



Biblioteca del Instituto Nacional

Clasificación

Obra N.º

Volumen N.º

Ubicación

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE

Sección Chilena



Ubicación: 9(137-30)

Año: 1874

C: 2

SYS: 303063

BIBLIOTECA NACIONAL



1116068

9 (137-30)





CROQUIS

DE LA

COMARCA DE QUINTERO

con

indicacion de las dos Vias proyectadas
del Ferro Carril que debe unir aquel puerto con
SANTIAGO i VALPARAISO

1874.





QUINTERO

SU

ESTADO ACTUAL Y SU PORVENIR

POR

B. VICUÑA MACKENNA.



VALPARAISO.

IMPRENTA DEL MERCURIO
DE TORNERO Y LETELIER.

1874.

A LA

SEÑORA DOÑA ISIDORA DE COUSIÑO,

Como a la persona que por su carácter, su fortuna y la
santidad de los recuerdos está llamada a ofrecer a la sociedad
de Santiago y Valparaiso un lugar de baños digno de su
cultura, y a dotar al propio tiempo la república con un nue-
vo puerto, que en años venideros será un emporio de indus-
tria, riqueza y prosperidad nacional, consagra respetuosa-
mente este rápido bosquejo de una grande obra comenzada
por su digno y malogrado esposo,

EL AUTOR.

Quintero, febrero de 1874.



DOS PALABRAS.



Hemos reunido en este folleto diversos trabajos destinados a dar a conocer la importancia del puerto de Quintero.

Ahora que se ha impreso una nueva forma a la negociacion encargada de realizar el alto pensamiento del noble y lamentado ciudadano don Luis Cousiño, desligándose la opulenta sucesion de este caballero de la sociedad anónima que entrababa sus miras, abrigamos la esperanza de que la empresa ya iniciada con no pequeños sacrificios, se lleve a término feliz.

Lo que queremos presentar al público es una esposicion sincera del estado actual del puerto de Quintero y de las facilidades que ofrece de suyo al público para convertirse desde luego en un ameno lugar de baños y en seguida en un cómodo, espacioso y vasto puerto industrial.

Para hacer esta esposicion completa hemos reunido en este opúsculo seis órdenes de trabajos.

El 1.º puede llamarse la parte histórica de Quintero, y es obra del conocido escritor don F. S. Astaburuaga. Lo hemos tomado de la REVISTA DE SANTIAGO y la publicamos como una apropiada *Introducción* de esta reseña.

El 2.º se refiere mas propiamente a las condiciones del lugar para levantar en su seno deliciosas residencias de verano.

El 3.º da una sucinta idea del estado actual de la localidad y de las facilidades que desde luego ofrece para las familias que visiten sus hospitalarias playas.

El 4.^o es un estudio particular sobre los pescadores que habitan la caleta de Quintero.

El 5.^o constituye una descripción a vuelo de ave de la comarca de Quintero, diez leguas a la redonda.

El 6.^o, por último, dilucida la grave cuestión de la construcción del ferrocarril que debe unir el puerto de Quintero con la red central de la república.

INTRODUCCION



RESEÑA HISTÓRICA DEL PUEBLO Y PUERTO DE QUINTERO.

En el año de 1504 era comun en toda la España la creencia en las maravillas y tesoros que contenía la América, y en las fortunas que en ella se formaban como por encanto. De ahí surjían las frecuentes expediciones que se encaminaban al nuevo mundo, en busca de riqueza, de aventuras y de renombre. Una de éstas, compuesta de cinco navíos (1), salió en aquel año del puerto de la ciudad de Sevilla con destino a la isla Española o Santo Domingo; y en ella había tomado pasaje un joven de veinte años, el célebre Hernan Cortes, que en poco tiempo mas iba a cubrirse con el prestigio y las glorias de un atrevido capitán, conquistando el imperio de los aztecas para un monarca que ni sus proezas supo después recompensar. La nave que llevaba a este desconocido joven, era mandada por otro joven piloto que, en el estado inmaduro de la ciencia y medios de navegación de aquella época, no podía tenerse por menos diestro ni menos audaz náutico que el marino inglés que a fines de 1818 tomó el mando de la primera escuadra de nuestra república; aunque se le acusa de inconsecuencia por el deseo de ganar, como al aludido marino, de ambición de premios en dinero. Este piloto, después de los contratiempos y merecidos chascos que experimentó en el viaje, llegó a la Española. Parece que allí se ocupó en la navegación entre esa isla y España, como entre la de Cuba y las costas nuevamente descubiertas del golfo de Méjico, pasando después por el camino abierto por Vasco Nuñez de Balboa a la mar del Sur a tomar parte en su exploración, tras de las expediciones de Pizarro y Almagro.

En 1534 ya se le ve aparecer en compañía de esos célebres caudillos. Francisco Pizarro proyecta y echa, al principiar el año si-

(1) Don Antonio de Herrera, Historia de las Indias Occidentales, Década II, lib. 7, cap. 13.

guiente, los fundamentos de la *Ciudad de los Reyes*, la Lima actual. A unos 18 a 20 quilómetros hacia el sur de ella existia el único gran templo consagrado en el Perú a la divinidad suprema, *Pachacamac*, "el Hacedor y Sustentador del Universo," segun Garcilaso de la Vega, y que los mismos incas veneraban no sin cierta preeminenencia sobre su deidad tutelar, el Sol, del que se intitulaban hijos. En aquel año este templo fué despojado de sus riquezas por los conquistadores; y con este motivo recuerda el cronista Herrera al piloto, de que venimos haciendo referencia, en el siguiente pasaje: —"Y dijose que (este) piloto pidió por merced a don Francisco Pizarro los clavos, que estaban en las paredes (del templo de Pachacamac), que sostenian las chapas de oro que se quitaron, y que se los dió, como cosa de burla; y que contado el oro le valieron 400 marcos de plata (1)."

La conquista del Perú llegaba a su término. Por ese tiempo, o sea a principios de 1535, las serias desavenencias que se habian suscitado entre los dos principales caudillos dominadores de aquel imperio, vinieron a suspenderse por un abrazo de simulada reconciliacion, de que a su vez resultó el descubrimiento de Chile por uno de ellos. En efecto, don Diego de Almagro tomó a su cargo esa empresa, partiendo del Cuzco para este pais a mediados de aquel año, seguro tambien de que obtendria la provision de adelantado y gobernador de las nuevas tierras que iba a descubrir, que le llegó posteriormente, expedida en Toledo en 1534 (2). Con anticipacion habia despachado con la vanguardia a su capitan Juan de Saavedra, el mismo que despues de entrar en Chile, recorriendo la comarca de Valparaiso, le dejó este nombre en memoria de su pueblo natal en España (3). Al propio tiempo despachó tambien al puerto de la nueva Lima a los capitanes Rui-Diaz y Benavides para que aprestasen allí buques que le llevasen víveres, ropa y otros artículos de que debia necesitar la expedicion. La direccion de estas naves se encomendó, entre otros, al piloto aludido, haciendo éste cargo del *Santiago*, "el navío grande," que llevaba a su bordo al dicho capitan Rui-Diaz y al jóven hijo de Almagro, don Diego el mozo o el *mestizo*, como se le llamaba.

La premura con que se hizo el apresto de estos buques, por los recelos que inspiraba la lealtad de Pizarro, no dió lugar a calafatearlos o acondicionarlos debidamente. En el mal estado en que se encontraban, pues no habia otros, partieron de las tranquilas aguas

(1) Historia de las Indias. Década V, lib. 6, cap. 12.

(2) La corte de España se hallaba en esa ciudad; y de ahí vino a darse a la gobernacion conferida a Almagro en Chile el nombre de *Nueva Toledo*, que retuvo corto tiempo.

(3) "Crónica del Reino de Chile," por el capitan don Pedro Marin de Lovera, arreglada por Escobar, lib. I, cap. 10. Esta historia, escrita en presencia de los primeros sucesos que se relatan, solo ha sido impresa en 1865. Otras, tan interesantes como ésta, se hallan todavía manuscritas.

del puerto, que talvez no principiaba aun a llamarse Callao. A poco de un andar perezoso, el *Santiago* comenzó a hacer mucha agua. Forzado a arribar "a la tierra de Chincha," o bahía de Pisco, los naturales "que estaban de guerra, le tomaron la barca y le mataron siete hombres." Sin embargo, se desembarcó la jente con Rui-Díaz y el jóven Almagro, para seguir por tierra al alcance de la expedicion (1). El piloto volvió a reparar su buque al puerto de su salida, y de seguro no tardó en renovar su viaje hasta las playas de Chile, donde luego aparece.

El conductor de este navío era el mismo piloto que llevó al futuro conquistador de Méjico a la isla Española; el que, en la rebusca de las paredes del rico templo de Pachacamac, recojió no despreciable esquilmo de oro y plata; el que llevaba a su bordo al hijo de otro conquistador y a uno de sus capitanes mas esforzados, a participar de la gloria y del señorío de un descubrimiento de que se anticipaban promesas de cuantiosas riquezas; y habría logrado seguir entonces su derrota hasta Chile, si el desvencijado navío fuera menos malo. Con todo, a fines de 1536 cumplió su intento, aportando en las costas de nuestra república a una pintoresca bahía bajo los 32° 46' latitud sur. Este piloto, pues, ilustre por todos estos títulos, se llamaba *Alonso Quintero* (2), y ha dado su apellido a la espresada bahía, que desde entonces se conoce por todos nuestros cronistas, navegantes y viajeros extranjeros, y en toda carta jeográfica, con la denominación de *Puerto de Quintero*.

A la llegada de Alonso Quintero a este puerto, en cuya altura suponia encontrar la expedicion del Adelantado Almagro, éste, que efectivamente había asentado sus reales en el sitio o talvez a las inmediaciones del que ocupa la ciudad de Quillota (3), y desde donde hizo adelantar al capitán Gómez de Alvarado, uno de los cuatro hermanos del gallardo lugarteniente de Cortes en la conquista de Méjico, a recorrer las comarcas del sur, había a la sazon resuelto abandonar la empresa de Chile y dado la vuelta al Cuzco. En esta resolucion no solo influyeron las nuevas traídas por Alvarado, de que la tierra adelante nada prometía, sino tambien las que sus partidarios le llevaron del Perú, especialmente el célebre matador de Francisco Pizarro, Juan de Rada, y el antedicho Rui-Díaz que "con

(1) Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia Jeneral y Natural de las Indias*, lib. 47, cap. 4.

(2) Nō Alonso de Quintero, ni *Quinteros*, como hemos visto en alguna parte.

(3) El cronista Marín de Lovera, que militó en Chile desde 1551 y que se manifiesta autor bien informado, dice que el *valle de Chile*, en que se detuvo Almagro, era "llamado por otros dos nombres *Concagua y Quillota*" (lib. II, cap. 5). Valdivia, en carta de 4 de setiembre de 1545, le llama *valle de Conconagua* (*Conconcagua*), y otros, como el señor Gay, *valle de Conconicagua*. Estos nombres, como lo indican las palabras araucanas *con* y *hue* de que se derivan, significan *distrito o comarca del poniente*, así como *Concon, mas al poniente; y se contrapone a Aconcagua, distrito oriental*, con que se designaba la parte superior del valle que atraviesa el río que hoy lleva este nombre. Algunos han confundido estos distritos, hasta suponer inadvertidamente que Almagro tuvo su cuartel jeneral en el *asiento* de la actual ciudad de San Felipe, lo que no es exacto.

su escuadra" habia llegado al campamento el mismo dia, dice Ma-riño de Lovera (1), en que aquel otro capitán suyo regresó de su incursión al sur.

Encontrando así abandonada la conquista, el piloto Quintero no tardó en dar la vela para el Perú, en donde parece que tomó parte por el bando de los Pizarro en la lucha civil que encendió la llegada de los que en ella se conocieron con el nombre de *los de Chile*.

La importancia en que Quintero fué tenido, se descubre en las relaciones de la primera época de la historia de la América. Ellas no le dejan desconocido entre el tumultuario concurso de aventureros que atrajo su descubrimiento, ni en medio de las últimas disensiones en que se envolvieron Almagro y Pizarro, de tan trágicos resultados para ellos. Y asimismo se manifiesta que no era un hombre insignificante, por la mención misma que de él hace Fernández de Oviedo, diciendo que "el mas diestro de los pilotos, que en servicio del adelantado (Almagro) andaban, era Alonso Quintero" (2) y a quien conoció, no obstante que cierta vanidad del severo cronista le lleva a negarle conocimientos en la náutica, y a no escusarle una invectiva innecesaria por su afición a los juegos de naipes.

Hé aquí el oríjen del nombre del puerto que hace materia de este artículo. Ya con esto sería bastante ilustre. El tiempo, rejistrándolo entre los primeros recuerdos de los fastos de nuestro país, lo ha revestido de una tradición honrosa, con la que todavía se enlazan incidentes de otro interés, que vamos a apuntar.

Muchos campos de Chile se han hecho memorables por haberse cruzado en ellos la lanza del indígena y la espada del conquistador, o por haber sido teatro de los combates, que aseguraron la independencia de un pueblo hoy próspero y digno de gobernarse por sí mismo. También las playas del puerto de Quintero se han ilustrado con el primer hecho de armas que ha rechazado, si así puede decirse, la invasión extranjera.

En este hecho figura el caballero inglés Tomás Candish o Cavel-
dish, que ya había principiado a llamar la atención de su país. Siendo aún muy joven entró en el goce de una fortuna respetable, heredada de su padre. De espíritu activo y ávido de aventuras, principió por buscarlas en el mar, equipando a su costa una barca en que acompañó a Sir Ricardo Grenville, en una expedición a la Virgenia y las Antillas. De vuelta a Inglaterra se estableció en Londres, y aquí, en medio de los cortesanos de la reina Isabel, consumió casi toda su hacienda, rivalizando con ellos en lujo y en las extravagancias a que lo inclinaba su jenio campechano y rumboso. En esta situación y resuelto a recuperar su fortuna a costa de los enemí-

(1) Crónica del reino de Chile, lib. I, cap. 6.

(2) Historia Jeneral, etc., lib. 47, cap. 5.^o

gos de su país, en guerra a la sazón con la España, preparó una expedición en la que esperaba recojer tan rico botín, como el obtenido por su compatriota Francisco Drake. La expedición constaba, dice el capitán Burney (1), de tres buques, el mayor llamado *Desire* de 120 toneladas; el otro, *Content*, de 60 toneladas, y el tercero, *Hugh Gallant*, de 40 toneladas, con provisiones para dos años de viaje, y en todo 123 hombres. Con esos tres pequeños buques salió de Plymouth el 31 de julio de 1586, y "se lanzó, refiere el historiador Hume, al mar del sur, donde cometió grandes depredaciones contra los españoles. Apresó diecinueve buques, algunos de los cuales ricamente cargados. Dando la vuelta por el cabo de Buena Esperanza, llegó a Londres, entrando por el río de una manera triunfal; sus marineros y gente vestidos de seda, las velas de damasco, y las del tope de una tela de oro. Sus presas se estimaban como las más ricas que hasta entonces se habían conducido a Inglaterra." Su regreso fué el 19 de setiembre de 1588; y el citado Burney dice, que al participar su arribo al Lord Hudson, chambelan y favorito de Isabel, su carta contiene esta muestra de jactancia: "Navegué a lo largo de las costas de Chile, Perú y Nueva España, donde hice grandes espoliaciones; y todos los pueblos y villas en que desembocara, los entré a saco y los quemé."

Siguiendo, pues, el viaje el arrogante corsario, llegó al Estrecho de Magallanes y lo embocó el 6 o sea el 16 (est. nue.) de enero, 1587 (2). En el puerto en que Sarmiento de Gamboa había fundado cuatro años ántes el pueblo de San Felipe, Cavendish reconoció a Tomás Hernández, uno de los pocos colonos que habían sobrevivido al rigor del clima y del hambre en ese desamparado establecimiento. De ahí sin mas tardar prosiguió su curso, dejándole a ese puerto el nombre de "port Famine" o *del Hambre*, con alusión a esa circunstancia; entró en el mar Pacífico, y haciendo rumbo al norte, vino a reunir su flotilla dispersa en la isla de Santa María, sobre la ensenada de Arauco, pero no sin haber tocado ántes en la de la Mocha. Juntos los buques, se derijieron a Valparaíso; pero, segun el mencionado Hernández, que traían a bordo (3), no se pudo reconocer la entrada de este puerto "por estar la tierra tan cerrada" con la bruma talvez, y rebasándola, se hallaron al aclarar el dia sobre el de Quintero, donde surjieron las tres naves, jueves 9 de abril de 1587. Apenas habían dado fondo, cuando se vió desde los buques a un hombre, que parecía haber estado durmiendo sobre

(1) *History of the Voyages and Discoveries on the South Sea.*

(2) En esta relación seguimos computando conforme al estilo nuevo las fechas inglesas, pues que todavía y hasta el 14 de setiembre de 1752, no se adoptó en Inglaterra la corrección gregoriana.

(3) *Declaración que de orden del virei del Perú, príncipe de Esquilache, hizo ante escribano, Tomé Hernández, en Lima a 21 de mayo de 1620, y publicado en el Viaje al Estrecho de Magallanes por el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa, Madrid 1768.*

una loma vecina al puerto, montar a caballo y echar a correr. Poco despues, dice el extracto de Burney, saltó a tierra el mismo Cavendish, acompañado de 30 hombres; y no bien habia pasado una hora (las cuatro de la tarde, indica Hernandez) cuando se presentaron a corta distancia tres hombres "a caballo con sus lanzas y adargas armados." Cavendish les despachó dos de los suyos y en su compañía al dicho Hernandez para que les sirviese de intérprete; pero como aquellos manifestasen por señas que solo a uno dejarían acercarse, avanzó el español con encargo de solicitar provisiones. Mientras tanto, parece que una partida de los ingleses hizo un movimiento como para rodear a los de a caballo. Hernandez los advirtió de ello disimuladamente para que se retiraran, como en efecto lo hicieron; y él volvió a hacer entender, que de aquellos hombres obtendría lo que se necesitaba. Con esta traza y confiándose en las seguridades que de su lealtad daba este español, salió segunda vez, y llegando a ellos montó en las ancas de uno de los caballos, y todos juntos fueron a parar en la noche a un fundo de campo mas al interior.

Cavendish, aunque sorprendido de esta accion, continuó en tierra ocupado con la jente en hacer aguada y leña hasta el anochecer, en que se retiró a bordo.

Al dia siguiente, una partida de 50 a 60 ingleses ocupó todo el dia en hacer un reconocimiento hacia el interior. Anduvieron de unos diez a doce quilómetros, y volvieron a sus buques al caer la noche, sin haber encontrado ni divisado habitante ni población alguna. El aspecto del pais les dejó una impresion mui favorable, cubiertos como veian aquellos vallejos y colinas de ganado vacuno, perdices y otras aves, y de una naturaleza que anunciable la feracidad del suelo.

Pero mientras los ingleses se ocupaban de esta excursion, las fuerzas que había hecho adelantar hacia la costa el correjidor de Santiago don Alonso Campofrio de Carvajal, a las órdenes de Alonso de Molina Parragues (1), con la noticia que ya se tenia de la venida de estos buques, llegaron al amanecer al mismo fundo en que la noche ántes vino a parar Hernandez (2). Con los informes que éste debió suministrarle, Molina pudo formar su plan de acercarse al puerto durante la noche y quedar en emboscada para caer en momento oportuno sobre los ingleses si el próximo dia bajaban a tierra. El movimiento fué acertado y correspondió a sus especulativas.

En efecto, a las primeras horas de la mañana, sábado 11 de abril, se desprendieron de los buques algunos botes con dirección a la playa de la parte sudeste del puerto. Desembarcada la jente, se

(1) Historia de Chile por don Vicente Carvallo y Goyeneche, M. S. de 1796.

(2) "Declaracion, etc," citada antes.

dirigió a las lagunillas o pozos, que a menos de medio quilómetro de allí forman unas vegas hacia el oriente de la península de Quintero. Su objeto era llenar algunos barriles de agua dulce y lavar la tripulación su ropa. Descuidados en esta ocupación, se vieron de improviso atacados por una partida como de doscientos caballos a la cabeza de Alonso Molina. Empeñóse entonces esa acción de guerra, que, como ya dijimos, ha sido la primera del Chile colonial con enemigo extranjero. Los ingleses se batieron en retirada confusa hasta ganar los botes y refugiarse en las rocas del mar (1), al abrigo de los fuegos del patache *Hugh Gallant*, que en el momento se aproximó a la playa en su protección (2).

En esta refriega, en que, como dice Lovera, anduvieron "un rato a la pelamesa," los ingleses salieron mal parados, como era natural, atendido el número de los asaltadores, sufriendo algunas pérdidas. "La relación inglesa," dice Burney, "reconoce solamente la perdida de doce hombres, muertos y prisioneros, lo que probablemente es correcto, pues que se asientan sus nombres y se especifican los buques a que pertenecían. Con menos apariencia de exactitud, la relación de Pretty da a los ingleses el consuelo de haber muerto a 24 de los españoles" (3).

La declaración citada de Hernandez dice que los españoles "mataron doce ingleses, y prendieron otros nueve," y que de éstos ahorcaron seis en Santiago.

El padre jesuita Ovalle, que publicó su *Historia de Chile* 59 años después de este suceso, refiere que los españoles mataron e hirieron a muchos de los ingleses, "cautivando a catorce, de los cuales justicieron a los doce, con no poca dicha suya, porque, dejándose persuadir de la verdad de nuestra fe, se reconciliaron con la iglesia católica romana, y así murieron como verdaderos católicos, dejando prenda de su predestinación." Qué caridad!

Don José Basilio de Rojas, en sus "Apuntes sobre la conquista de Chile," manuscrito de 1672, dice que Cavendish corrió la costa hasta el puerto de Quintero, en donde procurando con lanchas hacer agua, le asaltaron los españoles de la ciudad de Santiago, degollándole catorce hombres." I Carvallo y Goyeneche, antes citado, da como prisioneros "un oficial y trece marineros, con muerte de otros ocho."

De los españoles no se menciona pérdidas, y aunque Hernandez afirma que ninguno salió "herido ni lastimado," no parece creíble que los ingleses hubiesen vendido tan barata la muerte y aprehension de sus compañeros. Los fuegos que les hicieron los buques y

(1) Marfil de Lovera, lib. 3.º, cap. 37. Este es el "peñol metido en el agua," que menciona este cronista, palabra castellana que significa monte o reunión de peñas.

(2) Declaración, etc., de Hernandez citada.

(3) History of the Voyages, etc., T. II p. 51. Francisco Pretty, uno de los que acompañó a Cavendish, publicó una relación circunstanciada de este viaje.

la retirada de Molina con todos sus caballos y los prisioneros a Santiago, sin que éstos volviesen a renovar el asalto, en los cinco dias más que Cavendish permaneció en la bahía y bajó a tierra a completar su aguada, hacen sospechar que alguna pérdida sufrieron, o que no alcanzaron tanta gloria los que, en memoriales e informaciones de cerca de medio siglo despues, hacen alarde de hechos que, en la esperanza de obtener mercedes, se magnifican hasta el grado de hazañas, enaltecidos a su vez, al tratar este punto en su *Historia de Valparaíso*, por el ardoroso y romanesco escritor don Benjamin Vicuña Mackenna.

Cavendish zarpó, al fin, del puerto de Quintero con sus tres bajeles el 15 de abril de 1587, dejando un recuerdo de orgullo para la colonia, y llevando otros de venganza que le hizo ser mas crudo en sus depredaciones de las costas del norte.

Todavia y en tiempo de las sérias desavenencias entre las provincias de Holanda y la España, con motivo del comercio de la India, viene otro célebre marinero, Joris o Jorje Spilbergen, a dar al puerto de Quintero cierta mas celebridad en la historia de las expediciones marítimas. Mandaba, con patente del Estatúder de Holanda y con el título de almirante, una respetable flota de cuatro naves de buen porte y dos pequeñas, que habian reunido los Estados en la isla de Texel, centro de pilotos y constructores navales, situada en el Alántico sobre la costa noroeste de la Holanda. De aquí partió la expedicion el 8 de agosto de 1614, y por la vía de Magallanes entró en el Pacífico. Tocando, como Cavendish, en la Mocha y Santa María, y surgiendo en la bahía de Talcahuano, donde hizo un desembarco y quemó algunas casas de la antigua Concepcion, vino a echar ancla en Valparaíso el 12 de junio de 1615.

Pero encontrando en este puerto un aparato de resistencia, sin expectativa de buena presa, se contentó con algunos actos de hostilidad, y salió de allí para entrar al dia siguiente en Quintero. Esta bahía recibió tranquilo a su huésped. La flota encontró aquí un punto de descanso; echó en tierra la tripulacion, donde por espacio de cinco dias pudo solazarse y hacer aguada y leña, al abrigo de un baluarte semicircular que se armó sobre un punto dominante de la playa. Al retirarse el 27 de dicho mes, puso Spilbergen en libertad a dos prisioneros portugueses que había tomado en las costas del Brasil (1).

Hállase asimismo ligada con el puerto de Quintero la memoria que, como vice-almirante de la primera escuadra de Chile republicano, ha dejado en el país Lord Cochrane o conde de Dundonald. Este marino llegó por primera vez a nuestras playas del 28 de noviembre de 1818. Conocidos son sus hechos navales en Valdivia,

(1) Burney's History of Voyages, etc.

Chiloé y el Perú, y ya por ello se le ha compensado bastante. Había comprado la hacienda que lleva el nombre de este puerto, comprendido en su litoral. A su arribo a Valparaíso de vuelta del Perú, el 2 (1) de junio 1822, Cochrane, algo resentido por incidentes políticos que no es del caso referir, obtuvo licencia del Gobierno para retirarse a aquella propiedad. Su residencia a inmediaciones de este puerto y ser éste el punto de embarco en sus visitas frecuentes a Valparaíso y a otras circunstancias, se lo hicieron siempre mirarlo con interés. Ya con anterioridad se había persuadido de sus buenas condiciones marítimas. Sabemos por su secretario Stevenson (2) que, deseoso Cochrane de las mejoras de que era susceptible este puerto, dirigió al gobierno una memoria, acompañada de un plano, probando las ventajas que esta rada poseía sobre la de Valparaíso, y recomendándola para servir de apostadero a los buques de guerra de la República, y en la que ofrecía al efecto los terrenos necesarios en la bahía para arsenal, edificios de marina, etc. Esta indicación fué desoída por entonces.

Cochrane residió casi permanentemente en Quintero cerca de siete meses, desde su vuelta del Perú, partiendo de este puerto para el Brasil a bordo del bergantín *Coronel Allen*, en la tarde del 18 de enero, 1823. Antes de separarse definitivamente de las playas de Chile dirigió a sus compatriotas y a los comerciantes de Valparaíso una despedida, datada en Quintero a 4 de ese mes. Y aquí es de notar otro hecho que atañe a este puerto, y que se escapó tal vez al jenio investigador de nuestro erudito amigo don Miguel Luis Amúnátegui, no consignándolo en su interesante artículo *Ensayos sobre los orígenes de la imprenta en la América española*, publicado en el núm. 7.º de esta revista. Pues bien; esas despedidas, en forma de circular, fueron impresas en la casa de Cochrane, en Quintero, en una prensa litográfica hecha venir poco antes de Inglaterra, y la primera que se introdujo en estas repúblicas del Pacífico (3).

Tenemos aun otra notabilidad inglesa que ha dejado memoria de Quintero en una de sus obras (4). Es ésta la señora *Graham*, hija del capitán *Dundas*, de la marina inglesa; había casado a los 20 años en 1809 con otro oficial compañero de Cochrane, el capitán *Graham*, quien la llevó a la India, donde residió unos dos años. Despues hizo viajes por Italia, España y otros puntos de Europa, de

(1) Stevenson dice el 13; y este error traeñ tambien la obra "Servicios Navales, etc." del marino, la "Primera escuadra nacional" de García Reyes y otras. La fecha es la del testo. Véase el Mercurio de Chile, página 62, y Mrs. Graham's Journal of a residence in Chile, página 146.

(2) W. Bennet Stevenson, que publicó en Londres en 1825 una obra en tres tomos, cuyo título es "A Historical and descriptive narrative of twenty years residence in South America, etc." recueida hechos importantes de nuestra revolución.

(3) "Servicios navales, etc.", Londres, 1859, pág. 264.

(4) *Journal of a residence in Chile, during the year 1822, etc., by Maria Graham, London, 1842.*

que ha dejado interesantes descripciones. Enviado su marido en la corbeta *Doris* a la América del Sur en 1821, vino con él a estos países; se detuvo un corto tiempo en las costas del Atlántico, y pasó luego a Chile, desembarcando en Valparaíso el 29 de abril del año siguiente, pero no con el corazón ligero y la excitación que produce la primera vista de playas desconocidas, sino contristada en presencia de los restos de su esposo, muerto durante el viaje y enterrado en ese puerto. De vuelta a su país, embarcándose en Quintero con Cochrane, publicó la obra aludida, que contiene delicadas pinturas de la sociedad de Santiago y Valparaíso, y recuerdos y hechos de conocidas personas de aquel tiempo. En 1827 casó en segundas nupcias con el distinguido pintor paisista, Sir Augusto W. Callcott, llamado *el Claudio Lorenes* de los ingleses, y de él tomó el título de lady Calleott. Bajo esos nombres publicó sus viajes a la India, al Brasil y Chile, "Memorias de Poussin," "Ensayo de la historia de la pintura," etc.; obras que revelan genio y un espíritu altamente cultivado. Murió en 1842.

Del "Diario de una residencia en Chile" (1), traducimos algo que puede interesar a nuestro asunto:

De Concon "salí a caballo para Quintero acompañada del señor y la señora Miers (2) en la mañana del 13 de agosto de 1822. Despues de vadear el rápido río de Aconcagua en tres brazos, seguimos a lo largo de un trecho de playa desolada y agreste. Dejábamos a una mano grandes dunas o montecillos de arena, en que no echa raíz ninguna planta verde, y bastante altos para interceptar la vista de los objetos vecinos: y a la otra mano una tremenda resaca reverberando incesantemente la playa, que no permite el arribaje de botes o canoas. Hacia la medianía de la distancia entre Concon y Quintero se comunica con el mar la gran laguna de Quintero, por un desagüe que solo en tiempo apacible se abre al traves de la arena, pero que en cualquier otro rompe al traves de la barra, dejando no siempre seguro vado. Cuando lo pasamos estaba cubierto de aves acuáticas.

Dejamos la playa, subimos una baja loma y en seguida entramos en una ancha senda de un verde arbolado, y tan plana que parecía obra del arte, cuyas matas, arbustos y árboles mayores, a uno

(1) *Journal of a residence*, páj. 186.

(2) Miers (Juan) había venido a Chile en 1819, encargado de plantear y dirigir una empresa para la explotación y beneficio de minas de cobre, trayendo útiles y maquinaria para ese fin. Contrariado Miers en la ejecución del proyecto, se fijó con su familia en un establecimiento de molino que había levantado en Concon, aprovechando parte de esa maquinaria, desembarcada en la playa inmediata; y allí residó hasta principios de 1825, en que volvió a Londres. Al siguiente año publicó sus "Viajes en Chile" y Río de la Plata (*Travels in Chile and La Plata*), obra en dos tomos 8.º con mapas y láminas que, tanto por éstos, datos geológicos y algunos otros sobre sucesos de ese tiempo, no carece de interés, pero que desmerece por el negro humor y el rigorismo inglés con que el autor juzga de hábitos que no son los propios, sin consideración al atraso en que habían mantenido al pueblo el fanatismo y la pésima política de la España.

y a otro lado de nosotros, exhalando fragancia de sus hojas, daban abrigo a bandadas de palomas torcaces, tórtolas y perdices, entre las que mi viejo perro de caza, *Don*, andaba como fuera de sí de gozo, y de vez en cuando, después de hacer punta a alguna de ellas, volvía a mirar atrás como reconviendo porque no se llevaba escopeta. Aquí el viento sud-oeste encorva los árboles lo mismo que en Devonshire, cuando no se hallan al abrigo de las ondulosas colinas.

La casa que está edificando en Quintero Lord Cochrane, se halla distante de ocupar la mejor o mas placible parte del fundo: tiene el inconveniente de carecer de agua cercana. Pero si se hubiese hecho de Quintero el apostadero de los buques de guerra, como llegó a pensarse, la nueva casa habría reunido todas las ventajas de su inmediacion a la escuadra y de dominarlo todo con su vista. La bahía, o mas bien la hendidura de Quintero, es hermosísima; mejor resguardada de los récios nortes que la de Valparaíso; mejor vista en sí misma de leña y agua, y mas próxima de Quillota y el valle de Santa Rosa, que pueden suministrar el abastecimiento de los buques. Algunas rocas, que son bien conocidas, yacen a la boca de la bahía; pero dentro de ella, con excepción de uno que otro paraje, el tenedero es bueno...

Tendiendo la vista desde la casa hasta donde se detiene el ojo, sobre el agraciado contorno de la bahía, contrapuesta a los Andes, parece ésta un bello lago de agua dulce que reposa dentro de sus verdes riberas. Suaves colinas se levantan de allí en varias direcciones cubiertas a trechos de matorrales y en parte sombreadas de bosquecillos de crecidos árboles, y en donde se ven mañana y tarde rebaños de vacas, yendo y viniendo del bosque al abierto llano, y de la llanura al bosque" (1).

Como otra ilustración, no pasaremos sin consignar aquí el servicio que prestaba en tiempo de Cochrane, sin duda antes y tal vez después de él, la desierta y agreste península de Quintero. Aquí se hacían los grandes rodeos del ganado de la hacienda. A uno de ellos asistió aquella dama en este vasto *corral*, labrado por la naturaleza y hoy destinado a ser el asiento muelde de una linda población.

Después de estos hechos que, desde la primera nave que surgió en Quintero hasta "La Estrella Naciente" (*The Rising Star*), primer vapor que entró en sus aguas (2), desde Almagro y Valdivia, hasta el viajero Schmidtmeyer, el concholoxista Cuming, los mari-

(1) Una lámina que representa este paisaje y que no carece de gracia y de belleza, acompaña la obra mencionada en la páj. 329.

(2) Este vapor, que Mrs. Graham llama "linda polaca" había quedado construyéndose en Londres a la salida de allí de Cochrane, y llegó a Chile por el mes de Junio de 1822. Véase en la obra citada de esta señora, pájs. 172 a 177, la excursion que hizo en él el señor Zenteno, gobernador de Valparaíso, Cochrane, el cura de la Ligua, la misma señora y otros. Véase también "Servicios Navales, etc." páj. 218.

nos Hall y Fitz-Roy, etc.; despues de estos hechos, decimos, que ilustran y han consagrado el nombre de la bahía de Alonso Quintero, solo nos queda que decir algo sobre sus condiciones como puerto y como futuro pueblo.

Quintero yace entre la ensenada de Concon, en que desemboca el río de Aconcagua, al sur y la de Horcon y puerto de Papudo al norte, distando de la primera unos ocho minutos de latitud o sean catorce y medio quilómetros, y como doble espacio del Papudo. Deja a unos 30 quilómetros hacia el S. S. O. a Valparaíso (1). La ciudad de Quillota, que es su cabecera departamental, queda a 25 o 27 quilómetros al E. S. E., y a un corto trecho por el N. E. se le aproxima la aldea de Puchuncaví.

Dos planos especiales conocemos de este puerto. Uno ha sido levantado en 1835 por los oficiales del buque de la marina inglesa, mandado por el capitán, despues almirante, Fitz-Roy: el otro, que es una rectificación de éste, trazado en 1860 por nuestros distinguidos marinos don Francisco y don Ramon Vidal Gormaz. El que hizo levantar Cochrane por los años 1820 o 1821 parece que se ha estraviado. Segun estos planos, que se acuerdan tambien con las antiguas cartas, la bahía presenta la forma de una herradura, cuya boca o entrada mide cerca de cuatro quilómetros, cerrándola por el O. N. O. el estremo mas occidental de la península del mismo nombre de Quintero, y por el N. E. la punta de la Ventanilla. Su fondo mide poco mas de tres quilómetros, pero interna un tanto mas 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 mas boreal. Casi toda ella es medianamente escarpada, con pequeños recesos de playa, hasta llegar al istmo dicho. Desde aquí sigue la curvidad de la bahía hurtando al E. con playa limpia hasta la punta de la Ventanilla, con excepcion de un pequeño promontorio que despieza la restinga llamada punta o rocas de *Loncura* (piedra baja) o *Tanguecura* (piedras caídas). A la espalda la tierra se levanta ligeramente amogotada. En el ángulo noreste, junto a la punta de la 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 surjidero cómodo y seguro para un moderado número de buques y de mejores condiciones que la

(1) Distancia por mar. Por tierra es de unos 50 quilómetros; será menos por ferrocarril.

rada de Valparaiso. El tenadero es tambien bueno. Los capitanes Parker King y Fitz-Roy (1) dicen: "Esta bahía ofrece ancladero espacioso y bueno en los meses de verano; algunos lo prefieren aun a Valparaiso. El mejor fondeadero se halla en 13 brazas de agua, a media milla al E. de la punta de Liles (allegado a la cual pueda pasarse). Durante los vientos del norte se logra tener algun abrigo...bajo la punta de la Ventanilla." Dicen tambien que debe darse resguardo al pequeño arrecife, que no vela o asoma sobre el agua, llamado *roca de la Tortuga*, que yace a unos 370 metros de la costa de la península y 740 de su garganta o istmo (2). El plano ingles da, desde poco al norte de esa roca y en dirección al este, una línea de sonda de 11, 10, 9, 8, 6, brazas de agua, fondo de arena; y al sur de la misma 5, 7 brazas. El brazaje del plano chileno, desde dicha roca lesnordeste, es de 5, 8, 9, 10, 12, 12½, 12, 11, 8, 7, 3 brazas de agua; fondo arena, cascajo, fango. Fuera de esta línea la sonda aumenta, y dentro de ella en el ángulo sudoeste, se marcan de 9 a 4 hasta mui cerca de la playa, sin bajar de 3 brazas. En el ángulo nordeste, abrigado por la punta de la Ventanilla, se dan por 10 a 5 brazas de agua, en un buen espacio (3).

Las naves del corsario Tomas Cavendish fondearon en el ángulo sudoeste de la bahía en 7 brazas de agua, arena blanca. La escuadra holandesa, que constaba de seis buques, cuatro grandes (*large ships*), ocupó el mismo fondeadero en medio del invierno, y durante su mansión lejos de experimentar dificultad alguna, la relacion del viaje de Juan Cornelisz o Menscheter, uno de los pilotos, asegura que la bahía ofrecía toda comodidad y resguardo para cualquiera clase de buques; y en el lenguaje de la version latina se espresa *portus hic nulli secundus* que el padre Ovalle traduce "a ninguno cede este puerto." Por fin, nuestro ilustre contra-almirante Simpson, maniobrando aquí con los buques de la escuadra en la "estacion de nortes y lluvias" le llama "cómodo y hermoso surjidero" (4).

Con todo esto, se hace estrañar un oficio que el señor Echáurren, intendente de Valparaiso, ha dirigido el 3 de agosto último al señor ministro de marina en que tiende a presentar, bajo una luz desfavorable, las condiciones que recomiendan a Quintero como puerto y como asiento de población. Esperemos a que las mejoras que en él van a realizarse fijen su mérito. Pero lo que mas estraño ha de parecer a cuantos conocen el puerto de Quintero, y son todos

(1) *Sailing Directions for South America; part. II.*

(2) Los marinos Vidal Gormaz fijan en esta roca la posición geográfica del puerto, dándole 32° 46' 30" Lat. S. y 71° 31' 50" Lonj. O. de Greenwich, o sea, 51° 14" O. del Observatorio de Santiago.

(3) Miers, *Travels, etc.*, tom. I, página 416, dice que el terremoto de 19 de noviembre de 1822 desmejoró considerablemente la bahía solevantando el fondo cuatro plés; pero este hecho se niega por el concholoxista ingles Hugo Cuming, que tambien por ese tiempo reconoció esas imediaciones.

(4) Oficio de junio 27 de 1860.

los jéografos nacionales y extranjeros, todas nuestras historias y relaciones de viajeros, y hasta el vulgo de nuestro país, es que el desaconsejado señor Echáurren venga en un decreto a borrar de una plumada el nombre de Quintero, consagrado por la tradición y hoy familiar a todos, por un nombre que, si puede significar algo para las glorias navales de nuestra República, no era exijido por una razón premiosa para sustituirlo al que tenía el bautismo del tiempo (1). Esta voluntariedad del intendente de Valparaíso, va sin embargo, a ser inútil, pues siempre el puerto de Quintero, seguirá llamándose Quintero, y sucederá lo que ha sucedido con Puerto Montt, llamado así por su fundador el señor Pérez Rosales, que, por enemigo de la administración pasada a este nombre, se pretendió hacerlo desaparecer: el nombre estaba dado, y permanece.

A este respecto vamos a traducir una de las instrucciones dadas por la Oficina Hidrográfica de Londres a la comisión exploradora de las costas de Sud-América en 1831. Dice así: — “La afición de dar multiplicidad de nombres nuevos y sin sentido, de poca monta a lo que parece, tiende a confundir nuestros conocimientos geográficos. Una vez estampado un nombre en un lugar por su primer descubridor, debería tenerse como sagrado por el común consentimiento de todas las naciones; y en nuevos descubrimientos sería mucho más beneficioso hacer que el nombre expresara alguna idea de la naturaleza del lugar; si es inhabitado, adoptase la denominación indígena, antes que agotar el catálogo de los hombres públicos o de los amigos particulares del propio país” (2).

