

6 14
Pacífico Sur

PUERTO DE SAN ANTONIO

PROVINCIA DE SANTIAGO

CHILE

SUD AMERICA

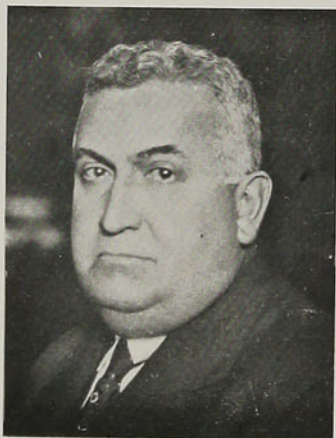




S.^a E. el Presidente Sr. Arturo Alessandri P.



Ministro de Defensa Nacional.
Sr. Emilio Bello Codecido.



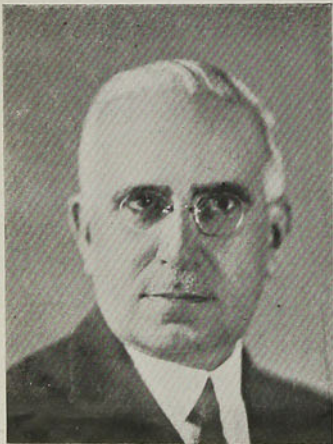
Señor Rubén Dávila Izquierdo, Ingeniero Jefe
del Departamento de Obras Marítimas.



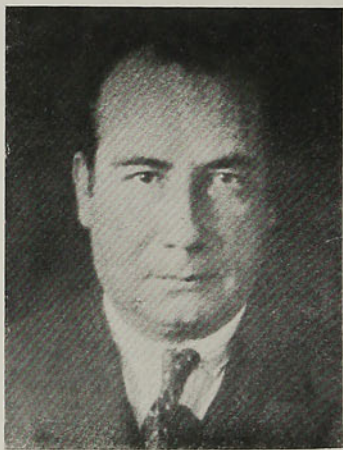
Señor Jorge Lira Orrego, Ingeniero Jefe de
Construcc. del Dpto. de Obras Marítimas.



Capitán de Navío Sr. Guillermo Troncoso
Palacios, Subsecretario de Marina.



Ingeniero Sr. Eduardo Reyes Cox, primer
Director Fiscal de las Obras del Puerto de
San Antonio.



Sr. Francisco Fernández Otaegui, actual
Administrador del Puerto de San Antonio.



San Antonio,—Vista de la Bahía.

Historia del Puerto de San Antonio

El Puerto de San Antonio, conocido durante el tiempo de la Conquista con el nombre de Puerto Viejo, ha prestado a los navegantes y al Comercio, efectivos servicios desde esa época remota. Durante la Conquista fué utilizado para la exportación de granos, debido a su buen tenedero, sobre todo en la época del invierno, cuando prevalecen los vientos del Norte, pues está admirablemente protegido de ese cuadrante por la puntilla del cerro «Panul».

Su historia oficial data del siglo XVIII, cuando, en 1790, el entonces Gobernador de Chile don Ambrosio O'Higgins, por medio de un decreto lo reconoció como puerto exportador e internador.

Por la época de 1797, cuando se hizo el primer censo, tenía 726 habitantes, en un villorrio de caserío sencillo, y una modesta Iglesia que por ese entonces se erigió en vice-parroquia para los efectos religiosos y civiles de sus habitantes, que vivían del comercio de embarques de granos de toda la región, y de la pesca.

Durante la Conquista y la Colonia se ocupó el Puerto de San Antonio para el desembarco y transporte del dinero con que se pagaban las tropas realistas, aprovechando su menor distancia a la Capital, y sobre todo, lo poco accidentado del camino que lo une a ella, que permitía mayor seguridad a los convoyes.

En 1818, San Antonio, por su proximidad a la Capital, Santiago, fué escogido por el Virrey del Perú para dar un golpe de mano que le permitiera reapoderarse del centro de Chile; al efecto, concibió el siguiente plan: un ejército fuerte de 3,000 hombres, en su mayor parte tropas recién llegadas de España, deberían partir de la costa del Perú, llegar sorpresivamente a Talcahuano, desembarcar, atacar, unido a las fuerzas de Ordóñez, y destruir la división chilena que mandaba el general don Bernardo O'Higgins; producido esto, embarcarse nuevamente, desembarcar en San Antonio y atacar rápidamente a Santiago, batiendo así, por separado, las fuerzas chilenas. Este audaz plan fué desba-

ratado debido a que posiblemente impuesto de él el Comando en Jefe del Ejército Chileno ordenó a O'Higgins replegarse al Norte, sacando por su parte San Martín, todas las fuerzas que tenía en Santiago para colocarse con ellas en la Hacienda «Las Tablas», entre los puertos de Valparaíso y San Antonio, y poder así acudir al punto amenazado a la brevedad posible.

traba, cargando maderas, el bergantín chileno «Feliz Inteligencia» del cual se apoderó.

Morán creyó hacer de San Antonio una fácil presa y planeó un desembarco para el saqueo de la ciudad, pero, don José Angel Ortúzar, entonces Gobernador del Departamento de Melipilla, avisado oportunamente, se trasladó a este puerto al



Parte de la Escuadra fondeada en el Puerto de San Antonio.

Durante la guerra entre Chile y la confederación Perú-Boliviana, la escuadra de esta última, compuesta de las corbetas «Socaballa», «Confederación», y bergantín «Congreso», al mando de don Trinidad Morán, zarpó de las costas del Perú, con rumbo al Sur, el 19 de Octubre de 1837. Aprovechando que la escuadra chilena estaba en los puertos del Norte, Morán se dirigió a las Islas Juan Fernández, atacó a Cumberland e hizo rumbo a Talcahuano al que intentó atacar el 26 de Noviembre, enderezando en seguida rumbo al Norte, para llegar a San Antonio el 28 del mismo mes. En la bahía de este puerto se encon-

mando de un batallón cívico. Las instrucciones que don José Angel Ortúzar dió a su gente fueron las de esperar emboscados que se efectuara el desembarco y atacar sólo cuando se encontrara el enemigo en tierra. Desgraciadamente, las vacilaciones del Comandante enemigo, señor Morán, fueron retardando el desembarco, lo que puso a las bisoñas tropas de don José Angel Ortúzar en una tensión tal, que tan pronto llegaron los primeros botes a la playa salieron de sus posiciones y atacaron al enemigo haciendo varios prisioneros y causándole algunos muertos y numerosos heridos, pero sin

conseguir el verdadero objetivo deseado, cual era de copar todas las fuerzas enemigas de desembarco.

El año 1865, durante la guerra con España y mientras se mantenían bloqueados nuestros principales puertos, el Gobierno decretó que se considerara a San Antonio como puerto mayor, afluyendo a él el comercio con tanta intensidad que se

vieron en su rada hasta 30 buques diarios.

Cuando recién despertábamos a la vida independiente, nuestro país fué visitado por la eminente escritora inglesa María Graham, a quién cabe el honor de haber augurado para este puerto su gran porvenir, ya que en sus memorias ligó la importancia de San Antonio con la de Santiago y toda la zona central.



San Antonio.—Paseo Bella Mar.

Puerto de San Antonio

El Puerto artificial de San Antonio ubicado a cuatro kilómetros al Norte de la desembocadura del río Maipo, fué construido aprovechando la defensa que el cerro «Panul» hace al Norte, cerrándolo al Sur por un extenso molo de abrigo de 1,600 metros de longitud. Para complementar la defensa hacia el Norte se construyó un enrocado de 110 metros, con lo que se consiguió dejar en condiciones de perfecto abrigo, una extensión de 80 hectáreas de agua. Esta extensión de agua está dividida por un Espigón de 360 metros de largo, en dos pozas denominadas: chica la del Norte y grande la del Sur.

