichos, con cuyos adelantos el Cementerio Municipal de Quintero quedaría en inmejorables condiciones. Ha tenido la iniciativa y supervigilancia de estos trabajos, el Regidor Jarpa, quien desempeña en el carácter de Ad Honores, el cargo de administrador del cementerio.

q. Terreno para el Club de Tiro al Blanco

Esta corporación, por intermedio del regidor Estay, ha obtenido del prestigioso vecino Juan Estay Ipinza, la donación de una faja de terreno para ser destinado a Polígono del Club de Tiro al Blanco “Ignacio Carrera Pinto”, con la cual los socios de esta institución tendrán mayor comodidad para la práctica de esta instructivo deporte.

r. Plantaciones

La Dirección de Parques y Jardines se preocupó de efectuar plantaciones de árboles en las principales calles y avenidas de la población.

s. Mobiliario de las Oficinas Municipales

Con motivo de haberse entregado a la Municipalidad de Puchuncaví, el mobiliario de la Sala de Sesiones y otras oficinas, en cumplimiento de un dictamen de la Contraloría General de la República, la Municipalidad se vio en la necesidad de comprar nuevos muebles para sus oficinas, incluso una máquina de escribir un reloj, etc., los que fueron comprados con facilidades, encontrándose en la actualidad totalmente pagados.

t. Parque Municipal de la Manzana 18

El recinto, que como es de conocimiento público, fue donado a la Municipalidad por la Caja de Crédito Hipotecario y la distinguida benefactora señora Luisa Sebiré de Cousiño, para ser destinado a paseo público, se introdujeron algunas mejoras, como construcción de obras de arte, instalación de escaños, instalación de agua potable y construcción de una portada, lo más pintorescos y hermosos del balneario.

u. Plaza de Juegos Infantiles

Se habilitó una plaza de juegos infantiles en la plazoleta de calle Bilbao esquina Alcañaga, y algunos columpios en la Población Victoria, a fin de proporcionar a los niños, sanos entretenimientos en sus horas libres.

Estos trabajos se han ejecutado con cargo a una cuenta especial que tiene la Municipalidad, en la que ingresa un porcentaje de las multas de alcoholes que le

corresponde percibir a las Municipalidades, y que deben invertirse para estos fines en cumplimiento de la ley.

v. Reglamento de Cementerio

Se aprobó un proyecto de Reglamento de Cementerio, presentado por el señor Jarpa, en el que se fijan normas para la sepultación y traslado de cadáveres, distribución de las diferentes secciones, derechos de arancel, etc.

w. Avenida 21 de Mayo

Siendo esta una de las principales avenidas de la comuna, y camino principal al Balneario “El Durazno”, se obtuvo de la Dirección Generales de Pavimentación, la aprobación del proyecto de esta Municipalidad, para pavimentar dicha avenida con una calzada central de doce metros, con doble tráfico, interrumpida por un bandejón de dos metros de ancho en el centro, para la postación del alumbrado público, lo que le daría a esta avenida un mayor realce.

x. Casa de Limpieza

Se estaba ejecutando en ese momento, la construcción de casetas para baños de tina, los que funcionarían en el patio interior del edificio que ocupa la Municipalidad. El propósito al instalar este servicio fue el de proporcionar baños a mucha gente que no puede hacerlo, porque en sus casas no disponían de las comodidades necesarias, contribuyendo de esta manera a la higiene del pueblo, evitando la prolongación de enfermedades de la piel.

Autor de este proyecto es el Regidor Jarpa que ha demostrado gran interés por obtener a la brevedad el funcionamiento de este servicio.

y. Zona Semi-seca

Esta Municipalidad acordó solicitar del Supremo Gobierno la derogación del Decreto No 4305 que declaró a la comuna como zona semi seca, en atención a las razones que se han hecho valer anteriormente, y que son falta de personal de Carabineros para poder fiscalizar y hacer cumplir estrictamente dicho decreto, fomento del comercio clandestino, cercenamiento de las entradas de la Municipalidad, y restricción del turismo y la temporada veraniega, por efecto de la limitación de las patentes de hoteles y restaurantes con derecho al expendio de bebidas alcohólicas.”