Ya se ha dicho que el pequeño procurrente o península forma el costado sudoeste del puerto de Quintero. Esta prolongación de tierra, bañada a uno y otro lado por el mar, se estiende del S. S. E. al N. N. O. cerca de dos quilómetros, siendo su ancho, en la garganta, por donde se une a los terrenos inmediatos, de 580 a 590 metros, y su mayor ancho, hacia la medianía o frente al sitio destinado al gran hotel del pueblo, poco más de un quilómetro. Sobre este hermoso tramo de tierra, comprado hace poco con todo el litoral de la bahía de Quintero por nuestro emprendedor amigo don Luis Cousiño, ha resuelto él mismo fundar un bello pueblo, cuya planta, con sus 23 avenidas de 24 metros de espacio y 11 calles de 14 metros, cruzándose en proporcionadas distancias y en variados giros,

(1) El decreto aludido del Intendente de Valparaíso es de fecha agosto 8 de 1872, y se ha publicado en los diarios de Valparaíso el 22 y 23 y en los de Santiago el 24 de este mes; y dice:

“Permitese al señor don Luis Cousiño fundar una nueva población a la orilla del mar en el lugar denominado Quinteros (Quintero)”...

“La nueva población llevará el nombre de población y puerto de Cochrane”.....

El decreto es notable por varias incorrecciones.

(2) Narrative of the Surveying Voyages of his Majesty's ships *Adventure* and *Beagle*. Vol. II, páj. 34-5.

con sus parques y jardines, etc., lo va a constituir una especialidad entre los demás de Chile.

A esta población se traerá un ramal de Santiago a Valparaíso por el concurso de una sociedad anónima, en que ya han tomado parte un gran número de vecinos de ambas ciudades con derecho a sitios en el nuevo pueblo. Con esta acción y las facilidades que sabe prestar su fundador, Quintero se cubrirá bien luego de bonitas casas, *cottages*, *chalets* y otras moradas, caprichosas o clásicas, modestas o suntuosas, y podrá asemejarse a una bella nereida que ha surjido del fondo de la bahía y ha venido a sentarse sobre la península, suelta su húmeda cabellera, prendida de corales y de la verde alga marina.

En adelante el pueblo y puerto de Quintero seguirá también asociado al nombre de un cumplido caballero, de un chileno que se le ve disponer con larguezza y sin afectación de su crecida fortuna, en facilitar la educación del pobre, en fomentar la agricultura, en formar un magnífico paseo para el público de la capital, y ahora en preparar una población y un puerto, para lo que cede graciosamente en favor del público y del gobierno gran extensión de terreno valioso; un centro, en fin, que contendrá bellos edificios y ofrecerá las comodidades de la vida culta y civilizada, donde se reunirá, a no mucho tardar, un pueblo industrioso y selecto. — *A tout seigneur tout honneur.—Transeat in exemplum.*

FRANCISCO SOLANO ASTABURUAGA.



I.

EL PRIMERO Y EL ÚLTIMO SEÑOR

DEL

PUERTO DE QUINTERO



A CLAUDIO VICUÑA, HERMANO DESDE LA CUNA,
COMPAÑERO DESDE EL AULA, AMIGO QUERIDO EN LOS DICHOSOS DIAS
QUE ESTAS PÁGINAS RECUERDAN.

I.

El "dia de San Pedro" de 1872 descendiamos sobre la playa de Quintero de un mal coche que habiamos alquilado en la estacion de Quillota tres viajeros que éramos tres amigos, M. A., M. de A. y la persona que representan las tres iniciales que firman esta reminiscencia: B. V. M. (1)Eramos un pequeño alfabeto en cordial compagnia y escelente humor, no obstante de tener cada uno de los tres la fatídica letra M. en nuestros tres nombres.

La tarde estaba plácida; el horizonte, aunque invernal, lúminoso; la tierra verde y húmeda despues de una copiosa lluvia; el ambiente embalsamado con las exhalaciones del mar azulado y de los árboles de fruta, que son en nuestra costa los tempranos precursores de la primavera y del estío. En ese dia, que ocupa un puesto rigoroso en el corazon de nuestro invierno, veíanse ya en plena flor los duraznos y los almendros en las playas de Quintero. Tan dulce es su clima!

(1) Mariano Astaburuaga, Manuel de Arana y Benjamin Vicuña Mackenna.

II.

Cuando penetrábamos en el caserío de cabañas pajizas y parduzcas que forman el asiento marítimo de Quintero, descendía de las colinas que a espaldas de aquel se levantan en anfiteatro, una procesión de indios y pescadores conduciendo en dos pequeñas *andas* la imájen de la vírgen milagrosa del lugar y al santo del dia, el príncipe de la iglesia y de las redes. A medida que bajaban por el sendero, los celebrantes danzaban al son de sus pífanos como los antiguos jentiles, al paso que su capitán o cacique trotaba a la cabeza de la comitiva batiendo una mala banderola de coco encarnado y azul con una estrella de papel, y todo amarrado en la punta de un *colihue* de los que crecen ¡notable fenómeno! entre las arenas de los matorrales vecinos.

Era sin duda este personaje el último de los *changos* de Quintero, la posterer personificación de los caudillos del *valle de Narau*, que era el nombre aboríjene del lugar antes que aportara a su rada Alonso Quintero, como lo fué de Valparaíso el *valle de Quintil*, antes que Juan de Saavedra lo cambiara por el de su ciudad natal. Y de que en el valle de Narau hubo una tribu con señores, poder e independencia, acaba de descubrirse una prueba fehaciente, porque arándose un rastrojo situado dentro de sus lindes en el verano último, seis meses después de la visita que estamos refiriendo, apareció en un surco un cetro de mármol labrado con primor, insignia conocida de los antiguos caciques del vecino valle de *Chille* (que hoy riega en toda su estension el río Aconga desde el Salto del Soldado a Concon) y el cual, por tanto, figuró como una reliquia y una curiosidad de nota en la recien celebrada Esposición del coloniaje.

Los celebrantes descendieron entre tanto a la playa, depositaron sus andas en el oratorio de la aldea, y, amontonando los pífanos desapacibles a la puerta, comenzaron la segunda y última parte de todas las fiestas religiosas de nuestros campos: la fiesta de la chicha. Mas políticos y mas cristianos se mostraron en esta vez, sin embargo, los indíjenas de Narau que sus vecinos del valle de Purutún, pues en una procesión análoga que éstos celebraron presididos por sus caciques uno o dos años há, apurados por la sed, dejaron a la vírgen de

Mercedes tirada con andas y pífanos debajo de un puente en el camino real, quedando éste sembrado en todo su trayecto de velas de sebo, cueros de chivato, botellas vacias y borrachos repletos. En los campos de Chile la mayor parte de las saturnales comienzan en la puerta de la iglesia: la saturnal del bautizo, la del matrimonio, la del anjelito, la de la "santa patrona de Andacollo" y tantas otras! Triste y tenaz síntoma de nuestra preconizada pero enfermiza y mutilada civilización!

III.

Como buscando un contraste a estas místicas barahundas, fuímonos nosotros, los viajeros de las tres MMM, a golpear a la puerta de la colonia europea que acababa de sentar sus reales en aquella arena: ingenieros, maquinistas, industriales de diversas categorías, dibujantes, en una palabra, todos los soldados de esa compañía de gastadores del progreso moderno, que van delante de las turbas migratorias de la humanidad, improvisando ciudades en los desiertos, allanando con rieles las montañas, domando los mares con maderos enclavados en sus playas.

Allí nos hospedamos y pasamos la noche, desquitando la pena de mal mullidas camas con sabrosas conversaciones...

IV.

Al dia siguiente, muy de madrugada, estábamos todos, huéspedes y viajeros, obreros y curiosos, a caballo y en camino hacia la *Península* de Quintero, atrevida cabeza de tierra que a la manera de un gigantezco nadador se arroja desembarrazada hacia el mar y sobre cuya espalda trazaban los ingenieros que nos acompañaban el plano de una futura y floreciente ciudad.

La península de Quintero es hoy dia uno de los mas pastosos y mejor cerrados potreros de aquella hacienda de crianza; pero mientras sus declives, que sustentaban esa mañana pintorescos grupos de animales, ceden el paso al delineador, al alarife y al arquitecto, merecen un grato recuerdo antes de cambiar su túnica de húmeda esmeralda por cien o mil diademas de ladrillo y adobe, de mármol y granito.

Esa península es la peculiaridad de Quintero. No solo es su embellecimiento, sino su atalaya y su protección. Si Valpa-

raiso, en lugar de la árida llanura que se llama *Playa-Ancha*, tuviera ese promontorio de basalto que oponer a la doble furia de los vientos y de las olas que se desencadenan sobre su rada desde el sur, seria sin disputa el primer puerto de Chile. Pero sin esa cabeza, Valparaiso es un puerto decapitado, y por eso Quintero aspirará algun dia a disputarle su corona de "reina del Pacífico."

La obra está ya comenzada, y la tímida aldeana con sagaz prevision ha comenzado su tocado por sus menudos piés, descalzos todavia, que humedece coquetamente la ola aprisionada. La península se calza antes de engalanar su cabellera. En toda la falda que da vista a la bahia resonaba la pala del albañil que echaba la mezcla y la piedra a los cimientos, o se oia el lento chapaleo de los bueyes en la poza en que del lodo y de la paja nacen los adobes, estos seculares fundadores de todas nuestras ciudades. Por esa parte no habia menos de doce sitios en construccion, y todos ellos pertenecian a una sola familia. Cada hermano se habia apartado un solar: cada solar es hoy dia una mansion de baños.

Recorrimos a galope la blanda colina en todas direcciones, arreando delante de nuestros caballos masas esquivas de vacas pintadas revueltas con sus alegres y retozonas crias, y despues de dar en su derredor un jiro completo, admirando el atrevimiento de sus arrecifes sobre el mar, volvimos a la llanura, es decir, a la playa y al bosque, que en esta zona casi vírgen del hacha es una sola cosa. En Quintero los árboles se miran en las olas como en Valparaiso durante estos veraneagos dias reflejanse con orgullo las celosías de sus hoteles cuajadas de beldades santiaguinas en el turbio espejo de sus ondas.

V.

Los bosques de Quintero no son de alta talla, pero ofrecen un aspecto risueño y ameno, como todos los arbolados que se divisan desde el mar o desde cuyas cimas el ojo descubre entre las ramas el vaiven azulado de las olas. El viajero aleman Poepig, que anduvó herborizando entre sus chaparrales hace cuarenta años, (1832) los compara a los de la Sicilia, en cuya latitud austral mas o menos yacen aquellos, y los encuentra aun mas ricos que los del Etna en árboles y esencias, al paso que a la varonil Maria Graham, que galopó en sus colinas al lado de lord Cochrane y como su huéspeda diez años ántes,

traíanle a la memoria las selvas del pintoresco condado de Devonshire, la tierra de la dulce mantequilla y de los sabrosos corderos *southdown*.

Nosotros, entre tanto, no admirábamos los bosques de Quintero sino por su leña, pues los habitantes de la ciudad futura solo necesitarán una hachà para hacer arder sus cocinas, mui diversamente de lo que acontece a los hijos de Valparaiso, que hoi dia dependen más de Inglaterra que de los espinales de Colina para su diario combustible.

VI.

Al fin volvimos con hambre a la casa, y saciada ésta en una fuente de cazuela que tenia la forma y la capacidad de un puerto, fuimos a pié a recorrer la playa, las caletas y los futuros baños, las grutas de los amores, los duraznos y los almendros que crecen entre las rocas del lugar y que ya coloran sus capullos de nieve y de fuego. Un artista nos servia de guia, y como era italiano, desempeñaba con primor su amable oficio de *cicerone*.

Nuestro artista (don Alejandro Cicarelli o *Chacarero*, como aquí le llaman), hombre escelente por el alma y el pincel, nos condujo a su morada de invierno, edificada no sin coqueteria, y despues de habernos regalado su buena esposa con su trato y las flores de su jardin, llevónos a ver el sitio elejido por el último poseedor de Quintero para la mansion de su descanso en la vejez.

VII.

Nada hai mas ruisueño, mas caprichoso y fantástico que ese sitio. Como un retoño de la península que acabamos de describir, lánzase hacia la apacible bahia otra península en miniatura atada al continente por una faja de verdura, que desde la distancia se tomaria por el lazo de cintas que sirve a realzar el talle de una mujer hermosa. En lo que queda hacia el mar de esa cintura apenas cabe un chalet y una era de flores, como en la alba túnica de la desposada solo hai lugar para una guirnalda o una blonda.

Pareceria que uno de esos presentimientos que viven escondidos en el alma de los hombres, como suele estarlo la larva de la muerte en sus venas, habia presidido aquella elección. El señor C... pagó seis mil quinientos pesos y un sitio

de mil metros cuadrados encima por esa roca al propietario a quien le habia cabido en suerte como heredad de familia, y valorizada en *siete pesos*, pues la tasacion reciente del fundo de Quintero adjudica solo un valor de catorce pesos a cada cuadra de terreno en la vecindad del mar.

Entre tanto, su último dueño compró aquella media cuadra de terreno para labrarse ostensiblemente un pequeño palacio de silencio, de alejamiento y olvido... Con el mismo ánimo habria podido destinarlo a su tumba, y ésta a la verdad apenas habria cabido en su recinto.....

Pero en la alegre mañana cuya memoria hacemos, los jenios de los augurios dormian aun en las cavernas por cuyas sinuosidades vagábamos. La juventud, la fortuna, el entusiasmo, las esperanzas estaban allí sentadas entre nosotros como huéspedes invisibles, y plúgome a mí narrar, en ese sitio, cómo el último señor de aquellas rocas habia tomado posesion de ellas, hacia apenas unas cuantas semanas, para ofrecerlas en seguida, si no como un don, como una grata heredad de mar a los que entre rulos y aneurismas viven al pie de los Andes.

Esta breve y familiar historia es la que voi a contar aquí, como un simple preludio de la que lleva por título esta pájina.

Antes de decir quién fué el primer dueño del puerto de Quintero, refiramos cómo vino a poseerlo el último.

No hacemos una confidencia: narramos un sencillo lance de la vida.

VIII.

En una mañana del ardoroso febrero de 1872, como hoy devorábamos los apetitosos lenguados de la bahía, almorcábamos al pie de las higueras de Macul brevas y perdices, melones y alcachofas de las que producen con bíblica profusion los valles de los Andes. Asistia a ese frugal banquete solo uno de los compañeros de Quintero. El otro era un hermano. (1) El otro (éramos cuatro) llamábase el baron de Brihois, joven capitán de ejército frances que habia venido a esta tierra de promisión a desquitarse de las hambres mayores del sitio de Metz, donde habia estado encerrado con Bazaine, y a reponerse del quebranto que una bala de cañon de la Comuna causó en sus costillas, derribándolo del caballo en las murallas de Paris bajo Mac Mahon.

(1) Claudio Vicuña, a quien hemos dedicado este recuerdo.

En las mesas que se instalan a la sombra de los árboles de Chile, se charla siempre con espansion y se habla toda lengua, inclusa la de los pájaros que escuchó Jil Blas para su daño en los jardines del conde-duque de Olivarez. Pero de las aves que más se habla entre los chilenos que han visitado la Europa, es de las gaviotas de blancas alas que voltejean como entre otros tantos nidos de locas alegrías en los baños de mar que se estienden desde la "concha" de San Sebastian a las imperiales arenas de Biarritz. Y desde aquí, como las etapas de un itinerario de salud y de encantos, siguen profusamente sembrados a lo largo de la tibia corriente del seno mejicano que baña las playas de cien recodos del arenoso Atlántico, meciéndose en las olas veraniegas entre Trouville y Arcachon, ayer dos grupos de cabañas de pescadores, hoy dos espléndidas ciudades de mar.

IX.

El baron de Brihois, como todos los hombres que han sentido dentro de sus entrañas el silbido de una bala, hablaba poco, pero cuando hablaba tenía el laconismo y la certeza puntería de un cañón rayado.

—Es una cosa de la que no acabaré jamas de maravillarme, exclamó de improviso el prisionero de Metz, restregando con su fino pañuelo de batista el sudor de su frente, de que en este país seco y caloroso no exista una sola ciudad de baños, no obstante de poseer mas de quinientas leguas de costas. En Buenos Aires, de donde vengo, tienen a San Fernando, las Conchas, el Tigre y otros alegres caseríos sobre el Plata o sobre el Paraná. En Montevideo tienen a Maldonado. En Guayaquil la Puná. En Lima, en fin, a donde voi, tienen Chorrillos. Pero aquí...

—Y Valparaíso? observó uno de los circunstantes.

—Valparaíso! repitió el baron como quien oye un grandísimo e inesperado desatino. Y luego agregó esta observación que estoy persuadido no desmentiría ningún naturalista ni ningún químico de buena fe. En Valparaíso el mar comienza dos millas mas afuera de la playa, y lo que queda entre el mar y la playa, y se llama la bahía, no es sino una gran letrina humana.

—Pero así "se bañan," agregó otro de los circunstantes.

—Oh! replicó el soldado de Bazaine con cierta flema; también se bañaba un amigo mio en la bahía de Rio Janeiro, pero

antes alquilaba una docena de negros que fueran haciendo en las aguas el mismo oficio que hacen los gallinazos en Lima. En cuanto a él, iba siempre detras de los negros y así se imaginaba que porque andaba en el agua... se "bañaba."

X.

La observacion era tan verdadera y tan picante, que todos callamos, y como cuando se pierde una prenda de valor, aunque ajena, todos se ponen a pensar dónde podrá hallarse, así nos pusimos a pensar, a la sombra de las higueras de Ma-cul, dónde encontraríamos una playa en que edificar una amena ciudad de baños de mar en la vasta estension de higiene, salud y placer que los modernos atribuyen a esos sitios.

Alguien pronunció el nombre de Quintero, y encontrando una simpática acogida agregó:—¿Por qué Quintero no seria para Valparaiso lo que los Péreire han hecho de Arcachon para Burdeos: una sucursal de descanso y bienestar? Por qué no seria lo que Trouville es para Paris, gracias a una sociedad anónima, y Brighton para Lóndres a virtud de los esfuerzos de sus empresarios y de sus hoteleros?

La idea fué acogida, no solo como una victoria sino como una vindicacion, y hasta el baron de Metz batió sus descarnadas mandíbulas en señal de asentimiento, imprimiendo a su melancólico rostro una singular aunque pasajera alegría (1).

XI.

Aquella misma tarde eran depositadas en un buzon de la calle de Morandé dos cartas con porte marítimo. Ambas iban rotuladas a los dos hombres que como espíritu y como capital eran los únicos capaces de comprender ese jénero de empresas y realizarlas. Una iba a Lota. La otra a Lima.

XII.

Antes de una semana había vuelto la respuesta de la primera. Estaba escrita en una especie de papel carton y con

(1) El baron de Brihols estaba mortalmente enfermo a causa de las privaciones del sitio de Metz, y falleció pocos meses despues en el Cairo casi al mismo tiempo en que espiraba el señor Cousiño en Chorrillos (mayo de 1873) y, por una coincidencia singular, de la misma cruel enfermedad: una lenta tisis pulmonar.

tinta encarnada, el color que usan los que esperan y confian. Los que no esperan ni confian solo escriben con tinta de copiar. El espíritu y la letra de esa respuesta estaba resumido en esta palabra: "Adelante! Quintero será nuestro."

XIII.

Un mes despues estaba comprado el puerto de Quintero.

Dos semanas mas tarde los injenieros delineadores del futuro Arcachon de Chile armaban sus tiendas en la playa.

Algunos dias en seguida, los representantes y los amigos del empresario llegábamos a tomar posesion de la tierra conquistada:

Y hé aquí esplicado cómo habíamos llegado a Quintero en un mal coche de alquiler los caballeros de las tres MM en la tarde del dia de San Pedro de 1872.

XIV.

Referíamosnos unos a otros las incidencias ~~todavia~~ sin fecha que habian preparado la adquisicion reciente del puerto de Quintero y en el sitio mismo en que su fundador iba a levantar sus lares, cuando ocurriósele a alguien decir que quien habia hecho el papel de narrador tenia por cierto mas antiguas y curiosas noticias de Quintero, pues de suyo pasaba por aficionado a crónicas, de lo que deducia que sabiendo con tantos prmenores todo lo relativo al último dueño de la deliciosa bahia que se estendia a nuestros piés, debia saber lo mismo sobre quién habia sido el primero.

La teoria tenia algo de peregrino, pero era preciso aceptarla so pena de abdicar un título de no pequeña vanagloria. Unicamente pedí plazos, y me fueron otorgados.

Hoi esos plazos están cumplidos.

En las tardes del estío he venido a sentarme en la misma roca en que nos sentamos al sierso de la tarde del invierno, delante del mismo mar dormido ahora en su lecho de arenas calentadas por el sol, rodeado, en fin, por do quiera de este dilatado panorama de valles y montañas, de vegas reverdecidas y de playas espumosas, cual no lo posee puerto alguno de nuestra inmensa costa.

Llegado es, pues, el momento de pagar la deuda contraída,



y congregando, si mas no sea en alas del espíritu, nuestro disperso auditorio, vamos a dejarla cancelada.

Si en ella me hago reo de tedio, no será culpa mia sino de mis acreedores.

Y comenzaré de esta manera.

XV.

Por los años de 1580 llegaba a Chile un soldado llamado Simon Diez de Hidalgo, natural de Toledo, mancebo valiente y de noble linaje, si ha de atenderse a que todos los Diez, como los de Arteaga, los de Cañseco y tantos otros Diez que hacen muchos cientos, eran hijos de aquellos diez héroes españoles que, como los “catorce de la fama,” hicieron no sé qué imperecedera hazaña en la guerra con los moros.

Entró a servir el jóven Hidalgo en las huestes que seguian en Arauco al bravo gobernador don Alonso de Sotomayor, y durante veinte años vivió entre las lanzas de los indios, dando y recibiendo cuchilladas. Por estos servicios le hicieron capitán, y otorgáronle licencia para retirarse a Santiago, corte de inválidos y de frailes por esos años, como Penco lo era de soldados aguerridos y de tiernas beldades, hijas del amor y de la guerra.

XVI.

Pero el veterano de Toledo llegaba tarde a la capital del reino. No tenia mas que su espada y sus heridas, y no era posible que la pobre ciudad le brindara venturas de otro linaje, porque el oro de los repartimientos habia pasado a España en la gaveta de los mercaderes, y la tierra se hallaba distribuida entre los que habian peleado durante los primeros cuarenta años de la conquista. Sucedia entonces con las “tierras vacas,” que asi se llamaban los crueles despojos de los naturales, lo que hoi con los destinos públicos. Todos pedian tierras a falta de honores y de rentas; pero, como con los puestos de hoi, era preciso esperar que murieran los primeros ocupantes para solicitar como merced sus espolios. ¡Triste humanidad! Cada paso que damos hacia arriba es un cadáver que ha caido o un cadáver que hemos empujado...

Fuera de que tenemos para nosotros que asi como la mayor parte de los “padres de la independencia” han vivido hasta hace poco pereciendo de hambre, y sus viudas y sus nietos

se alimentan con míseros montepíos, así los “padres de la conquista” mordieron en su vejez el pan de las ingratitudes, cual lo recuerda con amargura respecto de los primeros capitanes de Chile el viejo Góngora Marmolejo en su admirable crónica, y Mansio Sierra Leguizama en su testamento, con relacion a los que, como él, llegaron al Perú bajo las banderas de Pizarro. Prueba evidente de que en esta miserable y flaca tierra unos son los que siembran y sudan y otros los que cosechan y engordan.

XVII.

Por fortuna para el ya envejecido capitán Diez de Hidalgo, era casado con una señora que gozaba de cierta influencia en la ciudad, pues era hermana de la esposa del hombre mas poderoso de esa época, como su hijo y su nieto lo fueron durante el siglo en que le sucedieron. Era aquel el famoso escribano Jinés de Toro Mazote, el hombre de mas caudal que tuvo la colonia, si ha de esceptuarse al famoso don Alonso del Campo Lantadilla, fundador de las monjas de la Victoria y de quien se dice que testó seiscientos mil pesos, equivalentes a seis millones en billetes de esta fecha. La mujer de Diez Hidalgo se llamaba doña Francisca de Cifuente, y era hermana de la mujer de Toro Mazote.

XVIII.

Mas ¿cuál heredad podia ofrecer el escribano al capitán, cuando de su propio archivo constaba que todo el territorio del reino estaba “repartido?” No habia ya que escojer. La Dehesa con sus “impenetrables bosques de canelo” que sirvieron para edificar el primitivo Santiago, habia sido regalada a la ciudad, prevision admirable sin la cual el municipio de Santiago habria hecho cesion de bienes al menos doce veces en cada siglo. Colina con sus espinales, Macul y Peñalolen con sus ricas mieses de maiz (y ambas son todavia tierras de choclos), el Salto con su canal de agua labrado con *lampas* (palas) indígenas, Talagante con sus fábricas de tejidos y alfarería, implantadas por órden de los incas, todo habia pasado por espolio o matrimonio a los conquistadores, pues eran algunos de éstos de tan honrado corazon, que se casaban con las casicas para no robarlas, como lo hizo en el siglo XVI el aleman Bartolomé de Flores con la casica del Mapocho y en

el pasado el frances M. Dunoñe con la casica de Maipo, cuya heredad llamóse desde entonces "Nos" por síncope de su apellido. Treinta leguas en torno de Santiago no habia por tanto un palmo de "tierra vaca" de que echar mano, ni una casica, vaca tambien, a quien llevar a la pila, al altar y a la ramada de matanza.

XIX.

Todo lo que pudo encontrarse disponible para el mal tratado capitán fué una playa desierta que un piloto compañero de Valdivia habia descubierto en su primera esploracion en nuestras costas y dándole por nombre su apellido, Alonso *Quintero* (nó *Quinteros*).

Era en aquellos años el puerto de Quintero, lo mismo que es hoy dia, una caleta de pescadores indíjenas (*changos*) los mismos que habitaban el vecino valle de Concon y el de Quintil (Valparaiso), cuyas tribus se sustentaban de peces que perseguian con redes cabalgando en cueros de lobo inflados y cosidos con injenio. Los pescadores que descendian de las colinas de Quintero el dia en que nosotros le visitamos, son los descendientes directos por linea de padre a hijo de aquellos mansos salvajes, uno de los cuales llamado Felipe fué el guia que condujo a Drake cuando desde esta rada fué, en 1577, a saquear y quemar a Valparaiso.

Como la comarca que rodeaba el puerto descubierto y bautizado por Alonso Quintero era toda de secano, valia poco y estaba por consiguiente vaca y sin dueño. No sucedia, por cierto, otro tanto con el predio vecino de *Colmu*, o Colmo, segun se dice hoy dia, en cuyas tierras de aluvion las aguas del río Chille rendian pingües cosechas. Era dueño de esta tierra el famoso capitán Pedro de Recalde, correjidor que fué de Valparaiso y su valeroso defensor contra piratas.

Poseia a la sazon el territorio vecino, llamado todavia por su proximidad al río mencionado *Chille-cauquen*, otro pudiente poblador de Valparaiso, el capitán don Francisco Rivadeneira, quien dió a los frailes franciscanos el terreno en que todavia se conserva su iglesia y su claustro en aquel puerto.

XX.

Entre las heredades de aquellos dos capitanes de la conquista otorgáronle título de dominio sobre un territorio de

ochocientas cuadras al capitan Diez Hidalgo el 19 de setiembre de 1601, segun aparece del despacho orijinal que se conserva, y el cual, por ser el documento nacional de mas antigua data en que el puerto de Quintero aparezca mencionado, vamos a copiar íntegro en seguida.

Dice asi:

“Alonso de Rivera, Gobernador, Capitan Jeneral, Justicia mayor del reino y provincia de Chile por el rei Nuestro Señor; Por cuanto vos el capitan Simon Diez Hidalgo aveis servido a Su Majestad en la guerra de este reino de diez ocho años a esta parte y veneistes en compañia del gobernador don Alonso de Sotomayor, padeciendo muchos trabajos y sois casado y avecindado en esta ciudad, y soi informado que no habeis sido remunerado de vuestros servicios y me habis pedido que en parte y remuneracion de ellos os hiciese merced de dos valles de tierra. El uno llamado Dommungue (Dumuño) y el otro Narau y el *valle del puerto de Quintero*, donde antiguamente estuvieron poblados los pescadores de Quillota, y demasias entre las tierras de los herederos de Antonio Nuñez y tierras que fueron de Alvaro Gomez y de Agustin Vicencio o menores de Guillermo Poncę, que serán ochocientas cuadras, y teniendo atencion a los dichos vuestros servicios, en nombre de su Majestad y por virtud de jenerales poderes y cédulas particulares que de su Majestad tengo para dar y repartir tierras, estancias, y caballerias, hago merced a vos el dicho capitan Simon Diez de Hidalgo de las dichas ochocientas cuadras de tierra en los dichos dos valles de suso declarados. Las cuales os doi con todas sus aguas entradas y salidas, usos y costumbres, derechos y servidumbres para que sean vuestras y de vuestros herederos y sucesores, las cuales os doi sin perjuicio de los naturales ni de otro tercero. Y mando a las justicias de esta ciudad de Santiago, Correjidores de partido o cualesquier jueces de su Majestad os den la posesion de las dichas tierras y dada os amparen en ellas y no consientan ni den lugar que de ellas ni de parte de ellas seais despojado ni desposeido sin primero ser oido y vencido por fuero y derecho, sopena de quinientos pesos de oro para la Cámara del rei Nuestro Señor. Fecho en Santiago a diezinueve dias del mes de septiembre de mill seiscientos y un año.—ALONSO DE RIVERA—Por mandado del gobernador—LUIS DE LA TORRE.”

XXI.

Es de suponer que el viejo capitan toledano tomara posecion de sus *dos valles*, que asi se llamaban los lechos en que corren todavia los esteros de *Narau* (que hoi por sus deleitosas vegas llaman todavia *Valle Alegre*) y de *Dumungue*, cuyo ultimo es hoi dia tributario de la pequena estancia de secano llamada *Dumuño*, enclavada entre las haciendas de Quintero y Colmo. Y le acontecio entonces al ocupar su predio, lo mismo que le habria acontecido en estos adelantados dias, porque hai achaques que como sus propias formas mortales, han de seguir hasta la consumacion de los siglos a esta gran enferma incurable que se llama "humanidad." El capitan Diez de Hidalgo peleo con sus vecinos, los capitanes Rivadeneira y Recalde sin otro motivo que por el que pelean hoi entre si noventa de cada cien hacendados en el civilizado Chile: por una cerca, por una hebra de agua, por un arbol derribado.

Felizmente andaba ya por nuestras tierras el famosísimo agrimensor Jinés de Lillo, que segun la tradicion fué enviado espresamente de Espana, (como se envian todavia los profesores y los médicos) para arreglar todos los litijios de tierras que dejó embrollados la primera Audiencia. Y lo mas singular del caso es que habiendo sido Jinés de Lillo el perito arreglador de deslindes, no hai pleito en Chile ni antiguo ni moderno sobre deslindes de predios que no date de la gran mensura que aquel hizo de real orden.

Tuvo lugar aquel arreglo pericial en 1604, tres años despues del título de Diez de Hidalgo, y cada cual quedó en vida contento con lo suyo. No asi sus herederos, que comenzaron a pelear por lomas y quebradas, que no valian un pliego de papel, aunque filosóficamente hablando, es justo pensar que si aquellas jentes no litigaban, no tenian otro remedio que morirse. El coloniaje fué un gran *cuerpo de autos*, como la república va siendo un gran *boletin de sesiones*.

XXII.

Prosperó, empero, el primer poseedor de Quintero en sus haberes hasta acumular en sus últimos dias una pequena fortuna. Por el año de 1622 ensanchó su propiedad, comprando en cien pesos de buen oro al capitan Juan Montenegro, una

heredad que se llamaba "La boca de Colmu," donde, segun tradicion, existió hasta el terremoto de 1730 un ingenio que parece era de viñas, como lo era el de la *Viña del Mar* en un valle inmediato. (1).

En 1625 el caudal del capitán Diez de Hidalgo, quien a la sazon no podia contar menos de setenta años de edad, habia incrementado hasta tener siete mil cabras, tres mil ovejas, seiscientas vacas y trescientas yeguas. Poseia ademas una viña de cuatro mil plantas, (la de la boca de Colmu?) y una pequeña curtiembre en la que beneficiaba todos los años hasta mil y quinientos cordobanes para enviar a Lima.

XXIII.

En esta situacion, próspera para un soldado, vino la muerte a llamar a la puerta del primer dueño del puerto de Quintero, y por el mes de abril de 1625 fuése a morir a Quillota, si hemos de dar fé a su testamento, otorgado el dia 7 de aquel mes y año.

XXIV.

Tal es todo lo que se conoce, o al menos lo que sabemos nosotros, sobre el primer señor del puerto de Quintero, y del cual hemos hablado invirtiendo un tanto la lójica de las narraciones en pos del último y noble contemporáneo nuestro que adquirió esa heredad, nó para criar cabras ni curtir cordobanes como el capitán Diez de Hidalgo, sino con el jeneroso intento de formar un emporio de comercio y de industria a la par que una ciudad marítima de agradable residencia.

XXV.

La familia del soldado de Arauco y de Toledo estuvo en posesion del puerto de Quintero durante la mayor parte del siglo XVII, pues hasta en el año de 1656 encontramos una diligencia judicial de la cual resulta que don Gaspar Diez de

(1) El intelligente escritor don Joaquin Villarino trazó la noticia de este ingenio en algunos papeles viejos, y se dirijió el año antepasado a Colmo para comprobar el hecho. Interrogando a los inquilinos mas ancianos de aquel fundo logró desenterrar la realidad, porque aunque dos individuos de unos ochenta años con quienes conversó nada sabian, "dijeron ambos que habian oido hablar a su abuelo de unas casas de teja con viñas que habia cerca del mar, y que en un gran temblor y salida del mar habian desaparecido." Esta indudablemente era la viña del capitán Diez de Hidalgo, que fué arrasada un siglo mas tarde por la salida del mar ocurrida el 8 de julio de 1730.

Hidalgo, el mayor de sus cuatro hijos, defendia el puerto de la Herradura o de Quintero contra las pretensiones de uno de los descendientes del primer señor de Colmo. "Y luego fuimos (dice esa diligencia, que tiene la fecha del 15 de febrero de 1656 y se refiere a la posesion de un hijuela dada a un tercero) al costado de la mar, y por el fin de él hacia el poniente se tendió la cuerda y se le midieron otras tres cuadras, y al fin de ellas se hizo un hoyo enfrente de *una caleta* donde pescan a la boca de la Herradura."

Debemos agregar que este último nombre y mas comunmente *los Moyes* es el que se aplica todavia por la jente del lugar, llamando propiamente *Quintero* a la hacienda de este nombre.

XXVI.

Y de esta cuestion filolójica tomamos pié para añadir nuestra amistosa protesta a la un tanto desazonada pero no por esto menos justa que estampa en un notable artículo histórico sobre Quintero el señor don Francisco Solano Astaburuaga con motivo de la variacion de nombre impuesto a Quintero (1).

Para denominar, en efecto, la hermosa bahía descubierta (antes que Valparaiso) por Alonso Quintero, "Puerto Cochrame," no existiría mas razon que la que habria, a nuestro juicio, en llamar la isla de Juan Fernandez, que recuerda al ilustre piloto compañero de aquel descubridor, "isla de Anson," por la residencia que en ella hizo ese célebre almirante ingles, y aun siguiendo esta lójica podria llegar a dar a Valparaiso la denominacion de Puerto-Pareja porque en las arenas de su rada sepultaron los españoles el cadáver de su jefe....

XXVII.

Condúcenos esta incidencia de nombres a otra incidencia de personas que no es ajena a estos recuerdos: a la efímera posesion que de las tierras y mares de Quintero tuvo lord Cochrane desde 1820 a 1822.

(1) Nuestro primer propósito había sido hacer un estudio razonado y científico (en cuanto nos fuera permitido) del puerto de Quintero, y ésto fué el propósito principal de la visita a aquel lugar que ha dado májen a estas pocas páginas, escritas según se ha visto sin plan alguno determinado. Pero el excelente trabajo que en ese orden publicó el señor Astaburuaga en el primer volumen de la "Revista de Santiago" con el título de "El puerto y el pueblo de Quintero" habria hecho de nuestras investigaciones una simple repetición. Por esto le hemos dado a luz, por vía de introducción, al frente de estas páginas.

Asegura el bravo y codicioso marino en sus *Memorias* que hizo compra de la estancia y de su puerto para convertir a Chile en su segunda patria. Mas no faltó jente que dijera por aquellos años que lo que ambicionaba el astuto británico era la solitaria rada, donde siempre abrigó dos o tres naves de su amoño, y nó los campos poblados de ganados ni los lagunatos cubiertos de cisnes de cabeza negra del valle de Narau.

Pero es lo cierto que lord Cochrane no vivió en Quintero ni como marino ni como estanciero. Edificó una casa de hornones y de *tome* a la lengua de un montecillo, una milla distante del mar, hácia el declive de una alta colina que se llama el Centinela. Desde allí, el libertador del Pacífico, centinela de su propia ambición, acechaba, nó la temerosa vela que jamas le puso espanto, sino el incierto vaiven de los dos países que había redimido con su valiente brazo... Y cuando vió caido a San Martín, el coloso del Perú, y a O'Higgins, el coloso de Chile, sintió que la tierra se estremecía a sus pies y embarcó casi furtivamente sus penates para la tierra de donde había venido pobre, despechado y heróico.

XXVIII.

En cuanto a su rústica morada, había caido antes que él. Una viajera inglesa (Mrs. Graham) que ha dejado de ese pajizo *cottage* un fiel dibujo en uno de sus libros y que lo habitaba en la memorable noche del 19 de noviembre de 1822 (dos meses antes de la partida del marino inglés) refiere cómo vinieron al suelo sus frágiles muros al tercer sacudimiento. Sus ruinas están visibles todavía, y por las tardes mas de una vez aquella tierra que cobijó al héroe en su descanso, ofrece un banco de reposo a los que creen que hai algo de grande hasta en un montón de polvo....

Por lo que toca a los objetos que componían el menaje de aquella mansión improvisada, consérvese intacta todavía y hállose a disposición de cualquier huésped amigo, su lujosa *cuja*, magnífico lecho nupcial, en estilo de estos campos llamado "catre de casado," todo de sólida caoba enchapada de bronce, y con cortinas de percal de la India tan viva en sus colores después de medio siglo (cumplido precisamente por estos días en el año recién fallecido) (1) que parece acabara de comprarse en el *bodegon de la hacienda*.

(1) Lord Cochrane se embarcó en Quinteros para el Brasil en los mismos días de la caída del director O'Higgins (enero de 1823.)

El obsequioso dueño actual de la vieja heredad conserva tambien en el sitio en que la hallara, la vieja caña de pescar del ilustre marino, y en breve será enviada al "Museo histórico" del Santa Lucia la magnífica "licorera del almirante," no sin que antes sus viejos frascos se hayan vaciado tres veces a la memoria del héroe y a la salud de la amable cuanto bella donante de esa interesante reliquia.

XXIX.

Por lo demas, "los tiempos del almirante" fueron y serán los grandes dias de Quintero. El noble lord abolió con magnánimo espíritu el inquilinaje y sus gabelas. Abrió los poterros a los acorralados pescadores y a sus flacas bestias. Pagaba por una perdiz un duro y le era indiferente dar una vaca y algo encima por una gallina y su nidal. Por circundar su caña del Centinela con una cerca de cardones pagó el trabajo a los admirados labriegos a doce reales yarda inglesa. Y a la verdad tanto abundaban los pesos fuertes, dicen los dos únicos ancianos pescadores que recuerdan a aquel hombre extraordinario como avaro y como pródigo, "que daba compasion." Verdad es que añaden que el lastre de los buques que anclaban en la rada era de *talegas de pesos fuertes*, de lo que vino, que todos los huasos, en la redondez de diez leguas, cambiaron sus *guayacas* de delgado contense por sólidas bolsas de chivato a fin de guardar mejor aquella lluvia de arjentífero maná.

Una sencilla y prosaica esplicacion tenia, sin embargo, en parte toda aquella munificencia nunca vista. Porque si era cierto que lord Cochrane había *comprado* la estancia de Quintero y su magnífico puerto, no por esto la había *pagado* jamas. De lo que venia que cuando el lord ingles daba a dos manos, daba con una mano lo suyo y con la otra lo que fué heredad y patrimonio del difunto capitán de Toledo don Simon Diez de Hidalgo y de sus hijos.

XXX.

Hemos concluido este rápido bosquejo del primero y del último dueño de la rada de Quintero. Pero aun queda un gran problema de actualidad en pie.

Quintero era el dia de San Pedro de 1872 un animado taller, una ciudad en ciernes.

Paralizada la mano jenerosa que diera a aquel el primer impulso, Quintero será solo una tumba?

No lo creemos, porque, como lo afirma el viejo refran francés,—"Nobleza obliga".

Los hijos del primer señor de Quintero se contentaban con criar cabras y curtir cordobanes para calzar negros en Lima.

Esa era la nobleza de esos tiempos.

La esposa y los hijos del último iniciador viven en otros horizontes. Ellos harán de estas magníficas soledades un puerto que será fortuna como Lota, y una ciudad que será recreo como el "Parque."