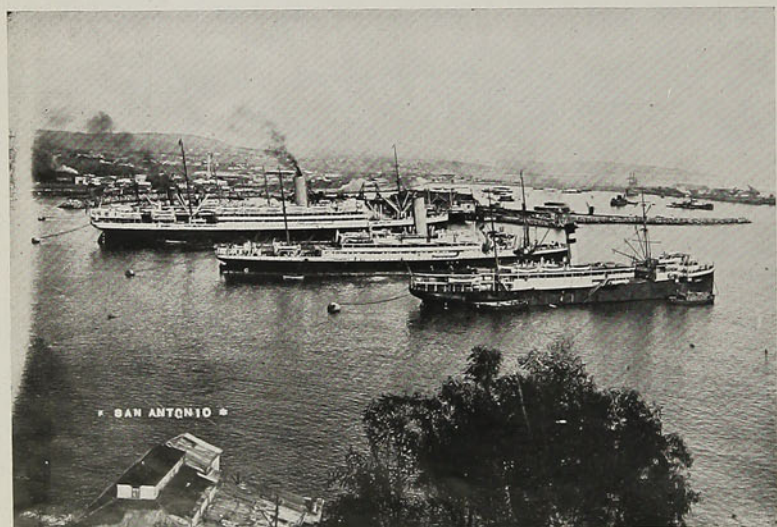
La construcción de este Puerto se contrató el año 1911 con la firma Galtier, de París, por medio del Decreto Supremo N.º 2256, de fecha 29 de Julio de 1911; representante legal de los constructores para la firma de este contrato fué el señor Wilhelmus Kamp; por parte del Gobierno firmó el Director del Tesoro, don Darío Zañartu.

La primera piedra fué colocada el 5 de Mayo de 1912, asistiendo a esta ceremonia el Presidente de la República, el Excmo. señor don Ramón Barros Luco, algunos Ministros de Estado, Parlamentarios y personal directivo de la entonces Comisión de Puertos.



Vista de la Bahía.

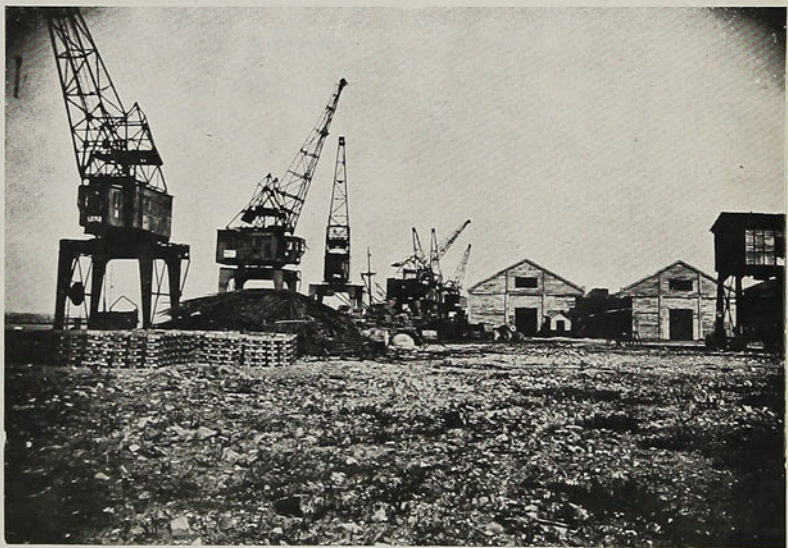
Las obras se continuaron según los proyectos definitivos que llevan el V.º B.º de los ingenieros de la Comisión de Puertos, señores Rubén Dávila y Jorge Lira;



Vista de la Bahía.



Vista panorámica del Puerto tomada desde un avión.



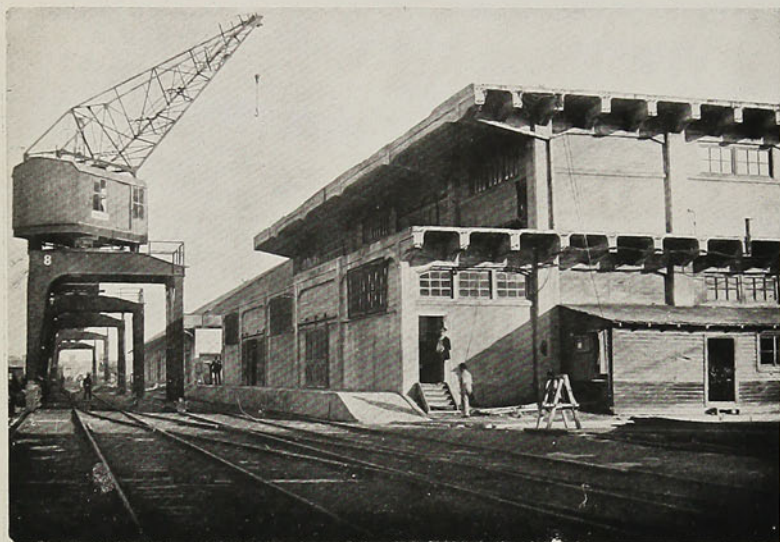
Bodega Nueva Espigones y parte de las grúas eléctricas de dicho sitio.

fiscalizando en el terreno las obras el Director Fiscal, ingeniero señor Eduardo Reyes Cox.

La Empresa Galtier dió término a su contrato el año 1918 y desde esta fecha se han continuado las obras por Adminis-

tración depende el personal y las diferentes organizaciones que forman la Administración del Puerto

ELEMENTOS DEL PUERTO.—Los buques que atracan a malecones, tienen todos los



Bodegas de Concreto Armado y parte de las grúas eléctricas en la Sección Molo Sur.

tración; estando a cargo de ellas sucesivamente los señores Javier Herreros Vergara, de 1918 a 1921; David Frías Mira, de 1921 a 1924; y Luciano Claude Sarracin, de 1924 a 1928, como Directores Fiscales y don Francisco Fernández Otaegui, desde 1928 hasta la fecha.

EXPLOTACION DEL PUERTO

La explotación del Puerto está en manos del Fisco, por medio del Departamento de Obras Marítimas que depende del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina.

La explotación directa del Puerto está dirigida por una Administración que depende del referido Departamento. El Administrador es el Jefe del servicio y de él

elementos necesarios; boyas, bitas, cadenas, resortes, etc., y además pueden proveerse directamente de agua dulce para el consumo.

Para servir los buques atracados, el Puerto dispone de 32 grúas eléctricas y 10 a vapor, con una capacidad de embarque y desembarque de 6,000 tons. diarias más o menos.

Las grúas eléctricas, son del tipo portal y de 14 metros de radio, con pluma fija y movable. Las a vapor son asimismo móviles y con capacidad de 1,000 a 20,000 kilos. Todas estas grúas de servicio en malecones pueden cargar o descargar directamente de buque a carro de ferrocarril o de buque a patio o bodega y viceversa.

Para el almacenaje, cuenta el Puerto en el Molo con cuatro grandes bodegas de

concreto armado de dos pisos y andén, pudiendo aprovechar también el techo del segundo piso, como patio. La superficie de cada una es como sigue: primer piso, 1,200 m²; segundo y techo 1,100 m², lo que da un total en las cuatro bodegas de 9,200 m² de bodega techada y 4,400 m² de patio alto.

Además hay en el Molo, un galpón de concreto de 2,000 m² de superficie, y un patio cerrado con 1,500 m² de superficie. A todas las bodegas, galpones y patios llegan líneas de ferrocarril por ambos costados, que facilitan el trabajo de recepción y entrega de mercaderías.