Esa es la nobleza de estos días.

Y así, pero solo así, quedará cumplida la profecía hecha en un caloroso dia de febrero de 1872, a la sombra de las secu-
lares higueras de Macul.



II.

LOS FUTUROS SEÑORES DE QUINTERO.

(ESTADO ACTUAL DEL PUERTO Y SUS PRINCIPALES NECESIDADES.)

A MI BUEN AMIGO RUPERTO S. RUBIO,

RECUERDO DE SU AGRADABLE VISITA A QUINTERO EN ENERO DE 1874.

I.

El lote de doscientas cuadras de tierra comprado por don Luis Cousiño al actual propietario de la hacienda de Quintero, don F. de P. Salas, por la suma de veinticinco mil pesos y destinado por aquel emprendedor y patriota caballero a la planta de una hermosa ciudad, puede dividirse en tres porciones, segun su aspecto, su topografia y el uso a que se le destina, a saber:

- I. La Península:
- II. La Caleta de los pescadores.
- III. La Vega.

De cada uno de estos lugares diremos algunas palabras para presentar en su conjunto la actual condicion del puerto de Quintero. Usaremos el lenguaje llano de los campos, propio de la estacion y del propósito de estos apuntes.

II.

LA PENÍNSULA.



Este magnífico promontorio, que se avanza atrevidamente sobre el mar, ocupa mas o menos una estension de ochenta cuadras, y segun los planos primitivos de la poblacion, compone la ciudad propia, pues se halla en su totalidad fraccionada en sitios de a mil metros cada uno.

Esta faja de terreno, aun en su condicion actual, es sumamente pintoresca. Se halla rodeada de agua en todas direcciones, excepto en un angosto cuello que al ojo desnudo no parece medir mas de dos cuadras de ancho. Este istmo en miniatura forma ademas una depresion tan baja entre los dos mares, que bien pudieran comunicarse ambos por una simple zanja.

El plano de la península es ligeramente ondulado; pero al acercarse al mar toma proporciones atrevidas, empinándose en forma de anfiteatro hasta que, encontrando bruscamente al océano, se desgarra en profundos arrecifes, en cuyas cavidades las olas se azotan con furia. La calidad de la superficie es excelente, de tierra de pan llevar, como lo demuestran los espesos cardales que la cubren y el considerable número de ganado que los tala.

Escepto en el tamaño, esta península por su forma y posicion se asemeja considerablemente a la que el gran templario Juan de la Valette escojío en Malta para edificar la capital que lleva su nombre. La misma esposicion hacia el norte, la misma depresion del terreno entre las dos bahias que la forman, la misma ondulacion del suelo que tanto mortificaba a lord Byron en razon de su cojera y de su presuncion; los mismos farellones sobre el mar. Solo le faltará, si llega a ser Quintero una gran ciudad, sus murallas inespugnables y su famoso San Telmo, en la estremidad que hoy se llama de comun acuerdo *cabo Cousiño*.

Desde la mas alta ondulacion de la península, asi como de la cima del Centinela, se descubre claramente en las tardes serenas el pintoresco anfiteatro de Valparaiso con su caserio que blanquea entre las rocas a traves de la arboladura de los buques. El faro se distingue por su luz, y uno de los paseos ves-

pertinos del lugar, es ir a ver *encender el faro* de Valparaiso, operacion que, por su puesto, no conocen ni presencian los que asisten cada tarde al paseo de la *Esplanada*.

III.

En el centro de este hermoso promontorio y dominando toda la bahia desde la altura, se divisa la coqueta y cómoda casa que la señora de Cousiño ha hecho construir para su administrador y que codiciaria cualquier hacendado de la vecindad amigo de lo agradable y de lo pintoresco. Su costo ha sido de diez mil pesos, a pesar de no contener mas de diez o doce habitaciones. Ésta, por ahora, es la única mansion de la península, pero solo debe contarse como la primera piedra de la futura ciudad, como la primera tienda plantada en el desierto por las tribus que vienen en marcha....

La península de Quintero, sin embargo, y a pesar de sus bellezas naturales, tendrá siempre el gran inconveniente de no poseer agua corriente o de cañería, a no ser que se cave en su centro una inmensa noria a vapor, como la que basta a proveer por sí sola la ciudad y puerto de Arcachon, poblacion de veinte mil almas, improvisada en diez años, encima de un arenal, en las *Landes* de Francia.

IV.

LA CALETA DE LOS PESCADORES.

La *caleta* es sin disputa el lugar mas pintoresco de la extensa bahia de Quintero. Los pescadores, como los primeros llegados, supieron elejir sus nidos.

Se halla aquella situada en la falda de la Península, y mira al oriente entre farellones que han sido escarpados por la azada y peñascos de granito que han sido horadados por las olas. Aquí están los mejores baños del lugar, y por esto los pescadores arriendan sus mas aseados ranchos a las familias de Santiago y de Aconcagua en cada verano. Tiene tambien esta parte de la bahia la ventaja de estar abrigada contra los *sures*, que en el mes de diciembre suelen soplar con gran violencia sobre la península y la vega, como en Valparaiso sobre Playa-Ancha y el Almendral.

V.



En esta zona de la futura poblacion tienen tambien, como la tribu de Jacob, sus doce sitios los herederos de la familia que poseia a Quintero antes de su ultima enajenacion. Las señoritas Undurraga Vicuña, a ejemplo de los pescadores y como antiguas condecoradas de un lugar querido, han elejido sus mansiones de verano entre las sinuosidades de la caleta o en las alturas que la coronan. Algunas de aquellas estan ya edificadas. Otras en obra o en proyecto. La mas 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 balcon corrido en derredor, y ha costado dieziseis mil pesos. Su menaje es como el de cualquiera de las casas modernas de la capital.

El grupo de las habitaciones de los pescadores esparcidas en los declives de la Caleta presenta sobre la bahia un frente de poco mas de una cuadra, y contendrá unos treinta ranchos habitados por once o doce familias que forman una tribu enteramente independiente del resto de la hacienda. Hablando en estilo bíblico, las tribus del lugar son por ahora solo tres: la tribu-Cousiño, la tribu-Undarraga y la tribu-de San Pedro, santo patron de la Caleta.

VI.

La bahia es tan abundante de pescados como lo fué el milagroso mar de Galilea y como no lo son talvez todas juntas las caletas que se estienden desde el Algarrobo al Papudo. Como la *Herradura* (nombre local de Quintero) es una especie de lago cerrado por una boca angosta de tres o cuatro kilómetros, atrae a su lecho remanso y poco profundo innumerables cardúmenes de esas razas de peces que se placen en las playas bajas y gustan sus yerbas. Asi es que se cojen cada dia centenares de enormes y voraces corbinas, pescado raro en las caletas abiertas. En una sola salida de las cuatro canoas que se echan diariamente al agua hemos visto sacar en una mañana cuarenta grandes corbinas, en otra vez ochenta, en otra doscientas. Podria asegurarse que casi todas las corbinas que van a guisarse en la próxima cuaresma en las succulentas cocinas de Santiago, Valparaiso y San Felipe, saldrán de las

fecundas redes de Quintero. Tan verdadero es esto, que ya con frecuencia faltan las mulas para el carguio diario.

El congrio es abundantísimo y constante como en el resto de nuestra costa, al norte de Valparaiso. Las cabinzas y lenguados raros. No así las delicadas lisas, de las que cojen en redes cardúmenes de doce a veinte y que venden por altos precios (30 cts. pieza) sobre la playa misma a los revendedores de Valparaiso.

VII.

Desde el caserío de la Caleta se obtiene la mas dilatada y hermosa vista de la bahía y sus contornos. Aquella no tiene propiamente, vista desde ese sitio, la forma de un herradura, sino la de un lago largo y angosto, completamente cerrado, cual si fuera el de Aculeo u otro de los Andes. Su aspecto jeneralmente remanso contribuye a formar esta impresion en el espectador.

Sus playas son bajas, arenosas y en partes blanquizcas en razon de la inmensa cantidad de conchas acumuladas por los siglos, y de las cuales se quema una escelente cal que se lleva en lanchas a Valparaiso. Mas allá del anfiteatro dominado por las olas, se levantan las colinas pobladas de espesos matorrales de la hacienda de Quintero, famosa por su *ramoneo* para la crianza de ganados. Mas allá los cerros que se estienden en un dilatado panorama de quince leguas de ámbito desde la punta de *Mauco* en el valle de Quillota hasta el *alto de Cata-pilco* en el de la Ligua.

Esa cadena de montañas presenta desde la Caleta tres depresiones mas o menos pronunciadas.

Por la primera, apenas acusada y la mas meridional, desciende la quebrada de Mala Cara, digna por su selvático aspecto del nombre que le han puesto, pero rica en oro de lavadero.

La segunda solo se encorva para dejar ver tras de sí, como un solitario gigante, la masa parduzca del cerro de la Campana, este gran divisadero de las tres provincias jemelas de Aconcagua, Santiago y Valparaiso, que en sus faldas encuentran sus fronteras y la última su faro.

Por esta depresión atraviesa en dirección al oriente la cuesta de Rauten, simple sendero de caballos, que conduce por la hacienda de este nombre de Quintero a Quillota.

El tercero y el mas profundo de estos bajios del cordon central es el desfiladero y cuesta de Pucalan, que separa el valle de Quintero de el de la Calera o Purutun. Por esta depresion del terreno el ingeniero don Jorje Lyon ha proyectado la via férrea que se meditaba para Quintero.

De este importante proyecto diremos dos palabras despues de haber descrito lijeramente la *Vega*, que es el tercer rasgo característico de la fisonomía de Quintero.

VIII.

LA VEGA.



La *Vega* de Quintero comienza donde acaba la Península y la Caleta. Es una húmeda llanura que ha sido indudablemente lecho del mar, y en la cual retozan ahora centenares de bestias sobre la verde yerba. Podrá tener entre el anfiteatro de colinas que la rodea y el mar, una estension de cien cuadras, de las que cincuenta pertenecen al plano de la ciudad futura y el resto a la antigua estancia de Quintero, de la cual formaba el predilecto "potrero de la Herradura."

La *Vega* es el *Almendral* de Quintero, y tiene casi su misma forma, si bien es diez veces mas espaciosa. Corre por la orilla del mar desde la caleta de los pescadores a las piedras de Loncura, como el *Almendral* de Valparaiso comienza en la Cueva del Chivato y termina en la caleta de los antiguos pescadores del valle de Quintil. Quedan en ella algunas manchas de pajonales, pero es fácil disecarlas, y ya se ha comenzado esta mejora con feliz éxito. En cambio, existe en la extremidad oriental de la vega un delicioso bosquecillo que a la distancia presenta el aspecto de un bouquet de verdura atado sobre las rocas de la playa. Es formado por tres grupos de árboles de poca talla pero de preciosísimo follaje. La patagua enreda sus tersas hojas con el láguido canelo y el lun enlaza sus menudos brotes con el denso ramaje de la petra. "Hé aquí el futuro *parque* de Quintero!" esclamó al penetrar bajo su sombra por la primera vez su jeneroso y ya desaparecido dueño.

Los capitales invertidos por don Luis Cousiño y su sucesion en las mejoras de Quintero pasan hoy de ochenta mil pesos.

IX.

La *Vega* tiene solo tres construcciones de alguna importancia. El depósito de maderas de la Compañía de Quintero, elegante galpon de dos cuerpos, cubierto de zinc y que desde la distancia hace el efecto de un fantástico palacio de verano. Como contraste se levantan en el declive del cerro del Centinela, que se empina desde la vega hacia el sud, los sombríos edificios de la fábrica a vapor de ladrillos que se estableció en vida del señor Cousiño, y cuyos fuegos se apagaron junto con su aliento. Un poco mas hacia arriba de la colina del Centinela existen las ruinas de la improvisada mansión de lord Cochrane.

La tercera construcción de la *Vega* es una serie de sólidas casas que frente a la playa y en el lugar correspondiente a una futura plaza levanta a gran prisa el actual propietario de la hacienda de Quintero don Francisco de Paula Salas. Estos edificios, que ocupan todo el frente de una manzana, están destinados para arriendos veraniegos, y es de esperar que corresponderán a las expectativas de su constructor, pues las familias preferirán siempre esas cómodas habitaciones a las quinchas y a las vinchucas de los pescadores.

Las habitaciones de la *Vega* tienen por ahora un inconveniente serio: el de la humedad. Pero mientras el terreno se enjuta, se ocurre a altos terraplenes y así todo daño cesa.

X.

Tal es la descripción rápida y llana, pero exacta, que ofrecemos a los que en estos calurosos días tomen interés en los frescos ambientes de la costa. Y a este propósito perdónense nos que digamos una palabra más sobre el clima de Quintero.

Lo que caracteriza la temperatura de este lugar es el fresco. Como se halla situado entre dos brazos de mar, de los cuales el uno (el del norte) es la bahía y el otro (el del medio-día) la ensenada abierta de Papagayos, cuya proximidad extrema hace que se confunda en uno solo el rumor de sus olas, es natural que las brisas del océano lo empañen con más libertad por la frente y la espalda que lo que acontece en Valparaíso y otros puertos.

De esta suerte puede decirse que el verano en Chile no se conoce rigurosamente en Quintero. Un almacén de brines y telas de hilo será un mal negocio cuando esta playa sea un bazar. Por la tarde y en la madrugada es preciso tomar algún abrigo, y a las doce del dia, mientras Santiago es un horno de reverbero y Quillota un horno de manga, la Caleta de los Pescadores puede compararse a un cubo de helados.

Esta es una ventaja excepcional que en tiempos venideros atraerá por sí sola considerable concurrencia a este lugar. Porque en la costa una cosa son los baños y otra cosa es el clima. El clima de Quintero es, por tanto, inmejorable y la mejor prueba de ello son los cardúmenes de niños, mas abundantes que los cardúmenes de corbinas ya recordados, que retozan en la playa revueltos con los cureles y las gaviotas.

Otra conveniencia de esta localidad privilegiada es que aun estando rodeada de vegas carece de zancudos y de mosquitos, ignoramos por qué particularidad bienhadada de su naturaleza o de su topografía.

XI.

En medio de tan inapreciables ventajas, Quintero está abrumado por dos enormes escollos, es decir, la distancia terrestre, o mas bien, los malos caminos, y la carencia de agua, excepto para las estrictas exigencias de la bebida y el uso doméstico.

Para venir a Quintero con mediana comodidad de Santiago o Valparaíso, es preciso ir a Quillota y tomar allí un mal coche que puede importar catorce o quince pesos, y emplear cinco o seis fastidiosas horas en la travesía por San Pedro, Tabolango y Colmo. Por la Calera y Pucalan es mucho más pesado y largo, pues hai una cuesta que subir y que bajar.

Por la vía de la costa, atravesando directamente la playa de Colmo, la caleta de Concon y la Viña del Mar, la distancia es mucho menor. Bastan cuatro horas de buen trote para venir a Quintero de la estación que acabamos de nombrar; pero para esto es preciso hallar el mar *de baja*, pues si la marea ha subido, fuerza es meterse a los médanos y caminar a paso de tortuga. El correo que viene tres veces por semana directamente de Valparaíso, emplea solo seis horas al paso reglamentario. Diremos a este propósito que el gobierno gasta

anualmente mas de mil pesos en sostener este correo, con el objeto de fomentar en lo que de él depende el desarrollo de esta importante estacion marítima.

XII.

Por mar, Quintero está a la vuelta de Valparaiso. Dista solo 30 kilómetros, la distancia que hai de Douvres a Calais en el paso de la Mancha, y como ese estrecho, podria atravesarse en un buen vapor este brazo de mar en poco mas de una hora. No hizo, empero, tan rápido camino en su primera excursion por esas aguas el vapor *Rising Star* cuando lo condujo lord Cochrane en 1822, trayendo a su bordo al alegre cura de Puchuncaví, que no cesaba de admirar aquella maravilla ni de beber sobre su cubierta como un preservativo para el mareo, la buena y espumosa *cerveza blanca*, que asi llamaba el buen párroco al champaña.

XIII.

Mas, a falta de caminos de largo aliento, abundan en los alrededores de Quintero los blandos senderos que conducen a pasajes de variado recreo. Ya es a lo largo de la playa, y siguiendo al galope de los caballos la senda endurecida que deja el mar en la baja hasta la roca de la *Ventana*, labrada con primor por las olas entre los arrecifes de la punta de Quintero, que cierra la bahia por el norte; ya es tras de una colina arenosa a la laguna de Campiche, inmenso pajonal que abarca todo un valle y el cual en las creces es susceptible de navegacion en canoas y de abundante pesca. Sus márgenes estan sembradas de agradables chácaras de rulo que le forman una orla de verdura, mientras que millares de aves cruzan impunes sus aguas pantanosas. En el mes de agosto desciden tambien algunas parejas de magníficos cisnes de cabeza negra, huyendo de los hielos de la cordillera, a donde emigran en el estío. En 1832, diez años despues de la partida de lord Cochrane, el viajero aleman Poëpig encontró todavía vivo en una de estas lagunas un cisne de plumaje negro que aquel había hecho traer espresamente de la Nueva Holanda para propagar su especie. En un recodo de la laguna de Campiche está edificada la pequeña aldea de los Maitenes, sobre las ruinas de una aldea aboríjene, cuyas *ancuviñas* se escarvan de

cuando en cuando para extraer numerosos objetos primitivos.

El *Valle Alegre* en que están situadas las casas antiguas de la hacienda de Quintero, el vecino y vistoso divisadero del *Centinela*, el bosque de pataguas ya descrito y hasta los médanos de la costa por donde se trata ahora de traer la línea férrea y que recuerdan a lo vivo los desiertos del Perú y del Mar Muerto, son otros tantos objetos de curiosidad para el viajero y de higiénico ejercicio para los que se bañan en consonancia con las prescripciones de la ciencia.

XIV.

Y a propósito de la nueva vía señalada a la fijación del futuro ferrocarril, (por la costa) vamos a pedir licencia a los hombres de la profesión para decir que la designación de la cuesta de Pucalan para aquel objeto, nos ha parecido poco acertada; pues si por el valle de Quillota existe una superficie plana desde San Pedro hasta el mar, y donde no la hai se conservan los antiguos cortes del ferrocarril abandonado de Valparaíso a Santiago, ¿para qué es ir a buscar los cerros, es decir, las gradientes, los túneles y todas las obras que triplican los gastos de ese género de construcciones?

XV.

Mas, volviendo a lo que son los inconvenientes ya recordados del agua y la distancia, la cuestión es de: si son o no imposibles. No lo son. Y lejos de eso, ha comenzado a allanarse el más urgente, pues ya se tienen los planos de una línea, y anticipados muchos de los trabajos del otro proyecto, (el de Tabolangó, Colmo y Concon).

En cuanto al agua, es preciso traerla por cañería del río de Aconcagua, o lo que es acaso más sencillo, de las estensas lagunas en que se represan los dos riachuelos que riegan la estancia de Quintero. El estero de Puchuncaví, que forma al encontrar la barrera del mar la estensa laguna de Campiche por el norte, y el estero de Chillicauquén, que forma por la misma causa el pintoresco lagunato de Ritoque por el sur. Represando esos mismos esteros en su curso superior y sanguinando sus aguas en la *Vega* de Quintero en lugar de sus actuales estuarios, el problema queda resuelto.

XVI

El agua de noria de que se sirven actualmente los habitantes de Quintero está lejos de ser de mala calidad. Aunque muchas veces brota a dos, a tres metros distante de la mar, y a una profundidad menor todavía que esa medida, no es ni salobre ni insípida. Pero es insuficiente. Sería preciso horadar toda la planta del pueblo para procurar una mediocre bebida, a no ser que se construyera una gigantesca noria a vapor como las que sirven para dar agua a algunas ciudades de Europa y de los Estados Unidos.

Ejecútense enhorabuena esas dos obras principales, y Quintero se hará por sí solo un pueblo de importancia. Si no, continuará siendo lo que hasta aquí: una agradable caleta de pescadores y *bañistas*.

XVII.

Otro cambio radical que urje llevar a cabo es el del plano original concebido para dar asiento a una ciudad todavía imaginaria. Como ese plan fué hecho por una sociedad anónima o bajo su inspiración, se delinearon los sitios a manera de jaulas, puesto que se trataba de guardar en ellas mil pájaros de diversas plumas, es decir, mil acciones, (fuera de las jaulas destinadas a los "jilgueros llamadores") y de aquí vino que se amontonó casa sobre casa hasta dejar unos sitios debajo del agua y otros en la punta de agudos peñascos. Los sitios *dibujados* de Quintero pasaban de tres mil.

¿Qué necesidad hai ahora de todas esas combinaciones?

Pasaron ya los días en que era posible improvisar ciudades mediante la prestidigitación de un juego de bolsa, como el que hicieron los Pereire para edificar a Arcachon, y el conde de Morny para construir a Deauville. Y mas remotos están aun los tiempos en que se fundaban ciudades por decreto, como las famosas poblaciones de Ortiz de Rosas (Rancagua, San Fernando, la Ligua, etc.), que todavía no han acabado de pobrarse.

Fuerza es restituir a las cosas su corriente natural para que se desarrolle sanas y robustas. En materia de ciudades no puede hacerse nada artificial sin que en el acto se resienta todo su organismo, así como es fuerza suceda en las sociedades destinadas a utilizar a aquellas.

Asi, por ejemplo, para echar las bases de un pueblo, fuerza es que haya grandes espacios entregados al placer, a la comodidad, y si se quiere a la especulacion. *Manzanas y no sitios*. Esa es la clave del problema. Que los primeros llegados comprenden por masas, y éstos acomodarán despues las individualidades segun sus gustos y necesidades. Es indispensable tambien dejar venir el enjambre obrero y reservarle el espacio de aire y de luz que le pertenece, llámesel ese espacio rancho, carpa o barraca. Si cada sitio ha de valer mil pesos, es claro que no tienen en ellos cabida los desheredados de la fortuna, es decir, los que pisán barro, los que levantan murallas, los que hacen las techumbres y rebocan las paredes. La sociedad anónima de Quintero quiso establecer en su hermosa playa un campamento, y solo dejó lugar para los oficiales de sargento arriba. Los soldados quedaban acuartelados en Quillota.

Por otra parte, ¿qué necesidad hai de llevar la vieja regularidad de las calles tiradas a cordel, a la irregularidad pintoresca de las playas y de sus arrecifes en la Península? Déjese en el circuito de aquella una zona libre donde cada cual edifique segun su agrado, su capricho y su fortuna, y resérvese el trazado riguroso para la jente de mediania que no tiene cómo pagar sus predilecciones. Asi Quintero podria cubrirse en tres o cuatro años de graciosas *villas*, como la de la señora Cousiño, mientras que si solo se concede asiento por el cordel inexorable del alarife, solo se edificarian medias aguas de teja con corredor para vender sandias y corbinas.

Hé aquí lo que hai que emprender para dar vida a Quintero y crear a la vez ciudad y puerto, recreo y fortuna. Todo el secreto parece reducido a estas tres palabras:—*Ferrocarril*.—*Agua potable*.—*Libertad de ventas de terreno*.

XVIII.

Ahora bien, y para que esta segunda y apresurada escurcion por esta playa hospitalaria corresponda con su título, habremos de terminar diciendo que los que ejecuten todo eso serán los—*Futuros señores de Quintero*.

Porque si no acontece de esa manera, los señores de la antigua Herradura continuarán siendo los mismos de otros siglos, es decir, los pescadores de su romántica Caleta.

III.

LOS PESCADORES DE QUINTERO.

A MI QUERIDO AMIGO MARIANO ASTABURUAGA.

I.

Desde que en 1850, a los diez y nueve años de la vida (edad de ensueños y de redes), leía por la primera vez en los folletines de la TRIBUNA la dulce *Graziela* de Lamartine, esa pescadora de Nápoles de quien el poeta hizo un símbolo acabado de jeneroso y desdichado amor, mi alma se apasionó del mar, de sus tipos, de sus leyendas, de sus paisajes, y especialmente de sus cabañas y de sus hijas, es decir, de sus ideales *Grazielas*. Tal vez desde entonces me hice viajero. Tal vez desde entonces comencé a comprender que los Andes no eran solo una montaña sino una barrera, y que la gran ciudad en que vivía aprisionado no era sino un engañoso verjel, como aquella pradera sin fin en que la mitología condenaba a pasearse eternamente a algunos de sus dioses culpables.

Parecíame por esos días que todas las muchachas del pueblo que pasaban delante de mi puerta con el pie descalzo (y entonces eran pocas las que usaban zapatos) venían de alguna playa encantada, y de propósito iba a sentarme a los bancos del *Puente de palo* o a apoyarme silencioso en la baranda de los *Tajamares*, por aquel tiempo los paseos favoritos de Santiago, para interrogar con los ojos aquellas napolitanas de

rebozo que venian del cerro Blanco o del callejon de "lo Pozo"... La juventud es un gran jeneralizador. La Graziela que yo escondia en mi corazon era un perpétuo rayo de luz a cuyos lampos brotaban por do quier evocaciones misteriosas. Parecíame a mí, hijo de las montañas y nacido en una ciudad de lóbregos conventos, que el supremo ideal de la vida seria deslizarse entre las olas del azulado mar, la cabellera, renegrida entonces, empapada por la brisa, bogando con ambos brazos esa barca ligera que se llama adolescencia y acariciando con los labios la frente inmaculada de ese misterio ceñido de flores que se llama el primer amor... Talvez desde esos ensueños, cuyo ardiente pábulo no se ha agotado todavia en mi cerebro, brotó el primer anhelo de esa prosaica pero bien-hechora idea que hoi se llama la *Canalizacion del Mapocho*. Como poeta y como niño queria que Santiago tuviera una gruta en la cavidad de sus románticas rocas y a su pié un lago para bogar en sus aguas entonando los cantares de Atala en la corriente del Mississipi, que habia oido a dulces voces entonar en plañideras arpas, o para ir tarareando a media voz como en los canales de Venecia la barcarola de *Marino Faliero* con que Sambaiti habia regalado hasta hacia poco nuestros hechizados oidos en el viejo palomar de la antigua Universidad de San Felipe, hoi el espléndido *Teatro municipal* de Santiago.

Ese fué el ensueño, la red, la barca, el mar, la mujer, esa segunda cuna de la vida que no mece una madre o una nodriza, sino que sacuden con sus alas hadas invisibles, y de la cual, al desasirnos, llevamos para seguir subiendo la cuesta de la vida, los unos una linterna encendida que se llama esperanza, los otros, que somos los mas, un candil hediondo que se llama desengaño...

II.

Veinte años mas tarde (1870) me encontraba en la bahia de Nápoles, y cada tarde iba a pasearme en la silenciosa playa de la Margellina, no léjos de la tumba de Virjilio y cuan léjos me era dado del rumor mundano de la Chiaga y sus fastuosos equipajes. Interrogaba desde allí en el cercano horizonte aquellas tres islas veladas por la bruma, Capri, Ischia y Prócida, que desde Augusto a Lamartine, desde Virjilio al Tasso, han sido el tálamo y el altar de los mas viles y de los

mas santos amores. Supe entonces la realidad. La Margellina era una playa de perezosos *lazzaroni* y de sucias barcas que se podrian al sol. Graziela era una mentira de poeta. Sus amores, sus engaños y su llanto eran una convencion de un genio sublime y hambriento con un editor avaro, y todo lo que quedaba en pie de aquella adorable trama era el paisaje encantador del mar y de las islas que se dilataban delante de mi maravillada vista, y los apagados recuerdos de mi primer encanto, o para ser mas verdadero, a riesgo de ser mas prosaico, del primer folletin de la TRIBUNA... En cuanto a aquella historia de amor que humedeció los bellos ojos de una jeneracion que es hoy de castas madres, lo que hoy se sabe como cierto, por confesion póstuma del poeta, es que Graziela era una pícara y jentil cigarrera de la calle de Toledo de la ciudad de Nápoles...

Mas, sea como fuere, yo que no habia conocido en mi infancia la mar, como casi la totalidad de los niños de Santiago antes del ferrocarril, comencé a amarla con embeleso desde que leí el hechicero romance del poeta de Macon. Ese amor, o mas bien ese entusiasmo por lo desconocido y lo vago, que comienza siempre donde comienza el mar, me atrae siempre a sus playas, a sus farellones sombrios y espumosos, a sus cavernas sonoras, a sus rocas salpicadas de algas resbaladizas, a sus mullidas arenas que crujen bajo el pie, ofreciendo blando reposo despues de la fatiga. Desde la Serena a Valparaiso, en cuyo espacio existen los mas bellos sitios de mar de nuestra costa, creo haberme apeado del caballo o saltado alegre de la canoa o la chalupa en cada ensenada, en cada caleta, en cada roca. En la arena de Frai-Jorje, en los médanos del Totoral, en la playa manchada de sangre de Pichidangui, en el *Potrerro de la engorda*, que es la playa abierta del valle de Longotoma, en las salinas, en fin, de Pullay. Y todavia mas adelante, caminando hacia el mediodia, los tres albergues de mi juventud y probablemente de mis viejos dias, son los rústicos nidos labrados entre peñascos que se llaman el Papudo, el Zapallar y Quintero.

En todos estos lugares me ha sido grato fraternizar con los pescadores. Graziela ha muerto. Mis negros cabellos perdieron su lustre cubriéndose de mustia ceniza. El hogar, mas dulce y mas dichoso que los delirantes sueños, me ha entreabierto sus puertas parecidas a las del cielo, y sin embargo, siento que mi predilección por esos rústicos hijos de las olas tienen en mi

espíritu un asiento de poesía del cual ni la materialidad ni las ambiciones de la vida alcanzarán a desatarme. No puedo negar que sentiría hoy más vivamente el anuncio de una vijilia del almanaque delante de una fuente de barro rebosando de lisas recientemente fritas, que lo que hace un cuarto cabal de siglo (febrero de 1848), me impresionó esa sentencia, enemiga de la gula, cuando, sentado en rústica mesa en la playa del Zapallar, comímos con esa prohibición inesperada el mismísimo digno prelado que hoy reyenta nuestra iglesia, simple clérigo entonces, pues sus bulas venían a la sazón en camino desde Roma.

Pero no porque haga esta manifestación de injerencia dejaré de repetir que todavía al recuerdo de Graziela muerta y sepultada aviva más mi alma que lo que aviva mis sentidos el vapor de la sartén.

Cuestión es ésta, empero, que decidirá con mejor criterio el lector de estos ócios de la playa, después de haber escuchado este relato hecho por dos hombres distintos que viven dentro de la corteza de un solo ser, como vive la fresca camelia en el tronco de año membrillo, es decir, el hombre de Graziela y el hombre de las lisas fritas...

III.

En otro alto de estos ócios del mar (y nosotros llamamos ócios el descanso de los decretos y una resma de papel bajo la libre pluma), hemos referido dónde se halla situada la caletera de Quintero, a la falda oriental de la península de su nombre, y como hemos referido su origen, hemos bosquejado su agradable panorama y contado una por una sus pajizas chozas.

Ahora vamos a salvar el umbral de esas humildes viviendas; vamos a sentarnos en la proa de las rudas canoas que las sustentan, a contar la simple vida, las injerencias creencias, el duro trabajo de sus dueños, y cómo cada mañana, al amanecer el alba, vienen a la playa con su cosecha de peces, vivos todavía, para distribuirla en el poblado y en los vecinos campos.

Para esto bástame ir en una de estas prolongadas tardes a la choza más cercana, y sentado allí en tosco banco, labrado de la tabla de un buque naufragado, la espalda apoyada en la flexible quincha, con dos de mis dulces amores suspendidos

en cada rodilla, y hacer hablar a la anciana abuela y al varonil mancebo de su varia vida y de la de sus mayores.

IV.

Una cosa resalta como la primera impresion en la vida del pescador de la costa de Chile: el sello de su independencia personal, el tipo de la individualidad, que ha perdido entre nosotros casi por completo el hombre del campo, esto es el inquilino, es decir, el siervo de la conquista, y el obrero de la ciudad, que es el hijo de la servidumbre esclava de la colonia. El pescador de Chile no es una reminiscencia del indio: es el indio. No es el trasunto de una personalidad o de una raza extinguida: es la posteror encarnacion de esa misma raza, que sin él habria perecido. Es el *chango* que encontró Pedro Valdivia en el siglo XVI: que dibujó bogando sobre su balsa de cuero de lobo el lápiz de Frezier casi dos siglos mas tarde. Lo único que ha cambiado es su frágil embarcacion de pieles por la sólida canoa de los bosques. El bogador es el mismo.

Por esto el pescador es un tipo digno de estudiarse. Mañana esta caleta casi solitaria puede ser una ciudad populosa, y entonces, rotos los remos, echada al fuego la última astilla del esquife indígena, el posterro de los *changos* de Quintero convertido en labriego habrá huido a lejanos campos con sus lares, o convertido en rudo gañan de los opulentos recien llegados, pisará el barro en que asienten el cimiento de sus palacios sobre las ruinas de sus humildes cabañas.

Preciso es tambien tener presente que en Quintero como en Concon, en el Algarrobo como en Cartajena, existen colonias de verdaderos y lejítimos pescadores. Los de Valparaiso son simples industriales fundidos en la masa de la poblacion. En otros puntos, como en Bucalemu, son solo huasos alzados, que a la manera de los gatos que antes de ser monteses han vivido holgados dentro de bien provista bodega, se amparan de la playa como los últimos se amparan de su guarida.

V.

En la áspera y brutal forma que la conquista imprimió a la sociabilidad chilena hai un fenómeno consagrado por las mismas leyes que sancionaron aquella digno de particular señalamiento. Tal es la soberanía del minero y la soberanía del

pescador. Los españoles podian ser ignorantes pero eran lójicos. Para ellos la América fué una mina, y por esto hicieron soberano al hombre, fuese señor o vasallo, que se saliese del poblado y con una alforja al hombro y una *yauvana* en la mano subiese a la mas alta montaña, y llamándose a descubridor se dijese a sí propio:—“Este valle, este monte, este estero es mio y del rei.” El rei era el accionista de májica negra que hacia y deshacia de todos las empresas y todas los millones desde Guanajuato a Potosí y desde Potosí a Tilitil.

En una escala mucho mas humilde, el rei otorgó el mismo señorío al pescador. El señor feudal, el encomendero, el hacendado, a ejemplo del Inca, que se hacia servir cada noche en su cena de los palacios del Cuzco el pescado cojido en el Pacífico al aclarar el dia, habria consentido de buen grado en tener un pescador inquilino, es decir, un pescador esclavo, para surtir su mesa fijando una avara tarifa a su anzuelo y a su red. Pero así no habria habido cuaresmas en esta devota tierra, ni tampoco habria habido bulas. Por esto el rei dijo al pescador:—“Serás independiente del señor feudal, y tus redes serán de oro para mi iglesia y de abundancia para mis vasallos.” Desde entonces, así como el minero ha sido en Chile dueño de todas las tierras, el pescador es el señor lejítimo de todos los mares.

Lo único que ha cercenado a su dominio el lejislador moderno es el espacio en que edifica su choza, vara en la madrugada su canoa y tiende sus redes al sol. El rei les daba ochenta varas. Don Andres Bello, que volvió patas arriba todo el poderío de Carlos V y Felipe II, les dejó solo ocho metros sobre la mas alta marea en la movediza arena. A nuestro juicio, el ilustre codificador venezolano, que, sea dicho de paso, amaba la lei de los fuertes, padeció un trascendental error. Reaccionó la lei española en el sentido de ese intransigible feudalismo, que todavía, como dentro de una ciudad de granito, se hace fuerte en el cuadrilátero, mas terrible que el de Mantua y Verona, que forman en nuestra ciudad natal las líneas de Santa Ana y de San Lázaro con las de San Francisco y la Merced, la Santiago episcopal de la colonia. En primer lugar, las riberas del mar son del estado, es decir, de la comunidad de los ciudadanos, de la que ninguna lei escluye al pescador. En segundo lugar, el hacendado, es decir, el señor feudal, nada puede aprovechar como cultivo, ni como talaje, ni siquiera como *ramoneo*, en la franja arenosa que separa su

feudo del océano entre arrecifes y médanos. De manera que rebajando la porcion patrimonial otorgada al pescador y no dejándole mas espacio que el estrictamente indispensable para plantar los cuatro horcones de su cabaña, el código civil le ha quitado el rayo de sol que necesitan sus redes para secarse y el pedazo de roca inútil en cuyas grietas le era antes dable plantar un árbol con que dar sombra a su canoa.

De modo que por la lei nueva, en un pais republicano y marítimo en que las haciendas de costas no se miden como las de los valles por cuadras, sino por leguas, se ha tasado por pulgadas la heredad libre del pescador, es decir, del industrial, del proveedor, del centinela avanzado y a la vez el fuerte defensor futuro de la patria. Error, y más que error, funestísima y complaciente preocupacion de nuestra época!

Los españoles, hijos y discípulos de los cartajinenses, que enseñaron a navegar y a batirse en el mar a los romanos, hicieron una lejislacion mucho mas liberal y previsora. Protegian al pescador, no solo en razon del sustento cuotidiano de las poblaciones y de sus necesidades religiosas, sino porque cultivaban cuidadosamente en él al navegante, al marinero, al soldado. Otro tanto hacen todavia todas las naciones marítimas de Europa: la Francia, la Inglaterra, la Italia, el Portugal, la España misma. Otro tanto debería hacer nuestra república. Suprimid, en efecto, las caletas que sustentan desde el Paposo a Castro los cinco o seis mil pescadores que son el núcleo de nuestra marinería, y habreis ahogado en su cuna una de las fuentes de nuestra defensa nacional y de nuestra grandeza venidera. Y a ello tiende, no lo dudeis, la malhadada innovacion de los ocho metros de playa en lugar de las ochenta varas castellanas.

Felizmente hasta aquí, los hechos consumados, mas fuertes que los artificios humanos, hacen que el pescador y sus descendientes conserven la posesion antigua. La no retroactividad de la lei española ha salvado lo insano y lo absurdo de la lei chilena. Pero ¿y el porvenir?

VI.

Los actuales pescadores de Quintero, que viven estrechos dentro de las ochenta varas del régimen antiguo, son doce, como los apóstoles del mar de Galilea. Hemos trazado su origen en otro estudio hasta el año de 1601, esto es, hasta un pe-

ríodo de cerca de tres siglos. Pero es indudable que en esta caleta existian changos indígenas desde una época inmemorial.

La pesca era una industria pre-incarial en la costa del mar del sur como lo era en Cuba y en las Antillas. Fué un pescador el que guió los pasos de Nuñez de Balboa por entre las breñas del Istmo, y pescadores fueron los que en el valle de Quintil ampararon en sus chozas a Juan de Saavedra, hijo de Valparaiso en España y descubridor del asiento en que hoy se ostenta al pie de las colinas la reina meridional del mar Pacífico.

Pero esto, que lo sabemos nosotros mas o menos por los libros, lo ignoran por completo los pescadores de Quintero. La memoria de estos hombres sencillos nunca remonta mas allá de dos generaciones. El último ascendiente del pescador, del huaso y del soldado entre nosotros, es el abuelo, o, a lo sumo, la *Patria vieja*. Mas allá comienza el caos y se borra hasta la huella de la tradicion. Por esto, cuando una anciana de nuestros campos alcanza a ver retozar entre las cenizas del fogon algun chamuscado biznieto, comienza su cuenta de nuevo, y su retoño es más un huésped que un heredero. Es el nieto de su hijo; pero ella no es su bisabuela, ni sabe lo que es. Las afecciones no llegan tampoco mas allá del límite de la memoria, y por eso es que la dispersion de las familias es el rasgo característico de la sociabilidad de las capas inferiores del pueblo, perdiéndose el amor y sus deberes, la familia y sus respetos en el *quién sabe?* este universal alfabeto que todo lo esplica y todo lo enseña al chileno de manta y de manton.

Parece, sin embargo, que las mudanzas y las usurpaciones del señorío despues de la conquista y las salidas del mar despues de los terremotos, han resumido la existencia de la colonia marítima de Quintero en un solo apellido: el de Bernal. Son hoy dia los patriarcas del lugar dos hermanos y dos primos. El mas anciano de los primeros, teniendo juntamente el nombre de un Dios y el de una esbelta y olorosa flor (el nardo), se llama prosáicamente *Apolinardo*. El otro hermano lleva tambien el nombre de una planta primorosa y de un hijo predilecto de los dioses, pero aquí le llaman sencillamente *No Narciso*. Los primos son conocidos por el nombre de *No Miguel* y *Na Paula* Bernal.

Todos los demás pescadores, cuyo número total (sumando los sexos por familia y las cabañas por tribus) llegará a cincuenta, son hijos, nietos o sobrinos de los viejos Bernal.

VII.

Y aquí se destaca una cuestion social de considerable importancia para este estudio de costumbres. Los huasos son cosmopolitas. Montados en sus ájiles corceles se escapan del paterno techo, van al poblado, a las carreras, remuelen, corren de trilla en trilla, enlazan en todos los rodeos veinte leguas a la redonda, y por fin se casan de hacienda en hacienda, de comarca en comarca. Así desaparecen a veces en el tálamo de quinchas de las solitarias estancias las fronteras nacionales de nuestro pueblo: *los lados de abajo y los lados de arriba*.

Los pescadores, al norte de Valparaíso, son todos *abajinos* y no consienten por motivo alguno un intruso esposo bajo su techumbre. Ninguno de los pescadores de Quintero, incluso los octogenarios Bernal, conoce a Santiago. Uno o dos conocen a Quillota. Los primos se casan con sus primas, los tíos con las sobrinas, los amigos con la viuda del compañero de canoa que el mar se tragó en uno de sus vuelcos o que el ceño de la justicia obligó a morir en lejana tierra. Y en esta parte aparece desmentido un hecho filosófico que cuenta mucha voga de teoría entre las familias patricias de la capital y otras ciudades; la de la dejeneración física de los matrimonios de inmediata consanguinidad, porque niños más sanos, más alegres y esforzados que los que trisan desde que el señor echa sus luces en la playa de esta caleta no los he conocido tales ni en la ciudad ni en el campo, a menos que la preservación del virus de las razas comience donde comienzan los congrios y las corbinas, los erizos y las ostras.

El exclusivismo innato de los pescadores no vive, empero, sin castigo. El pescador es independiente porque no tiene amo, pero su suerte se parece a la del ilota, porque aun el mísero campesino que vive bajo las riendas del patron y sus satélites, bajo el cepo del subdelegado y sus sayones, sujeto aun a la espada de lata del comandante del escuadrón vecino y a todos los humildes tributos del cura; ese ser abatido que carga con el peso de todas las humillaciones de una raza vencida y domada, desprecia, empero, y se aparta con desden del trato íntimo del pescador. ¿Por qué? Parecería esto una aberración inmotivada e incomprendible, pero no es difícil encontrarle una explicación lógica y natural.

En los campos de Chile, despoblados y vastos, el caballo es todo. Primero es la “bestiecita” que el hijo de las entrañas. La montura está antes que la cuna. El hombre de a pié es por consiguiente un ser descabalado, un ente incompleto, un ilota. No tener caballo es el último vilipendio de los campos, como en el pueblo el que carece de piernas no tiene mas horizonte ni mas refugio que las paredes del hospicio. Así es que todos los lujos del campo son para el caballo: las copas de plata en el freno, las chapeadas riendas y cabezadas, las espuelas macizas. El huaso en una escala inferior al gaucho que nos ha descrito Azara y al árabe del jeneral Daumas, pero talvez mas necesitado qua ambos, hace del animal que lo carga, lo conduce y lo sustenta, una entidad doméstica sin cuya compañía y sin cuyo concurso su existencia seria un dogal, porque seria la impotencia. Un rancho sin cerco es peor que la cárcel: es el destierro, y el hambre en el fondo del monte enmarañado de los Andes, al pié del médano infecundo de las costas.

Cuenta el viajero ingles sir Francis Head que, atravesando en demanda de minas (1824) la cuesta de Tabon, que el caminante divisa todavía desde los túneles de los Maquis en el ferrocarril de Valparaiso, encontró sentado en una roca a oriollas del sendero y llorando sin consuelo un esbelto mancebo de 20 años. Interrogado por las causas de su punzante dolor, contestó que le habian robado sus espuelas... El imberbe huaso tenia razon. Sus lágrimas eran el llanto de Icaro despues que el sol derritó sus audaces alas. ¿Qué iba a ser sin espuelas? Un huaso a pié es como un banco que no paga dividendos:—la imájen de la impotencia.

Ahora bien; el pescador es un mísero pedestre. Como el cerco no cabe dentro de la arena de los ochenta metros de la lei antigua, el hijo de las caletas depende del huaso, del vaquero o del potrerizo de la vecindad para procurarse un mal rocin o una mula. Alquila ésta, humilde y pesaroso, por un peso para llevar al Puerto diez y seis sartas de corbinas, que es la carga reglamentaria. Y para casarse en la lejana parroquia, o para llevar a su hijo a la pila, o para dar sepultura a sus mayores, tiene que ir en demanda del campesino mendigando su socorro de movilidad. De aquí su condicion menesterosa y subalterna. El mar es todo suyo, pero en la tierra la moderna lei civil le ha dejado apenas un trecho poco mayor que el que la lei de cementerios concede a los ataúdes.

Y sin embargo, como una especie de tributo del hombre de la playa al señor de los valles y potreros, casi no hai rancho de pescador en la caleta que no tenga colgada en sus vigas una silla inglesa de mujer. A falta del animal, tienen el lujo del apero, y en tanta profusion, que habiéndose endomingado mi servidumbre femenina en uno de estos dias y pedido permiso para ir a las sandías de Campiche, en pocos minutos estaban sobre el lomo de los caballos seis flamantes sillas prestadas o alquiladas por las pescadoras.

Por otra parte, el pescador, que vive en el agua o en la húmeda arena, anda siempre descalzo, otra señal de ignomonia en nuestros campos. Hai otra circunstancia. El pescador vijila y sufre, trabaja y triunfa en la densidad de las lóbregas noches; en el dia duerme bajo los árboles, en el reverso de una roca, en un hoyo labrado en la arena; el huaso ladino, que no ve a aquel sino en la actitud del ócio y del vicio, se juzga a sí mismo revestido de otro título de superioridad local y personal, el del trabajo. El huaso sostiene de buena fé que todo pescador es un zángano perdurable e incorrejible.

VIII.

El pescador, que conoce, a su vez, estas desventajas ficticias de su posicion, no es insensible a su estigma, y si bien necesita del campesino, lo proscribe de su hogar como deudo y como dueño. Semejante al jitano y al judío, el pescador conoce su inferioridad social, pero la acepta con valentía. Abiertos están los desiertos campos a su industria. La hacienda le invita con sus mejores *posesiones* de inquilino, el rulo con sus "medias," la vega con sus chácaras; pero él, envuelto en sus redes, se pega a las rocas que le vieron nacer y deja que el murmullo de las olas apague los rencores de la envidia y de la vanagloria. Abandonar la caleta es una verdadera desercion. Dar su hija o su hermana a un *arribano* es casi un crimen. Y este precisamente por estos dias ha sido el escándalo del lugar, el crimen osado de un carpintero santiaguino, feliz advenedizo que se ha llevado el corazon y la mano de la mas bella entre las beldades de la caleta. La ira ha sido grande y aun no se apagan sus vibraciones. Las sacerdotisas druidas habrian querido convocar los changos de la caleta bajo los bellotos y castigar con el fuego a la culpable Adalguisa...

IX.



Y todas esas leyes de amor y de esclusivismo tienen razon de ser. La caleta es la patria, es la cuna, el puerto de la vida, la heredad pingüe de Dios, el pan de cada dia. El chango moderno, como el antiguo, nace pescador. Su *chigua* es casi siempre una vieja red suspendida entre las vigas o el fondo de una canoa carcomida por los años. Cuando la madre va *al luche*, *al cochayuyo* o *a los picos* (que asi se individualizan aquí todas las operaciones de la playa, que en el sur jeneralizan con la frase de *ir a marisquear*) lleva al niño prendido en su cintura, y mientras escarba las peñas con su garfio y llena sus cestos de conchas o forma sus atados de sabrosas algas, el niño queda guardado en una cavidad de la roca que el mar bañará en su mas alta crece algunos minutos mas tarde.

Despues, cuando los hijos comienzan a valerse por sí solos, hacen de la playa el teatro de sus animosos juegos, libres de émulos, de perseguidores y de *pacos*. Los cureles muertos que la ola arroja por centenares despues de la varazon, son la primera cartilla práctica de su oficio. Como los hijos de los araucanos, que segun el poeta pasan del seno de la madre al lomo de rápidos caballos para aprender temprano el arte de acometer y de huir, los hijos de los pescadores, desnudos desde la cintura y armados de colihues que imajinan ser arpones de pesca, se entran tarde y mañana al agua, y ensartando en las puntas los pescados mas o menos podridos de la recasa, se los arrojan entre sí con grande algazara. Las niñitas de corta edad, tomando *al apa* la cria que les han dado a cuidar, se entran hasta la rodilla en las pozas que forman los arrecifes, y allí asisten y estimulan esos torneos infantiles.

Viene en seguida la *carnaza*. Como el congrio es el pez pre dilecto del anzuelo, hácese preciso propiciar a su voracidad el cebo tentador, y en esto emplean los viejos pescadores a los aprendices de su gremio. Diviso por esto desde mi ventana durante horas enteras de pié sobre una alta roca, grupos de niños desnudos y hermosos como el *pescador* de Monvoisin, los ojos fijos en el fondo y cambiando de lugar su caña. El goloso curel es casi siempre la víctima vil de la *carnaza*.

Despues de la *carnaza*, el arpon. Es esta el arma de guerra de esta pacífica milicia, y en su ejercicio adiestran sus flexi-

bles brazos los reclutas llamados a mas duros servicios. El arpon es una asta de madera larga como una lanza y que termina en una flecha de fierro de forma triangular. Una vista de lince, una paciencia de roca, una constancia heroica contra el agua, el viento y el sol que reverbera en la encendida arena, son las cualidades que exige el feliz uso de este utensilio valeroso pero ingrato. *Fijar* una corbina en la playa por un hijo del Pacífico es hazaña semejante a la que haría el hijo del vaquero en las montañas andinas al poner su lazo en el cuello del toro salvaje que se escapa *cuesta abajo* por la ladera.

X.

Otras veces el hijo del pescador es el vijia de la red. No está echado sobre sus dos manos en lo alto de encumbrada y umbrosa meseta, como el melancólico pastor que aguarda la hora tardia de la vuelta al prisco, ni de pie como el animoso grumete que desde lo alto de la cofa de vela corsaria acecha la presa de los suyos por todos los horizontes. El vijia de la caleta mira solo la tersa superficie del mar, acecha sus menores pliegues, sus mas imperceptibles vaivenes, y apenas divisa que una nube espesa de menudas sardinas viene a estrellarse hacia la orilla, grita desde lo alto:—*Cardúmen de corbinas!* y corre a las chozas a dar la voz de alarma.

Una de estas tardes conversaba yo tranquilamente en la pequeña terraza del rancho de ño Apolinardo Bernal con su mujer, tan anciana como él, y con sus varoniles hijos, cuando llegó desalado un muchacho de la casa gritando desde la playa:—*Cardúmen de lisas! Cardúmen de cachampas!*

Dos minutos despues la red estaba echada en la canoa mas próxima, la embarcacion era empujada al mar y el lance quedaba armado a cincuenta metros de la playa. Y tirando en seguida de una espía que los bogadores arrojaron al primer llegado, comenzaron a saltar una en pos de otra infinitad de lozanas lisas y sutiles *cachampas* (nombre que dan los pescadores a las lisas de poco cuerpo) enredadas en las mallas, con gran regocijo de todos los circunstantes, que eran mi familia y los novedosos llegados a carrera. Media hora despues chirreaban en la sarten de la cocina del intendente de Santiago tres de aquellos deliciosos peces que le habian cabido en su participacion en el *lance...* Y aquí es preciso

que el lector no olvide que está nombrado juez entre el admirador de Graziela y el admirador de las lisas fritas...

XI.

Fortalecido con estos ejercicios, el niño de las cabañas de desposa con la plena mar; y desde los diez años, cuando el compañero de juegos y escursiones *a la leña* en el chaparral vecino monta con timidez la pintada madrina y se echa delante de la tropa de la hacienda a rodar tierras, aquel es ya señor y soberano del mundo en que va a vivir libre como las aves que siguen la estela de su quilla. El *madrinero* tardará diez años en ser arriero, veinte en ascender a capataz. Pero el hijo del pescador es ya patron de su barca, y solo el viento o la braveza del mar atajarán el impulso de sus remos. ¿Cómo entonces no ha debido perpetuarse durante cuatrocientos años, de padres a hijos, la herencia de la libre caleta de Quintero? El actual poseedor de estas riberas, impulsado por un espíritu de humanidad y con el objeto de convertir la caleta en una terraza marítima, ofreció a los pescadores en cambio de sus chozas una manzana del futuro pueblo, bien cerrada y provista de agua, en que edificaran sus cómodas casas de adobe y de teja. Triste obsequio para estos rudos hijos del mar! Aquella cuadra de tierra con paredes blanqueadas les habría parecido simplemente un cementerio. Todos rehusaron.

XII.

El material de la pesca en nuestras costas es sumamente sencillo y primitivo. La canoa es un tronco de árbol perforado en el centro. El belloto es la especie preferida, porque el peumo es mas caro, y el quillai, únicos árboles de alguna corpulencia en los achaparrados montes que aun existen al norte del Aconcagua, mui "rajador." Cada caleta tiene su montaña vecina y predilecta para labrar sus canoas. Los pescadores del Papudo escojen el bosque vírgen de Pullay; los del Zapallar las hermosas quebradas de Cachagua en la hacienda de Catapilco; los de Quintero, en fin, los espesos cerros de Cillicauquen, que yacen frente a la rada. Los pescadores de Concon se proveen del bosque del pintoresco cerro de Mauco en la hacienda de Colmo, río de por medio con esa antigua caleta. El precio del árbol en pie es de seis pesos, y la canoa la-

brada y puesta a orillas de la playa, cuesta hasta treinta pesos, pudiendo durar en servicio activo otros tantos años. Los remos son enteramente modernos y se compran en los almacenes navales de Valparaíso.

VIII.

Las redes, que constituyen la verdadera riqueza del pescador, pues invierten en cáñamo lo mas florido de su capital, tienen gran diversidad de nombres, segun la abertura dejada a la malla. La *red cabincera*, destinada a las cabinzas que frequentan las costas en inagotables cardúmenes durante el invierno, es la mas fina y solo consiente en la red una abertura de tres dedos. El *cazonal*, o sea la red de la corbina, es de siete dedos. Para los peces mas pequeños añaden a la red un *trasmallo*, esto es, un hilo suplementario que atraviesa por su centro la malla principal y la hace mucho mas densa. Pero la gran red de las caletas es el *barredor*, un tejido inmenso de cuatro metros de ancho y que mide cien y mas metros. Empléase esta red para los lances de la playa, y en la mar solo puede manejarse con dos canoas que tiran a la par de sus extremidades. Cuando entra en el *barredor* un cardúmen de 150 a 200 corbinas, se hace preciso esfuerzos verdaderamente hercúleos para arrastrarlo a la arena. Es algo como contener una ballena, porque es de presumir que el mas fornido de estos cetáceos no tendrá mayor fuerza (mecánicamente hablando) que la de "doscientas corbinas."

Delante del *barredor* todas las demás redes son simples tejidos de mujer. Las últimas cuestan de siete a ocho pesos, y aquel vale hasta cien. En la caleta de Quintero, que es comparativamente opulenta, solo se conocen dos *barredores*, y pertenecen a los primos Bernal. Uno de aquellos hemos visto pasar por nuestra puerta sostenido sobre varas por tres hombres que se encorvaban bajo su peso.

XIV.

Fuera de la red y de los remos, no embarcan los pescadores, al pardear la noche, otro auxiliar que su fé. A diferencia de los seudo-pescadores de Valparaíso, van siempre a oscuras por no encandilarse y por no asustar al pescado. Nunca tampoco entran a la embarcación mas de tres: el *timonel*, que

sentado en la popa da el rumbo, el *peon proero*, que va remando a la proa, y el *murero*, que se sienta al centro y cuida especialmente de la mura del esquife y de la red. Cuando van a echar lances a la playa acorralando cardúmenes desde mar afuera, asocian dos camaradas voluntarios, quienes reciben los espías atados a una pequeña boyo de cardon que flota hacia la ribera. Debieron llamarse estos menestrales en un principio *boyeros* por la boyo de que se servian; pero como no hai nombre que en el campo no se pronuncie al revés, se llaman ahora *polleros*. Asi llaman los fleteros de Valparaiso el *Taita* al vapor *Itata* y el *Columpio* al *Colombia*, como los de Santiago solo denominan la calle del Ministro Root, "calle del ministro roto"...

De la "suerte" de la red, a que los pescadores de Málaga, sucesores lejítimos de los cartajineses llaman *copo*, se hacen por la lei de presas que rije en las caletas, cuatro partes, de las que tres son para los tripulantes y una para el dueño de la canoa y de las redes. A los *polleros*, por lo comun, les dan a elejir la mejor sarta de corbinas que ha salido en el *copo*. Cuando las canoas no tienen lance de playa, los *polleros*, aunque hayan vagado toda la noche por la arena, no adquieren derecho sino a la commiseracion de sus mas felices compañeros.

Existen en la democrática organizacion de las caletas de nuestras costas dos categorías más de esplotadores del inagotable mar: el *guarapilero*, esto es, el pescador sedentario, que aprovechando la baja marea fija sus redes sobre postes para que en la crece le dejen las olas como limosna alguno de sus despojos, y el *arponero* suelto, que es la última condicion posible de la mísera jente que entre nosotros vive de los dones del mar.

Casi desnudo, enflaquecido por las hambres, cabizbajo y sombrío, marchando incesantemente por la playa como el judío errante, el arpon empuñado con nerviosa vibracion en la derecha y sosteniendo en el otro brazo una sarta heterojénea de peces de poco precio, solemos encontrar algun menesteroso habitante de la laguna de Campiche o de la quebrada de Chocota, que ha venido a buscar el sustento que faltaba aquella mañana en el enmarañado rancho y que la Providencia y su fierro le han propiciado en la arena. El arponero es el mendigo del océano.

XV.

La reina de las redes del pescador chileno es la corbina. Es la mas mansa, la mas carnosa, la maspreciada en el mercado, y se presenta, no por individualidades como el sibarita congrio, su rival en las cocinas, sino en *cardúmenes*, es decir, en familias que a veces numeran hasta doscientos individuos. La corbina es en la cabaña del pescador lo que en el cortijo del huaso la suculenta gallina, porque es la que da el diario sustento, y permite enviar al poblado los opíparos sobrantes que dan lumbre, abrigo y ahorros.

La pesca de la corbina es facilísima, particularmente en el verano, cuando los cardúmenes se acercan a las playas a comer el camaróncillo, que desenterrran hozando en la arena, o llegan alborozadas persiguiendo delante de sí otros cardúmenes de millares de millones de sardinas y otros peces chicos que huyen de los peces grandes. Entonces la maniobra del pescador es sumamente sencilla. Consiste en repetir con el pescado la misma maniobra que él viene ejecutando con el enjambre que persigue, esto es, tomarle la retaguardia y acorralarlo en la playa, como el príncipe Federico Carlos a Bazaine en Metz. Y echando enseguida el barredor, hacerlo buena presa. Vese en este caso que es siempre el pez grande el que se come al chico, porque nadie podrá negar en estos tiempos que no es solo en las agallas en lo que el hombre se asemeja al pescado. Por esto Bazaine, a pesar de las suyas, está a estas horas pescando en Santa Margarita...

XVI.

Solo la corbina, la esquiva cabinza y la turbulenta y chapeleadora lisa penetran en enjambres en las bahías y se acercan a la tierra en demanda de sustento, porque estas tres familias son mas o menos herbívoras, sobre todo las dos últimas. Si prefieren la sardina, no desdeñan el *luchecillo* y otras delicadas algas que crecen a lo largo de las playas.

No así el congrio. Este sabroso monstruo, que no es sino una especie de enano tiburón, descubre en su maciza cabeza las propensiones de animal de presa, mientras que sus ojos sanguinolentos revelan, aun después de estar colgado en el

umbral de la cocina, la ferocidad rapaz de sus apetitos. El congrio, como el tigre, anda solo y devora todo lo que encuentra, incluso los peces de su propia raza, inclusa su cria. Es un antropófago terrible, y no por esto sus agallas son menos susceptibles y sus carnes menos delicadas, especialmente en la sartén, donde pasa como rival del lenguado. La lisa se place más en el horno, y la corbina en la bien restregada olla del puchero. Otra de las especialidades del congrio es que solo sucumbe víctima de su voracidad al hierro del anzuelo, y aun así ataca y muerde sobre la mura a sus captores.

Hemos dicho que el congrio es una especie de tiburón en miniatura, y por tal le tenemos, sin ir a buscar sus analogías e desemejanzas en los libros de la ciencia. Desde la popa de la *Luisa Bragington* cojimos un joven tiburón al anzuelo en la zona ecuatorial del Atlántico en el mes de abril de 1859, y no era más grande que un congrio de buena talla, pero luchó media hora sobre la cubierta, dando furiosos azotazos con la cola. Mordía al mismo tiempo frenéticamente con sus siete andanadas de incisivos el fierro y el cordel del segundo anzuelo, porque el primero lo había tragado entero y lo tenía, cuando lo abrieron los marineros con sus cuchillos, bien acondicionado en la hornilla eternamente encendida de su insaciable estómago. Contóme entonces el timonel, puesto en esa hora en la rueda, que en los mares de la India había visto cojer un colosal tiburón en cuyo vientre encontraron intacta una bota de marinero, y dentro de ésta los huesos ya blanqueados de una canilla humana. El monstruo se había tragado la pierna de algún incauto marino de un solo mordisco, pero no había conseguido dijerir la piel curtida que la cubría.

Los tiburones, como de todos es sabido, abundan en las aguas ecuatoriales; pero ha sólido cojerse alguno en nuestras playas. Cuenta el veraz niño Apolinardo Bernal, que hace más de cuarenta años su tío niño Simón Vega enredó en las mallas de su cazonal un tiburón que, suspendido del umbral de un rancho, arrastraba todavía una vara la cola en la arena. Agrega que lo despostaron y lo comieron, lo que yo no dudo, porque con mis compañeros de cautividad hicimos muy buenos bisteques con el nuestro. Ai! Y si hubieran sabido entonces en la Moneda que éramos hombres que comíamos tiburones!....

XVII.

Infinitos son los peces de estima que se precipitan sobre las redes de los pacientes pescadores: el blando *robalo*, el áspero *tollo*, que pare sus chicuelos, a diferencia de las demás especies, que solo enjendran millones de huevecillos en sus fértiles óvarios: la *jerguilla*, prima hermana de la cabinza; la *anguila colorada*, tan sabrosa y delicada como es mortal la especie negra; el desdeñado *curel*, en fin, que cuando está gordo va a la sarten del pobre, cuidando que no se *alune*, porque la luz del astro de las mareas lo vuelve venenoso en pocas horas, cubriendo la piel del que lo ha comido de manchas negras y de úlceras.

Pero sin disputa de paladar, el mas notable de todos estos candidatos de la cacerola es el *lenguado*. Este pez es indudablemente el *guarizapo* del mar; tiene su forma, el mismo báboso barniz en su epidemis, y como aquel, vive echado en el fango, alerta a todos los ruidos que anuncian la aproximación de un invasor. Por esto la pesca del *lenguado* es esencialmente sorda, deslizándose la canoa como una sombra mientras el arpon juega desde la mura y la proa. Por esto el *lenguado* muere, o mas bien agoniza, dos veces. La primera por el dardo que le atraviesa el aplastado cuerpo de parte a parte: la segunda en el fondo de la canoa por la asfixia. Por lo demás, su carne es esquisita y rivaliza con la de los *muslos de ranas* que se venden en las ciudades marítimas de Italia a *real y medio la sarta*.

Aseméjase tambien al apetitoso lenguado el pez mas terrible de estas mares. No hablamos del *peje-espada*, que no es conocido en nuestras playas, ni del diminuto *peje-chancho*, cuya semejanza con el cerdo maravilla a los pescadores, ni siquiera hablamos del *peje-gallo*, que tambien es peje de agua dulce y tierra firme... Nos referimos al *temblador*, especie de *guarizapo* colosal, que tiene, a diferencia del lenguado, una larga cola, y cuya piel se halla cargada de tal cantidad de fluido eléctrico, que aun por el contacto indirecto de las redes derriba de espaldas a los pescadores, sucediendo que cuando la resaca los echa muertos en la playa, desatienta a los buitres que van a picar sus despojos. ¿De dónde adquiere esa especie un fluido tan extraordinario y tan fulminante? Cómo lo conserva? Para qué lo usa? Misterios son éstos de la creacion,

desconocidos todavia del presuntuoso ser humano en mas de las tres cuartas partes de sus leyes y de sus maravillas. El *temblador*, única raza de nuestras costas que pone espanto por sus fenómenos a la sencilla intrepidez del pescador, hace recordar, sin embargo, aquellas furiosas anguilas eléctricas que Humboldt observó en los charcos de las llanuras de Venezuela, donde los caballos que entraban a beber, poníanse a temblar y huian espantados al sentir los azotazos irresistibles de aquellos singulares animales, verdaderas baterías eléctricas del mar y de los pajonales.

XVIII.

La cabaña del pescador es idéntica al rancho en la totora y en la quincha, pero se diferencia de la infeliz morada del campesino en su disposicion casera. Como aquel no tiene necesidad de caballos, porque su *piara* es su canoa; ni de perros, porque su jauria son las redes; ni de depósito do menestras, porque su chácara es la mar, dispone su mansion con mayor aseo e independencia. El dormitorio de los padres está siempre aparte, y la cocina y el cuarto de las redes y demás aperos se hallan por lo comun separados. En cuanto a los dormitorios de los mozos de trabajo, fórmalos como en Nápoles la blanda arena y un rito que se echan sobre la cabeza para protejerse del sol.

Por lo demás, un pequeño horno de barro, semejante a los de harina, para enjutar los panes de luche en el invierno, unas cuantas varas de *petra* para suspender las sartas y los cuartos de congrio que salan en la estacion de las lluvias para vender a tres pesos la arroba, como en el Paposo y otras calletas del desierto, y por último, un patiecito formado por la disposicion de las viviendas y destinado a secar y remendar las redes, junto con las desnudas rocas de la playa para asolear el *cochayuyo*, hé aquí todo lo que constituye la edilidad de estas pequeñas aldeas, que no requieren mas policía que la barata de la alta marea.

Olvidábamos decir que como en la estacion de baños suelen venir a aposentarse algunas familias de Santiago o de San Felipe, de Quillota o de los Andes, pagando un peso al dia por el *piso*, los pescadores mas acomodados, como los viejos Bernal, mantienen sus dormitorios con cierto aseo, blanqueados esteriormente, tapizados de retazos de papeles de colores y

de diarios añejos en el interior. Curioso es observar la santa paz y silencio en que viven allí pegados con obleas o con espinas de congrio los parleros órganos de nuestra batalladora prensa. Vese allí al INDEPENDIENTE, colocado como en la cruz entre un jiron de la REPÚBLICA y de la página de avisos del FERROCARRIL. A veces los pobres penitentes están boca a bajo, con el título sirviendo de guarda polvo, y otra partidos en dos mitades en diferentes costados del parchado murallon. Si separar la iglesia del estado fuera operacion tan sencilla como dividir las dos páginas del diario monacal da Santiago y poner cada una en su rincón, la república entera gozaria hoy y mas tarde una paz digna de los claustros.

XIX.

Pero lo que jamas falta sobre la mejor pieza del menaje de la choza en las caletas de mar, es una urna de vidrio encargada espresamente al *Puerto*, en que se custodia con gran reverencia la imájen de la invocacion particular de sus moradores. Los hombres del océano como los de las montañas, como los que se sustentan en perpetua lucha con los azares de la naturaleza y sus rigores, y aun aquellos que emprenden el vivir contra la sociedad y a sus espensas, el marinero y el pescador, el pastor y el minero, el jugador y el bandolero de los caminos, esconden siempre bajo la coraza de sus escapularios un alma tímida a Dios, o por lo menos, un alma supersticiosa y devota. El santo de familia de los hijos de ño Apolinardo Bernal es la Vírgen del Cármén. La imájen querida y tradicional de los primos de la otra puerta, (la de ño Miguel Bernal) es el señor de la Agonía, y todos tienen por cierto que a su patrocinio deben el haber escapado ilesos en todos los peligrosos lances que su vida azarosa les atrae.

¶ Contraste singular, y sin embargo verdadero! El *puerto* es en Chile la gran entrada de las ideas y de los hombres que revolucionan cada dia la existencia moral y positiva, los hábitos y hasta las creencias de la sociedad. La *caleta* vecina es, al contrario, el último baluarte de la fé antigua. Y no acontece esto por el influjo del cura, que rara vez visita el lugarez, ni del libro místico, ni del emisario religioso, porque nadie aquí sabe leer. Es el influjo del cielo y de sus astros, del océano y sus grandezas, sobre las que preside el Dios de los cristianos en su infinita grandeza de Creador y Padre.

El hijo de las olas es como el habitante de los bosques. La *fé del carbonero*, dice el proverbio. De igual manera podríamos decir aquí la *fé del pescador*.

Y sin embargo, desde que se habló en las vecindades de que la caleta iba a ser puerto, y las cabañas estaban destinadas a convertirse en ciudad, han comenzado a llegar junto con la nueva los precursores de nuestra enfermiza civilización: el tahur de cartas, el mercachifle de aguardiente, los perseguidores de estas frágiles Vénus nacidas del espumarajo del mar, incautas y crédulas como las mansas corbinas. Y ya se cuentan *lances* en que no son peces sino pecados los que han sido cojidos en las sijilosas redes...

XX.

El comercio de los pescadores de Quintero se reduce al cargino matinal de su nocturna cosecha, a lomo de mula y para llegar en el dia, porque las corbinas muertas hacen trotar de prisa a los traficantes. Venden aquí por dos o tres reales (pues los centavos no se conocen todavía en tan apartada comarca) el mismo mercado que en Valparaíso una cocinera de casa grande, y especialmente de patron inglés, lleva en su canasta por igual número de pesos, cuenta matemática.

En otro tiempo existia un activo tráfico de la caleta al puerto por la mar, llevando atrevidamente las canoas, ya a remo, ya a la vela, hasta en el corazon del invierno, en uno y otro rumbo. Pero un melancólico siniestro ocurrido hace diez años y que entre sollozos hemos oido contar mas de una vez, acobardó los ánimos de estos rudos nautas. Vamos a narrarlo cual lo hemos oido.

Era el 29 de julio de 1864, y una ligera brisa del norte soplaban en favor para la carga destinada al *Puerto*. Tenian lista la suya de quinientos erizos y cien jaivas los "dos niños," Paulo y Mercedes, hijos de ña Paula Bernal, el uno de veintidos años y de veinte el otro, ambos animosos remeros y mejores hijos. Embarcáronse en la caleta de Papagayos para evitarse la vuelta del cabo Cousiño, y su madre les vió partir desde lo alto de la barranca encomendándoles a Dios en la agonía y a la Santísima Virgen en el cielo.—"Madre, dijeronle los mozos al empujar su canoa de la arena; cuando sienta el cañonazo de las nueve (que aquí se oye patente como el

de Santa Lucia en Peñaflor) ya nosotros estaremos *descansando..*"

Volvióse la pescadora a su rancho, y apenas se había reposado algunos instantes cuando levantóse un furioso vendaval de travesia (viento del oeste) que azotaba con furia las olas aun dentro de la bahía. Inquieta la madre por sus niños, vino chapaleando en el agua, que caia a torrentes, a consultar a su hermano Apolinardo, oráculo de la caleta. Tranquilizóla éste, asegurándole que cuando comenzara a soplar la travesia, ya los navegantes deberían haber doblado los *farellones*, nombre que aquí dan a los espumosos bajos de Concon, y que por consiguiente a esa hora estarian ya salvos dentro de la rada de Valparaíso.

Tres horas bastan para salvar a la vela en un tronco de árbol los treinta quilómetros de mar que separan a Valparaíso de Quintero. Pero pasaron tres días y "los niños" no llegaban a ni uno ni otro de esos lugares. Mandaronlos buscar. Dieron entonces noticia que desde Concon habían divisado en alta mar el frágil esquife navegando con viento récio, y añadian que cuando se desató la travesía perdióse aquel de vista, envuelto en la niebla y los turbiones de agua.

Fué esa la última noticia que llegó a la infeliz madre de los hijos de sus entrañas. Buscáronlos en todas las caletas, en todas las playas, en las recovas del puerto, en todas partes. Jamás nada se supo, y ni siquiera vino a la playa un trozo de madera de la destrozada embarcación. El adios de los dseventurados mancebos se había cumplido, y antes que sonara el cañonazo de las nueve de la noche, estaban ya *descansando.....*

Desde aquel dia desdichado las canoas se arriesgan muy rara vez en ese azaroso viaje. Durante el presente verano no ha partido ninguna, y quiera Dios que esa timidez sea perdurable.

XXI.

Tales son la vida, los hábitos, las melancólicas leyendas, las piadosas creencias, el húmedo pan del pescador de Quintero, que de prisa y como en la víspera de un naufragio hemos querido dejar narrado en esta página. Mañana Quintero puede ser un tumultuoso puerto de mar, (y ya lo fué durante el bloqueo, en que abrigó treinta y seis barcos a la vez) una

alegre y olvidadiza ciudad de baños. Y entonces no quedaría otra memoria de las cabañas de los moradores de la secular caleta del valle de Narau, que la pálida pero fiel que queda delineada en este bosquejo, trazado sobre su arena.

XXII.

Entre tanto, y volviendo al tema primitivo de este ensayo inspirado por una leyenda de amor leída en juveniles años (que ¡ai! han quedado ya a espaldas de la colina de la vida) debemos, para ser imparciales y para ser sinceros, confesar aquí si en esta caleta, pequeño Nápoles de totora, hemos encontrado o no la perdida Graziela de los romances de la juventud...

Nuestra honrada respuesta es que no la hemos descubier-
to, aunque hemos mirado de cerca la pupila de muchos ojos
velados por largas pestañas; aunque hemos visto sonreírse
muchas bocas cuajadas de perlas; aunque hemos medido so-
bre la arena la huella de muchos piés que iban desnudos...
Pero todo eso no nos ha parecido sino un engaste aislado de
la belleza bruta en el duro pedernal de los arrecifes. El ser
colectivo, el tipo de la ideal belleza del poeta, la Graziela de
Lamartine, no ha pasado todavía delante de nuestros ojos,
acaso porque el poeta de húmeda y erguida cabellera ocultó
ya en la tierra su cabeza encanecida, acaso, y esto es talvez
mas injénuo y mas honrado, porque no soi osado de conver-
tit en Graziela a la hija del pescador vecino, llamada Rosa-
rio Bernal, que hemos arrendado por tres pesos al mes para
lavar los platos de la cocina...

Pero mas verdadero que todo esto, aunque sea humillante
confesarlo, es que la dulce Graziela de las islas del golfo na-
politano no ha venido a visitar nuestros lares, porque esas
apariciones hechiceras son solo el privilegio de los primeros
veinte años de la vida.

Consolaos, por tanto, oh! vosotros que venis subiendo toda-
via la colina de los ensueños y que no contais sino la mitad
de mis cansados días! Cada uno de vosotros lleva dentro de
sí su Graziela flotando invisible en una nube fujitiva que el
sol de la tarde tiñe de colores, en un rayo de la luna, en el
trino de un ave, en la sonrisa de esa mujer que cada mañana
y cada tarde divisais en la distancia o en la memoria. Conso-

laos! Porque precisamente en estos días en que el miércoles de ceniza apresta su túnica de recojimiento y de plegarias, mil Grazielas envueltas en alas misteriosas, coronadas de flores y de gasas, descienden desde la cordillera al mar, desde los sandiales de Renca a las pizarras resbaladizas de la calle del Cabo, acariciando con su aliento las sienes y el alma de ese eterno soñador y de ese eterno poeta que se llama—*Juventud!*

IV.

LA COMARCA DE QUINTERO.

La laguna de Catapilco.—La «Madre del Agua.» — Puchuncaví.—El Horcon.—Los Maitenes.—Campiche.—La Ventana.—El Fuelle.—Mauco.—El «encanto» de Ritoque.—La quebrada de Mala-cara.

A RUPERTO OVALLE, EL FIEL AMIGO DE TODA MI VIDA.

I.



El territorio que puede llamarse con propiedad "La comarca del puerto de Quintero," sea porque la bahía de este nombre ocupa su centro, sea porque en el caso de dar la última en lo venidero asiento y vida a una población de importancia, seria aquel su tributario en brazos y cosechas, en agua y combustible, en trabajo y en deleite, se estiende por espacio de cerca de diez leguas medidas de norte a sur por los perfiles de la costa entre dos pequeñas lagunas. Son éstas la laguna de Catapilco por el norte, y la laguna, o mas bien, los lagunatos de Concon hacia la parte sud.

Como desde la rojiza punta que lleva el último nombre hasta el Alto de Catapilco, los cerros de la "cordillera de la costa" no se empinan sobre la arena del mar, como acontece en Valparaíso, sino que se alejan tierra adentro por el espacio

de dos a tres leguas, formando un pintoresco anfiteatro de diez a quince leguas de desarrollo, queda entre las faldas montañosas de aquellas cadenas y la ribera del océano un territorio aprovechable para la agricultura y la ganadería, que podrá medir unas cuarenta mil cuadras cuadradas. De éstas corresponden cerca de ocho mil a Quintero, que es la estancia jefe del lugar; cinco mil aproximativamente a Colmo; tres mil a Duguño; seis o siete mil a Chillicauquen; tres o cuatro mil a la estancia de los Tomes, cuya mitad acaba de comprar en treinta y cinco mil pesos un caballero de Santiago, y el resto a diversas hijuelas de pobres al derredor de las aldeas de Pucalán, Puchuncaví y los Maitenes, esparcidas en la zona norte de la comarca cuya descripción emprendemos.

Este núcleo de estancias, todas de secano con la excepción de Colmo, forman "la comarca de Quintero." Y pasamos a recorrerla rápidamente en obsequio de los que se interesen en los futuros destinos y servicios del puerto de Quintero y para esclarecimiento también de la cuestión de ferrocarriles, que en último lugar y por un artículo separado deberemos tratar en estos apuntes.

II.

La laguna de Catapilco, como los lagunatos de Concon, no es sino el resultado jeolójico de una ley natural que prevalece en todas nuestras costas. Así como en los Andes, la formación casi universal de las lagunas proviene de los movimientos volcánicos de esas masas colosales, pues donde no se anidan aquellas en la cavidad de un cráter apagado, (según se nota en la mayor parte de los lagos del sur) han sido encerradas dentro de valles dilatados por solevantamientos verticales (como la laguna Negra) así en las costas de Chile, esas formaciones tienen una causa única: las barreras que las arenas del mar, empujadas en torbellinos por los recios vientos del sur durante innumerables siglos, han opuesto y siguen oponiendo al curso de las aguas que en arroyos permanentes o en turbiones invernales descienden de las montañas vecinas.

Los médanos o montículos de arena movediza y viajera que cierran la boca del estero de Catapilco, han dado en consecuencia origen a la laguna de su nombre, e igual labor han ejecutado las arenas en la playa de Campiche, en la de Ritoque y en la del Valle Alegre, que son las cuatro formaciones

permanentes de esta especie que existen en la comarca de Quintero.

La laguna de Catapilco, cuyo plano levantó en 1812 el jeneral Mackenna durante el pasajero destierro que las tempranas discordias de la revolucion le impusieron en esa estancia de su familia, es reducida pero pintoresca; abunda en peces pequeños que esplotan dos o tres canoas, y tomada en cuenta la composicion de sus arenas, tiene, de seguro, desparramada en ellas mucha mayor cantidad de oro que la proporcion de plata que los químicos atribuyen al vecino mar, pues el estero que la alimenta ha sido famoso por sus lavaderos de oro. Hoy mismo, si la obra de mano no hubiese subido al diez tanto de lo que valia en el tiempo de la colonia, sus bateas estarian produciendo pingüe cosecha al paciente minero. El oro no ha desaparecido en la tierra de Chile, y al contrario, abunda tanto como en los tiempos de Pedro Valdivia. Lo que ha desaparecido es el infeliz *yanacona* que trabajaba sin mas salario que el azote y sin mas alimento que sus lágrimas revueltas con una desabrida mazamorra de *chuchoca* o maiz secado al sol.

Algunas familias pobres acostumbran visitar esta laguna por el beneficio de sus baños de agua salobre, y actualmente viven allí en la santa paz de sus devocionarios una media docena de sacerdotes de Santiago que representan todas las categorías de nuestra Catedral, un prebendado, un sochantre, uno o dos clérigos de misa y otros tantos minoristas del seminario.

III.

En cuanto a las aguas del estero de Catapilco, debemos agregar que ellas se agotan por completo en el verano, si bien durante las lluvias recojen el inmenso caudal que se vacia en esa hacienda, una de las mas estensas y de las mas hermosas de Chile. La fuente mas perenne de aquel arroyo es la preciosa vertiente llamada *Madre del agua*, al pie setentrional del Alto de Catapilco. El doctor Veillon, de Quillota, y otros facultativos, asi como numerosos pacientes, atribuyen propiedades medicinales de primer orden a ese ignorado manantial. El señor Domeyko ha hecho su análisis; pero por los fenómenos que hemos observado y oido referir a los mismos que los han experimentado, no seria extraño que estos baños tuviesen ese poder magnético y misterioso que constituye la particu-

laridad escepcional en el mundo de las aguas de Gastein, en Alemania, aguas que han escondido todavia su secreto a la química y a la física, pero que producen sobre el sistema nervioso un robustecimiento instantáneo, restaurando los brioso elementos de la juventud aun en las personas mas decrepitas, cual si fueran la fuente de la vida que en vano buscara para su perdicion Hernando de Soto, compañero de Almagro en las batallas del Perú, y mas tarde descubridor de la Florida.

Muchas veces en la niñez y en la juventud hemos visitado este pintoresco sitio y jugado con inolvidables y queridos compañeros, infantiles *challas* en sus cristalinas aguas, y a esto talvez debimos hace dos o tres años que el futuro empresario de estas termas, nuestro amable primo don Januario Ovalle, nos hubiese designado por un aviso que publicó el MERCURIO durante algunas semanas, "ajente especial en Europa de los baños termales de Catapilco," única ajencia y procuracion de negocios con que hayamos sido honrados en nuestra afanosa vida, si bien sin fruto, porque cuando iba al viejo mundo el nombramiento, ya nosotros veniamos de camino para el nuevo...