Para el almacenaje y al alcance de las grúas de los malecones de Espigón existen dos galpones de concreto armado: uno de 1,200 m² y otro de 3,500 m² de superficie. Este último consta de dos naves servida por una vía férrea al medio.

Fuera de las bodegas citadas hay al lado de los malecones otras dos: una frente a la Poza grande de 1,200 m² de superficie y otra a la entrada de Espigones con 1,250 m², todas servidas por líneas férreas.

Para la descarga de carbón, se dispone de palas automáticas que dan una capacidad de 300 a 350 toneladas por cada una en 8

horas. Cuando la descarga se efectúa con tinas, esta capacidad es de 200 a 250 toneladas por cada una en 8 horas de trabajo.

La capacidad total de carga o descarga del Puerto de San Antonio en ocho horas, alcanza a 3,500 o 4,000 toneladas.

Al costado del primer malecón de Espigón, tiene instalada la West India Oil Co. sus cañerías para la descarga de buques estanques, elevando la nafta, por medio de bombas, a los estanques de almacenaje ubicados en la parte alta de la Avda. 21 de Mayo. En el costado norte del Puerto, la Braden Copper Co. tiene sus instalaciones para la descarga de petróleo que deposita en su estanque propio.

MALECONES DE ATRAQUE PARA BUQUES

POZA GRANDE—En esta poza hay dos atracaderos: uno de concreto de 320 metros de largo y 10,50 de profundidad, y que a la fecha se está prolongando en 150 metros; este atracadero se denomina Molo Sur y está hecho por el lado norte del Molo de abrigo; otro de tablaestacas tipo «Larssen» de 366 metros de largo y 10



Cobre en barras y lingotes, listos para embarque en los malecones del Puerto.

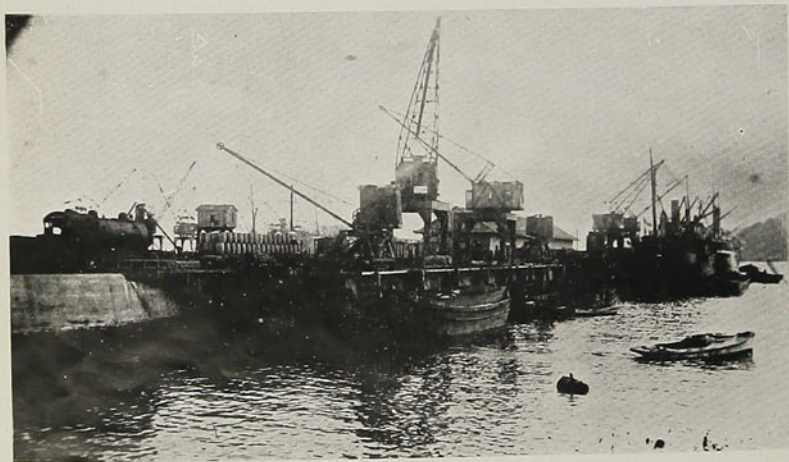


metros de profundidad, al lado Sur del Espigón.

POZA CHICA.—En el costado Norte del Espigón existen tres malecones de atraque; teniendo el de más al Norte 80 metros de

largo y 9 metros de profundidad de agua; el que le sigue de 60 metros de largo y 8 de agua y el último, de 60 metros y 6 de agua.

Los buques que no deseen hacer sus





Puertecito Muelle de Pasajeros.

faenas atracados a malecones, pueden amarrarse en las boyas que existen en las pozas abrigadas o en los argollones que hay en los extremos de los Espigones.

El Puerto puede recibir, ya sea atracado a malecones o en boyas y retenidas hasta 15 naves.

La entrada al Puerto la hacen los bu-



Vista de la Bahía.

ques por sus propias máquinas, piloteadas por un Práctico que los amarra al sitio fijado con anterioridad por la Sección Movilización de la Administración del Puerto.

MALECONES PARA ATRAQUE DE LANCHAS

POZA GRANDE.—En el Molo Sur hay una longitud de 120 metros cuya profundidad fluctúa entre 3 metros de agua en su arranque y 4 metros en su extremo.

POZA CHICA.—En ésta existe una pequeña dársena para embarcaciones menores, denominada Puertecito, formada por un enrocado de 300 metros de largo y otro pequeño de 40 metros normal a la costa, que estrecha la boca de entrada. En esta dársena hay malecones tanto para lanchas como para remolcadores de pequeño calado.

EMBARCADERO DE PASAJEROS.—En Puertecito se encuentra el Resguardo, encargado de cumplir las disposiciones aduaneras y de la vigilancia de embarque y desembarque de equipajes. El servicio de movilización de pasajeros por este embar-

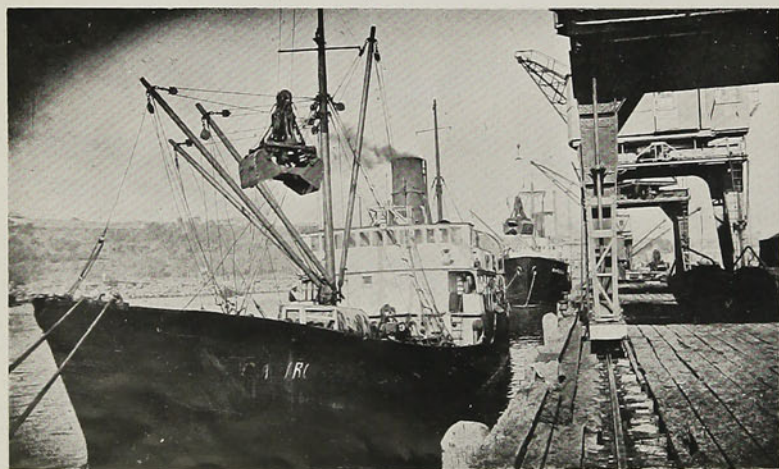
cadero se hace con toda comodidad y seguridad, llegando hasta ahí el servicio de autos y taxis.

VARADERO PARA LANCHAS.—Para reparaciones de lanchas se han establecido los siguientes varaderos: El Fiscal, el de la firma Fontaine y Salvo, el de Williamson, Balfour y Cía. S. A. y el de Eduardo Montti.

VARADERO PARA PESCADORES.—Existe uno en el fondo de la bahía natural, es decir, en la parte que ocupó el Puerto Viejo de San Antonio; es una playa protegida a todos los vientos y que da facilidades para la varada de las embarcaciones pesqueras. Hay un antiguo muelle que se habilita para el desembarque de los productos de la pesca.

PESCA.—Existe abundancia en peces de diversas especies: tales como congrios colorados y negros, lizas, corvinas, sierras, toyo, peje-gallos, pejerreyes, sardinas y muchos otros propios de la zona templada.

MARISCOS.—Existen: choros, cholgas, locos, picos, erizos, caracoles, camarones de mar, jaibas etc., etc.



Vapor «Castro» atracado al Espigón N.º 1 en las faenas de descarga de carbón. Al fondo el «Margarita» recibiendo un cargamento de bencina en tambores y cajones.

APROVISIONAMIENTO

El Puerto de San Antonio, por su situación cercana a la Capital y otros centros de abastecimiento, cuenta con especiales facilidades para el aprovisionamiento de las diversas naves que lo visiten; ya sea éste para los servicios propios de los buques o para la mantención de sus tripulantes.