No concluiremos esta digresion doméstica sin apuntar que, a nuestro juicio, la querida estancia de Catapilco debe probablemente su nombre a la vertiente que hoy se llama la *Madre del agua*, la cual se escapa de una cavidad a manera de taladro y corre por un angosto conducto a la quebrada. *Cata*, en indio significa agujero, y de aquí las antiguas "catas" de las minas de oro de la conquista, asi como *pilco* quiere decir un pasaje estrecho como el del paladar humano.

IV.

Por lo demas, de todos sabido es que la partícula *co*, que por sí misma forma una palabra perfecta, es indicacion segura de la existencia de agua en nuestro suelo, porque tal es la denominacion araucana de esa sustancia, asi como *hua*, otra palabra tan jenérica como aquella, es la del maiz. Y como acontecia que los mansos pobladores que precedieron al inca Yupanqui, introductor del quichua entre nosotros, y al adelantado Almagro (que lo fué del idioma de Castilla la vieja, de cuya tierra era) vivian solo del agua y del maiz, derívose de ello la terminología mas vasta y mas acentuada de nuestros parajes primitivos, conservada despues en las modernas divisio-

nes políticas. Así decimos todavía *Llico*, agua de rocas, de *Lli* peñasco y *co* agua; *Viluco*, de *vilu*, culebra; *Lumaco*, agua del árbol de la luma; *Conuco*, agua de la torcaza, de *conu* paloma torcaza; *Coltauco*, agua del sapo, de *Coltau*, sapo, etc. Y mas jeneralmente lígase esa combinacion con el color de las aguas, como lo acostumbraban los españoles, llamando "rios colorados" nuestros gredosos torrentes; "rios negros" los de aguas cristalinas sobre fondos de lodo, y así los demas. De suerte que los indios, tan lójicos como los últimos, decian *Collico* por el agua colorada (*colli*) *Curicó*; agua negra, de *curi*, que significaba negro, etc., etc.

Sucedió tambien que como los primitivos pobladores de los valles de Chile no conocian al linaje humano sino bajo la denominacion universal de *ché* (y asi decian todavía para abbreviar engorrosos nombres de almanaque nuestros abuelos cuando llamaban a los "chinos" de su servicio, y así continúan llamándose entre sí los andariegos hijos de Cuyo), al primer negro que aquellos vieran en los huestes castellanas pusieronle *curiche*. Sin embargo, habia de creerse por otras etimolojías de nombres primitivos, que si los indíjenas no habian visto antes de la conquista los propios negros de Africa que Almagro y Valdivia trajeron como esclavos y talvez como cocineros, tenian la nocion de los hombres de piel oscura y la señalaban desde tiempo inmemorial con su propio calificativo. Desde mi ventana estoí divisando, al traves de la abra de la cuesta de Pucalan, las empinadas y oscuras crestas de la sierra de *Curichelonco* (*lonco*, cabeza) a cuyo pie dulces brazos mecieron mi cuna y mi alma.

Y tan usual era la palabra simbólica del agua en este pais de rulo que vive muriéndose de sed, que los indios tradujeron con ella la importacion mas grata que en sus tierras hicieron los conquistadores. Llamaron por esto al aguardiente *alimco*, de *alim*, cosa caliente o quemante, como decian de la comarca del valle de Quintil (hoi Valparaiso) *Aliamapa* o *Alinmapu*, pais quemado.

Llamaban tambien a los manantiales con el nombre derivativo de *uuvco*, siendo talvez el primer sonido imitativo del ruido del agua al salir murmurando de la tierra. Así decian y decimos todavía *Chacabuco*, de esta hacienda de los jesuitas famosa por sus espinales, de *chacay*, espino y de *uuvco* vertiente.

V.

En cuanto a la terminacion jenérica *hua* del idioma indíjena, es mucho mas vasta, pues tratándose del cultivo y del alimento casi único del pais, cual era el maiz, se aplicaba a comarcas enteras, mientras que la significacion *co* se referia por lo comun a las vertientes o ríos de poca cuenta, como el Reinaico, Chaihueco, Duqueco y otros. De aquella circunstancia provenia a no dudarlo que los aborígenes primero y en seguida los conquistadores, denominasen *Lihua* (Ligua) o *maiz de las rocas* al valle que Almagro en sus primeras cartas a Carlos V denomina *Lua*. *Aconcagua* trae de igual manera su oríjen de *concan* (manojos de paja o caña para techos) y de *hua*, porque los naturales techaban sus *rucas* o ramadas con la caña seca del maiz, como lo acostumbran todavía los charceros de esos valles desde Purutun a Curimon, sitio el ultimo digno todavía de su significacion antigua de *curi*, negro (por el color de la tierra), y *mon* fertilidad.

De los maizales indíjenas nacieron tambien seguramente los nombres de la fecunda *Nancagua*, siendo *nancan* algo que no es pulcro recordar, *Rancagua*, *Colchagua*, etc., aunque de estas dos etimologias pudiera tambien decirse que la primera viene de *Rancalhue* (carrizal) y la segunda de *Colchauhue*, lugar de sapos, donde en verdad aun no se han acabado, como no han de acabarse en nuestro suelo los *choclos* y las *humitas*, llamadas "umintas" en las cocinas de Arauco, como en las nuestras apellan todavia *curagua* el maiz que nuestros antepasados tostaban en piedras calientes para hacer harina-*llalli*: *cura* (piedra) *hua* maiz.

Talvez el paraje mas setentrional de la república que ha conservado la denominacion de la planta que constitua el pan y la carne de los aborígenes es el *Huasco*, porque es más que probable que allí se hallasen reunidas las dos raíces capitales de nuestra primitiva nomenclatura geográfica, siendo la palabra verdadera *Hua-co*, es decir, la reunion en una sola de los dos monosílabos fundamentales. Aquí mismo, alzándose sobre las márjenes arenosas de la laguna de Catapilco, se divisan las boscosas y pintorescas montañas de *Cachagua*, que es la parte boscosa de aquella hacienda, en cuyos ojos de excelente tierra se place todavía mecida por la brisa del mar la caña de los maizales. *Cacha*, llamábase el hacha de piedra con

que los antiguos changos de la laguna iban “a la leña” en aquel monte feracísimo todavía de inagotable combustible. *Cachapoal*, era el *hacha del desaire*, de *pueln*, desaire.

VI.

La única poblacion de alguna cuenta que existe en lo que podemos denominar la parte setentrional de la comarca de Quintero, es la aldea y parroquia de Puchuncaví, célebre en mas de uno de los fastos electorales de la república. Puchuncaví tiene el mortificante privilegio de decidir siempre con sus dos o tres docenas de votos el resultado de las elecciones del departamento de Quillota (del cual es una subdelegacion), por cuanto las fuerzas se comparten jeneralmente por igual, *Calle Larga* de por medio, entre los combatientes de aquel valle tan fértil como belicoso, tan progresista como políquero.

La última sangre (y quisiera el cielo que esta palabra tuviera una significacion eterna), la última sangre derramada en nuestro suelo por causas políticas, empapó por aquella circunstancia en junio de 1871 la pequeña e irregular plaza parroquial de aquel caserío, sin que hasta ahora se haya sabido, como sucede siempre, quién o quiénes fueron los responsables de aquella calamidad. Lo que parece, sin embargo, cierto y averiguado en el lugar, es que los partidarios de la oposición estaban a caballo y los del gobierno a pie (al revés de lo que acontece de continuo...), los últimos al derredor de la caja, custodiándola en la puerta del curato, y los otros revolviendo sus caballos en la plaza, a medida que la chicha nueva voltejeaba en sus cabezas. De improviso se oyó el rumor de un desorden, talvez el grito de un ebrio, talvez la esclamacion de un pechador en franco torneo, sin vara ni juez en tales días. A la bulla salen los soldados de un piquete de Quillota; alguien dice: *fuego!* Y por entre una nube de polvo y de alaridos que en pocas horas recorrió como un remolino de verano toda la comarca, quedaron en el centro de la desierta plaza de la parroquia el cadáver de un infeliz que pasaba por casualidad y tres caballos derribados y agonizantes. Triste hazaña!

Quién dió, entre tanto, la voz de *fuego?* Nadie lo ha sabido ni nadie lo sabrá. Nadie lo supo tampoco en el motín de Figueroa en 1811 en la plaza de Santiago, ni en el sangriento y memorable 20 de abril de 1851. La historia misma, este gran sumario siempre abierto de la agitada vida de los pueblos, tie-

ne que acoger en tales casos el *¿quién sabe?* de todos los testigos.

Puchuncaví es un lugar tristísimo, aunque el valle en que se halla situado, como dentro de una sepultura, no carece de cierta amenidad, gracias a un escaso pero cristalino estero que lo riega, dando sávia aquí a una suculenta higuera, mezquino riego mas allá a una melga de melones, y agua en abundancia, represada a orillas del camino, a dos o tres bateas en que lavan su camisa dominical todos los señores del pueblo.

VII.

El oríjen de esta antiquísima aldea es como la de todos los asientos que entre nosotros no proceden de lavaderos de oro, como Petorca y Tiltil, o del alojamiento de arrieros y carretas, como Casablanca y Rancagua (*tambos* o paraderos de los antiguos pobladores), alguna indíjena ranchería, es decir, una encomienda o repartimiento de la tierra entre los conquistadores o sus próximos descendientes. Cupo éste al maestre de campo don Andres de Torres, que aquí vivía y tenía esclavos o indios de encomiendas a fines del siglo XVII. Era por entonces Puchuncaví vice-parroquia de la doctrina de Purutun, y el primer bautizo que rejistran sus libros parroquiales, hecho por el doctor Galindo, párroco de la última, recuerda el nacimiento de uno de aquellos vasallos del encomendero español por el mes de noviembre de 1691, así como el papel mas antiguo que se conserva en las subdelegaciones del lugar, es el de un robo de plata sellada y oro en polvo que un negro esclavo hizo al último señor feudal de la localidad por el año de 1816, postrero del coloniaje. La lei del talion! Robo por robo.

De la circunstancia de llamarse Torres el primer encomendero de Puchuncaví, proviene sin duda que casi la totalidad de las personas medianamente acomodadas del lugar se llamen tambien Torres, y aun parece que los primeros señores de este apellido se aliaron con los caballeros feudales de Quintero sus vecinos, pues a principios de este siglo fueron la maravilla y el encanto del valle de Quillota las señoritas Balbontin de la Torre, últimas tenedoras de la hacienda que tocó en repartimiento al capitán Simon de Hidalgo en los comienzos del siglo XVII.

VIII.

La célebre viajera inglesa Maria Graham, que visitó a Puchuncaví en 1822, asegura que este pequeño oasis, mas parecido sin duda a Jerusalen que a Londres o Liverpool, trajo a su espíritu algo de su querida Inglaterra, cumplimiento que no desdeñarán sin duda los puchuncavinos, convertidos de esta manera en ingleses. Al pasar por su única calle sentimos, sin embargo, en uno de estos días el rumor de un molino a vapor recién plantado por un progresista vecino (don Víctor Silva), y nos hicimos cuenta de que la galantería de la dama británica no era todo puro cumplimiento.

No debe, empero, su nombre la aldea de Puchuncaví al amor anglicano de sus primitivos hijos por el trabajo y el adelanto local; debélo, como muchas otras localidades de Chile, puramente a la *chicha de maíz*, que era el deleite bestial y habitual de los chilenos primitivos, como la chicha de uva lo es todavía de sus incorrejibles descendientes. Por el mismo motivo que los devotos españoles agotaron el calendario cristiano para poner nombres de santos y santas, ánjeles y serafines, a todas sus poblaciones civiles, desde San Francisco de la Selva en el desierto de Atacama a Santa Cruz de Patagonia en la vecindad del cabo de Hornos, y como los griegos y romanos edificaban templos y ciudades a sus dioses predilectos, dándoles para amparo y por invocación sus propios nombres, que todavía conservan famosas ruinas, por igual causa y obedeciendo a idéntica lógica, los mansos paganos de esta tierra conocían sus sitios más queridos por la memoria de sus borracheras, que llamaban *cahuin* y que los españoles con su blanda lengua redondearon en *caví*, como en *Paicaví* de "Paicahuin," *Reloncaví* de "Reloncahuin," etc. Así, antes que los ingleses se emborracharan en las fondas de Díaz y de Ahumada en la aldea indígena de Curacaví, ya se habían congregado allí para beber el jugo del indígena *hua* algunas generaciones de borrachos, por cuya razón aquel lugar de alojamiento quería decir "piedra (*cura*) de la borrachera" (*cahuin*) mucho antes que entre nosotros tomasen carta de ciudadanía el ron y el coñac.

Para comprender mejor la eterna lógica histórica de *Puchuncahuin*, preciso es que el sóbrio lector sepa que la última palabra no significa el acto individual de embriagarse,



sino las juntas que hacian y hacen todavia los indios para emborracharse por junto durante una semana o un mes. Y la borrachera de este pequeño Inglaterra debió ser de gran fama en la redondez de la "comarca de Quintero," pues puchun quiere decir *sobra* o superabundancia de algo, y en este caso no podia serlo sino de chicha y bebedores. Por un curioso contraste los indios llamaban a la escasez *puchon*, y de aquí es que se conocen todavia con este mismo nombre las sobras de los cigarros y de tantas otras cosas que no se fuman y valen menos que un cigarro...

Por este mismo principio llamaron *Puchoco* un paraje de poca agua, como decian y decimos *Chuchunco*, de *chuchun*, (derrames) del bajio en que los sobrantes del Mapocho iban a vaciarse por la *Cañada* antes que Santiago fuese la capital de Chile. Lo que es hoy, los *chuchunes* del Mapocho y sus acequias, que valdrian cien mil pesos para la ciudad, los regalaron por inútiles a un señor feudal de Chuchunco que ya no existe.

IX.

Y ya que hemos contado aquí revueltas aventuras de ingleses y de indios, pedimos permiso para narrar sencillamente una anécdota verídica que ocurrió en estos mismos sitios allá por el año de la batalla de Chacabuco, y en la que figuran ambas razas, es decir, británicos y aborígenes.

Iba por las vacaciones de aquel año de tránsito para la paterna estancia de Catapilco un colejial de doce abriles encamulado a gozar de la huelga del látigo y del latin y a cargo de dos arrieros, de los cuales uno tiraba la mula de los baulles y almofrej y el otro cuidaba del mancebo. De repente, y no lejos de Puchuncaví, hicieron alto los arrieros en la playa y rogaron a su juvenil compañero se adelantara un trecho, porque tenian que cumplir allí una *devucion*, a la que, segun dijeron, no faltaban desde hacia muchos años en ninguno de sus viajes. Apeáronse los muleteros de sus acémilas, y un minuto despues volvieron a montar, siguiendo tranquilamente la jornada. ¿Cuál *devucion* era aquella? Ellos mismos la contaron al sorprendido estudiante, que desde entonces no ha podido olvidarla...

Habia allí enterrado un pobre ingles, naufrago acaso de la costa o asesinado en solitaria asechanza, y la devucion cristiana de aquellos bárbaros era hacer sobre la fosa del muerto

lo mismo que desde hace siglos está haciendo el célebre Mannekinpiss sobre la buena ciudad de Bruselas desde lo alto de la pila en que ejecuta lo que el final de su nombre está diciendo, pues Bruselas tiene tambien sus derrames o *chuchunes*. Y era asi como nuestros mayores, mas o menos, entendian por *devocion* la tolerancia católica con los muertos, los naufragos y los ingleses...

X.

No es tan destituido Puchuncaví, a pesar de su pobreza, que carezca de un puerto propio que le dé los pescados de su cuaresma y ofrezca lecho de salud a sus enfermos necesitados de baños de mar. Ese abrigo es la caleta del Horcon, situada a dos leguas de la aldea en línea casi recta al occidente, y a la vuelta de la punta de la Ventanilla, que cierra la bahia de Quintero por el norte.

Debe su nombre el Horcon a un gran peñasco partido en el centro a manera de horca, que cierra la pequeña ensenada cubierta de espumosas olas sobre que aventuran sus canoas los pocos y pobres pescadores que allí habitan y adoran una cruz recien plantada sobre sus rocas por el diligente y misionario cura de Puchuncaví don Fermin del Real.

En una de estas nebulosas montañas descendí sobre la profunda hondonada en que este verdadero nido del océano ha sido labrado por las olas, y fué para tener en su ribera una agradable sorpresa. Encontré allí rodeada de cinco hermosos niños una bella señorita de Santiago que había visto una sola vez en la vida: la noche de sus bodas. ¡Santas y dulces mujeres las de nuestro cielo! Iluminan los dias de nuestro entusiasmo y de nuestra fé con el doble destello de su alma y de sus ojos y vienen despues a sentarse, tranquilas y felices, resignadas y fecundas, en el pedazo de hogar que nuestro brazo les depara. Sea ese hogar choza o palacio, percal o cachemira, su corazón no ha variado; la misma dulce sonrisa nos acoje a lavenida, el mismo dulce esfuerzo oculta bajo el párpado la lágrima de los últimos adioses al partir. ¡Dulces mujeres de Chile! Si mas no fuera que por vosotras y el culto de íntima adoracion que os debemos, nuestra patria deberia ser un altar y sus valles y ciudades un eden querido.

XI.

Entre la caleta del Horcon y el villorrio de Puchuncaví yace la laguna de Campiche, cubierta de totorales y de aves acuáticas y ostentando en una de sus mas áridas colinas los vestijios de un pueblo que fué indudablemente indíjena, cuyo nombre ha desaparecido por completo, pero que hoy llaman los "Maitenes," por un bosquecillo de estos árboles que crece en la aguada al pie de la colina.

De que esta comarca fué habitada por una raza numerosa ya estinguida se encuentran pruebas de evidencia a cada paso. El escritor inglés don Guillermo Bollaert, que de dependiente de comercio en Valparaíso pasó a soldado de Cristina en España, y después a hotelero en Londres y de hotelero a escritor, (excelente hombre en todo caso), cuenta en sus elucubraciones jeolójicas emprendidas entre Concon y Catapilco, que encontró verdaderos cementerios indíjenas en el lecho de conchas que en un espesor considerable forma la zona marítima de estas costas. El hecho es positivo. Basta cavar al azar, en cualquiera dirección, para encontrar vestijios humanos, o por lo menos los utensilios con que los indíjenas acostumbraban enterrarse.

Estas excavaciones han sido hechas a la lengua de la playa o una a dos millas al interior, en demanda de conchas para reducirlas a cal, y la pala no ha tardado en sacar a luz alguna blanquecina osamenta. Pero ha sucedido casi siempre que como la indolencia es la base de la existencia moral del campesino, los cráneos que habrían podido servir de estudio han ido con las conchas al fondo del horno, y de allí a servir para los cimientos o los blanqueos del *Dieziocho* en Valparaíso o en Quillota.

El vaquero Tomás Cortés de la hacienda de Colmo, nos decía hace poco que él "de lástima" solía echar los calaveras en las cercas, devoción parecida a la de los arrieros de Catapilco con el naufragio de la playa, y más humana, empero, que la de los quemadores de cal, que así tratan a sus progenitores, a quienes desconocen por entero llamándolos simplemente "los negros," sin duda por el color negrusco de los huesos oxidados de sus esqueletos.

XII.

Pero donde esos restos se han encontrado en mayor abundancia y con cierta uniformidad es en la aldea de Los Maitenes, probablemente asiento de algun cacique principal. Junto a los huesos, ennegrecidos por las sales de las arenas, se desentierran en admirable estado de conservacion útiles domésticos que revelan un notable adelanto en el arte de la alfarería: ollas, platos, azafates de cortes elegantes, cántaros pintados de vivos colores y con adornos de tal primor, que en mui poco desdicen de los vasos etruscos que se guardan con tanta y tan justa veneracion en los museos de Roma y de Nápoles.

Ausiliado por el inspector del lugar, *ño José Brito*, he hecho dar algunas cavas en sitios que yo mismo he designado, y el resultado ha correspondido a mi diligencia, proporcionándome una mediana colección aboríjene para el *Museo histórico* del Santa Lucia. Acaso en este lugar existió una tribu de alfareros, como la que hasta por el año de 1820 trabajaba todavía en la quebrada de la Rinconada toda la loza de cocina que se consumia por esos años (antes de las baterias de fierro y de las cocinas económicas) en Valparaiso, y como la que existe aun y labra a mano curiosas piezas de servicio y adorno en Talagante. La etimología del nombre parece favorecer esta teoría, porque aunque algunos, y aun el prolijo y concienzudo señor Astaburuaga hayan aceptado el nombre evidentemente adulterado y extranjero de *Campeche* para la laguna en cuyas márgenes existe la aldea de los Maitenes, la tradicion vulgar, muchas veces mas sabia que la sabiduria, continua dándole el primitivo de *Campichi*, que en idioma indio quiere decir "cántaro (can) chico" (*pichi*) o "cantarito".

Otra inducción de importancia que nos confirma en la creencia de que esta comarca fué mucho mas poblada en la época indígena que al presente, en que solo se cuentan noventa y seis ranchos esparcidos en las ocho mil cuadras que forman la área de la hacienda de Quintero, es que en la cima del cerro de Mauco, que domina la última y el valle de Quillota, existe un espacioso fuerte o *malol* de piedra trabajado por los indígenas riberanos, prueba de que éstos eran bastante numerosos para sustentar guerras entre sí, o lo que es mas posible, para defenderse de extraños agresores. El *malol* de Mauco ¿fué acaso el último refugio de los indígenas de los va-

lles de Campichi y de Narau contra las huestes del inca Yúpanqui? O fué la tumba de los indignados quillotanos que se rebelaron contra Valdivia y mataron a sus navieros castellanos en la boca de Concon cuando labraban el primer bergantín chileno en 1541?

XIII.

Las pocas familias que habitan en la ranchería de Los Maitenes viven tristemente de sus pequeñas hijuelas de tierra, en las que apenas cabe un maizal de rulo, y de la corta del *tome* o totora que anualmente rinde en gran abundancia la vecina laguna. No tejen esteras con ese material, porque aunque el *thome* sea la palabra indígena por totora, no posee el de la costa la flexible fibra y la forma aplastada de la *totoro* de las lagunas del interior. Pero forman con el primero, recortándolo en las extremidades, una especie de morcillones que venden en Valparaíso a razon de siete u ocho pesos lo que pude de una mula, para la estiva de la carga y la preservación de la humedad en el fondo de los buques.

La hacienda de Quintero, que posee por mitad la laguna de Campiche con los "maiteninos," obtiene anualmente una renta de doscientos o trescientos pesos de los arriendos para cortar *tome*, lo que hace suponer que estos pajonales produzcan hoy dia casi tanto como si fueran pastos de talaje o terrenos de sembradío.

XIV.

Pero el objeto digno de mayor curiosidad que el viajero encuentra en estos parajes es el sitio llamado "La Ventana," a orillas del océano. Frente a la caleta de los pescadores de Quintero y en la opuesta márgen de la bahía, las olas en su embate secular encontraron una alta roca de granito descompuesto, y a fuerza de batirla labraron en su centro una abertura grande como el pórtico de una catedral gótica, y que, por dar luz de una parte y otra, los pescadores han denominado "La Ventana." Junto a ella se alza un colossal farellón cortado a pico y que empapan cayendo en festones desde la cumbre las aguas de una vertiente de agua dulce, formando en todo su frente un magnífico cortinaje de helechos, flores y plantas de perenne verdura y anchas hojas tersas y brillan-

tes. Algo mas allá, en dirección al Horcon, existe otra *ventana* colosal. Y por tanto diríase de este paisaje grandioso y dislocado, que eran las ruinas de un fantástico palacio en que el Océano, desposado con la Tierra, pasó en turbulenta dicha los primeros días de su eterno consorcio. Al pie de la gran muralla de verdura que acabamos de señalar, se ven dispersos algunos míseros ranchos de pescadores, y en el fondo de una pequeña chacara de verduras una mediana bodega construida por el patriarca y oráculo de estas localidades, don Matias Valencia, el mas antiguo y el mas acaudalado de los pobladores de Puchuncaví.

XV.

Cuando visitaba estos pintorescos lugares en uno de los últimos días del pasado enero, llamóme la atención la infinitud de pequeñas cuevas que existen labradas en la reblandecida roca de la Ventana. El pescador que me servía de guia, (y que era todavía un Bernal de la misma estirpe de los de la caleta de Quintero) satisfizo mi curiosidad diciéndome que aquella innumerable multitud de agujeros eran nidos de *choroyes*, y agregó esta interesante observación sobre la vida íntima de estas inteligentes avecillas: — "Señor, me dijo; cuando el terremoto de 1822, que fué en vísperas de Navidad, estaban los choroicitos emplumando, y con el espanto, y como el temblor fué aquí tan grande, huyeron los loros viejos metiendo tan gran bullicio con sus gritos, que todavía me acuerdo con horror. Mas como los loritos no sabian volar y quisieron seguirlos, con el susto cayeron casi todos abajo de la barranca, de tal manera que al dia siguiente estaba la playa sembrada de sus despojos. Desde ese dia, señor, añadió el pescador de la Ventana, los millares de loros que vivian aquí en pacífica seguridad, no volvieron más, y nunca he visto parar uno solo ni por casualidad." No es, pues, solo el hombre el que huye de los sitios malditos por el dolor o las catástrofes. En los misterios de la vida de otros seres que nuestra presuncion desdeña, ¡cuánto y cuánto debería aprender esa misma presuncion?

Recordaremos aquí de paso y porque ha temblado levemente en los momentos en que esto estamos escribiendo, que el terremoto del 19 de noviembre de 1822 se sintió en esta costa con terrorífico efecto, como parecen sentirse todos los sa-

cudimientos de la tierra en esta zona del pais, formada por muertas arenas. Así, el levantamiento jeneral de las costas de Chile, que en ese temblor fué de cerca de tres piés en Valparaiso, subió un pié más en Quintero segun las prolifas investigaciones de nuestro malogrado amigo Paulino del Barrio. "Estaba en una deliciosa noche, cuenta un testigo de vista que presenció el terremoto en Quintero, (Maria Graham) sentada con el secretario particular de lord Cochrane en el corredor de su rústica casa al pie del Centinela, gozando de la claridad de la luna, despues de un agradable dia de mediano calor, cuando a las diez y cuarto de la noche la casa recibió un violento sacudon acompañado de un ruido como el que haria la explosion de una mina.... El remezon duró tres minutos. Jamas olvidaré la terrible sensacion de aquella noche. En medio del espanto y de la destruccion que por todas partes nos rodeaba, (porque la casa entera se vino al suelo) oia el balido de los animales huyendo desatentados por los campos y los roncos alaridos de las aves de mar, que no cesaron hasta el amanecer. Aunque no corría un soplo de aire, los árboles continuaban estremeciéndose como si quisieran tocar con sus copos la tierra." Y lo que refiere la aterrizada extranjera, confírmalo con una voz de *Ave María Purísima!* los pocos que aun sobreviven con memoria a aquella gran catástrofe de nuestro siglo.

XVI.

En la estremidad opuesta de la bahia de Quintero, es decir, a espaldas de la península y al pie del declive sobre el mar del cerro del Centinela, presenta la naturaleza otro de sus fantásticos caprichos, llamado con propiedad el *Fuelle* por todos los que vienen a Quintero y se apresuran a visitarlo. 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 aquel abrir una grieta que comunica con el aire libre. De suerte que cuando la ola penetra en la caverna, el aire, comprimido con el agua que lo desaloja, sale por el orificio esterior de la grieta, con un gran resoplido, cuál si fuera un fuelle colosal, arrojando junto con el aire a considerable distancia y con mucha violencia, vapor, espuma y chorros de agua.

Yo, como todos, fuí una tarde acompañado por el mas vecino potrerizo de la hacienda, llamado Lorenzo Guerra, a visitar aquel sitio, y cuando me hallaba en la misma boca del *Fuelle*, protegiéndome con una gruesa manta contra el violento y húmedo resoplido de la caverna, sentí que el potrerizo me llamaba a grandes gritos y con un ademan desesperado. Como volviera la cara para interrogarle sobre lo que queria, no ví el mar, y de repente me sentí envuelto hasta la cintura por una ola rápida y pesada que un momento me hizo vacilar sobre mis gruesas botas de montar, yendo a estrellarse con gran estrépito en las rocas que yacian ocho o diez metros en mi derredor. Mi emocion, lo confieso, fué viva, pero nada habia comparable al susto del honrado campesino, que se culpaba de no haberme avisado que el mar era mui "traicionero" en ese paraje. Reconvínele yo que cómo llamándose "Guerra" era tan cobarde para el agua, y su respuesta fué justa y cual la habria dado un valiente o un filósofo. "Señor, me dijo; cuando *uno* se cruza con otro hombre a puñal o bala o a lo que quiera, sabe *uno* a qué atenerse. Pero la mar no avisa; y ya ve su merced como casi se lo ha tragado..."

Contóme en seguida el ingenioso vaquero varios lúgubres lances que probaban con evidencia las *traiciones* del mar del *Fuelle*, y no estará de mas que no las echen en olvido futuros visitantes.—"Un dia, señor, continuó diciéndome el asustado potrerizo y hablando esta vez como testigo presencial, estábamos sembrando cebada en este mismo potrero en que ahora se hace la cosecha, y un peoncito a quien le dieron su galleta fué a sentarse a comerla sosegado en un peñasco. Cuando vino el *sota* a llamarlo para seguir el trabajo, no le halló ni nunca se supo de él, porque el mar se lo tragó... Otro dia, añadió Guerra para convencerme de la sinceridad de su recelo, fué a marisquear en esta misma playa la mujer de un pescador de Ritoque, que era primo hermano de mi padre, y vino de repente y a traicion una ola tan grandaza, que la levantó en el aire, y al dejarla caer otra vez la reventó en las piedras. Me acuerdo todavia de la triste noche en que el viudo ya finado llevó al rancho de mi padre, porque éramos vecinos, los dos niñitos que tenia, diciéndoles a los de casa que el mar le había quitado a su compañera..."

XVII.

El caso mas singular, sin embargo, de las peripecias del *Fuelle* es el que cuentan a una voz todos los supersticiosos pescadores del lugar. Fué de esta manera:

Vino un dia domingo, despues de la misa y los respondos, a pasear en la playa de Ritoque el sacristan de la capilla de Pucalan, hombre anciano y de buena presencia. Al acercarse al *Fuelle* un golpe de mar lo arrebató sin remedio, y solo tarde de la noche pudieron sacar su cadáver en una red que para el caso echaron los pescadores de Ritoque ausiliados por los de Quintero. Mas no aconteció esto sin que en Pucalan (que quiere decir "pozo de la muerte," de *puquio*, pozo y de *lan*, muerte) supieran los afectuosos feligreses del sacristan su triste suerte antes que la noticia llegara por mensajero o por cartas, pues a la hora misma de la tragedia las campanas de la capilla de la aldea doblaron durante media hora con el mas fúnebre acuerdo. Era el alma del penitente, que como Carlos V en San Yuste, había ido a celebrar sus propios funerales, siendo probablemente tan cierto aquel hecho como el último, si hemos de atenernos a las recientes y bien comprobadas revelaciones del ilustre Prescott. Tal es, sin embargo, la universal tradicion del *Pozo de la muerte*, y tales los lúgubres recuerdos de la roca del *Fuelle*, inmensa y barata *ducha* del océano, que algun yankee emprendedor no tardará en utilizar, cuando Quintero reciba en los veranos su cargamento de nervios santiaguinos, si mas no sea por ahorrar el agua y la sal, el piton y el pitonero... (1).

XVIII.

A medida que descendiamos hacia la laguna de Ritoque de la alta colina denominada el *Potrero de la piedra*, en cuyas caidas hacia el Pacífico revienta la roca del *Fuelle*, y como fuera conversando con mi guia de cosas misteriosas, promovíle la de los *encantos*, qué es la poesia indíjena y será la eterna poesia de los campos. Porque es preciso tener presente que

(1) Despues de escritas estas líneas, se nos ha asegurado por un viejo pescador de Ritoque (no José Verdejo) que el administrador de Quintero trajo y puso en la boca del *Fuelle*, hace treinta o cuarenta años una señora de Quillota, desahuciada de calentura. Al sentir el golpe la señora se desmayó y aunque *sanó* de la calentura, se murió del susto...

en la comarca de Quintero cada laguna tiene su *encanto* particular, como lo tienen las de Aculeo, la de Pudagüel, la de Bucalemu, y todos los sitios que por algun motivo, la soledad o la tristeza del paisaje, la supersticion del espíritu o la muerte de los seres, ofrecen un asidero cualquiera al misterio o al engaño.

Asi, el *encanto* de la laguna de Campiche consistió en un caballito overo que los "dueños del hechizo" (porque todo encanto ha de tener dueño) trajeron de Cahuil (1) en la forma de una nube. Mientras el caballito encantado estuvo escondido entre los totorales de la laguna, hízose la pesca de ésta tan abundante, que fatigaba los brazos de los campichanos, a fuerza de tirar unas tras otras las redes eternamente repletas. Pero cuando el enemigo de los dueños del encanto (porque todo encantador ha de tener tambien su enemigo como en el *Amadis de Gaula*) vino a llevarse el caballito overo, la laguna se hizo estéril y las lisas y *cachampas* desaparecieron por encanto. Por supuesto nadie vió el caballo misterioso, pero todos lo sintieron relinchar...

XIX.

El encanto de Ritoque es de una especie mas prosaica, porque su dueño era un perro pelado, o "perro de agua," como aquí le dicen, que vivia echado en los pajonales. Nadie tampoco le vió, pero todos escuchaban sus ladridos en las altas y calladas horas de la noche. Ño Miguel Bernal, el viejo pescador de la caleta, afirma, sin embargo, que una sola vez vió al perro encantado en su mocedad.—"Era un dia, como a las tres de la tarde, cuenta el crédulo anciano, ilusionado todavía por el susto o algun sueño de su niñez, y mi tio ño Juan Bernal, que me queria como padre y que vivia en la playa de Ritoqui, me mandó cortar tome a la laguna para techar un rancho. Estaba con mi hechona mui tranquilo segando la paja con el gua a la cintura, cuando ¡Ave María Purísima! ví al perro encantado que salió del tome andando como si fuera en la tierra. Tenia las orejas mui largas y era overo. Me miró con ojos mui enojados y se tiró al agua, zabulléndose hasta que lo

(1) Pequeña caleta de la provincia de Colchagua y lugar tambien de indígenas borracheras, como su nombre parece indicarlo, aunque "Cahuen" es un término marino que quiere decir remo.

perdí de vista. Tuve entonces miedo, me salí de la laguna y jamas volví a cortar en ella tome." Y por esto será, decía yo, que la laguna de Ritoque está ahora tan densamente cubierta de totora, que ya no es lago sino pajonal.

XX.

Pero el encanto de los encantos en estos lugares, en que parece que todo fuera la prosa de las rústicas faenas de la siembra y la cosecha, del carbon y la carreta, es el que aparece de tarde en tarde en la playa de Ritoque el dia viernes santo, y que solo divisan los habitantes de Concon, pues los de Quintero lo conocen solo de oidas y por la fé ciega de su ciega credulidad.

Cuando se "abre el encanto," que es como a las doce del dia, en las épocas que el encantador designa, comienza a diseñarse en la tenué neblina de la playa una fantástica ciudad con torres altísimas y caserio infinito, con ventanas, balcones y calles espaciosas en las que se ve desfilar la gente y aun carroajes de todas descripciones. Despues viene la "barqueria," como aquí llaman la reunion de muchos buques, y hasta se ve marchar con sus armas un ejército de soldados, que jirando sobre su centro, a la manera de remolino, va tragándolo la tierra y volviendo a vomitarlo en el espacio.

XXI.

Y bien! Todos esos encantos cuya razon de ser es solo el infalible *quién sabe?* del huaso y del pescador, tienen una explicacion mas o menos sencilla, y el último de ellos es una realidad mas sencilla todavia. El encanto de Campiche es la injenua credulidad de la gente de mar, que habiendo visto coincidir alguna casual abundancia de peces con la aparicion de algun caballo desconocido en la laguna o sus alrededores, atribuyó al influjo del último aquel acontecimiento natural. El encanto de la totora del Ritoque se esplica todavia mas fácilmente por la presencia de algun perro alzado, especie de *coyote* de las llanuras mejicanas, que se alimentaba en ese sitio solitario de la fácil caza de las aves acuáticas. O era talvez el fatigado lebrel de algun cazador, que abandonado allí por su dueño o perdido en el pajonal, se echó a merodear por su cuenta, mitad lobo y mitad zorro, que a ambas cosas se acomodan ciertas razas de perros cazadores.

XXII.



El *encanto del viernes santo* es un fenómeno mucho mas natural todavia. Es la realidad casi periódica del hermoso y singular fenómeno que la ciencia ha acojido bajo el nombre de *Fata Morgana*, por la hada del último nombre que en los libros de caballería hacia y deshacia los palacios y las ciudades con una simple vibracion de su varilla, y al cual se ha dado en todos los idiomas la designacion italiana que acabamos de apuntar, sin duda porque esa aparicion es mas constante en las costas de la Calabria. En el estrecho de Mesina en Sicilia, entre esta ciudad y la de Reggio, que se halla casi a la vista en la opuesta orilla, es precisamente donde ocurre con mas frecuencia aquel encanto. El padre dominicano Minasi, que presenció tres veces el fenómeno a fines del siglo pasado y desde la misma ciudad de Reggio que habitaba, cuenta con minuciosos pormenores la maravillosa aparicion. Tenia ésta lugar comunmente al levantarse el sol sobre el estrecho, cuando aquel alcanzaba una elevacion de 45 grados, hallándose el aire en la calma mas completa y el agua tersa como un espejo. En esta disposicion comenzaban a desfilar por la opuesta ribera, esto es, en la costa de Mesina, hermosos palacios con grandiosas columnatas, prados de deliciosa verdura cuajados de animales que pacian en la yerba, y estensos jardines que presentaban los árboles, los marmóreos jardines y las flores mas variadas con sus colores naturales, hasta que cesando las causas prismáticas y atmosféricas de la maravilla, comenzaba a desvanecerse ésta, tronchándose las torres sobre su base, derribándose unas a otras las vaporosas columnas, o hacinándose entre sí y desvaneciéndose los palacios y jardines, como si la hada Morgana los hubiese dispersado con su "varillita de virtud."

Estas observaciones, cuya exactitud ha comprobado y espliado mas tarde la ciencia, han dado ya una existencia positiva a este fenómeno, al punto de que muchos pacientes y novedosos turistas, principalmente escéntricos ingleses, van a estacionarse cada verano en Reggio con la esperanza de presenciar aquel *encanto*.

Los sabios, sin embargo, esplican sencillamente este fenómeno por diversas causas que pueden leerse en cualquier libro de física, y especialmente por la interposicion de los ra-

jos solares sobre capas desiguales de la atmósfera, la cual se convierte por este medio en un gigantesco espejo luminoso, que refleja objetos reales, engrandeciendo sus proporciones pero conservando intactas sus formas y colores.

XXIII.

Así el *encanto* que divisan los pescadores de Concon en el viernes santo de algunos años no es sino la imájen de Valparaíso, reflejada sobre la playa arenosa de Ritoque cuando en la calma de la mañana envuelve la última el ligero vapor matinal de nuestras costas.

Por la disposicion natural de la playa ya nombrada, queda ésta frente a frente de la boca de Concon, es decir, a la entrada del río Aconcagua en el mar, y por esto ese lugar llevaba ya desde los tiempos aborígenes un nombre análogo a su posición: *Rito* (frente) *que* (boca). Por esta contraposicion del mar y del terreno se comprende que los habitantes de aquella caleta asistan como a un panorama a la realizacion tardía pero positiva de los cuadros de la Fata Morgana en nuestro clima.

No tiene, empero, lugar el fenómeno de Concon en las mismas condiciones naturales del fenómeno de la Calabria, porque aquí son los habitantes de Reggio los que ven su ciudad fantástica reproducida en la banda opuesta, mientras que en el caso actual no es posible ver a Valparaíso desde Concon, si bien éste puede reflejarse en línea recta sobre la ensenada de Ritoque. ¿Por qué entonces la Fata Morgana no se divisa desde Valparaíso como la de Reggio? Y aquí nos toca a nosotros repetir humildemente el sábio decir de la Caleta: "Quién sabe?"

XXIV.

Desde mi paso por Mesina en 1870 yo conocía este fenómeno natural, por haberlo leido en el GUIA de aquella ciudad. Por manera que cuando me hablaron los pescadores de Quintero del "encanto del viernes santo," me persuadí que se trataba de un hecho natural, si bien adornado con alguno de los mil primores de la supersticion. Como el encanto tiene generalmente lugar a fines del estío, por marzo o abril, y aconsejó alguna vez que coincidiera con un dia de la semana

santa, que ocurre por uno u otro de esos meses, de aquí la jeneral persuasion que añade el milagro al encanto.

En cuanto a la comprobacion testimonial del hecho, no queda en mi espíritu ni la mas ligera duda, porque, no contento con la voz universal de estos parajes, fuí a Concon de improviso, y corriendo de rancho en rancho, interrogando ancianos, mujeres y niños, adquirí la persuasion necesaria para constituir fé en derecho y fuera de él ante la ciencia y ante lo sobrenatural. Todos están de acuerdo en la clase de objetos que se reproduce: "la caseria, la balconeria, la barqueria, las altas torres, la muchedumbre de jente que desfila a manera de soldadesca," etc., etc. Todos tambien están uniformes en asegurar que el encanto se abre solo a mediodia, cuando hace un calor intenso, y éste coincide con una calma perfecta del aire y de la superficie del mar, acompañada de una lijerísima bruma a manera de velo en la opuesta orilla, es decir, en la playa de Ritoque.