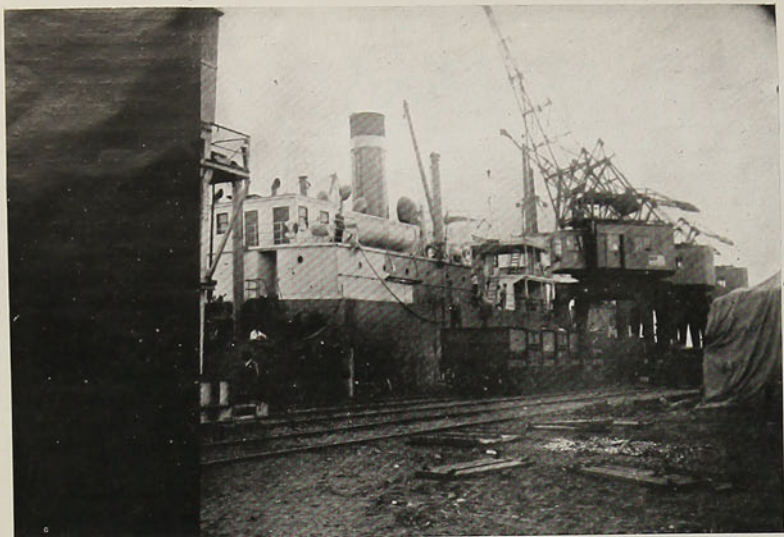
CARBÓN.—Se desembarca por este Puerto el carbón de la Compañía Carbonífera e Industrial de Lota y Compañía Carbonífera y de Fundición Schwager. Los barcos carboneros por lo general dejan la cantidad suficiente para abastecer la plaza y el resto pasa de tránsito a otras ciudades. La descarga del carbón desde las naves se efectúa corrientemente desde buque directo a carro, utilizando para ello los espléndidos servicios de que dispone la Administración del Puerto en sus diversos atracaderos. En casos de emergencia, las naves que usan este combustible, pueden contar en todo momento con él.

PETRÓLEO.—La Braden Copper Co. posee en el sitio denominado «Las Canteras»

un estanque con capacidad para 10,000 toneladas de petróleo; combustible que es traído por buques estanques que llegan periódicamente a este Puerto y que está destinado al Mineral de «El Teniente» en Rancagua a donde es transportado en carros especiales que son de propiedad de dicha Compañía. La descarga de buque se efectúa por medio de cañerías flotantes directamente desde el sitio en que se encuentra fondeada la nave a tierra. Aunque a la fecha no se han abastecido buques, no sería difícil hacerlo en caso de necesidad.

BENCINA.—Posee en el Puerto la West India Oil Co. Chile S. A. C., las instalaciones necesarias para el desembarque de este producto. En efecto, cuenta con un grupo de estanques especiales en la parte alta de la ciudad, que permiten el almacenamiento de un fuerte stock. Mantiene además esta firma, una moderna fábrica dotada de todos aquellos elementos indispensables para el refinamiento de sus productos. Al igual que la Braden Copper Co., ésta Compañía es atendida por un servicio periódico de buques estanques que efectúan la descarga de su contenido





por medio de cañerías que se encuentran instaladas en el Espigón N.º 1, sitio al que atracan dichas naves.

Para la distribución de este producto al

interior del país, se emplean carros y camiones estanques.

LUBRICANTES.—Con el objeto de abastecer la plaza, la West India Oil Co. po-



Vista panorámica de la Poza de Abrigo del Puerto.



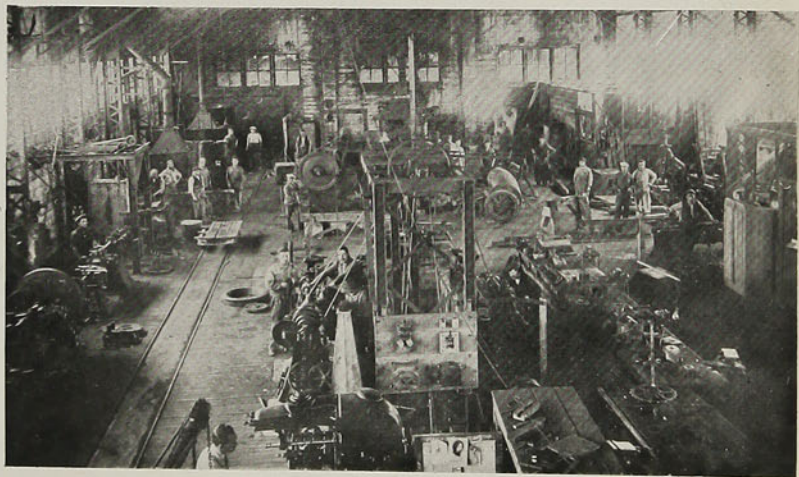
Vista panorámica de la Población Obrera de la Administración del Puerto en Barrancas.

see en sus almacenes en el Puerto, diversos tipos de aceites lubricantes, tanto para maquinarias como automóviles.

LEÑA.—Existen en los alrededores del Puerto de San Antonio innumerables bosques de eucaliptus que hacen inagotable la producción de leña.

AGUA POTABLE—Los buques pueden abastecerse directamente en el costado de los malecones de atraque o por medio de remolcadores; encontrándose este servicio bajo el control directo de la Administración del Puerto.

Existen, además, los servicios de la Em-



Interior de la Maestranza Fiscal de la Administración del Puerto de San Antonio.

presa de Agua Potable de San Antonio, que abastecen directamente a la ciudad y que pueden ser utilizados para el abastecimiento de naves, en caso de emergencia o eventualidad.

VÍVERES.—Las diversas naves que llegan al Puerto, pueden encontrar fácilmente los víveres que necesiten, tanto frescos como secos.

MERCERÍA.—Existen en San Antonio las Mercerías de los señores Angel Martínez F. y Ramón González, en donde pueden adquirirse toda clase de elementos de ferretería, pinturas, cabullerías, lonas, etc.

TALLERES ELÉCTRICOS.—La Administración del Puerto, Compañía Chilena de Electricidad y la West India Oil Co. cuentan con plantas eléctricas y talleres respectivos en los cuales pueden efectuarse todas aquellas reparaciones de mayor urgencia.

TALLERES DE VULCANIZACIÓN.—Existen varios.

BOMBAS DE BENCINA Y ACEITE.—En diversos puntos de la ciudad se encuentran instaladas diversas bombas de propiedad de la West India Oil Co. y Schell Mex.

MEDIOS DE COMUNICACION

MARÍTIMO.—Regularmente se puede comunicar con los diferentes puertos del litoral, por medio de los barcos que hacen el servicio de cabotaje y también con aquellos de diversas nacionalidades que tocan en San Antonio y que hacen el servicio regular al Extranjero.

FERROCARRILES.—Para el transporte de carga, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, cuenta con un numeroso servicio de trenes que efectúan la carrera a la Capital de la República y red Sur, por medio del ramal de Talagante a Paine. Además mantiene un servicio diario de 2 trenes de pasajeros que hacen la carrera a Santiago.





Plaza de San Antonio y Estación de los Ferrocarriles del Estado. Al fondo puede observarse la moto-nave 'Reina del Pacífico'.

San Antonio y viceversa; la trocha de la línea es de 1,60 mt. y la terminación del ramal es el vecino Balneario de Cartagena.

CAMINOS: Santiago por San Juan y Leyda.
Santiago por Llanos del Mache-
te, La Unión, Leyda.

SAN ANTONIO: Rapel, Llolleo, Santo Domingo y Bucalemu
Camino de la costa a Valparaíso
Cartagena, Las Cruces, El Tabo, Algarrobo y Casablanca
Zárate, Rosario, Lagunillas, y Casablanca
Camino del interior a Valparaíso

AVIACIÓN.—Por la tranquilidad de sus aguas, la bahía de San Antonio se presta admirablemente para el amarizaje de bo-

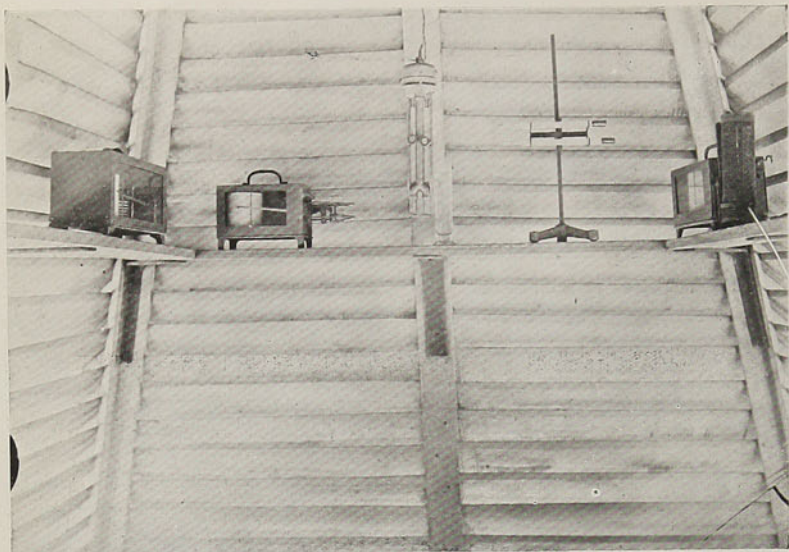
tes voladores e hidro-aviones. También existen terrenos cercanos, que en caso de aterrizaje forzado de aviones, pueden ser ocupados fácilmente para el objeto.

INFORMACIONES PARA LOS NAVEGANTES

Latitud..... 33° - 34' - 40'' S
Longitud..... 71° - 38' - 00'' W
E. del P..... IX^h - 53^m
Altura de las aguas... 1,60 mts.

ESTACIÓN METEOROLÓGICA.—Los navegantes encontrarán en el Puerto de San Antonio, una estación Meteorológica de 1.^a categoría, dependiente de la Oficina Meteorológica de Chile, en la cual podrán comparar sus diversos instrumentales destinados a la previsión del tiempo.

CORRIENTES MARINAS.—Las generales por el flujo y reflujo, alteradas un poco por la corriente Humboldt.



Estación Meteorológica.

PRÁCTICOS—Dependiente de la Capitanía del Puerto, existe en San Antonio, un cuerpo de Prácticos, compuesto por cinco Capitanes de Alta Mar.

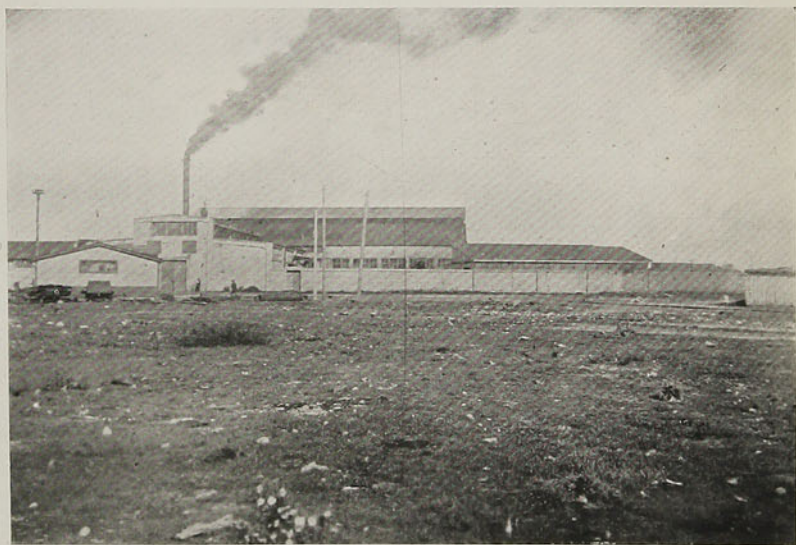
NOTA IMPORTANTE.—La Administración del Puerto de San Antonio, hace regularmente estudios sobre la configuración del fondo de la bahía, por medio de técnicos



Faro «Punta Panul» ubicado en Canteras.



Vista de la Bahía.



Maestranza y Planta Eléctrica

en la materia. Esta misma repartición tiene a su servicio 2 dragas que hacen constantemente dragajes en los sitios que se estima conveniente.

BUZOS.—Para inspecciones y reparaciones (submarinas) de la obra viva de las naves, existen competentes buzos que se encuentran inscritos en la Capitanía del Puerto.

FAROS.—Para la situación y toma del Puerto por los barcos existen: Faro Punta Panul, ubicado en el Norte del Puerto, en la punta de este nombre, a una altura de 86 mts. Tiene un servicio de guardia permanente, y para tiempo neblinoso está provisto de una sirena que en forma sonora anuncia su proximidad; el faro automá-

tico que señala el Molo Sur, sin guardián; las otras, son sólo luces que señalan el Molo Norte; el cabezo del Espigón; la punta de abrigo; el molito y el desembarcadero. Características de cada una de éstas luces y faros se hayan inscritas en el «Libro Lista de Faros de Chile».

HOSPITALES.—El Puerto de San Antonio, cuenta con el Hospital «Claudio Vicuña Guerrero», que tiene 80 camas en servicio, fuera de un Pensionado de primer orden.

Existe, además, un Policlínico que atiende la Caja de Seguro Obrero Obligatorio, Ley 4054 y otro para la atención de enfermedades de trascendencia social.



Movimiento de Naves habido en el Puerto de San Antonio durante el año 1934

NACIONALIDAD	N. DE N.	T. DE R.	Japonesas	3	17,421
Chilenas	398	546,414			
Americanas	38	110,856			
Alemanas	54	193,070			
Italianas	8	54,116			
Inglesas (P. S. N. C.)	29	180,971			
Inglesas	7	24,217			
Holandesas	19	65,850			
Francesas	7	23,033			
Noruegas	39	102,824			
Danesas	5	12,562			
Suecas	4	6,778			
			TOTAL	611	1,338,112

Estadía de naves en boyas y atracadas, habido en el Puerto de San Antonio, durante el año 1934, expresadas en toneladas de registro

En boyas	128	452,922
Atracadas	483	885,190

TOTAL 611 1,338,112

LUGARES DE DESCARGA	LARGO MTS.	N.º DE ATRACADEROS	ESPECIES MOVILIZADAS	PROFUNDIDAD
<i>Molo Sur (Costado N.E.)</i>				
Malecón para lanchas	120	4	Cobre	3,50
Malecón para buques	320	3	Mercaderías varias	10,50
Prolongación malecón para buques	150	1	Mercaderías varias	10,50
<i>Espigón (Costado N.)</i>				
Malecón N.º 1	80	1	Bencina	9,00
» » 2	60	1	Carbón y	8,00
» » 3	60	1	Mercaderías varias	7,00
<i>Espigón (Tablestucado):</i>				
Malecón para buques	366	3	Carbón y merc. varias	10,00
<i>Puertecito:</i>				
Atracadero para lanchas	90	4	Cobre y merc. varias	3,50
FONDEADOS, ACODERADOS A BOYA Y ARGOLLONES		8	Mercaderías varias	