Algunos de los mas ancianos pescadores de Concon han presenciado el encanto cinco o seis veces en su vida, y lo singular que encontramos nosotros en el caso es que ocurriendo hecho tan maravilloso en tal proximidad a Valparaiso, que pudiera decirse tiene lugar en sus arrabales, se ignore por completo el fenómeno y no haya venido todavia algun taimado *gringo*, de esos que se pasan tres meses del año sentados en la misma piedra con su caña de pescar, a dar fé de la maravilla para comunicarla al *TIMES*, este padre comun de todas las noticias.

XXV.

Por lo demas, no debe confundirse este fenómeno con otro no menos estraordinario que los físicos llaman *espejismo* y del cual nuestro distinguido publicista Lastarria presenció en la cima de la cuesta de Prado un interesante caso allá por los años del romanticismo (1843—44), reflejándose su figura junto con la de un mendigo que le pedia limosna, en una nube que cruzaba en el espacio, hecho comun en los paises montañosos, y que nuestro erudito maestro y amigo refirió con propios detalles en uno de los diarios de la época.

Aseméjase tambien el fenómeno de Ritoque al mas comun y conocido de todos estos primores atmosféricos, llamado *mirage*, en el cual, calentada la superficie de la tierra y rarifica-

da por consiguiente la capa de aire que está en mas inmediato contacto con ella, adquiere la última la propiedad reflectiva de un espejo y remeda con perfecta semejanza las márgenes de estensas lagunas. Cualquiera puede comprobar este fenómeno atravesando en un dia caluroso y cómodamente sentado en tren expreso las llanuras de Batuco despues de las doce del dia. Y ¡cosa admirable! los indígenas mismos se habian fijado en esta lei física, pues el nombre de Batuco quiere decir "agua finjida," de *Valu* "finjirse a sí mismo" y de la raiz ya conocida para significar el agua. La significacion de *Vatu totora y co* agua seria solo aceptable si es que en Batuco hubiera agua verdadera.

XXVI.

Nos queda por recordar todavia un encanto de otra índole y de otro lugar, con el cual se completaria la enumeracion de los parajes mas notables de la comarca de Quintero. Tal seria el hechizo del cerro de Mauco (de *mau* lluvia y *co* agua) cuya cabeza, casi siempre cubierta de blanquizca niebla (remedio acaso de la de su poseedor actual) domina todo el paisaje desde Catapilco a Concon, y es como divisadero comun para Valparaiso y Puchuncaví, en cuya mediania mas o menos se encumbra con las pretensiones de un pequeño jígante de las costas. Pero el encanto del cerro de Mauco consiste únicamente en que sus rocas han sido constantes testigos del febril delirio del hombre por el hallazgo de escondidos tesoros. Al decir de todos los mineros veinte leguas a la redonda, existe en la cumbre que ocultan las nieblas una mina de oro encantada, y en pesquisa de ella se han mellado ya muchas barretas y se han disuelto muchos pequeños caudales de ilusos y de insensatos. De suerte que el encanto está aquí en razon inversa de la naturaleza, porque es el hombre racional el que enciende a sabiendas la tea de la májia que oscurece sus sentidos, mientras que el alto monte, digno de su nombre, destila en vano sus fríjidas nubes sobre sus vanas ilusiones.

XXVII.

Fáltanos todavia para completar el bosquejo de esta parte de la comarca de Quintero añadir una palabra sobre la famosa "quebrada de Mala Cara," que estando a la tradicion compro-

bada de estos lugares, produjo en los últimos años del pasado siglo y en los primeros del presente muchos centenares de miles de pesos, levantados a muchos millones por la tradicion del vulgo, en pellas de oro y en polvo de lavaderos.

Corre esta quebrada, que debe su nombre a su aridez y a sus ásperas breñas, enclavada en la hacienda de Chillicauquen, de que hace parte, por todas las cabeceras de la estancia de Quintero en linea casi recta de Sur a Norte, descendiendo del empinado cerro de Mauco que acabamos de nombrar; y fué en sus buenos tiempos tan abundante en oro, que estuvo repartida por las justicias de Quillota en toda su extension en no menos de mil *estacas*, lo que representa, si no otras tantas familias, otros tantos pobladores, Gozó en consecuencia la quebrada del privilegio de tener *villa*, y la villa la prerrogativa de poseer oratorio donde se dieron misiones y se casó una dama principal del asiento, llamada doña Rosario Navia, que murió hace poco, cumplidos los cien años, recordando con orgullo aquella muestra de opulencia de su natal cortijo.

XXVIII.

Tuvo tambien *Mala Cara*, en sus días de fecundidad y de aguardiente, sus famosos calaveras, como los Volado de Agua Amarga, como los Guerra de Chañarcillo, como los Osorio de Tiltil, pues se hace todavia memoria entre la jente del oficio del renombrado "don Juan Palacios", de quien se cuenta que habiendo hallado una pella de oro que pesaba varias arrobas, la hizo colocar en el fondo de una paila y ordenó que se mantuviera ésta rebosando de ponche fino mientras hubiera estómagos de mineros que llenar, y sin que por ningun motivo quedará a descubierto la planchuela de metal, hasta que la quebrada entera se durmió embriagada en derredor del inagotable tonel. Es éste el *cahuin* mas reputado de moderna data en los parajes que habitamos, y añaden las crónicas que cuando don Juan de *Mala Cara*, como el don Juan de Mañara de Sevilla, fué a vender a Quillota su famoso hallazgo, ya lo debia todo y lo metieron a la cárcel, aconteciéndole lo que a aquel soldado de Pizarro que ganó y perdió el sol del Cuzco en una noche.

XXIX.

Ignórase a punto fijo cuál fué la época del descubrimiento de este notable y ya desierto mineral, pues no hemos encontrado huella de su existencia en libro alguno ni en viejos manuscritos; pero acaso precedió a la conquista, y esto explica los vestijios de poderío y de prosperidad que ha solidó encontrado enterrados en estos sitios. ¿Fué de sus senos auríferos de donde los asaltantes de Gonzalo de los Ríos, cuando construía éste por órdenes de Valdivia el bergantín histórico de la boca de Concon, sacaron el sombrero lleno de oro con que tentaron la codicia de los castellanos antes de pasarlos a cu-chillo? Fué el *malal* de Mauco la plaza fuerte del *toqui* de Colmo y de Quintero y señor de Mala Cara que allí guardaba los tesoros de sus lavaderos contra la codicia de los vecinos valles?

XXX.

Hoi dia la quebrada está desierta y entregada por *despueblo* a dos o tres tenaces lavadores de oro, fieles a la dura enseñanza en que les criaran sus padres, meneando la batea. Llámense los tres, como los Bernal de Quintero, con un solo nombre, los Silva de Mala Cara, y el jefe de éstos, ño Estévan Silva, ha sacado en el presente año, es decir, en la temporada de las lluvias, hasta 150 pesos, que ha ido vendiendo en Valparaíso en el almacén de cambios de Ferreira, plaza de la Intendencia, a razon de tres pesos castellano. La pepa de mayor precio que sacudiendo las raíces de un arbusto cayó en las manos de ño Estévan en el dia mas venturoso de su vida, pesaba diez y seis castellanos, equivalente mas o menos al peso de cinco cóndores fundidos; y este tamaño no es del todo escepcional, pues nosotros mismos compramos por tres cuartos de onza, y por simple curiosidad, a un viejo minero, indio de raza pura, llamado ño Jacinto Ulloa, una pella de oro, cuando errantes y perseguidos vagábamos por estas sole-dades entre Tabolango y Quintero acompañando un ser que-rido, proscrito tambien de sus lares. (1852)

XXXI.

Para su daño obtuvo el último de los mineros de Mala Ca-ra una ganancia líquida de 631 pesos en la temporada de 1866,



pues supieronlo unos bandidos de Quillota, y en número de diezinueve asaltaron el desamparado rancho del lavador de oro en la noche del 6 de marzo de aquel año y mataron a su primogénito, gallardo mozo de 24 años. El infeliz padre estaba ausente, y solo un año mas tarde reconoció, oyendo misa en la Matriz de Quillota, la manta de su inmolado hijo. Mas, como siempre, el asesino la había *empeñado* y el portador de la prenda resultó inocente. Mandó entregarla la justicia, y ese pedazo de trapo sangriento es todo lo que queda al anciano de una lozana vida, retoño y báculo de la triste suya...

XXXII.

En el dia la quebrada de Mala Cara rinde, durante la temporada de las lluvias, de trescientos a cuatrocientos pesos de oro de finísima lei, suma mui inferior por cierto al producido casero de las auríferas arenas de Petorca, Illapel y la Ligua, y aun a la del estero de Catapilco, que alimenta todavía en su laguna el negocio de dos cambistas, que son tambien jenerosos habilitadores de lavaderos: ño Juan Benavides y ño Gregorio Montenegro, dos banqueros de renombre diez leguas a la redonda, que no emiten todavía billetes al portador y se contentan con guardar todos sus tesoros en una *cupucha* de ternero.

Tal es lo mas digno de nota que el curioso encuentra en la rejion montañosa de la "comarca de Quintero" y de su gigantesco divisadero, centinela avanzada sobre el océano del gran faro marítimo de la Campana, el cual, a su vez, mantiene otro vijia destacado hacia la playa, el *Centinela* de lord Cochrane.

Mas como hemos de volver a hablar del cerro de Mauco y de otra porcion de la comarca de Quintero (la que queda a la parte del mediodia) cuando habremos de ocuparnos del ferrocarril destinado a cruzarla en esa direccion, reservamos otros detalles topográficos para el último de esta serie de cuadros verdaderos y de finjidos encantos.

XXXIII.

Porque si en la "comarca de Quintero" ha de admitirse la aparicion o apertura (como es mas propio decir) de algun encanto, es el que está por llegar, cabalgando su dueño, no en

el "cabillito otero de Cahuil" ni en el perro de orejas caídas y de torvo mirar de la laguna de Ritoque, sino en alas del gran mágico de los tiempos modernos, del vapor, que hace volar el fierro en las locomotoras y que conduce a la humanidad sobre los rieles que ya circundan la tierra, cual si aquellas fueran sus satélites.

Abrase entonces el *encanto* venidero, anuncien los vientos el eco de los trenes, y al descender de la colina de Ritoque sobre la vega y la playa la primera máquina de fuego, reúnanse los manes de todos los que libaron sus copas en el gran festín secular de la comarca de Quintero, y conviértase esta playa, por una hora o por un dia, en un inmenso *cahuin* de todas las razas que aman el trabajo y adoran sus prodijios.

V.



EL FERROCARRIL DE QUINTERO.

La pléthora del ferrocarril central y sus invasiones periódicas.—Su absoluta insuficiencia.—El ferrocarril de Quintero considerado como válvula de desahogo.—La doble vía entre los túneles de «San Pedro» y del «Centinela.»—Infundados recelos del comercio de Valparaíso.—Ejemplos.—Condición actual de Valparaíso como mercado de depósitos y consignaciones.—Quintero considerado como futuro puerto de guerra de la nación.—Ejemplos.—Ejecución previa del ferrocarril de Quintero.—La LÍNEA DE LA CALERA.—Planos del ingeniero Lyon.—La LÍNEA DE SAN PEDRO.—Estudio del ingeniero Guido de Vignau.—Revelación sincera de Allan Campbell.—La LÍNEA DE RAUTEN.—La punta de los Yecos.—Los médanos de Quintero.—La casa de Simón Díez de Hidalgo y la laguna de Jerónimo de Molina.—Parangón de las líneas de la Calera y de San Pedro.—Otros itinerarios de Quintero.—El primero y el último paseo en vapor a Quintero.—LA ESTRELLA.—Cómo viajaron a caballo un abogado, un editor, un empresario y un cronista.—La PROVISIÓN NATURAL de agua para Valparaíso está en la boca de Concon.—El camino de caballos de Concon a Viña del Mar.—La vía ancha y la vía angosta.

A MI BUEN AMIGO JOSÉ ARRIETA, PROMOTOR DE LA COMPAÑIA DE MADE-
RAS DE QUINTERO, Y A QUIEN TAN IMPORTANTES SERVICIOS DEBEN LAS
INSTITUCIONES DE CRÉDITO EN CHILE.

I.

Cuando el justamente lamentado don Luis Cousiño concibió la patriótica idea de ofrecer a su país un nuevo puerto destinado de antemano por la naturaleza para servir de cen-

tro a un activo y opulento comercio, pensó, antes que en el puerto, en su ferrocarril.

El señor Cousiño tenía razon.

En estos tiempos meditar empresas en que el vapor y sus mil palancas de impulso y de poder no alcanzan un puesto de eminencia, comienza a saber a algo de tan añejo, que el espíritu, sin darse cabal cuenta, lo aleja y rechaza instintivamente lejos de sí. Fundar, en efecto, en estos días ciudades y poblaciones con bueyes y carretas, segun se ejecutaba no obstante hace algunos veinte años, parecería un procedimiento verdaderamente anti-diluviano: tan rápido es el vuelo de nuestro incesante progreso!

II.

El ferrocarril de Quintero, ¿es una utopía?

¿Es siquiera un lujo?

¿Es un daño directo o indirecto de otros intereses ya creados?

Hé aquí algunas de las cuestiones que esa empresa, en sí misma tan sencilla y tan provechosa, ha hecho surjir en las conversaciones de los clubs y de los corrillos de escritorio, precursoras muchas veces de las opiniones que echa a correr la prensa y acata la jeneralidad de la gente que sabe leer en nuestra tierra.

III.

A nuestro turno, y haciéndonos en conjunto cargo de las dudas, de las inquietudes y de las censuras que ha podido motivar el pensamiento de unir la bahía de Quintero con la arteria madre de nuestros ferrocarriles, abrigamos la profunda y sincera convicción de que tal obra corresponde a una gran necesidad nacional, necesidad que es apremio de actualidad y que será fuerza irresistible en lo poco que va quedando por correr del siglo en que vivimos.

El ferrocarril de Quintero, es, en efecto, una gran válvula de desahogo abierta a nuestro ya dificultoso y mezquino, (quién lo hubiera imaginado?) sistema de circulación a vapor.

Es, nó un rival temible sino un poderoso e indispensable cooperador a la actividad vertiginosa y cada dia en mayores creces que une una capital de doscientos mil habitantes y los

feraces valles mediterráneos de Chile, habitados al menos por un millon de pobladores, entre el Lontué y el Aconcagua, con su único y pletórico puerto de salida.

Quintero es un auxiliar y no un obstáculo: es un *medium* de equilibrio entre dos fuerzas puestas en perpetua acción y que comprimiéndose entre sí amenazan una pronta y violenta ruptura.

Todo esto en un sentido comercial.

IV.

En un sentido político, la importancia de la olvidada bahía sobre cuyas colinas, ahora solitarias, escribimos estas leales inspiraciones, es algo de mucho más vasto, de más positivo y a la vez de más grandioso. Es una profecía del jenio.

Quintero, es decir, su puerto y su comarca, están llamados a ser el baluarte de la patria cuando Chile sea lo que está llamado a ser y lo que debe ser a pesar suyo: una gran nación marítima.

V.

Sobre cada uno de estos conceptos vamos a emitir un juicio desapasionado, y por ese camino procuraremos dar solución a las críticas y a los embarazos, a los aplausos y a las expectativas que la formación de un nuevo puerto de salida a la colossal producción de nuestras provincias centrales ha podido suscitar a primera vista en el ánimo público.

VI.

Que nuestro actual ferrocarril central entre Santiago y Valparaíso se ha hecho en los primeros diez años de su explotación completamente insuficiente, es un hecho que no admite discusión. Basta asomarse a una u otra de las dos estaciones jefes; basta pasar con la rapidez del tren espresso por la mayor parte de las estaciones de segundo orden. Miles, centenares de miles de bultos de carga están esperando el turno de la carga, ni más ni menos como en los años de escasez de lluvias, solían racionarse los sedientos campos de nuestros valles setentrionales en las compuertas de los canales destinados a su fecundación.

Al principio, en los cinco primeros años del tráfico a vapor, mal que mal, bastaron las bodegas de Santiago. Un año despues fué preciso ocupar la plataforma reservada esclusivamente a los viajeros. Un año mas tarde la carga invadia los patios. Otro año más, y el gerente del ferrocarril central, como un hombre que se encuentra ahogado dentro de una camisa de fuerza, dió un manoton a la calle pública, cerró un gran espacio de terreno municipal, y en nombre de la salvacion comun fué preciso resignarse y callar. Hoy la estacion de Santiago se desborda de nuevo mas allá de sus últimos y usurpados pretilles, por ambos costados de la alameda de Matucana, hacia el lecho del Mapocho, comenzando sus empleados y sus cargadores por ocupar de hecho una de las anchas aceras de aquella vía pública, sobre lo cual existe una cuestion pendiente con el municipio.

En Valparaiso la invasion avanza con pasos mas atrevidos todavia. Se ha comprado o se ha espropriado el terreno en derredor por millares de metros cuadrados; se ha despeñado los cerros; se ha horadado las rocas de la *Caleta*; los edificios de la maestranza y sus apéndices han escalado las crestas del *Baron*. Más todavia. Las locomotoras, como una marea de fuego que siempre sube, sube, han hecho suya toda la playa hasta *Bellavista*, y ahora abreñle nuevo paso para saciar su devorador apetito, conduciéndolas por la calle de Blanco en actual formacion a la puerta misma de las alcaidias de la aduana, a las gradas del futuro muelle, al costado de los grandes vapores del Estrecho y de los grandes vapores del Istmo.

¿A dónde vamos a parar?

VII.

Dónde terminará esta carrera, este pujilato de fuerzas entre el progreso que acumula y el vapor que distribuye?

Hace un año se agregó una nueva arteria de carga y de produccion a esa vía ya sofocada por la pléthora: la de San Felipe.

Hace una semana se le hizo otra adición de peso y de flete, de carros y locomotoras: el ramal de los Andes.

Pasarán solo meses y no años para que los trenes del sud alimenten sus calderos en el Maule, incorporando dos nuevas provincias a lo largo de la gran carretera de rieles que corta por su centro toda la república.

Pasarán años, pero de seguro nó se cerrará la era de nuestra gran edad, comenzada en las batallas de la emancipacion, sin que los hijos y los nietos de los que vieron descender de los Andes en sus primeros dias los estandartes unidos del Plata y de Chile, no presencien la entrada triunfal en nuestras lindes de la locomotora del Atlántico, empavesada con esos colores queridos, símbolos eternos de eterna y venturosa alianza.

VIII.

Y entre tanto las condiciones de acarreo de la línea primitiva, concebida y ejecutada en una sola direccion, no habrán variado ni podrán jamas variar sino por medio de trabajos gigantescos, que obstruirian durante largos años el tráfico de cada dia, de cada hora, cual serian las obras de la *doble vía*, casi tan cara como el costo orijinal de toda la carrera. El túnel de San Pedro, que consumió cuatro, cinco o seis años de improba labor, está allí inmóvil, como la roca del castigo para la ceguedad, la imprevisión, o simplemente (para llevar la induljencia hasta sus últimos límites) de los errores de la inesperiencia.

Queda por tanto en pié una sola solucion a este árduo, a este urgente problema: el de los desvíos, el de los senderos auxiliares, el de las válvulas de desahogo de que hablábamos hace poco: el procedimiento del arriero de las cuestas en el antiguo camino carretero del *Puerto* a la capital, que consistia en tomar por el *desecho* cuando el *camino real* estaba embarazado de vehículos.

Ahora bien: el *desecho* salvador del inmenso tráfico que agobia al ferrocarril central, es la proyectada vía de Quintero. Vamos a ver de qué manera.

IX.

Entre Valparaiso y el portezuelo de San Pedro, desde que se abandonó en mala hora la vía de Concon, la doble vía, si no es un imposible físico (que este jénero de "imposibles" ya no existe para el hombre) es un imposible moral insuperable, porque sería reaggravar un gran absurdo comprobado con otro absurdo a sabiendas, el absurdo de las *Cucharas*, el absurdo de la gradiente devoradora de la *Peña Blanca*, el absurdo del túnel de San Pedro, la gran amenaza de catástrofes de esa

vía que el jénio tutelar de Chile salva en cada tren llevando por la mano las locomotoras del valle a la montaña y de la montaña a la ciudad...

Pero desde la boca setentrional del túnel de San Pedro a la entrada occidental del túnel del Centinela, la doble vía no solo es posible sino fácil, y lo que es más, su ejecución no embarazaria ni suspendería por una hora el servicio cuotidiano de la línea fija y principal.

X.

De igual manera acontece en la otra mitad de la vía entre Santiago y Montenegro, o por lo menos, entre aquella ciudad y el corte colosal de San Ramon. Por manera que un servicio especial de trenes intermediarios en la parte de la vía condenada a un solo carril, podría subsanar en gran medida y con costos relativamente mediocres la irremediable apoplejía que está creando desde ahora a nuestro ferrocarril central una existencia enfermiza en fuerza misma del exceso de su robustez.

XI.

Hemos dicho que la doble vía es fácil hasta la entrada setentrional del túnel de San Pedro, y que desde ese punto hasta Valparaíso es imposible, imposible para el sano criterio de un administrador juicioso y responsable, no ciertamente para la audacia ni para el jenio de los constructores, de los ingenieros, y especialmente de los contratistas.

Ahora bien: el ramal de Quintero, bifurcado desde San Pedro, que es su punto natural de partida, es la solución de esa insuperable dificultad del tráfico, y vamos a comprobarlo brevemente.

¿Cuánto en verdad costaría el ramal cooperador que se medita?

Medio millón de pesos, o a lo sumo seiscientos mil pesos, tomando en cuenta el costoso puente que habrá que echar sobre el Aconcagua.

Cuál sería en otro sentido el precio de contratar de la doble vía por Limache y las Cuchillas con los jornales actuales y el alto precio de todas las materias primas?

¿Lo emprendería el más atrevido por seis, por ocho, por diez veces el importe de aquella suma?

Y entiéndase que aun dado ese caso, seria el estado, es decir, la comunidad que vive de nuestra labor comun, la que pagaria la planilla de los millones. En el caso de Quintero será una sociedad en comandita, talvez un grupo de comerciantes, talvez un solo individuo, el que emprenda y lleve a cabo, sin pedir a la nacion el sacrificio, ni el préstamo, ni el anticipo, ni la garantía siquiera de un solo maravedí, la obra de comun beneficio.

Y ahora, llegados a nuestro propósito, ¿puede, preguntamos, denunciarse o entorpecerse la línea auxiliar de Quintero como quimera de utopia, como desvario de lujo, como perjuicio de tercero?

XII.

Pero pasando de los intereses del acarreo que se refieren simplemente a la via, a los depósitos, consignaciones, embarques y desembarques, pólizas y seguros, es decir, a todos los trámites que constituyen al puerto y engordan la bolsa del comerciante intermediario, asegúrase que en los escritorios de Valparaiso se mira con desabrida apreciacion y a veces con airados ojos la idea de fomentar un gran centro de aglomeracion espacioso y barato en la playa de Quintero.

XIII.

Mas por qué ese enfado? Cuál seria su causa lejítima, pasada la primera y vulgar impresion de la rivalidad de oficios? No reconoce el alto, el mediano y el ínfimo comercio de Valparaiso, que la falta de espacio le ahoga, ya no solo como vivienda sino como escritorio, no solo como bodega sino como playa abierta? ¿No suspira el alto comercio por terrenos frances a fin de depositar con desahogo sus enormes cargamentos, ahorrando estadias y onerosos alquileres?

¿No gasta el gobierno millones en labrar almacenes fiscales, disputando al mar con obras verdaderamente colosales unos cuantos metros de húmeda y deleznable arena? ¿No se hace ya materia de ardua resolucion la vida de la pequeña industria y el sustento del pequeño capital en un puerto de mar en que el terreno lo absorve todo como valor y como espacio?

Y entonces, ¿por qué se volveria a sabiendas la espalda al obvio remedio que tenemos al alcance de la mano? No está

la playa de Quintero a la vista de la playa de Valparaiso? No alumbría la entrada de una y otra bahía el mismo faro? No es aquí el terreno tan espacioso y barato como allá es escarpado y dispendioso?

XIV.

¿Y acaso, por otra parte, los mismos dominadores de Valparaiso, puesto que poseen su suelo, su capital o su crédito, van a ser escluidos de este nuevo centro de trabajo y de riqueza? El jerente de casa fuerte extranjera, el empresario de construcciones, los propietarios, los banqueros, los arquitectos, los interesados en las empresas de navegación, los hoteleros mismos y el pequeño industrial de oficio, el artesano ¿no encontrarían una nueva arena para su capital, para su consejo, para su recíproca y fecunda competencia? ¿No serían precisamente los habitantes de Valparaiso los primeros en llegar a la feria recién abierta, y no son ya desde ahora los primeros invitados?

Por qué entonces no ha de fundarse, en vista de todo esto, que es tan sencillo y tan verdadero, la sucursal, cuando ya la factoría está completa en todos sus servicios? ¿No practican esto mismo los bancos? Cuando no hai amplia colocación para el dinero sobrante en los grandes centros, ¿no van los tallegos de escudos o los paquetes de billetes a buscar la provincia, la villa, la aldea?

Otro tanto ejecutan sin lesion de sus intereses, y al contrario, buscando su incremento sano y racional, los grandes puertos mercantiles del universo. En qué ha dañado Birkenhead, que no es ya un arrabal sino una ciudad en la opuesta orilla meridional del Mersey, al gran emporio inglés de Liverpool? Qué males han acarreado a Nueva York los tres grandes puertos y las tres grandes ciudades que a su vista han crecido junto con ella: Brooklyn y Williamsburg, al otro lado del río East, y Nueva Jersey en la opuesta márgen del Hudson? ¿Ha desmedrado en lo menor por la influencia de estos desahogos la gran metrópoli americana? Mui lejos de eso. La gigantesca ciudad, como si ya previera que no hubiese de caber en la isla inmensa que le sirve de planta, ha ido a crear mas allá de sus ríos una nueva y vastísima ciudad donde viven por barato precio todos sus dependientes de comercio, todos sus obreros a jornal. Newark, ayer ignorada la aldea,

hoy ciudad de mas de cien mil almas, es solo una sucursal de trabajo, de sustento y de terreno de Nueva York, y de tal modo, que el ferrocarril que liga a ambas apenas alcanza a abastecer con centenares de trenes la circulacion matinal y vespertina que antes del taller y despues de la faena se pronuncia entre una y otra.

Dónde está, pues, el argumento serio, reflexivo de la antipatía que pudiera despertar en las altas rejiones de Valparaiso o de la Moneda el pensamiento bienhechor que perseguimos con el anhelo del bien público?

XVI.

Nosotros aceptamos como lejítimo y aun en cierta medida como benéfico en los negocios el egoísmo del hombre, porque el egoísmo es el hombre mismo como naturaleza, y tambien como arbitrio de gobierno y de regulacion: es el lastre que da peso a las empresas, que sin él podrian hacerse temerarias; es el péndulo que regula la marcha de los actos del libre albedrio, que sin él se espondrian a ser insensatos. Pero a nombre de ese género de egoísmo razonador y luminoso pediríamos para Valparaiso mas espacio, mas luz, mas barato jornal, bodegas mas seguras, jornaleros menos alborotados, y en una palabra, un puerto y un muelle auxiliar sin incendios obligados y sin huelgas sin obligacion.

Francamente: si hubiese de pronunciarse ahora o mas tarde una enojosa resistencia o la idea de no fomentar el desarrollo del puerto de Quintero en nombre del desarrollo de Valparaiso, que no tiene ya para dónde crecer, seria la reproducción del famoso argumento que se hizo en el senado de Santiago contra el ferrocarril central en nombre de los arrieros y de las carretas de las cuestas, que iban a quedar sin destino ni lucrativo ejercicio...

XVII.

Hemos dicho que nosotros admitíamos en esta discusion de intereses y de localidades como un argumento serio el egoísmo ilustrado de las jentes. Pero hai un género de egoísmo que es deber de todo hombre que ama el bien el combatir: el egoísmo de la explotacion, el egoísmo del monopolio.

Ese egoísmo no tiene por tanto voz para nosotros. Es un

argumento más en favor de nuestro propósito. Al contrario, es una de las grandes razones de ser que tiene la creacion del puerto de Quintero. Tiembran hoy dia todos los remitentes de valores de las ciudades y de los campos del interior al desdoblare las cuentas llamadas de consignacion en la única y forzada puerta de nuestra exportacion. "Bodega del ferrocarril" y "bodega del consignatario." "Acarreo" de una bodega a otra bodega. "Carro" (asi se dice entre rayas coloradas que otro senador chileno aseguraba eran de sangre de sus venas) si se saca la carga del convoy, y "playa" cuando va a embarcarse.—*Embarque, lancha y desembarque*, que son otras tres cruces en el calvario de la aduana. "Comision de venta." "Comision de responsabilidad." "Seguro de incendio" y "Seguro de mar." Y todavia sello de cartas, timbre, póliza y en mas de un caso intereses... ¿Qué produccion por lozana que sea, cuál industria de fecundos provechos montada en nuestro suelo alcanza a soportar tan agobiador recargo? ¿Y no es honor de un comercio montado en los vastos cálculos de cambios recíprocos en que jiran los mercados del mundo, abolir o disminuir en parte esas trabas matadoras del comercio mismo?

¿No seria una conquista inapreciable para las transacciones serias y para los que en ella intervienen como productores y como exportadores, obtener a igual distancia de los centros de su trabajo y de sus cambios, depósitos gratuitos, fletes reducidos, comisiones modicas, jornales baratos y seguros, abolicion de riesgos y sus crecidos gastos; en una palabra, todos los bienes que la formacion de un puerto de comercio en Quintero deberia forzosamente acarrear desde el primer dia?

Desengaños y desvanezcamos una ilusion pesada y perniciosa. Hacer puerto a Quintero, comercialmente hablando, es ensanchar a Valparaiso. Es dar a esta ciudad de callejones el llano de Maipo que le falta, y que no lo encontrará nunca a la espalda de sus áridas colinas, porque lo tiene a su frente, en las azuladas llanuras que separan, o mas bien reúnen en una sola, las dos bahias jemelas.

XVIII.

Fuera de todo esto, que ya parece bastante, no se trata ahora de improvisar una gran ciudad rival en unas pocas horas ni en unos pocos años. Trátase simplemente de hacer con

capitales libres (nó del erario) un ramal de ferrocarril de la estacion de un ferrocarril en esplotacion a una bahía abierta y susceptible de las mayores comodidades para la esportacion extranjera y el cabotaje. Y qué! ¿No se emprende todos los dias con aceptacion universal y para dicha del pais este jénero de obras? ¿No ha bastado la sola tenaz voluntad de un modesto hijo de Valdivia para realizar el ferrocarril de Carrizal? ¿No ha sobrado el capital de otro distinguido chileno para terminar el de Tongoi? Cuál causa de envidia o de temor, de lucha o desequilibrio, podria, pues, paralizar en las manos los picos de los mil obreros que desde luego habrian de encontrar, si se quisiese, fecundo y productivo trabajo en este sitio en que la mar parece eternamente dormida, como resentida del injusto desden con que la tratan?

XIX.

Ni es tampoco cuestion ni sueño de convertir a Quintero en un espléndido bazar, cual si sus jenios tutelares tuvieran en su mano la májica varilla de la bruja Morgana, heroina de otra de estas páginas de variado asunto y hada de los encantos de la costa. Nó; no se trata de disputar ni menos de desposeer a Valparaiso de las conquistas de su comercio universal, que hacen de cada uno de sus almacenes un emporio y de cada uno de sus escritorios una factoria. Al contrario: de lo que se trata es de aliviar ese opulento comercio del peso bruto de cierto jénero de importaciones y esportaciones que en nada afectan su prosperidad ni su activo movimiento diario. Las maderas de construccion, por ejemplo, que en la playa de Valparaiso se recargan con costos verdaderamente enormes, y el carbon de piedra, cuyo elevadísimo precio va paralizando una en pos de otra todas las industrias que en el interior han menester de ese artículo, al propio tiempo que ha hecho onerosísimo el consumo de gas en las poblaciones: hé aquí los únicos ramos que apetecerian de buen grado los bodegueros del futuro puerto, y por cierto que ambos bastarian para alimentar con holgada vida el ferrocarril en perspectiva.

Queremos citar a este respecto un caso práctico y reciente.

El que esto escribe pagó hace pocos dias por flete de la playa a la estacion de Valparaiso de unos cuantos bultos de madera, 95 pesos y centavos, a un consignatario respetable. Y bien:

por esa misma carga pagó a un carretonero de Santiago 15 pesos por conducirla de la estacion al Santa Lucía, una distancia al menos *diez veces* mayor...

Y como este ejemplo pudieran citarse cien de la condicion verdaderamente insoportable a que la estrechez, la carencia de brazos, los altos jornales y lo imperfecto de los medios de acarreo, han reducido cierto orden de artículos de bulto en Valparaiso.

Otro tanto podria decirse de los frutos nacionales, que en ir de la era al buque, dejan sembrada en el aspero camino la mitad al menos de la utilidad líquida que su espendio por una vía menos onerosa rendiria al productor.

XX.

Entiéndase, pues, bien este punto primordial.

Valparaiso continuaria siendo lo que es hoy y lo que será cada dia en mayor escala: el gran mercado de la república, la deslumbradora ciudad de los almacenes, el succulento bazar de los escritorios.

Quintero será primero el puerto de las bodegas y despues el de las esportaciones e importaciones en masa por cargamentos homojéneos, como el trigo, la cebada, la harina, el pasto seco.

"A todo señor todo honor." Valparaiso es y ha de ser el almacen y la tienda. Quintero será el bodegon casero, y cuando más, en sus buenos tiempos, la "esquina de efectos de Lima."

XXI.

Detengámonos ahora por un momento en consideraciones de mas alto prestijio.

Es ya un axioma inconcuso que Chile debe ser una potencia marítima. Ese axioma es el *to be or not to be* del poeta inglés. Chile sin puertos es un ataúd cerrado. El océano libre es su vida, su gloria, su omnipotencia.

Y bien! En los días de poderio universal y de robusta organización individual a que han llegado las naciones modernas, cualquiera que sea su preponderancia o su tamaño, no se concibe un poder dado si ese poder no está organizado, si ese poder no tiene base, socorro, escuela, labor y elementos propios. Así, un poder marítimo no se concibe sin un puerto de

mar, sin un puerto armado, surto de arsenales, de equipo, de obreros, de aprendices, como no se concebiria la existencia de un ser bien organizado sin nodriza y sin abrigo. Un puerto de guerra para un estado que necesita hacerse respetar en sus propios mares, es todo a la vez: es la escuela y el astillero; el arsenal y el baluarte; es la base y es la cúspide. Por esto todas las naciones que poseen dilatadas costas y vastos intereses han deslindado perfectamente el puerto de comercio del puerto de guerra, la libre y abierta factoría, del arsenal de la nacion cerrado entre murallas.

Asi, la Gran Bretaña tiene a Liverpool y tiene a Lóndres y tiene a Bristol y a Glasgow como puertos de libres cambios comerciales; pero al propio tiempo tiene a Plymouth y a Hull, tiene a Falmouth y a Sheerness como defensas, como criaderos de jentes de mar, como aprendizaje, disciplina, cañones y aco-razados. Jamas, a no ser como objetos de curiosidad, ni en Liverpool, ni en Glasgow, ni en Southampton, ni en puerto alguno de comercio de la Inglaterra, ví un baque de guerra, un grumete siquiera. Por otra parte, donde quiera que en un Estado fuerte me acercara a sus arsenales u obrajes de guerra, nunca dejé de oír el *alto!* de un centinela o el ruido de los cerrojos en manos de los porteros. Y como sucede en Inglaterra acon-tece en Francia, que ha edificado a Cherbourg al lado de Dieppe, a Brest al lado del Havre, a Rochefort al lado de Nantes, a Lorient al lado de Burdeos, a Tolon, en fin, al lado de Marsella.

Y como ha hecho Francia, asi ha hecho España desde tiempo inmemorial, creando puertos esclusivos de guerra, como el Ferrol, puesto frente a la Coruña, la Carraca a la espalda de Cádiz, Cartajena, en fin, frente a sus posesiones de Africa. Y otro tanto en estos últimos tiempos se ha esforzado por realizar la Italia, formando artificialmente el gran puerto militar de la Spezzia.

Y bien: este puerto ha sido ya organizado con el gasto de infinitos millones, y dónde está, preguntamos, el daño que de ello ha venido a Jénova o a Liorna, sus dos puertos de comercio límitrofes?

XXII.

Nº. Desear para Quintero la realizacion de la empresa de lord Cochrane, que para ello escribió una estensa memoria, obra sin duda digna de su indisputable jenio; aceptar para

Quintero lo que ofreció el señor Cousiño con su injenuo y elevado patriotismo; consagrar lo que el mismo ilustrado y celoso actual mandatario de Valparaíso obtuvo del propietario del suelo al echar oficialmente las bases de una extensa población en esta playa, es hacer acto de honrado y leal amor a la patria y de honrado y leal interés por el servicio de sus naves y el porvenir de su gente de mar.

Por lo demás, fortificar una ciudad comercial y abierta como Valparaíso fué un rasgo de sublime locura ya consumado para eterno honor de los que lo hicieron y de los que lo decretaron. Fué sublime el momento y por esto hubo honra en su inspiración; pero fué desacordada la obra, porque era autorizar futuros desmanes de los fuertes, haciendo empresa lejítima de guerra lo que sin esas pocas piedras y esos pocos cañones diseminados en las colinas, fué y sería siempre ilejítima y cobarde acción de vandalaje.

Por esto cuando Chile haya erijido su puerto de guerra izando en sus almenas el pabellón de la república, habrá defendido con la fortaleza del derecho todas sus otras posesiones. Ninguna nación sin renegar su honra iría a quemar puertos indefensos, cuando para sustentar nuestro derecho o nuestro agravio le ofreceríamos en nuestro propio suelo un palenque abierto digno de su poder o de su ira. Si Méndez Núñez hubiera encontrado una sola batería en nuestras costas, no se habría hecho incendiario, porque era un bravo soldado. Quemó a Valparaíso por cumplir órdenes infames, pero de su propio albedrio fué a batir el Callao, porque el Callao era un puerto de guerra, una lejítima arena de combate.

XXIII.

Una condición, empero, a la que todas estas reflexiones se hallan forzosamente subordinadas, ha de ser apoyo previo de cuanto decimos sobre Quintero, considerado como la planta de un puerto militar y la realización previa de su ferrocarril, porque sin esta vía interna la futura plaza de guerra no merecería el honor de un tiro de broca en sus farellones para plantar un cañón, ni de un golpe de azada en su arena para escavar sus diques secos.

Bajo cualquier punto de mira que se contemple el porvenir de esta bahía, la necesidad de su ferrocarril es, pues, la primera concepción y la primera exigencia del espíritu anheloso y observador.



XXIV.

Desarrolladas al correr de la pluma estas consideraciones jenerales, que persuaden y alientan en la prosecucion de la obra comenzada, acaso en virtud de una insinuacion cuya responsabilidad nos cumple, por un amigo querido y tan patriota como inteligente, vamos a decir dos palabras de imparcialidad y franqueza sobre la manera de llevar aquella a cabo desde luego.

XXV.

Dos son las líneas propuestas hasta hoi para la ejecucion del ferrocarril de Quintero, y a nuestro juicio no hai posibilidad de otras.

Llamaremos una (la de la *Calera*), la línea de la montaña, en razon de la topografia del trayecto que recorre.

Llamaremos la segunda (la de *Concon*) la línea del valle. Vamos a compararlas.

XXVI.

Como tenemos dicho en estos apuntes, la cadena de la costa no se encumbra en esta parte de nuestro suelo, entre el río Aconcagua y el estero de Catapilco, de una manera brusca sobre el mar, segun se observa en casi toda la estension de nuestro litoral, sino que aquella se aleja dos o tres leguas en forma de anfiteatro, dejando un espacio llano y ondulado cubierto de montes de poco cuerpo, de cercos pastosos y de arroyos de mediano caudal, que las arenas de los médanos comprimen reduciéndolos a pequeñas y pintorescas lagunas, avaras tributarias de la labranza y del océano. Disposición es ésta escepcional y dichosa de estos parajes y que ha de influir más que el capital y el brazo del hombre en dar a la "comarca de Quintero" y a su puerto una vida próspera en tiempos venideros.

Ahora bien: la línea de la montaña que parte de la estacion de la Calera, viene a herir en su centro y por la espalda el pintoresco anfiteatro ya mencionado, aprovechando la abra que deja la actual cuesta o portezuelo (como seria mas exacto denominarlo) de Pucalan.

XXVII.

Hemos tenido ocasion de ver y de estudiar con el mediocre criterio del lego los planos de esta linea ejecutados por el acreditado ingeniero don Jorje Lyon. Esos planos son admirables. Sobre un rollo de sesenta metros de papel sin fin, el lápiz y el pincel han seguido con paciente minuciosidad hasta los mas imperceptibles detalles de la via, los esteros, los cercados, los caminos vecinales, las acequias de regadío, las quiebras menos pronunciadas de los cerros, las arrugas, si es posible decirlo asi, de la epidermis del terreno.