EQUIPOS DE GRUAS DEL PUERTO

PODER Y NATURALEZA DE LAS GRUAS	COLOCACIÓN Y USO	N.º	PODER TOTAL EN KILOS	ENERGÍA
De 3 toneladas.—Pluma fija «Skoda».....	Espigones.—En cobre y mercad. varias.....	6	18,000	Eléctrica
De 3 toneladas—Pluma móvil «Man».....	Id.	10	30,000	Eléctrica
De 2 toneladas «Gratton».....	Id.	2	4,000	Vapor
De 2 toneladas «Wilson».....	Id.	2	4,000	Vapor
De 4 toneladas «Wilson».....	Id.	1	4,000	Vapor
De 10 toneladas «Hengelo» ..	Id.	1	10,000	Vapor
De 2 toneladas «Inglesas»...	Puertecito para id. ...	2	4,000	Vapor
De 2 toneladas «Wilson».....	Id.	1	2,000	Vapor
De 2 toneladas «Miag».....	Espigones. Portátil. ...	1	2,000	Acumuladores
De 3 toneladas.—Pluma fija «Man».....	Molo Sur.—En cobre y mercad. varias.....	7	21,000	Eléctrica
De 1,5 toneladas—Pluma fija «Man».....	Id.	4	6,000	Eléctrica
De 3 toneladas—Pluma móvil «Man».....	Id.	3	9,000	Eléctrica
De 3 toneladas.—Pluma fija «Skoda».....	Molo Sur.—En cobre y mercaderías varias ..	2	6,000	Eléctrica
De 1.5 tons.—Pluma fija—«Skoda».....	En 2.º Piso Bodega Molo Sur.....	4	6,000	Eléctrica
De 1.5 tons—Pluma fija—«Man».....	Id.	4	6,000	Eléctrica
De 2 tons. Móvil «Miag»...	Patio Molo Sur.....	1	2,000	Acumulador
De 15 tons.—«Morrison».....	Cobre y mercad. varias	1	15,000	Vapor
De 3 tons.—«Wilson».....	Id.	3	9,000	Vapor
De 3 tons.—«Man», Portátil..	Desarmada.	1	3,000	Vapor
De 45 tons.—«Man».....	Molo Sur. Prolongac. ..	1	45,000	Vapor
De 20 tons.—«Pinguelli» ..	Id.	1	20,000	Vapor
De 10 tons. — «Stother y Pitt».....	Id.	1	10,000	Vapor
De 10 tons.—«Stother y Pitt».....	Canteras.....	2	20,000	Vapor
De 3 tons.—«Stother y Pitt».	Id.	1	3,000	Vapor

DRAGAS

CARACTERÍSTICA	KINDERDÏJK	ROTTERDAM
<i>Dimensiones principales:</i>		
a) Eslora.....	52.30 mts.	52.50 mts.
b) Manga.....	8.6 »	9.20 »
c) Puntal.....	4.80 »	4.20 »
d) Calado popa.....	4.00 »	2.80 »
<i>Poder:</i>		
a) De propulsión.....	600 H.P.	600 H.P.
b) De dragaje.....		300 H.P.
<i>Capacidad de estanque.....</i>	450 mts. ³	No tiene
<i>Rendimiento por hora de dragaje efectivo.....</i>	400 mts. ³	60 m ³
<i>Profundidad máxima de dragaje bajo la línea de agua.....</i>	16 mts.	11 m.
<i>Velocidad en ruta libre.....</i>	8 millas	6 millas
<i>Fecha de entrada al Servicio Fiscal.....</i>	Junio 14—29	Año 1901

MOVIMIENTO DEL PUERTO DE SAN ANTONIO DEL AÑO 1934

MERCADERÍAS	EMBARQUES	DESEMBARQUES
Alcoholes y vinos.....	9.315,147 Kls.	241,857 Kls.
Bencina.....	16.529,312 »	30.283,859 »
Carbón.....	689,783 »	282.628,242 »
Cereales.....	107.752,085 »	263,412 »
Cobre.....	119.982,444 »	201,624 »
Maderas.....	223,911 »	13.385,181 »
Maquinarias.....	23,582 »	541,782 »
Materiales construcción.....	240,907 »	15.673,588 »
Mercaderías surtidas.....	3.920,397 »	13.519,673 »
Minerales en general.....	5.947,025 »	26.251,388 »
Leguminosas.....	31.684,876 »	2.060,767 »
Petróleo.....	—	47.217,010 »
Varios.....	9.519,855 »	11.170,534 »
TOTAL.....	297.829,324 Kls.	443.438,917 Kls.

PARA MAYOR ILUSTRACION SE DAN A CONTINUACION LOS CUADROS DEMOSTRATIVOS DEL MOVIMIENTO DEL PUERTO, ENTRE LOS AÑOS 1919 A 1934 INCLUSIVE.

ENTRE LOS AÑOS 1919 A 1927

AÑOS	INTERNACIÓN Y CABOTAJE LLEGADO	EXPORTACIÓN Y CABOTAJE SALIDO	TOTAL EN TONELADAS
1919	82,682	—	82,682
1920	108,635	20,701	129,336
1921	225,589	45,197	270,786
1922	252,424	98,189	350,613
1923	318,540	147,139	465,589
1924	433,468	198,802	632,270
1925	484,592	197,774	682,366
1926	457,674	240,168	697,842
1927	453,416	206,499	659,915

ENTRE LOS AÑOS 1928 A 1934

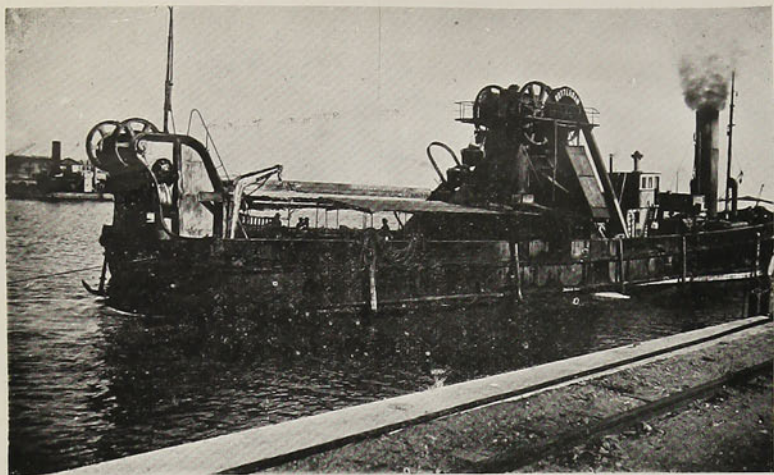
AÑOS	INTERNACIÓN TONELADAS	CABOTAJE LLEGADO	EXPORTACIÓN TONELADAS	CABOTAJE SALIDO	TOTAL EN TONELADAS
1928	161,384	231,986	189,335	63,972	646,677
1929	276,159	289,872	151,269	72,252	789,552
1930	266,022	265,206	145,413	80,464	757,105
1931	128,362	223,353	136,420	43,588	531,723
1932	77,260	154,428	93,677	33,901	359,266
1933	86,479	227,229	150,087	32,288	496,083
1934	104,936	338,503	265,347	32,483	741,268



Mercaderías depositadas en el Galpón N.º 1 de Molo Sur



Galpón N.º 1 de la Sección Molo Sur.



Draga «Rotterdam» al costado del nuevo Malecón de Tablestacas. Al fondo la draga «Kinderdijk».



Interior de una de las bodegas de concreto armado que existen en la Sección Molo Sur.



Moderna y confortable bodega de concreto armado, de dos naves y con línea férrea al centro, que se encuentra ubicada en el sitio de Espigones, contigua al nuevo Malecón de Tablestacas.



Edificio de las oficinas de la Administración del Puerto, Hotel Jockey Club y Caja Nacional de Ahorros.



Balneario de «Monte-Mar» en San Antonio.

T u r i s m o

Como sitio de atracción turística, el Puerto de San Antonio reúne todas aquellas cualidades que lo hacen merecedor al interés que despierta en el viajero, tanto por las interesantes obras de Ingeniería realizadas, como por las bellezas naturales que existen en sus alrededores. El turista, junto con gozar de los incomparables panoramas que se ofrecen a su vista, cuenta con las facilidades necesarias para visitar las Obras del Puerto e imponerse del excelente servicio de movilización que mantiene para la carga y descarga de naves.

Los parajes más recomendables en sus vecindades, son: El Balneario de Llo-Lleo, La Boca del Río Maipo, Cartagena, Las Cruces, El Tabo y Algarrobo, sitios que reúnen entre sí especiales atracciones y que cuentan con toda clase de comodidades, principalmente buenos hoteles.

La justa fama de que gozan las tranqui-

las aguas de San Antonio, hacen que sus playas se presten admirablemente para la práctica de algunos deportes, como la natación, la boga, pesca, etc., etc.

En la época de verano, dada la gran afluencia de veraneantes que llegan hasta estas playas, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, mantiene un servicio especial de trenes excursionistas que hacen el recorrido Santiago-Cartagena y viceversa.

Los Hoteles y demás establecimientos destinados al hospedaje de viajeros, se encuentran bajo el Control del Departamento de Turismo, dependiente del Ministerio de Fomento.

Por Decreto Supremo N.º 199 del Ministerio de Salubridad, de fecha 16 de Noviembre de 1932, el Puerto de San Antonio, fué declarado «Puerto Limpio de la clase «B»», de acuerdo con el Código Sanitario Panamericano.



Cartagena.



Playa de Cartagena y Terraza del mismo Balneario.



Avenida Centenario, principal arteria de San Antonio.

Guía Oficial y Comercial de San Antonio

ALMACENES:

Díaz y Cerdeira, Balmaceda 144, teléf. 54.
Ricardo Díaz D., Centenario 120, teléf. 14.
Ramón González, Centenario 154,
Almacén «San Jorge», Centenario 99.
Moisés Figueroa, Antofagasta 58, teléf. 95.
Emporio Chileno, Tacna 90, teléf. 45.
Martínez Hnos., Lloleto, teléf. 26.
Martínez Hnos., Centenario 38, teléf. 26.

AGENCIAS:

La Dora, Centenario 80, B. Alonso.
El Gallo, Centenario 163, F. Parra.

BAÑOS MONTE-MAR:

Molo Sur, Barrancas. Teléfono 15

BARRACA Y FÁBRICA DE MUEBLES:

Martínez Hnos., «El Globo», Lloleto,
Teléf. 26.

BOTICAS:

«Chile», Centenario 122, Manuel Rodríguez G.

«Principal», Centenario 74, Ernesto Rodríguez G.

«San Antonio», Centenario 102, Juana Guzmán.

BOMBAS DE BENCINA:

Ricardo Díaz, Frente Estación, Teléf. 14.
Manuel Lillo, Ramón Barros L., s-n.
Carlos Iglesias, frente plaza.

CIGARRERÍAS:

Víctor Orduña, Centenario 101.
Guerra Hnas., Centenario 68.
Peters, Centenario 5.

CARNICERÍAS:

Celín Díaz, Centenario 160, teléf. 88.
Alfredo Espina, Centenario 30.
J. Peñailillo, A. Barros y Pedro Montt.
Luis Pérez, Antofagasta 30, Barrancas.

CARABINEROS DE CHILE:

Barrancas, Teléfono 8.

CAJA NACIONAL DE AHORROS:

Avda. Centenario N.º 1, Teléf. 12.



Edificio de la Gobernación Departamental, en el cual se encuentran ubicadas las diferentes oficinas Públicas.

CLUBS:

Social de San Antonio, Centenario 70, Avd. Alessandri s/n. Teléf. 71.
Teléfono 80.

Social Conservador, Centenario 89.
Social Demócrata, Pedro Montt 148.

CUERPO DE BOMBEROS:

Avd. Alessandri s/n. Teléf. 71.

DENTISTAS:

Julio Budnick F., Alberto Barros 250.



Edificio de la Gobernación Marítima de San Antonio.



Cartagena.

José M. Egüez, Casanova 92, Llolleo.
Víctor Piñas R., Centenario 57.
María Rojas, Centenario 106.

EMPRESAS:
Eléctrica de S. Antonio, Av. Alessandri
s-n. Teléf. 31.



Población Obrera Fiscal.



Paseo Bella-Mar y Av. 21 de Mayo.

ELECTRICIDAD:

Miguel Allendes A., Centenario 59, Tel. 24.
Empresa Eléctrica San Antonio, Teléf. 31.

FÁBRICAS:

Ignacio Cerda, Artículos de Cemento,
Lo Gallardo.
Luis Urre M., Artículos de Ladrillos,
Providencia 271, Llolleo.
Martínez Hnos., Toneles, tinas, muebles,
Llolleo.

FOTOGRAFÍA:

Agfa y Kodak, Centenario 59, Tel. 24.

FERROCARRILES DEL ESTADO:

Teléfono 69.

GARAGES:

Carlos Iglesias, «Moderno», Avd. Centenario 220.
Pérez Hnos. «Ford», Pedro Montt s-n.

EDIFICIO GOBERNACIÓN DEPARTAMENTAL:

Carlos Vergara Ruiz, Notario Público y Conservador de Minas.
Administración de los Servicios de Agua Potable.

Correos y Telégrafos de Barrancas.

Gabinete de Identificación.
Inspección del Trabajo.
Inspección de Casas de Préstamos.
Inspección Caza y Pesca.
Inspección de Sanidad.
Inspección de Caminos.
Gobernación Departamental, Teléf. 4.
Juzgado de Letras.
Juzgado de Policía Local.
Tesorería Comunal de San Antonio.
Tribunal del Trabajo.
Oficina del Registro Civil.

GOBERNACIÓN MARÍTIMA:

Paseo Bella-Mar, frente Estación Ferrocarriles del Estado. Teléf. 64.

HOSPITAL:

«Claudio Vicuña Guerrero», Av. 21 de Mayo, frente a los Estanques de la W. I. O. C. O. Teléf. 44.

HOTELES:

Jockey Club, Av. 21 de Mayo. Teléf. 20
Español, Centenario frente a la Plaza.
New York, Centenario N.º 15.
Argentino, Pedro Montt, 154.
Libertad, Pedro Montt, 102.

IMPRENTAS:

La Voz del Puerto, Centenario N.º 5.

La Ley, Centenario N.º 25. Tel. 53.

Olegario Henríquez E., A. Barros 54,
Teléf. 51.

Luis Reuss B. Centenario s-n, Teléf. 43.

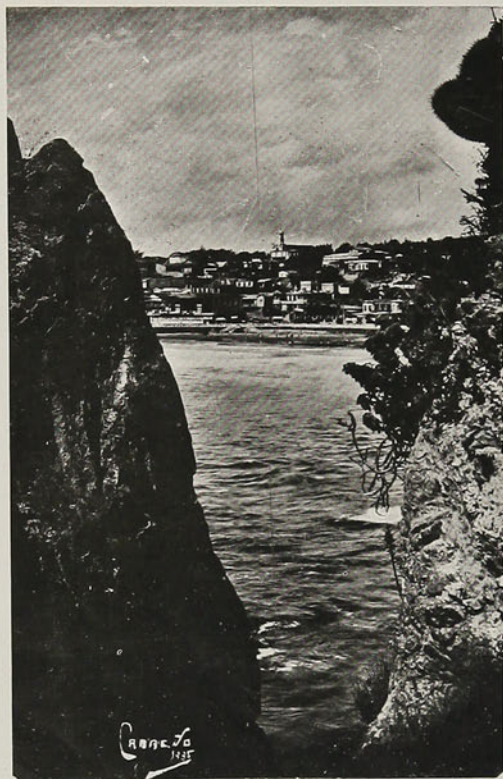
JOYERÍAS Y RELOJERÍAS:

José L. Domínguez, Centenario N.º 104.

Ramón Copola, Centenario N.º 183.

MATRONAS:

María Astudillo, Barrancas, Población



Cartagena.

LIBRERÍAS:

«Universo», Centenario N.º 59, Teléf. 24.

«Peters», Centenario N.º 5.

Obrera Fiscal.

Julia Reinoso de R., Centenario 279.