XXVIII.

Arranca la linea de la estacion de la Calera en direccion casi recta al norte, pasando el turbulento Aconcagua, sujeto a tan formidables y repentinias creces, sobre su ancha caja por medio de un puente de grandes proporciones; penetra en seguida en los terrenos de aluvion de la estensa hacienda de Purutun, la "Compañia" del norte, propiedad del opulento mayorazgo Cortes; invade en seguida la de Pucalan, que hoy posee el respetable industrial frances don Juan Rusque, y da vuelta aquí al poniente para subir a la cresta del portezuelo, siguiendo las sinuosidades de cinco o seis quebradas al subir y otras tantas en el descenso. Las dos primeras, por el lado de Pucalan, se llaman la una de las Monjas y la otra de las Ranas, cayendo en el lado opuesto en los montuosos cajones de la estancia de Chillicauquen, no lejos de la famosa y aurífera quebrada de *Mala Cara*. El atrevido ingeniero salva las cumbres por medio de un túnel cuyo largo es de ochientos metros, o sea cerca de un kilómetro.

Vencidas las dificultades del ascenso y la bajada con curvas de corto desarollo, y por consiguiente costosas en su ejecucion y en su servicio posterior, la linea corre con cierta facilidad por el húmedo valle que va a formar en la orilla del mar la laguna de Campiche, rebanando dos o tres recodos de este pajonal sobre viaductos de madera de precaria conservacion. Una milla mas adelante corre paralelo a la playa torciendo recto al sud, y se introduce en la vega de Quintero por el camino de carretas que hoy conduce de esta rada a

Puchuncaví y a Quillota. La estacion está fijada a la lengua de la playa y en el centro mismo de la parte baja de la futura ciudad, es decir, en el centro de la *Vega*.

La estension de la via, ejecutada en esta forma, seria de 62 kilómetros cabales, y su presupuesto de 842,000 pesos, si nuestra memoria no nos falta.

XXIX.

Recorramos ahora el proyecto del valle.

Despréndense los rieles de esta segunda empresa, actualmente en activo estudio, de la estacion de San Pedro, a la entrada del túnel de este nombre; y aprovechando los cortes y terraplenes del antiguo trazo infelizmente abandonado del eminente ingeniero americano Allan Campbell, sigue en linea recta por la márgen sud del Aconcagua, rebanando con cortes de poca profundidad las puntas y recodos de algunos cerros. Y orillando en seguida los fértiles potrerillos de Tabolango y su molino, cuya arboleda parte por el centro, y las deliciosas chácaras y naranjales de Concon-Alto, llega hasta las puertas de las casas del progresista caballero don José Luis Borgoño, actual propietario de Concon-Bajo.

Hasta aquí ningun obstáculo de la naturaleza, ninguna obra por hacer, ninguna resistencia codiciosa, y sí, al contrario, aplausos con ambas manos de todos los propietarios ricos o menesterosos del terreno que ocupa el proyecto. Es algo como "llegar y tender los rieles", si ha de permitirse por lo expresiva esta manera de decir de nuestro pueblo.

No está aun medida con cadena esta parte de la linea, pero, a nuestro juicio, no puede esceder de 18 a 20 kilómetros, pues en el trazado primitivo de Campbell la distancia desde Concon-Bajo era de 14 millas y media a Quillota, pasando la linea por la márgen norte del río, trazado que el distinguido y sensato ingeniero modificó mas tarde, prefiriendo la ribera del mediodía a fin de evitar la construccion de los dos costosos puentes que el otro proyecto hacia necesarios.

En cuanto a la *línea de Colmo-Rauten*, como llamaremos la de la banda setentrional del río, proyecto que se estudia conjuntamente con el de la ribera meridional, partiría directamente de Quillota, y atravesando el río en los arrabales de la ciudad, penetraría en breve en una vasta hondonada de poca

profundidad y varios kilómetros de estension, para tocar en la cabecera oriental de la hacienda del Colmo en la punta llamada del Manzanal, frente a frente del molino de Tabolango. Desde allí hasta el mar y en la estension de ocho kilómetros al menos, la vía correría por el centro de los potreros irrigados de Colmo, y si bien es cierto que esto causaría algun embarazo al cultivo de esa propiedad, tanto su propietario como su actual progresista y entusiasta inquilino don Domingo Fernandez Puelma, han ofrecido a la empresa la mas abierta y cordial cooperacion. Frente a la punta del Manzanal es donde a la simple vista la caja del río parece mas estrecha, pues no medirá de cerro a cerro mas de trescientos metros, y era por tanto aquí donde Campbell meditó echar uno de sus puentes de banda a banda.

XXX.

Y ya que vamos recorriendo de galope (como lo hemos hecho en estos días) la línea llamada de Concon entre Valparaíso y Quillota, nos será permitida una paradilla, si no tan agradable como la que nosotros hicimos bajo el hospitalario corredor de las casas de Colmo para saborear un delicioso almuerzo, en compañía de media docena de amigos, útil al menos como enseñanza futura y como revelación de sinceridad, y hecha solo con el propósito de añadir la última a los tristes acopios de nuestra cara esperiencia nacional.

El alto será breve.

Atrevíme yo en una de las muchas ocasiones en que tuve la fortuna de visitar al señor Campbell en Nueva York, cuyo caballero ocupaba una posición excepcional en su país como presidente de ingenieros y consultor de sus principales líneas férreas, atrevíme, decía, (1866) a preguntarle cierto día por qué se había variado su trazado de Concon, después de haber sido aprobado con universal aceptación por la ciencia y por el público, por el gobierno y los capitalistas chilenos que jenerosamente ayudaban a su construcción. Y roguéle me esplicara esto, y como se había tirado al mar cerca de medio millón de pesos en obras ya concluidas, y se había presupuestado otro medio millón (que después fué millón y medio) para construir puentes destinados a podrirse con las primeras lluvias sobre los tres o cuatro desfiladeros del paso de las *Cucharas*, y para labrar a pólvora el túnel de San Pedro,

buscando de propósito una dificultad que la naturaleza no había puesto a la senda por él concebida, y todo con el pretesto de los arenales de Concon y Viña del Mar, que lejos de ser barreras o dificultades de la obra, eran una facilidad mas añadida a su ejecucion.

La respuesta del respetable ingeniero fué tan lacónica como sincera, tan filosófica como triste.

— "Señor, me dijo; yo he tenido siempre para mí que para el cambio de mi trazado por Concon y su sustitucion por el de Limache, no ha habido sino una pequeñísima pero poderosa razon a fuerza de ser pequeña. Yo soi *americano* y mi sucesor era *ingles!*"

XXXI.

Y bien! Así suceden y sucederán siempre en la frájil estructura del hombre y de la tierra las cosas mas inesperadas y por lo mismo las mas estupendas. Ese globulillo de humo que se llama vanidad, o espíritu de secta, o nacionalismo, o cualquier otro nombre que signifique orgullo humano, hinchándose como una aneurisma invisible dentro del corazon en que se alberga, producirá infaliblemente un resultado en todo opuesto al que la justicia, la razon y el deber mismo debieran enjendar. Un guijarro casi imperceptible colocado en la juntura de dos rieles volcará la poderosa locomotora y el alegre tren que a la siga conduce. En lo grande como en lo pequeño es siempre la historia de la fístola de Luis XIV, grande antes de la fístola, insoportable, altanero y bellaco despues de la fístola... La fístola del ferrocarril central es el túnel de San Pedro.

XXXII.

Nosotros, que vivíamos por aquellos años ya remotos en el parlero mundo de la política y de sus caseras invenciones, habíamos oido hablar de otros intereses, de otros caprichos, de otras influencias. Pero cuando el señor Campbell se expresó con la sencilla franqueza que dejamos recordada, vimos la luz. La verdad fundamental del cambio fué la de que el señor Lloyd, siendo sin duda un ingeniero tan distinguido como el señor Campbell, y por lo mismo que era tan distinguido como él, creyó por pique nacional y de escuela que no debia pasar por donde su antecesor había dicho que pasaria. Su trazo por

las *Cucharas* era un triunfo para su ciencia esclusiva. ¿Qué le importaba lo demás? Y por esto el ferrocarril, que debió llegar a Santiago en 1858 o 1859, evitando tal vez las agitaciones y las batallas de esa época aflictiva, tardó cuatro años más y costó cuatro millones más.

XXXIII.

Pero vamos a proseguir, pues quedábamos almorcando bajo el techo amigo de las rústicas casas de la hacienda riberaña de Colmo, a dos pasos de la antigua vía.

XXXIV.

Frente a las casas del señor Borgoño y en la puntilla de cerro llamada de los *Yecos*, por las bandadas de cuervos que en otros años probablemente la visitaban, atraviesa el trazo en estudio el río de Aconcagua sobre un puente de considerable costo, porque allí, aunque la caja del río es más estrecha que en el paso de la Calera, atraviésala el último en dos brazos, el uno cargándose al lado de Concon y el otro al de Colmo, buscando estribo este último en la dura y saliente punta ya dicha de los *Yecos*.

Una vez pasado el río comienza la playa, es decir, los famosos arenales que autorizaron la mudanza de la vía por Limache, y que empero son (la experiencia lo tiene de sobra probado en Escocia y en las *landes* del mediodía de Francia) excepcionales facilidades concedidas a las líneas férreas, pues el océano y sus vientos se han encargado de ejecutar la parte más costosa del trabajo: las nivelaciones.

Desde la punta de los *Yecos*, y después de atravesar en forma de semi-círculo algunas chácaras y potrerillos de pan llevar de la hacienda de Colmo, la línea, que ha venido hasta aquí recta de oriente a poniente, tuerce al norte por la playa en el espacio de ocho millas, tendidos los rieles sobre un ancho y pesado lecho de arenas gruesas tapizadas de plantas marinas, hasta la vega o pequeño oasis de Ritoque, albergue de unos pocos pescadores y el sitio preciso en que se abre de cuando en cuando el *encanto del viernes santo...*

XXXVI.



En cuanto a los pintorescos médanos viajeros que en una parte de este trayecto se abren y desparraman, a veces a pocas cuadras y a veces a pocos metros de la playa, que azota una incesante y espumosa resaca, no son tampoco un embarazo. Porque esos montículos eternamente movedizos, y que sin embargo no es difícil inmovilizar, como lo consiguió Bremonel en las dunas del Medoc, rescatando aldeas ya perdidas (como es la de Soulac, por ejemplo, que es hoy un agradable lugar de baños cerca de Burdeos) aléjanse lo suficiente de los perfiles de la vía, en razon misma de la violencia de los *sures* que los forman y los hacen caminar.

Por lo demás, estas curiosas formaciones, que avanzan hacia el interior a manera de una gran manada de perezosos elefantes, adelantando uno o dos metros por año, ocupan ya mas de mil cuadras de la estancia de Quintero, y forman una verdadera "gruta de la cimarra" para su ganado, y especialmente para sus bueyes de labor, pues estas mansas bestias, al parecer tan estúpidas, (*animal sine fraude*, única cosa que se me ha quedado del Virjilio, talvez porque con la diferencia de una letra se dice lo mismo en español) al menor descuido de los vaqueros, se enmarañan en esos laberintos, y aunque no coman durante varios días, tampoco trabajan: cuestión de gustos, es decir, cuestión de cimarra.

XXXVII.

Pero hemos llegado ya a la caleta o pequeña ensenada de Ritoque, y aquí preséntase el primer obstáculo de alguna seriedad a la marcha de la locomotora, encumbrándose a la altura de *ochenta y dos piés* (ni una pulgada mas) la blanda colina que separa la vega de aquel lugarezco de la vega de Quintero, punto de remate de la línea y de la estación. Mas como no es difícil ir ganando con una suave gradiente mayor altura desde una y otra playa (la de la bahía y la de Ritoque) hasta la cumbre de la colina, puede el corte quedar reducido a la proporción de la mitad de la elevación mencionada de aquella, es decir, a la proporción de los cortes comunes.

XXXVIII.

Al encimar la colina de Ritoque, la locomotora no pasa lejos de la antigua morada del capitán Simón Díez de Hidalgo, marcada todavía por tres elevadas palmas, que él mismo aca- so plantara por sus manos, y por las piedras de moler corte- zas para su curtiembre que yacen al pie de aquellas; y des- cendiendo ahora blandamente al lagunato de agua dulce en que Jerónimo de Molina atacó y deshizo a los ingleses del capitán Cavendish, que allí lavaban la ropa con que debían dar pegada a sus recios cuerpos, la vuelta del mundo. el viajero que viene del pie de los Andes ha concluido su jornada y atravesado de banda a banda la república. Y aun esa pequeña y amena pieza de agua, cuya forma nos han conservado con bri- tánica fidelidad el lápiz de María Graham y los bordes de verdura visibles todavía que formaban su orilla, ha sido re- cientemente disecada, y es por tanto, si una belleza menos en el encantador paisaje, una facilidad más agregada al paso de los trenes.

Y así queda descrita la parte setentrional de la "comarca de Quintero," cuyos perfiles más salientes habíamos bosquejado apenas en el ensayo que bajo ese nombre ha precedido al pre- siente.

XXXIX.

Trazado con la mediana exactitud que es lícito exijir a un simple curioso el itinerario de cada uno de los dos proyectos en contraposición, va a sernos permitido ahora el compararlos sumariamente entre si en vista de los resultados que su estudio arroja.

XL.

El proyecto de la montaña tiene 62 kilómetros exactos.

El proyecto del valle, aunque no estamos en este momento en aptitud de dar la medida matemática, no puede tener más de 30 a 35 kilómetros.

Diferencia de la mitad.

El primer trazado necesita un túnel de cerca de un kiló- metro.

El segundo no exige una sola pulgada de socavón.

Ahorro de cien mil pesos por lo menos.

El proyecto de Pucalan requiere una infinidad de curvas de corto radio y dos planos considerables de gradientes a la subida y a la bajada de aquella cuesta, y sabido es que las gradientes son para las locomotoras y el material de movimiento de los ferrocarriles la causa mas activa de destrucción y de accidentes, fuera de que las locomotoras de montaña, necesitando doble poder, exigen doble combustible y cuestan al menos un tercio más que las máquinas empleadas en las vías llanas.

El proyecto de Concon no tiene una sola gradiente sensible una sola curva violenta.

Economía al menos de un ciento por ciento en la explotación y de un treinta por ciento en el costo.

Por último, el trazado por la Calera implica la necesidad de diversos viaductos en el pajonal de Campiche.

En el de San Pedro no hai un solo madero que consagrar a la pudrición de las aguas detenidas ni a la carcoma del tiempo.

No basta esto?

Pues, presupuesto por presupuesto, el de la Calera vale un millón de pesos, y el de San Pedro, sumadas todas las diminuciones y economías, no puede costar sino la mitad exacta de esa suma.

XLI.

Y ahora se ocurre preguntar: cómo si las cosas se hallan en ese pie, se mandó estudiar como *único* el trazado de la Calera? Y decimos *único* porque entendemos que el inteligente y prolíjo ingeniero Lyon no tuvo derecho de elejir.

Se ha contestado que combinada la vía de esa manera quedaba la capital mas *cerca*, ahorrándose el trayecto de San Pedro a la Calera por la vía del Estado, y que al propio tiempo se propiciaba mas *carga propia* a la línea en proyecto.

Mas, cómo podía quedar mas *cerca* Santiago de Quintero, si la distancia que recorren los trenes entre la Calera y San Pedro no pasa de 15 a 20 kilómetros, y la extensión del ferrocarril por Pucalan era el triple mayor que ésta?

Y por qué el trazo por Pucalan tendría mas *carga propia* que el de San Pedro? Porque serviría, se dijo, las haciendas de Purutún y de Ocoa, del Romeral y de Melón casi desde la puerta de sus eras y desde la boca de sus zabaleras de fundi-

cion. Pero el ramal de San Pedro servirá de la misma manera la hacienda de este nombre, que es hoy un grupo de nueve haciendas en una, la hacienda de Rauten la de San Isidro, la Palma, en fin, y Pocochai, la inagotable Calle-larga, todo el valle de Quillota, en una palabra, y quién sabe si el de Limacho, que habría de preferir la mas barata salida y el mas barato depósito de sus frutos. En seguida sirve la línea las fructíferas haciendas de Colmo y de Concon, y pasa por las ventanas mismos del antiguo molino de Tabolango, susceptible de un ensanche ilimitado.

De qué parte queda, en consecuencia, la ventaja de la *carga propia*?

XLII.

Pero se agregaba que la estación de Pucalan, la menos setentrional de la línea, iba a arrebatar a la Calera, es decir, a la línea del Estado, la carga del valle de la Ligua. Ciento es esto, como es cierto que el gobierno habría visto con mal ceño nacer a su propia sombra una empresa rival. Mas, preguntamos nosotros: por ochenta o cien mil quintales (cifra máxima) con que pueden contribuir las haciendas de la Ligua (dado caso que abandonen la exportación marítima por el Papudo) ¿habría de duplicarse la extensión y el costo de la línea de Quintero? Mas lógico sería en ese caso trabajar un ramal especial de la Calera a la Ligua, y así se anticiparía una vértebra más en la gran red de locomoción que va a formar indispensablemente la espina dorsal del país desde Copiapó a Valdivia, con el tránsito de los años.

XLIII.

Y aquí es cuestión del proyectado camino de fierro de Melipilla para el que se atesoran los millones. Y bien, sea en buena hora, y ejecútese cuanto antes. Será un nuevo y poderoso canal de socorro labrado entre el Pacífico y los Andes. Al principio necesitará de Santiago y su comarca, pero en breve se bastará a sí mismo, como la línea de Quintero, que podría ser por sí sola la línea especial de los Andes y de San Felipe, ha de nutrirse de las propias sustancias de su vitalidad desde el día mismo de su estreno.



XLIV.

Y ya que en otro lugar de este itinerario por rieles y a lo-mo de caballo, por montañas y a lo largo de las arenas, he-mos tomado alguna vez el sendero estraviado de la narracion, permítasenos de nuevo un momento de reposo para indicar al lector otras maneras de ir a Quintero, mientras la cam-pa-na del tren espresso nos convoca a los que llegamos de San-tiago y de Valparaiso, en la hoy licenciosa estacion de San Pedro, que mañana será émula de Llaillai, y urjiria que desde luego lo fuera siquiera de su cocina...

Pues es el caso que a la hora que nos sentábamos a almor-zar en la mañana del 4 del presente febrero, sentimos el agu-do silbido de una válvula de vapor dentro de la bahía, cosa que en esta espléndida rada no se oye sino una vez al año, al paso que no hai caleta de la república, por pobre y abierta que sea, que no se vea visitada al menos en dos ocasiones al mes por esos nobles huéspedes de nuestra mar:—“los vapores de la carrera.”

Salimos alborozados a la playa, y en breve supimos lo que aquello significaba. Eran cuatro amigos que por humorada se habian metido en uno de los vaporcitos de la bahía de Val-paraiso, llamado la *Estrella* y que pertenece a la miscroscó-pica flota de que es almirante en el Pacífico nuestro escelente amigo Pacífico Alvarez, conocido por aquel título desde que en el último año esploró en nuestra compañía la Laguna Ne-gra. El “almirante del Mapocho” quedó desde esa fecha des-tituido.

XLV.

Decir que nuestros huéspedes eran santiaguinos, es afirmar que venian mareados hasta dar lástima. Fué, pues, cuestion de combinar el regreso a caballo, porque lo que era volver en la *Estrella* parecia asunto que el estómago, este gran presi-dente de las discusiones de la vida, habia dejado para segun-da discusion, es decir, para no ocuparse más de él... Ni de los reyes magos que hubiera sido aquella “*Estrella*” el símbolo y la guia, los mareados y católicos santiaguinos habrian con-sentido en seguirla.

Verdad es que la *Estrella* del almirante Alvarez se parecia

en lo taimada y perezosa a la primera embarcacion a vapor de ese nombre que intentó venir a este puerto, el *Rising Star* de lord Cochrane, que con éste a su bordo, el gobernador Zenteno, el cura de Puchuncaví y una comitiva de expertos marinos y de valerosas damas, hubo de volver desde la boca del puerto al punto de partida por una de las mañas de que dió despues repetidas muestras la *Yegua de Orlando* (1).

(1) El "Rising Star" (cuya facsimil puede verse en las murallas de la Bolsa de Valparaiso en un cuadro contemporáneo) salió de Valparaiso a las once de la mañana del 6 de julio de 1822, conducido personalmente por lord Cochrane y llevando a bordo al jeneral Zenteno, gobernador de Valparaiso, a su hija dona Dolores, a la viajera inglesa Mrs. Graham, al capitán Spencer de la fragata de S. M. B. "Alacrity," a los capitanes Crosbie y Wilkinson de la escuadra chilena, al cura de Puchuncaví (oficiacionado al "cahuín" de champaña o "cerveza blanca") y a varios otros oficiales del ejército y de la armada. Pero este primer "paseo en vapor" a Quintero, emprendido con la mayor alegría y buen humor, resultó un pesado chasco, pues al enfrentar al puerto se descompuso la máquina, y aunque con su habitual tenacidad quiso su almirante llevarle a su destino, no consiguió sino echar abajo las chimeneas del vapor en fuerza de un violento norte que se desató en la tarde. Despues de una fatal noche y de porfiar todavía lord Cochrane en la mañana del 7 por entrar al puerto, hubo de poner la popa al viento, y el "Rising Star" entró desarbolado a Valparaiso a las dos de la tarde de ese dia, despues de 27 horas de mar.

El "Rising Star" era una polacra de dos calderos con 45 caballos de fuerza cada uno, pero no pudo navegar jamas a vapor. Lo llevaron por esto a la India, como lo habian traido de Inglaterra, aprovechando su aparejo para navegar a vela, que era escelente. Fué la primera "Yegua de Orlando" que vino al pais, y de ella salió la cría numerosa de las demás hasta el reciente "Tolten."

Y a propósito de este buque sobre cuya existencia y autenticidad se han manifestado algunas dudas, vamos a publicar en seguida un documento inédito que hemos copiado en estos días en el ministerio de marina y que se refiere precisamente al primer ensayo de su máquina en la bahía de Valparaiso, hecho por lord Cochrane un mes antes de su malhadada expedicion de Quintero. Hé aquí ese curioso documento:

"Habiendo sabido por don Juan Diego Barnard, ajente de los interesados en la "Estrella Naciente", que US. deseaba saber de oficio el resultado de la prueba que hice el 9 del presente de la maquinaria empleada en propulsar a este buque, me es muy grato el poder decir a US. que aunque el mecanismo estaba muy áspero de moho y tieso por la acción del tiempo que ha pasado en inacción, y aunque necesitaba de algunas horas de trabajo para docilitarle; no obstante, el poder de la máquina es tal, que el buque inmediatamente caminó a razon de cuatro millas por hora, y esto sin embargo del impedimento adicional que se presentó en la caja de los remos, que durante el experimento estaba llena de agua, en lugar de aire, lo que hice para probar la resistencia de los bogadores.

En consecuencia de esta prueba y un prolífico examen de la máquina y el previo conocimiento que tenía de su poder, permítame US. decirle que en mi opinión la máquina corresponde completamente a mi mas ardiente especulación, y que la "Estrella Naciente" puede por ella ser propulsada a razon de seis millas por hora, cuando los impedimentos mencionados y el agua de la caja sean removidos.

Tocante a la utilidad de este bajeal no cabe comparación alguna entre el poder de éste y de bajeles jordinarios. Yo considero a éste mas eficiente que todo lo demás de la escuadra; y emprendería si la *Prueba* y la *Venganza* estuvieran en manos del enemigo, el traer a ambos a Valparaiso con la *Estrella* sola.—Dios guarde a US muchos años.—Santiago, junio 18 de 1822.

Al señor don Joaquin de Echeverria, ministro de marina de Chile.

COCHRANE.

Santiago, junio 19 de 1822.

Contéstesele que el gobierno desea se verifique la compra de la *Estrella Naciente*, tanto por el buen resultado de la prueba que hizo el oficiante con la máquina de vapor, cuanto por las ventajas que tiene dicho buque sobre los de diferente construcción. Remítasele el inventario presentado por don Juan Diego Barnard para que lo examine, y que el indicado ajente reduzca a unos términos razonables el precio pedido por la fragata en cuestión, considerando la utilidad de la adquisición con la necesaria economía que demanda el exhausto estado de los fondos públicos.

O'HIGGINS.

ECHEVERRIA.

Habia tardado, pues, la *Estrella* cerca de seis horas con mar llena desde Valparaiso, cuando los oficiales de la *Lautaro*, aun viniendo con señoras, no gastaban en 1822 mas de tres a cuatro horas en la lancha de esa fragata de guerra. En otra ocasion nosotros habiamos puesto ocho horas en ir aguas arriba y en el corazon del invierno (30 de junio de 1872) desde esta bahia a la de Valparaiso, y desde entonces juramos por las estrellas no embarcarnos otra vez en ellas.

Y aquí tiene el lector llenada una parte de la promesa que acabamos de hacerle: la de trazarle el itinerario marítimo de Quintero, a la vela y a vapor.

Vamos ahora al camino de caballerias.

XLVI.



Concertado el plan de regresar a caballo en la tarde de la llegada de la *Estrella*, despachóse ésta a las oraciones, y al dia siguiente tuvimos noticia de que habia llegado a su destino despues de las dos de la mañana... Lo que es nosotros, los viajeros santiaguinos, estábamos a caballo a las siete de ese mismo dia.

Eramos cuatro. Un abogado de simpático nombre y de vasta clientela el uno; el mas popular y talvez el mas antiguo de nuestros editores políticos, y para quien la imprenta y sus hábitos han pasado a ser una segunda vida el otro; el tercero era el activo e intelijente promotor de la futura existencia de Quintero, y el cuarto el cronista que esto escribe. No olvidaremos tampoco un hermoso niño de nueve años, hijo de uno de nuestros compañeros, y animoso como el que más en la jornada, siendo de notar que para él habria sido completamente indiferente el itinerario del mar o el de tierra firme. Pobrecillo! No ha llegado todavia para él la edad de las bilis, que los pobres llaman, con propiedad, la de la hiel... Por esto galopó siempre adelante de nuestro grupo, sin mirar otra cosa que las orejas movedizas de su manso y rápido caballo de paso largo, predilecto de la *piara* intendental, que *piara* y buena requiere para su gobierno esa hacienda, grande como el llano de Maipo, que se llama la mui noble, mui leal y mui enorme y desparramada ciudad de Santiago.

XLVII.

Nosotros, al contrario, marchábamos a paso lento, conversando, politiqueando, haciendo reminiscencias de tiempos ya pasados o augurios de tiempos que para los chilenos están siempre por llegar; las elecciones próximas; quiénes serían los cinco candidatos del próximo quinquenio (porque, ¿qué menos ha de haber que uno por año?) cómo y cuándo se hará el divorcio del estado y de la iglesia? y por esta hebra deshaciendo el enredado ovillo de nuestro vivir casero, en el cual solo uno tiene el huso y la tortera y los demás son más o menos "tejedores"....

XLVIII.

En esto íbamos, cuando después de haber recorrido la misma senda de la playa y de los médanos que hemos dejado descrita, llegamos a la orilla del río de Aconcagua, que aquí se entra quedo y alegre al mar, como el cansado corcel que viene de un largo viaje al penetrar jadeante en la última posada de la ruta. Es aquí este río, que tiene tantos nombres como el número de sus vados, pues le llaman, ya el río de Putaendo, ya el de los Andes, ya el de Ocoa o la Calera, ya, por fin, el de Quillota o Concon, (siendo que los lacónicos indígenas le daban en todo su curso solo el de *Chille*) es, decíamos, tan humilde en su boca, que el desdeñoso océano apenas hace una ligera comba en el empuje de sus olas al tiempo de tragarlo.

No sucedería, así, sin embargo, en los tiempos en que el Chille, no reconociendo más servidumbre que la de regar unos pocos cercados de maizales donde están hoy San Felipe y San Pedro (pues Quillota era en esos siglos una vega inhabitable) entraba turbio y ufano en el Pacífico, orgulloso con haber impuesto su nombre a toda una nación.

XLIX.

Pero ese mismo aspecto del río, cristalino, azotado por cincuenta leguas de curso, depurado por las filtraciones y estrujes de los cien canales que lo sangran en la superficie, y le pagan después escondido tributo entre las chilcas; bullicioso,

en fin, al rodar entre los guijarros, y escapándose de las remansas lagunas de Concon, en que se reposa por la postrera vez y se desnuda antes de sumerjirse en el océano, le dan en ese último vado, que apenas humedece la rodilla del caballo, el aspecto de un río pastoril, como es el Támesis en Richmond, como el Mapocho en Vitacura y el Biobio en el lago Huehulté.

L.

Y mirando esta corriente cristalina que arrastra, aun en días de merma, como son los de cuaresma, hasta cien regaderas de agua esquisitamente potable y los malogra sobre la misma playa y el mismo nivel en que se halla situado el sediento Valparaíso, a cuatro o cinco leguas de distancia, no pude menos de decirme para mí:—¿Por qué estos grandes hombres de la ciencia han de buscar siempre la solución de los problemas vulgares que se les encomienda, por un cauce que el vulgo a que yo pertenezco no alcanza a discernir? Pues si tenemos la mejor agua del mundo y en sobrada cantidad para empapar cien veces los declives y las calles, los jardines y los paladares de esa escuálida ciudad que por ironía han sólido llamar *valle del paraíso* o camino del Eden («Va al paraíso» dice Dumont d'Urville que es su etimología más jenuina) por qué hemos de ir a buscarla casi al pie de los Andes, por un canal de veinte leguas? O por qué hemos de detener las lluvias con un tranque, cuando las lluvias van siendo otro problema de ardua resolución, y cuando hechas las represas y guardadas en ellas las aguas, sería otro problema el hacerlas útiles y sanas para la humana bebida? Yo no sé. Ni siquiera conozco la cuestión tan debatida de la provisión de agua, que va siendo ya provisión de vida para nuestro hermoso puerto, al cual ¡ai! no va quedando otra verdura que la de los cipreses de su cementerio... Pero si ignoro todo esto, he visto ciudades de medio millón de pobladores, como la de Filadelfia, que ascienden sus aguas por el peso de ellas mismas a altas colinas, y de aquí las reparten, como la sangre en las arterias, hasta en los más altos pisos de sus habitaciones, y como he visto y admirado las obras hidráulicas del río Schuylkill, he habitado en un puerto de mar de veinte o treinta mil habitantes (Arcachon) que solo necesita de un pozo cavado en la arena y la presión de una máquina a vapor para alimentar en abundancia todos los domicilios y aun para regar con

repletas mangueras sus jardines y paseos públicos. ¡Por qué, pues, no se elevarian estas preciosas aguas por medio de un aparato hidráulico a las mas altas colinas de Concon, y llevándolas de aquí por cañerías y sifones por el perfil de la costa, no habria de hacérselas entrar triunfalmente por el alto del Baron, cien metros encima del nivel de los rieles? ¡Costaría la obra un millon, dos millones, tres millones de pesos? Enhora buena; ¡y cuánto vale la salubridad, la limpieza, el embellacimiento, la existencia misma de un pueblo cuya sola propiedad territorial y moviliaria importa al ménos doscientas veces esa suma? Pero despues de los millones y junto con los millones se habla de "imposibles!" ¡Imposibles en Chile? Están en este momento encorvados sobre sus planas cien, doscientos, trescientos albañiles levantando los machones de los puentes del Lontué, que son tres ríos en uno; del Maule, del Perquilauquen, del Longaví, del Achihueno, del Ñuble y cien esteros tributarios, todo a la vez, ¡y se dirá imposible de la compra en Inglaterra de veinte mil yardas de tubos de fierro y de una máquina a vapor como la del *Gros Caillou*, que en Paris hace subir el agua del Sena a las colinas del Passy para regar desde allí una comarca entera de casas y jardines? "Imposible!" Y están sepultando bajo las olas un muelle de piedra hecho a mano, para echar encima otro muelle de fierro, y sobre éste otro muelle de madera. "Imposible!" Y mañana la locomotora penetrará por las calles de Angol coronada de banderas de paz y de civilizacion, atadas en las quillas bravas de sus pantanos nunca ántes inquietados?...

Se hará tambien mencion de los turbiones del estío y de las avenidas del invierno, o de las invasiones de las mareas que harian salobres las aguas de la boca en sus altas creces. Simples embarazos de detalle! Contra la greda están los filtros, contra las mareas los estanques, contra el desnivel el vapor, contra la evaporacion las cañerías. Y de todas suertes se tendría aguas vivas, golpeadas, cristalinas, y sobre todo eso, aguas propias, sin pleitos, mercedes ni embrollos, pues ya hemos dicho que su único dueño, que es el océano, las recibe con grande desapego y desabrimiento y no meterá camorra por ellas.

LI.

Pero olvidábamos que solo habíamos prometido al lector llevarlo de Quintero a Valparaiso por un camino breve y

ameno, y así fué que azotando los caballos subimos por una áspera ladera sembrada de zapallos, únicos "imposibles" de Chile por su colossal volúmen, y penetraron en los ranchos de la diseminada caleta de Concon. Fué aquí y en esta ocasión precisa cuando delante de abonados testigos levanté la información-sumaria del encanto de Ritoque, de que ya tenemos dada estensa cuenta, y del cual quedé tan persuadido como de la facilidad de llevar cien regadores de agua hasta el pie del altar mayor de la Matriz de Valparaíso, sin ocurrir a encantos ni a milagros, si para ello da permiso su ilustrado gobernador eclesiástico.

Desde allí el camino corre por lo que se llama los "médanos de Concon," áridas colinas rojizas, cubiertas, empero, de un arbusto aparragado, especie de tomillo siempre verde, que les da desde la distancia el aspecto de una húmeda y fértil vega. Una legua antes de llegar a Viña del Mar se desciende a la playa en un potrerillo alfalfado de esta última hacienda, llamado potrero de *Reñaca*, y siguiendo aquella por los cortes del antiguo trazado Campbell, se pasa por delante del pedazo de Inglaterra a que en el recodo de una colina dan el nombre de "Jardín de las Salinas," y se entra en el camino real de Quillota a Valparaíso, en la alameda misma en que están situadas las antiguas casas donde estuvo la viña de los jesuitas que dió su nombre al lugar.

Nosotros habíamos hecho esa excursión en poco más de tres horas, y esto al menudo paso que camina un abogado sanguino, y un caballo que, sea dicho en su abono, anda siempre desmedrado a fuerza de galopar en todas direcciones la "comarca de Quintero."

Por manera, pues, que, resumiendo itinerarios, el puerto de Quintero dista del de Valparaíso de hora y media a cuatro horas, segun el andar del vapor o de la lancha, y en medianos caballos este último espacio de tiempo, contando con la espera y viaje del tren desde la posterre estacion. Por San Pedro este camino es media hora más largo y por Quillota al menos una hora entera.

Y así queda cumplida nuestra promesa y terminada nuestra última digresión para seguir el itinerario que en alas del vapor ha de acortar todavía esas distancias en un tercio y algo más.

LII.

Torciendo ahora brid as hacia atras y resumiendo el parangon interrumpido entre las lineas proyectadas del ferrocarril de Quintero, parécenos que hemos dicho lo suficiente.

Verdades son éas, a lo menos, espuestas con la calma de la buena fé y que por tanto esperamos lleven a todos los espíritus la convicción serena de que la vía de Pucalan es enteramente inaceptable. Tal fué en realidad nuestro juicio, o mas propiamente nuestra primera impresión como antiguo conocedor de los lugares desde que se dió aquella desacertada preferencia; y aunque éramos accionistas en la empresa e interesados en ella como propietarios, no desplegamos entonces los labios en razón de ese mismo interés personal que se habría acusado de secreto móvil. Y si hoy hemos traído a la prensa el parangon que dejamos hecho, es porque sabemos con certidumbre que, disuelta la sociedad anónima de Quintero, (que murió en Chorrillos por el mes de mayo del año que acaba de pasar) el proyecto de Pucalan está irrevocablemente abandonado, y porque ademas de cuantas razones de buen criterio y de economía hemos espuesto, tenemos otro motivo inapelable, otra razón de las razones para creer que el trazado de Concon será en definitiva el único posible.

Y esa razón es la de que el ingeniero del primer proyecto es chileno, mientras que el que ha tomado a su cargo el estudio y ejecución de la otra vía (el inteligente ingeniero y empresario don Alejandro Guido de Vignau) es alemán...

LIII.

Una grave cuestión queda todavía por dilucidarse antes de poner manos a la obra en la empresa a que hemos consagrado estos apuntes, porque se nos ha asegurado sobre la manera que se medita de llevarla a cabo, algo que nos parece inverosímil, es decir, que se proyecta construir el ferrocarril de Quintero por el sistema de la vía angosta, como lo había trazado y presupuestado el señor Lyon para la línea por Pucalan.

Francamente, no lo creemos.

En primer lugar, los ferrocarriles de vía angosta se emplean solo con ventaja en las explotaciones aisladas, en nuestros minerales del norte, por ejemplo; en los veneros carboní-

feros del sud, en que los productos se traen directamente del centro de esplotacion al muelle. Pero en una linea que no es ni puede ser independiente; que no es sino el apéndice obligado de otra esplotacion; que no es sino el complemento de una *gran red de via ancha*, tal concepcion nos parece completamente desautorizada ante las justas exigencias de una buena especulacion.

En segundo lugar, los cortes hechos entre Concon y San Pedro, que representan el item mas fuerte del presupuesto de la linea, han sido ejecutados por la via ancha, y el gobierno, dueño de esos cortes y de esos terraplenes, cuyas espropia-ciones fueron ya pagadas, se apresuraria a cederlos a la nueva empresa en cambio, si mas no fuera, del hermoso puente que la ultima ha de echar sobre uno de nuestros mas caudalosos rios, eterno devorador de vidas.

En tercer lugar, en ninguna parte de la via los trabajos de lecho (corte, terraplenes y lastre) son sensiblemente mas caros para el sistema ancho que para el angosto, pues que no existen túneles ni rebajos de importancia alguna, excepto el insignificante de la colina de Ritoque.

En cuarto lugar, y aun suponiendo que ese procedimiento exijiera algunos costos especiales, ¿podrian parangonarse éstos con los injentes gastos que acarrearia la adquisicion de ese vasto terreno en San Pedro, la construccion de bodegas de depósitos en ese lugar y el personal sedentario y considerable que orijinarian los trasbordos de una linea a otra?

Por ultimo, conforme a uno de los artículos de la lei de ferrocarriles de 1856, concebido en el sentido de la fraternidad y auxilio mútuo de todas las empresas, hágese *comun* el uso de los rieles de todas las líneas que se construyan en el pais, sin mas que el abono lejítimo de ese uso o arriendo de los rieles; por manera que hacer la via ancha de Quintero hasta San Pedro es lo mismo que hacerla hasta Valparaiso y hasta Angol. ¿Y cuánto, financieramente hablando, importa esta laudable y preciosa concesion?

LIV.

En Europa, por otra parte, hai una pauta única, a virtud de una convencion universal, para todos los rieles, y de aquí viene que una locomotora puede ir ágil y desembarazadamente de Paris a Moscow y a Cádiz, sin mas que el movimiento

de la aguja de los cambios. ¿Y por qué desatenderíamos nosotros tan previsor acuerdo? ¿Querríamos hacer una vía de locomoción, la una con pierna de carne animada por la savia de la sangre, y la otra con muleta? Y si el gobierno mas tarde se propusiese comprar el ramal de Quintero por su justo precio o estuviese en los intereses de la empresa el cederlo a la nación, ¿habría de crearse aquella de antemano y a ciencia cierta una dificultad de tanto monto en una negociación posible y lucrativa?

Cuestiones, empero, son éstas que han de decidirse en toda su estension por los intelijentes capitalistas que dentro del pais o fuera de él (y a nuestro juicio los primeros bastan) se han puesto a la cabeza de este interesante proyecto de interes público y de especulacion particular.

LV.

Entre tanto, los que amamos estas empresas, nó por sus escudos, ni por sus rivalidades de provecho, ni por sus disputas técnicas, sino por su bien comun y su belleza intrínseca, esperamos que no han de deslizarse por el diáfano cielo de estas rejones muchas lunas sin que sus rayos, reflejándose en el bruñido bronce de las locomotoras que llegan de los Andes, remeden en estas playas hoy dia silenciosas, las maravillas encantadas que sus sencillos moradores han visto en las lagunas. Porque el silbido de los válvulas de escape seria en la profundidad de la noche el relincho misterioso del caballo overo de Cahuil y el ladrido del perro alzado de Ritoque, mientras que la metrópoli del porvenir, conducida por el jénio del trabajo, se alzaria para no disiparse jamas, en el mismo sitio que la hada de los mares dibuja con su vara mágica la fantástica y vaporosa "ciudad del viernes santo."

P. S.—Despues de escrito lo que precede ha llegado a este lugar la REPÚBLICA de 21 de febrero, que contiene el siguiente aviso y comentarios, cuya gravedad y oportunidad, a propósito de las tesis que hemos sostenido en el presente ensayo, nos ahorra todo comentario.

El aviso oficial dice asi:

“FERROCARRIL ENTRE SANTIAGO Y VALPARAISO.

Se previene al público que hallándose la estacion de San-

tiago completamente cubierta de carga y no habiendo espacio para recibir más, ni suficientes trenes para conducirla con la celeridad requerida, se suspende la recepcion de carga en dicha estacion, a contarse desde el sábado próximo 21 del corriente.