MÉDICOS:

Jorge Alvarez Andrews, Av. 21 de Mayo
458, Teléf. 90.

Daniel Camus Gundián, Hospital C. Vi-
cuña, Teléf. 44.

MOLINOS:

Katz, Brenner & Cia., Llolleo.

MERCERÍAS:

Ramón González, Centenario 154.

Martínez Hnos., Centenario 38, Teléf. 26.



Cartagena.

PANADERÍAS:

El Nogal, Nemesio Pérez, Centenario 200.
La Española, Ricardo Blanco, Barrancas.
La Chilena, Lollole, Los Aromos.

PASTELERÍAS:

«Lucerna», Guerra Hnas., Centenario 50.

PELUQUERÍAS:

Víctor Orduña, Centenario 101.



Población Obrera de la Administración del Puerto de San Antonio, ubicada en Barrancas. Cuenta con una Biblioteca, Casa de Recreo para los niños, Maternidad, Enfermería y Baños.



Cartagena.

A. Casas Cordero, Centenario 130.
París, Edificio Urzúa, Centenario 7.

PRACTICANTES:

POLICLÍNICOS:
Ley 4054, Av. 21 de Mayo 584, Teléf. 83.
Policlínico N.º 14, Ramón Barros Lu-
co s-n. Barrancas.

Rafael Venegas, Centenario 135.
José del C. Avendaño, Gregorio de Mira
235.
Elena C. de Gutiérrez, Pedro Montt 11.



Llo-Lleo, Balneario vecino a San Antonio.



Población Obrera Fiscal.

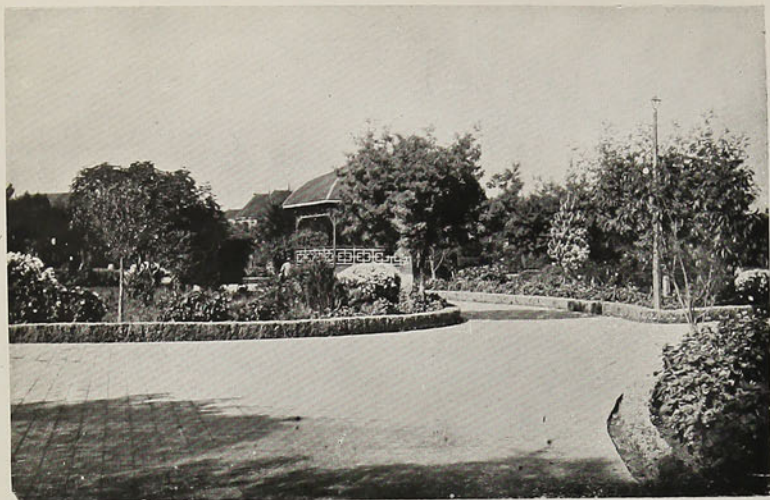
PESCADERÍAS:

El Pollo, Desiderio Moreno, Pedro Montt
115.

«El Pelicano», J. Espinoza, lado norte de
la Plaza.

«La Estación», lado norte de la Estación.





Llo-Lleo, Plaza.

POMPAS FÚNEBRES:

A. Barros N.º 157.

RADIOS:

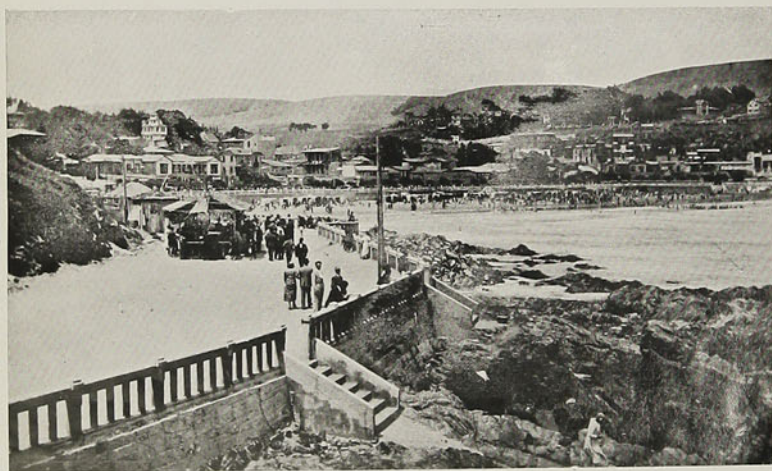
RCA Víctor, Centenario 59, Teléf. 24.

SASTRERÍAS:

Rosendo Martín, Centenario 6.

Francesetti y Cía., Centenario 47.

El Rey Godo, Centenario 181.



Cartagena.



Grúa «Titán» en la faena de colocación de bloques en las nuevas obras de la prolongación del Molo

SUELERÍA:

Ernesto Brañas. Centenario 110.

TIENDAS:

El Gallo, Centenario 163.

Víctor Orduña, Centenario 101.

El Rey Godo, Centenario 181.

El Nuevo Mundo, Centenario 120.

Varias otras en la misma calle.

TELÉGRAFOS:

Del Estado, A. Barros esq. Pedro Montt,
Edif. Correos.

Comercial, Centenario 89, Teléf. 59.

TALLERES:

De calzado, Centenario 209.

De modas para señoras, Antofagasta 193,
Barrancas.

Sombreros para señoras, Centenario 14.

Sombreros para señoras, Centenario 205
y 209.

Para limpiar y hormar sombreros en ge-
neral, Pedro Montt 127.

VICTROLAS Y DISCOS:

Agencia Víctor, Centenario 59, Tel. 24.

ZAPATERÍAS:

La Dora, Centenario 72-80.

Víctor Orduña, Centenario 101.

El Rey Godo, Centenario 181.

M. Buratovic, Centenario 203.

Agencias Marítimas

CÍA. CARBONÍFERA E INDUSTRIAL DE LO-
TA, Avda. Alessandri s-n., Teléf. N.º 28.

CÍA. CARBONÍFERA Y DE FUNDICIÓN

SCHWAGER, Avda. Alessandri N.º 446,
Teléf. N.º 72.

SOCIEDAD ANÓNIMA COMERCIAL TORRES Y

- WARD LTDA., Avda. Centenario número 219, Teléf. N.º 85. — Vapores: «Margara» y «Viña del Mar».
- BRADEN COPPER COMPANY, Avda. Alessandri s-n. Teléf. N.º 23.—Vapores petroleros (Estanque propio).
- EDUARDO MONTI M., Avda. 21 de Mayo 220, Teléf. N.º 49. Agentes de: Cía. de Vapores Hapag y Kosmos.
- FONTAINE Y SALVO, Puertecito s-n., Teléf. 33. Agentes de: Cía. Generale Transatlantique Française. West Coast Line. Wetsfal Larsen Line. Italia Cosulich. W. R. James y Co. Cía. Sueca Rederiakiebolaget Transatlantic.
- GEO. C. KENRICK Y Cía., Avda. Alessandri s-n., Teléf. N.º 42. Agentes de:
- Sociedad Anónima Comercial Braun y Blanchard. Cía. Chilena de Navegación Interoceánica. Andrew Weir y Co. Line. Blue y White Star Line.
- Cía. PORTEÑA DE VAPORES, Avda. Alessandri 1 Norte s-n., Teléf. N.º 2. Agentes de: W. R. Grace y Cía. (Chile) S. A. Nipon Yaisa Kaisha Line.
- WEST INDIA OIL COMPANY, CHILE S. A. C., Ramón Barros Luco s-n. Tel. N.º 16.—Vapores Bencineros (a estanques propios).
- MARTÍNEZ Y PEREIRA, vapor «Castilla».
- WILLIAMSON, BALFOUR Y Cía., S. A., Puertecito s-n., Teléf. Consignatarios de: The Pacific Steam Navigation Company. The Scandinavian South Pacific. Line.