Tan luego como sea posible se volverá a recibir y se dará al público el correspondiente aviso.

Valparaiso, febrero 17 de 1874.

JUAN DE LA FUENTE,
Superintendente interino."

Hé aquí las esplicaciones con que el diario confidencial del gobierno acompaña este aviso, bajo el rubro de *La pléthora de os ferrocarriles*:

"Alarma y grande ha causado entre los productores de granos el aviso del ferrocarril del norte por el cual se anuncia que se suspende la recepcion de carga hasta nuevo aviso. No atacamos la conducta de la empresa del norte; si no tiene carros, hace bien en no echarse encima la responsabilidad de recibir carga que no puede trasportar, y que no puede dejar a la intemperie. Con todo, los perjuicios son considerables y comienzan ya a palparse. Sabemos de contratos para entregar trigo que se han roto por no poder hacerse la entrega en el tiempo prefijado; y por otra parte, agricultores que cuentan con el valor de sus productos para cubrir a los bancos sus vencimientos, preven ya que van a ver llegar el dia sin poder cubrirlos, pues es sabido que el trigo se paga por lo jeneral al recibir el boleto de carga del ferrocarril, que es aquí el verdadero *vale de trigo*.

Creemos, sin embargo, que el mal puede mitigarse en gran parte con un poco de buena voluntad de la linea del sur. Que ésta facilite a la del norte la parte de su material que sabemos no le es indispensable, es decir, que el estado le preste sus carros al estado, y el mal se reducirá a proporciones mucho menores."

— — —



VI.

LAS OBRAS DEFINITIVAS DE QUINTERO.

I.

Durante una serie de dias y de artículos hemos divagado por las rejones de lo pintoresco y del ocio, por floridas colinas y abismos de sombrias y bramadoras cavernas. Estábamos en el campo, a orillas del mar, en los dulces climas del estio y del calor, sinónimos en nuestro suelo del reposo y de la siesta.

Pero hoi, uncidos otra vez al yugo del deber, sumerjidos en la prosa de las humanas miserias y de los trabajos de la dia-ria rutina, fuerza nos es descender de las colinas de las flores al árido eriazo de los números.

Por esto deberemos ser rápidos como una tabla de multiplicacion, lacónicos como la adición de cantidades homojéneas.

Hácese esto tanto mas necesario cuanto que a seguida de estas pocas palabras vamos a publicar íntegros los esclarecimientos a que este último ensayo sobre Quintero se refiere.

Asi es que nos limitaremos a apuntar títulos y sumarios, esto es, la enumeracion concisa de las *obras definitivas* de Quintero, y el costo aproximativo que ellas deberán tener, si han de llevarse a cabo como es justo y casi inevitable esperarlo.

Procederemos en consecuencia a pasar en rápida revista las principales de esas obras, que hoi son todavia proyectos, comenzando por el trazo definitivo que los ingenieros han fijado en la vía férrea entre San Pedro y Quintero.

II.

Buscando la solucion de la mayor economia y de la mas corta distancia, el ingeniero Guido de Vignau ha preferido en ultimo termino el proyecto que hemos llamado antes "línea de Rauten y de Colmo," y que como tal va trazado en el croquis de la comarca de Quintero que acompanará estos apuntes cuando tomen la mas pretenciosa forma de un pequeño libro.

La linea parte de San Pedro, y haciendo una ondulacion hacia el norte por los terrenos cultivados de la vasta hacienda de este nombre, pasa a dos millas y media del punto de salida el caudaloso Aconcagua, sobre un puente construido en la abierta caja del río, a lo largo de un plano considerable, que no abarca menos de 800 pies de extension longitudinal, cruzando los diversos brazos y giros caprichosos del veleidoso río.

Atravesado éste, la linea continua por su márgen setentriional, abandonando desdenosamente los cortes a mitad terminados de la orilla sud, en cuyo cambio el ingeniero cree consultar una economia de 47,000 pesos. Desde aquí recorre en primer termino algunos potreros de la hacienda, mitad irrigada y mitad de rulos, de Rauten, y rebanando en seguida las redondeadas colinas en que está el asiento pastoril de la aldea del Manzanal, se estrella con la punta de piedra donde comienza la hacienda de Colmo, en el sitio preciso en que está labrada en la roca viva la toma del canal que alimenta este fundo de chácaras y hortalizas, de alfalfales y de flores.

III.

Esa puntilla es una dificultad, pero la dinamita dará en breve cuenta de ella; y desde allí el ferrocarril, recorriendo, primero, en un lecho de verdura, durante el espacio de seis millas, los potreros alfalfados y las suculentas chácaras de Colmo, y en seguida torciendo al norte en la punta de los Yecos, atraviesa la linea ya descrita de la playa de Ritoque y de Quintero sobre un lecho de arena.

La única dificultad seria, en consecuencia, es el puente del Aconcagua y la punta del Manzanal.

IV.

En esta última parte, los estudios preliminares de la ciencia no desdicen en mucho de nuestros cálculos y presajios, y aun la diferencia de dirección entre la ribera meridional que nosotros juzgamos hubiera sido preferida, y la del norte que se aconseja ahora, no es tampoco sensible. Ya hemos apuntando que esa diferencia de presupuesto no alcanzaría a 50,000 pesos.

Nuestro error de números estribaba tal vez en que suponíamos terminados los trazos de la línea de Campbell, siendo que de los estudios recientes resulta que esos cortes y terraplenes se hallan solo iniciados. Por esto se les abandona.

La distancia total de la línea "Colmo-Rauten," hasta la punta de los Yecos, es de 71,500 pies ingleses, o sea 13 y media millas. Desde los Yecos a Quintero, la prolongación de la línea no sobrepasa nuestras previsiones, pues no excede de 11 millas, lo que da un total de 24 y media millas para todo el trayecto, cuando el de la Calera y Pucalan escedía de 40 millas, o sea, con diferencia de una fracción, el doble.

V.

Hé aquí ahora apuntadas al correr de la pluma las cifras mas notables del proyecto por Rauten.

La vía no importaría en término medio mas de 8,171 pesos por milla, lo que, tomando en cuenta las vías laterales y desvíos que aumentarian en cuatro millas el curso de los rieles, daria un total de 242,788 pesos.

Las estaciones y sus obras accesorias, contando con el depósito jeneral de San Pedro, (quizá innecesario en la vía ancha) importarian con todos sus detalles 121,780 pesos.

El puente del Aconcagua tiene un presupuesto suficiente, tal vez holgado hasta el lujo: 90,697 pesos.

VI.

Los demás gastos, cuyos detalles se consultan técnicamente en los presupuestos que publicamos por separado, están consultados de la manera siguiente:

Cierro de toda la línea (gasto de lujo o posterior segun

nuestras ideas dominantes de construccion de líneas férreas) 25,000 pesos.

Espropriacion de terrenos cultivados (pues los secos es de suponerse que se cederán por los propietarios) 15,000 pesos.

Telégrafo, otro gasto indispensable, pero que todavía se juzga como un auxiliar de convencion, 5,000 pesos.

Salarios de ingenieros 22,000 pesos.

Instalacion y oficinas 12,000 "

Total: 633,280 pesos, o sea mas o menos nuestro cálculo primordial.

VII.

Debe agregarse a esta suma el importe del material de explotacion, en el cual se hallan comprendidas seis locomotoras de 20 a 25 toneladas de peso y del importe de 18 mil pesos cada una. Ese costo asciende a 172,000 pesos, o sea un gran total para toda la obra (vía angosta) 845,480 pesos, en los que están incluidos 40 mil pesos de imprevistos para atender a los errores de cálculo o a las exijencias inesperadas de la ejecucion radical.

VIII.

En cuanto a las demás *obras definitivas* que consulta el vasto plan de convertir a Quintero en un gran puerto de comercio, hé aquí las cifras totales. Los detalles van apuntados en los presupuestos respectivos.

Para las *bodegas de Quintero*, que deben abaratar al menos en un 50% el costo actual de los depósitos de comercio, se presupuesta 111,699 pesos.

Para un *muelle* de 1,200 pies de largo sobre un blando fondeadero de arena que permite atracar a esa distancia los mas grandes vapores del estrecho (29 pies de calado), 347,026 pesos.

IX.

Presupuesto del agua potable, que debe correr en cañerias paralelas a los rieles hasta Quintero, y cuyos depósitos y filtros han sido localizados no lejos del sitio que hemos señalado para la *provision natural* de agua destinada a Valparaiso, 256,120 pesos.

La cantidad de agua de esquisita calidad está calculada en

401,117 galones cada veinticuatro horas. ¿Y no bastaria la mitad de esas tinas para la sedienta Valparaiso?

X.

Pero el desembolso verdaderamente fuerte que exige la formacion de Quintero y en el cual se dan la mano las fecundas necesidades de la paz con las no menos atendibles de la guerra; es el que exige el dique seco para la reparacion de los pesados buques de guerra y los enormes vapores del comercio, que hoy no tienen otra alternativa que la de ir a Huito, es decir, al desierto, o doblar el cabo en demanda de los astilleros de Estados Unidos o de Europa.

Esa obra colosal importaria 1.535,500 pesos, y es preciso que ni industriales ni capitalistas, ni pueblo ni gobierno se asusten de ello, mucho menos el ultimo, que está esperando sus *blindados*.

No olvide el previsor gobierno de Chile que la Francia, no obstante sus colosales obras hidráulicas, se vió casi precisada a enajenar el *Rochambeau* (el famoso "Dunderberg"), porque la quilla de esta poderosa máquina de guerra no cabia en ninguno de sus diques...

XI.

El total de las *obras definitivas* de Quintero, ferrocarril y bodegas de depósito, muelle y agua potable, diques secos y dársena, asciende a \$ 3.093,861. Y esta es la suma que la comprobacion de los productos evidentes y nuestro acendrado crédito va a solicitar, con seguridades de éxito (a menos de una inesperada perturbacion monetaria) en los mercados de Europa.

XII.

Estó en cuanto a los costos.

Vamos ahora a decir unas pocas palabras con relacion a los provechos. Son simples apuntes de escritorio que entregamos al leal entender de los negociantes experimentados que viven ahora ahogados entre las rayas coloradas de las cuentas de comercio por trasportes, depósitos y consignaciones.

El total de carga de *esportacion* introducida en Valparaiso por el ferrocarril de Santiago segun las últimas memorias de

su superintendente, ha sido en los tres años anteriores a 1873 el siguiente:

En 1870.....	5700338 qq. españoles.
En 1871.....	6578532 " "
En 1872.....	6800000 " "

Ahora bien: tomando un término equitativo de la carga de volúmen, como el carbon, las maderas, etc., que importa el ferrocarril a Santiago, creemos que sin exageracion puede estimarse que el tráfico del ferrocarril a Quintero no sea menor de 4.000,000 de quintales españoles anualmente por exportacion e importacion.

La distancia entre San Pedro y Valparaiso es 46 kilómetros, y el flete que se cobra por quintal métrico entre ambos puntos es el siguiente:

Flete de 1.^a clase. 2.^a clase. 3.^a clase.

16 c. qq. m. 13 c. qq. m. 8 c. qq. m.

O sea término medio 8 c., 6 c. y 4 c. por quintal español.

Calculando ahora el flete, término medio, entre San Pedro a Quintero a 5 c. quintal español por toda carga, obtendríamos el siguiente resultado:

Flete s/ 40000000 qq. a 5 c. qq..... \$ 200000

Pasajeros y equipajes 30% s/ el tráfico total de carga..... 60000

Bodegaje 1 c. s/ 4000000 qq..... 40000

Muellaje 1 c. s/ 4000000 qq..... 40000

Gastos de explotacion: 40% s/ el tráfico total de carga..... \$ 104000

Interes 7% y 3% amortización s/ un capital de

800000..... \$ 80000 184000

O sea una utilidad de 19½ % sobre el capital invertido. \$ 156000

XIII.

Ahora, respecto de lo que el comercio en jeneral ahorraría con la línea proyectada a Quintero, nos será permitido insinuar los cálculos siguientes:

Tomando como base lo que cuesta a la compañía de Lota el embarque de 80,000 quintales (y llamamos gastos de em-

barque el de acarreo de la estacion a las bodegas, el bodegaje, trasporte a la playa, cargadores y lanchas) de minerales que funde mensualmente en su establecimiento de Lota, en los distintos puntos que se indican, a saber:

GASTOS DE EMBARQUE.

En Tongoi.....	3½	cts. qtl. español.
En Coquimbo.....	3½	" " "
En Chañaral.....	8	" " "
En Totoralillo.....	4	" " "
En Carrizal.....	2	" " "
En Caldera.....	2½	" " "
En Huasco.....	4½	" " "
En Peña Blanca...	4½	" " "
En Valparaiso.....	13	" " "

y tomando el término medio del costo de embarque de todos los puertos al norte de Valparaiso que acabamos de mencionar, obtenemos que ello cuesta solo 4 centavos quintal, mientras que en Valparaiso por los gastos de igual naturaleza nos cuesta 13 centavos quintal, o sea un aumento de 9 centavos en quintal.

De manera que si agregamos esta diferencia de costo a toda la carga que entra y sale de Valparaiso, que deberá aprovechar la línea de Quintero, nos da un ahorro de 360,000 pesos sobre los 4.000,000 de quintales que hemos señalado anteriormente.

Y esa es la feliz asociacion de la utilidad de la empresa con la utilidad pública, que a nuestro humilde juicio debe ser el bello ideal de todas las negociaciones industriales.

XIV.

Podemos engañarnos, pero tales son entre tanto las apreciaciones que es lícito lanzar a la publicidad a un hombre que no conoce el comercio sino porque suele pasar por la calle del Cabo o el portal Fernandez Concha y que no tiene mas nocições de la partida doble que no haber conocido jamas la doblez.

Los hombres patriotas, los especuladores intelijentes, y sobre todo, los capitalistas concienzudos y valerosos, serán los llamados a pronunciar con sus escudos o con su abstencion el fallo definitivo.

VII.

INFORME PRELIMINAR

SOBRE LAS

OBRAS DEFINITIVAS DEL PUERTO DE QUINTERO.

- I. TRAZADO DEL FERROCARRIL.
- II. PROYECTO DE SURTIMENTO DE AGUA POTABLE.
- III. BODEGAS DE DEPÓSITO.
- IV. MUELLE.
- V. DÁRSENA Y DIQUE SECO,

POR

ALEJANDRO GUIDO DE VIGNAU,

Ingeniero.



SEÑOR DON MARIANO ASTABURUAGA.

Mui señor mio:

En cumplimiento del contrato celebrado con Vd. fecha 13 de febrero del corriente año, como apoderado jeneral de la señora doña Isidora de Cousiño, y tomando por base las indicaciones hechas en dicho documento sobre los varios trabajos referentes al proyecto de Quintero, tengo el honor de someter a su consideracion:

1.^o Dos planos que representan los trazos de una via férrea

por el lado norte y sur del río Aconcagua, demostrando la situación de los filtros y depósitos de agua para la nueva población de Quintero.

- 2.º Dos nivelinges de las mismas vias.
- 3.º Un plano del muelle proyectado en el puerto de Quintero.
- 4.º Un plano de bodegas en el mismo lugar.
- 5.º Un plano jeneral de la población de Quintero, indicando la situación del muelle, de los diques secos y de la estacion del ferrocarril, acompañado de un informe y de los presupuestos de las varias obras mencionadas.

I. — EL FERROCARRIL

ENTRE LA ESTACION DE SAN PEDRO Y QUINTERO.

Inspeccionando el carácter jeneral del terreno y la posicion relativa de los puntos finales del proyectado ferrocarril desde el puerto de Quintero hasta la estacion de San Pedro, situado en el valle del río Aconcagua, se presenta como el trayecto natural y aparentemente de mas fácil realizacion aquella via que acompaña las orillas del Océano Pacífico hasta la desembocadura del río Aconcagua y que desde allí sube el estenso valle de dicho río hasta la estacion de San Pedro.

Cualquiera otro trazo debe atravesar el grupo de cerros que forman la cordillera baja de la costa, y por consiguiente será mas costoso en su construccion y menos económico en su esplotacion. Las puntillas de roca, la costa escarpada de la península de Quintero y la prolongacion inútil del camino por las muchas vueltas de la playa de las dunas, hacen variar aquel principio y aconsejan un cambio de la dirección primitiva, adoptando el trayecto que indica el plano. La via férrea parte de la estacion de Quintero, pasa por el centro de la avenida de Santiago y de Valparaíso, y se dirige al portezuelo de Quintero, que se eleva 82 piés sobre el nivel de la mas alta marea.

Haciendo allí un corte de 47 piés de profundidad restan solo 35 piés de altura, subiendo y bajando al terreno bajo en ambos lados de la cumbre por gradientes suaves, que no pasen del 1 por ciento.

La altura del portezuelo de Quintero es el único obstáculo

que separa la estacion del ferrocarril de la playa de los médanos o las Dunas, pues siguiendo la dirección de las vegas, que llegan hasta el pie del portezuelo por el lado sur, alcanza el camino a la playa baja de las Dunas con un declive insignificante de 0.6 por 100 y acompaña desde entonces la playa arenosa hasta la embocadura del río Aconcagua, que dista aproximadamente 9 millas inglesas del primer punto y 11.1 millas desde el puerto de Quintero.

La línea del ferrocarril se encuentra trazada a poca distancia de la mas alta marea, en una especie de pequeña planicie que con frecuencia se forma entre la orilla del mar y el pie de las dunas de arena que acompañan las playas bajas del océano Pacífico.

Es precisamente este terreno el que debe buscar el ferrocarril, aun con el sacrificio de algunas curvas, pues internándose en las dunas altas correría el peligro de ser sepultado por la arena, y acercándose demasiado a la mar podría sufrir el camino por el agua en tiempo de grandes temporales.

Las dunas elevadas se forman jeneralmente a distancia de 200 a 300 pies de la mas alta marea, dejando un terreno comparativamente firme y mojado por las filtraciones del agua; así que, trazando la línea aproximadamente a 100 o 200 pies de la marea mas alta, quedaría a salvo de los dos enemigos, puesto que la arena seca que vuela como contingente a las dunas, pasaria por encima del camino.

Para dar mas facilidad a la corriente de arena conviene evitar en esta clase de terrenos, tanto el corte como el terraplen que pase de 1 a 2 pies de altura sobre el nivel jeneral del terreno.

De indispensable necesidad es el lastreo de esta parte del camino por ripio o cascajo fino. El río de Aconcagua suministra la mejor clase de este material, y aunque las últimas millas del lastreo en la playa serán algo costosas por la gran distancia (8 a 9 millas), no se podrá dispensar de él, puesto que el lastre sujetaría la porcion del terraplen que está cubriendo y que se ha levantado de arena. Las piedras finas del ripio son bastante pesadas para que resistan al viento, de modo que la corriente de aire limpiaría únicamente el camino de la arena que se haya depositado encima del terraplen, y si por un acaso se formasen pequeños montones en la vía, sobre todo dentro de los cortes, es el deber del caminero y de una pequeña cuadrilla de trabajadores remover aquel obstáculo.

Seria de desear que la parte esterior del pequeño terraplen se protejiese por piedras sueltas de uno a dos piés cúbicos de volúmen, para evitar que el viento lleve la parte arenosa del terraplen que se encuentra debajo del ripio; y si este trabajo no se hace inmediatamente en la primera construccion del camino, se podrá hacer con facilidad y economía aun despues que la linea se haya entregado al servicio público por los trenes desocupados. El total de dicho trabajo asciende próximamente a 2000 yardas cúbicas, las que en parte podrian traerse de las puntillas mas cercanas de la península o de los cerros mas vecinos a la playa. Su costo por yarda cúbica no escederá de 1 peso 50 cts. incluso trasporte y colocacion, de modo que el gasto total será 3000 pesos o sea 333 pesos por milla inglesa.

Adoptando estas medidas de precaucion y en la suposicion que el océano mas bien se retire de la costa que adelante sobre ella, quedaria el camino asegurado entre los dos elementos, el agua y la arena.

Los demas detalles del trazo entre el puerto de Quintero y la desembocadura del río de Aconcagua los esplica el plano y el perfil y demuestra que el camino en las primeras 11 millas no presenta ninguna clase de dificultades.

Llegando a orillas del río Aconcagua, o mas bien al pie de los cerros de los Yecos, se presentan dos distintas vias para la adopcion del trazo. A la simple inspeccion de ojo se nota que el río de Aconcagua (en cualquier punto que se intente cruzar) es un obstáculo formidable, por el costo considerable de un puente. Para llegar a la estacion de San Pedro es, sin embargo, indispensable cruzarlo una vez, sea arriba, poco antes de llegar a San Pedro, sea abajo cerca de su embocadura (donde precisamente es mas ancho y contiene mayor cantidad de agua), o en cualquier punto intermedio. El cauce del río es mui uniforme, corre en un estenso valle de 1 a $1\frac{1}{2}$ milla de anchura, en un terreno cascajoso y delgado; se divide en tres o cuatro brazos sin cauce fijo, cambiando caprichosamente y sin motivo visible su curso, y divide sus aguas en dos brazos principales, el uno corriendo con preferencia a la orilla norte y el otro al lado sur del valle. Los intereses de los hacendados vecinos sostienen en parte esta division, por la facilidad del riego de las tierras situadas a las faldas de los cerros. Sin embargo, demuestra el río una cierta tendencia para el lado sur del valle en esta última parte de su curso.

Viniendo de la hacienda de Rauten se estrellan los brazos principales contra la punta de Tagua, y el río (con excepción de un pequeño ramal) acompaña las puntillas de Tabolango hasta el pie del pueblo del mismo nombre. Allí toma, formando un ángulo agudo, la dirección hacia el lado norte del valle, alcanzando casi las lomas bajas del Manzanal y los cerros más escarpados de la Toma, pero vuelve luego con una fuerte curvatura hacia el sur, corriendo desde ese punto casi por la mitad de los planes del valle y dirigiendo sus brazos uno a la orilla norte y otro al sur del valle.

En todo el trecho entre los Yecos y San Pedro no he podido encontrar ningún punto que ofreciese suficientes ventajas para determinar de un modo decisivo la construcción del puente, equilibrando las ventajas o desventajas del terreno a ambos lados. Falta absolutamente un lugar en que el cauce se estreche entre rocas, una angostura o una caja honda en que las aguas se junten en un solo cuerpo. El punto que he escogido como pasaje del puente me ha parecido el más apropiado, porque desde la puntilla de Rauten el terreno tiene un declive suave hacia el sur, motivo por el cual el cuerpo del río se dirige hacia la punta opuesta de Tagua y los tres brazos se aproximan allí más que en cualquiera otro punto.

Soy de opinión que el lugar indicado es el más conveniente para la construcción del puente, en la suposición de que el trazo de la línea se hiciera por el lado norte del valle; en caso que se elija el lado opuesto debe cruzarse el río en el punto que indica el plano del señor Champy, es decir, antes de luchar con los inconvenientes de los cerros escarpados de los Yecos, y de la primera puntilla de las casas de Concon-Bajo, de don José Luis Borgoño.

El lado sur del valle ofrece, además de las ventajas que pudiera presentar la configuración natural del terreno, otra que era menester tomar en debida consideración, es decir, los terraplenes y cortes del primitivo ferrocarril de Valparaíso a Santiago, abandonado después de un cambio del trazo, efectuado por el señor Lloyd.

¿Cuál de los dos lados era el más conveniente en las circunstancias actuales? Ambas rutas presentan aparentemente iguales ventajas y desventajas. Por el norte amenazaban los cortes de los cerros de los Yecos, de la Toma y las puntillas del Manzanal interceptados por los planes de las haciendas de

Colmo y de Rauten. El lado sur aprovechaba la parte existente de los cortes y terraplenes construidos por el señor Campbell, y los planes de Concon-Bajo, junto con los grandes inconvenientes desde Tabolango hasta la puntilla de Tagua. El puente parecía de igual costo en ambos puntos, con la diferencia que el caudal de agua cerca de la embocadura del río sería un poco mayor que cerca de San Pedro.

Para decidir la cuestión de preferencia era menester recurrir a la ayuda de los instrumentos y de los números, y con el objeto de conseguir los datos precisos se hicieron dos estudios separados, el uno por el ingeniero don Clemente Castro examinando el lado norte del valle, y el segundo por el señor Champy.

Apelando al fallo de los cálculos y de las cifras, ha dado el siguiente resultado:

Resumen del costo de las dos vías férreas por el lado norte y sur del río Aconcagua.

	LADO NORTE.	LADO SUR.
Distancia.....	71.500 p. o 13.54 mills.	71.346 p. o 13.51 mills.
Cubo de cortes.....	180.327 yd. cúb. a \$ 0.30	282.714 yd. cúb. a \$ 0.30
Id. de terraplenes.	79.140 id. a \$ 0.15	168.267 id. a \$ 0.15
Muralla de defensa...	2.650 id. cúb. a \$ 1.50	9.860 id. cúb. a \$ 1.50

Quitando del cubo de los cortes de la línea del señor Campbell la parte hecha del trabajo que pudiera utilizarse en la nueva vía de Quintero, que aproximadamente asciende a 27,000 yardas cúbicas, restan 261,714 yardas cúbicas en cortes y 162,267 yardas cúbicas en terraplenes por hacer. Avaluando los trabajos a precios iguales obtendríamos:

	LADO NORTE.	LADO SUR..
Distancia.....		
Cortes.....	\$ 54,096	\$ 78,514
Terraplenes.....	» 11,871	» 24,340
Murallas de defensa....	» 3,975	» 14,790
	\$ 69,942	\$ 117,644

Suponiendo (como es probable) iguales los gastos originales por puentes, albañilería y espropriación de terrenos, resul-

ta de los cálculos anteriores que la línea siguiendo el lado norte del valle se podría construir con una economía de \$ 47,702, razon por la cual no trepido en recomendar esta vía como la mas ventajosa, la mas segura y la mas económica, teniendo gradientes sumamente suaves y de constante bajada desde la estación de San Pedro hasta la punta de los Yecos. El gradiente mas pronunciado se encuentra a la salida de la estación final, siendo de 1.20 y 1.04 por ciento; pero aun estos podrían suavizarse, acostando la línea mas al pie de los cerros, dando una vuelta y prolongando artificialmente la distancia entre el puente y la estación de San Pedro. Es de presumir que en la línea recta indicada en el mismo plano que conduce de San Pedro a la Puntilla de Rauten, este gradiente sea todavía mas pronunciado, porque la distancia desde el punto de salida en San Pedro hasta el puente sobre el río es mas corta, suponiendo (como es de desear) que el río se cruce al nivel en ambos casos.

En cuanto al cauce del río, parece mas estable y mas encajonado en la línea mas larga, al sur del camino público y por este motivo menos expuesta a la destrucción en las crecidas del río.

Los demás gradientes no pasan de 0.5 a 0.6 por ciento y las curvas de menor radio, en las puntillas del Manzanal y de los Yecos, no bajan de 300 a 400 pies; y como la vía férrea solamente tendrá el ancho entre los rieles (gauge) de un metro y los gradientes son tan favorables, se podrá reducir el radio mínimo de las curvas en caso que fuera preciso.

Los demás detalles de la locación y de la construcción explicarán el plano adjunto y demuestra que solamente en los dos puntos del Manzanal y de los Yecos existen cortes de alguna consideración. No dudo, sin embargo, que en el trazo definitivo de la vía se podrán introducir cambios en la aplicación de las curvas, que disminuirán considerablemente el monto total de yardas cúbicas en esta parte.

Por ahora, basando el cálculo sobre un estudio preliminar, he fijado una cifra que represente el máximo del contenido cúbico que alcanzarán los terraplenes y cortes en aquellos puntos.

Es allí donde hace necesidad de proteger la línea en varios puntos contra la corriente del agua por medio de una muralla de piedra bruta en la parte posterior de los terraplenes; y como los cortes pasan de 10 y 15 pies de profundidad, es de

esperar que en las puntillas se encuentre roca que podrá servir para la muralla de defensa.

Hai únicamente un puente de consideracion en todo el trayecto, o mas bien, tres puentes separados para el pasaje del río Aconcagua:

2 con 200 piés de claro.

1 con 400 id.

Total 800 piés de claro.

Teniendo a distancia de una milla una de las mejores calidades de piedra en las puntillas de Tagua y de Tabolango, propongo construir los estribos y machones de albañaleria y la superstructura de fierro del sistema de planchas (plate-girder).

Los terraplenes entre los tres puentes se consolidarán con murallas de defensa.

El sistema de canalizar los ríos en el terreno cascajoso de sus cauces es trabajo de un costo mui considerable y ha dado casi siempre malos resultados en Chile.

En las grandes creces de los ríos se estravia el agua jeneralmente a la entrada del canal, rompiendo por los dos lados en lugar de pasar por el canal hecho con este propósito, de modo que, si no se continúan los trabajos de canalizacion a una distancia mui considerable hasta encontrar con una angostura natural, es inútil hacer sacrificios de plata en pequeña escala. Mas vale dejar plena libertad a la corriente, constuyendo el puente con claro suficiente y vijilar en las grandes avenidas que el agua se mantenga dentro del límite de la caja que había cavado anteriormente.

Los demás puentecitos y albañales son de poco valor, y los mayores son para el tránsito de dos esteros que deslindan el Manzanal con las haciendas de Colmo y de Rauten, de 12 piés de claro. Los restantes son albañales de 2, 3 y 5 piés para el desagüe de acequias y regadóres. El presupuesto da su número y el costo total de su construccion.

En cuanto al tiempo preciso para la construccion del ferrocarril de Quintero, no habrá dificultad de concluir la obra en 10 a 12 meses, con tal que se encargue en tiempo los puentes de fierro, el material rodante y la vía permanente a Inglaterra o Estados Unidos.

Presupuesto preliminar del ferrocarril de San Pedro a Quintero.

I.—TRABAJOS DE TIERRA.

1	Escavaciones en roca, 26,100 yds. cúb. a 1 ps....	\$ 26100
2	Id. en greda y maicillo, 13,450 yds. cúb. a 50 centavos.....	6725
3	Id. en cascajo suelto y tierra delgada, 141,737 yds. cúb. a 20 cts.....	28347 50
4	En arena, 20,400 a 10 cts.....	2040
5	Terraplenes de tierra dura y cascajo, 12,542 yds. cúb. a 25 cts.....	3135 50
6	Id. tierra delgada, 60,600 a 15 cts.....	9090
7	Id. hechas de arena, 25,100 a 10 cts.....	2510
8	Desvíos de esteros y acequias, 2,000 yds. cúb. a 20 cts.....	400

II.—PUENTE SOBRE EL RIO ACONCAGUA.

9	Escavaciones de los cimientos en cascajo, incluso gasto de bombas, máquinas, etc., 2,260 yardas cúbicas a ps. 1.75.....	3955
10	Desvío de los cauces del río en la construcción de machones y estribos, 9,000 yds. cúb. a 50 cts.	4500
11	Albañilería de piedra bruta sentada en cal, 1,820 yds. cúb. a ps. 6.50.....	11830
12	Albañilería canteada con cal, 80 yds. cúb. a 20 pesos.....	1600
13	Albañilería, rokfaced, 621 yds. cúb. a 10 ps....	6210
14	Superestructura de fierro, incluso andamios, etc., puesto en la obra, 580 tons. a 120 ps.....	69600

III.—PUENTES CHICOS Y ALBAÑALES.

Cimientos de piedra bruta con cal, arcos de ladrillo con cal, superestructura de madera o de fierro:

15	15 albañales abiertos de 2'0 a ps. 1.50.....	2250
16	7 id. id. 3'0 ⁿ a 162 ps.....	1134
17	5 id. de arco de 3'0 ⁿ a 230 ps.....	1150
18	4 id. de id. de 5'0 ⁿ a 260 ps.....	1040
19	2 id. abiertos de 5'0 ⁿ a 180 ps.....	360

20	1 puente abierto de 10'0"n, claro, a 415 ps.....	415
21	2 puentes abiertos de 12'0"n, id., a 620 ps.	1040

IV.—MURALLAS DE DEFENSA.

22	En el río Aconcagua, 1440 yds. cúb. a 200 ps..	2280
23	En los demás terraplenes y en la playa, 2,250 yds. cúb. a 200 ps.....	4500
24	Al pie de los cortes, 1,400 yds. cúb. a 1 ps.....	1400

V.—VIA PERMANENTE.

25	Durmientes 6'0" (8" + 5) de roble, alerce o pino, 2,640 a 65 cts.....	\$ 1716
26	Rieles 42 lbs. por yd., 66 tons. por milla, 66 tons. a 73 ps.....	4818
27	Planchas (Fishplates), 2.40 tons. a 130 ps	312
28	Clavijas (Fishbolts), 6 tons. a 130 pesos	78
29	Clavos (Spikes), 1.6 tons. a 130 ps.	208
30	Enriedadura por milla	600
31	Lastreo, 3,247 yds. cúb. a 40 ps...	938 80
	Por 24.64 milim. de vía principal.	
	1.75 vías laterales.	
	1.61 para vías accesorias.	
	—	
	Total: 28.00 millas a 8,671 ps	242788

VI.—ESTACIONES DE QUINTERO Y SAN PEDRO.

32	12 cambios de acero a 200 ps.....	2400
	2 tornamesas a 1,500 ps.....	3000
	3 estanques y bombas a 600 ps.....	1800
	2 balanzas de plataforma a 1,860 ps.....	3720
	2 galpones para máquinas a 4,000 ps.....	8000
	1 maestranza (edificio y máquinas) a.....	46000
	Depósitos de carbon.....	3000
	Dos casas de los jefes de estación, oficinas y casas de empleados.....	17200
	Dos galpones para carros y wagones.....	5400
	Bodegas ordinarias	20000
	Señales	400
	Carpintería y herrería con los útiles necesarios...	3600
	Encierro de las estaciones.....	7260

VII.—TELÉGRAFO.

Por 25 millas, incluso baterías, aisladores y postes a 200 ps..... 5000

VIII.—CIERRO DE LA VIA PRINCIPAL..... 22500

IX.—ESPROPIACION DE LOS TERRENOS.

Estaciones y juicios.....	15000
X.—INJENIEROS Y TRAZO DEFINITIVO.....	22000
Instalacion y administracion.....	12000

XI.—EQUIPO Y MATERIAL BODANTE.

6 locomotoras de 20 a 25 tons. (3'508 rueda motriz, cilindro 15" diá.) a 18,000 ps.....	108000
72 carros de plataforma a 500 ps.....	36000
9 carros cubiertos a 800 ps.....	7200
9 wagones para pasajeros de 1. ^a y 2. ^a clase a 2,000 ps	18000
3 carros para equipaje a 1,000 ps.....	3000
 Total	 \$ 805480
Imprevistos	40000

Costo total del ferrocarril, incluso cierro, telégrafo, espropriacion, estaciones y equipo..... \$ 845480

II. — BODEGAS.

El plano adjunto de las bodegas de Quintero demuestra tres vastos edificios de 400 pies de largo y 70 pies de ancho, cubriendo una superficie de 84,000 pies cuadrados, las que he proyectado en la inteligencia que la empresa del ferrocarril determine entrar en el negocio de bodegaje como cualquiera otro especulador. No hai que dudar que la empresa cuenta para este objeto con mas elementos que cualquier otro particular, y el éxito del negocio será brillante, recompensando con usura la inversion del capital de 111,699 pesos.

En el caso que la empresa abandone este ramo del negocio a los demás competidores en el pueblo de Quintero, bastan bodegas de dimensiones menores que las que el presupuesto del ferrocarril comprende bajo el título "Bodegas ordinarias," y cuyo valor se ha calculado en 20,000 pesos.

El costo total de los tres edificios es el siguiente:

PRESUPUESTO DE BODEGAS.

Escavaciones de cimientos, 1042 yds. cúb. a 15 cts.	\$	156	30
Albañileria de piedra bruta con cal, 583 yds. a ps. 6.25		3643	75
Piedras canteadas, 81 yds. cúb. a 20 ps.....		1620	
Ladrillos con cal, 3220 yds. cúb. a 8 ps.....		18560	
Reboque con cal, 987.33 yds. cúb. a ps. 1.25 cts....		1234	16
Puertas grandes de fierro, 6 a 88 ps.....		528	
Id. chicas id. id., 14 a 34 ps.....		476	
Ventanas de frente, 12 a 56 ps.....		672	
Id. laterales, 16 a 42 ps.....		672	
Asfalto del piso, 7,678.8 yds. cúb. a ps. 1.25.....		9597	50
Terraplen en el interior de la bodega, 5115 yds. cúb. a 10 cts.....		511	50
Planchas de fierro (puesto), 1440 qtls. a 12 ps.....		17280	
Id. id. id. 43 qtls. a 12 ps.....		516	
Ferreteria del techo incluso 48 columnas, cornisas, etc., 872 tons. a 62 ps.....		54064	
Un cuarto de milla de via férrea, a 8671 ps. por milla		2186	
 Total.....	\$	111699	21

III.—EL MUELLE PROYECTADO EN QUINTERO.

La situacion del muelle se encuentra casi en iguales circunstancias en toda la playa de la parte comercial del futuro pueblo, y por eso se ha elejido el punto mas cercano a la estacion del ferrocarril. Su eje se inclina en un ángulo agudo con relacion a la direccion jeneral de la playa con el solo objeto de alcanzar en la menor estension lineal la mayor profundidad de agua.

El largo total del muelle propuesto es de 1,200 piés, alcanzando al fin 29.2 piés de agua, profundidad suficiente para que los vapores del estrecho de Magallanes puedan acostarse al muelle y efectuar la carga y descarga por medio de las gruas a vapor que se encuentran colocadas en varios puntos del muelle.

Como las puntillas de la península de Quintero esponen a la vista un escelente material de piedra granítica, he creido prudente reducir el costo de la obra en cuestion, empleándolo para la construccion del muelle.

La bahía de Quintero se distingue por la calma de sus aguas aun en el tiempo de fuertes temporales, pues ella es protejida en primer lugar por los elevados cerros de la península (que alcanzan hasta 92 metros de altura) contra los vientos del sur; y los efectos de los vientos del norte son paralizados por una especie de quiebra-ola natural que se ha formado en el puerto esterior, por una línea de rocas y bancos de arena siguiendo la dirección de una puntilla saliente de la costa.

Para resistir al choque de las olas en la parte esterior del muelle creo suficiente el peso de 150 a 185 quintales, o sea aproximadamente un volumen de 4 o 5 metros cúbicos. La parte esterior del muelle se compone por este motivo de una muralla de 10 piés de grueso, formada por piedras del cubo de 4 o 5 metros, puestas unas encima de otras con un chanflan de $\frac{1}{4}$ por 1. Las piedras menores que se consiguen en la cantera por la estracción de los grandes macizos se aprovecharán para formar una segunda muralla seca en el interior (aproximadamente 6 piés de grueso) y el espacio entre ambos se llenará con greda buena, un valioso material que se encuentra por fortuna en la parte sur del gran corte del portezuelo de Quintero, a distancia de 7500 piés.

En el espacio central entre las últimas murallas se podrá llevar el resto del material que salga de las canteras como del ya mencionado corte del portezuelo.

Los terraplenes a ambos lados de este corte son insignificantes y solo requieren 826 yardas cúbicas, de modo que todo el sobrante del material se podría utilizar casi en su totalidad para el relleno del interior del muelle, para el cual se necesitan 29,480 yardas cúbicas.

Como todo el material del corte se empleará en el muelle y la estación, no figura su precio en el presupuesto del ferrocarril y se ha introducido en el costo del muelle.

La última capa, de espesor de 1.75 piés, se formará de cascajo fino o ripio, igual al lastre que recibe la cama del camino de carril.

Los pilotes de madera de 12 a 14" cuadrados, tienen por objeto impedir que los buques que se alleguen al muelle no lastimen su casco contra las piedras, y sobre todo facilitan la postura de los grandes macizos durante la construcción.

Clavando además del pilotaje esterior 2 pilotes a cada 10 piés de distancia en el espacio interior y en el sentido del eje

del muelle, y aproximadamente a 20 piés distante del bordo, y combinando aquellas dos hileras clavadas interiormente con las hileras de afuera, se formará un muelle provisional de pilotaje, que serviría durante la construcción para el sosten de los trenes destinados a acarrear el material para el muelle, como igualmente para el manejo de los grandes macizos.

Antes de empezar la construcción de las murallas de piedras canteadas sentadas en cimiento romano, es preciso que el cuerpo del muelle esté completamente sentado y no exista el peligro de un hundimiento. La experiencia enseña que se necesitan a lo menos 4 años antes que el terraplen del muelle esté en este estado. Levantando, pues, desde luego el muelle afuera del nivel de la mas alta marea, serviría en este caso el muelle de pilotaje para cargar y descargar los buques durante aquel período del modo como se ha indicado en la sección del muelle de 600 a 1200 piés. Así prestaría el muelle provisional de pilotaje inmediato servicio al público y al comercio, y sería de esperar que el pago del muellaje (en los 4 años transcurridos, sobre 6.000,000 de quintales anuales que se exportan del interior de la república en trigos, harinas y en los demás productos del país) produzca una suma considerable para la continuación de los trabajos.

En la parte del muelle hasta la distancia de 600 piés distante de la playa, se podrá edificar la muralla de piedras canteadas después de transcurrido un año, puesto que ella descansa sobre los grandes macizos, que en la poca profundidad no corren peligro de bajar mucho.

Igualmente se pueden emplear en la muralla esterior macizos de menor volumen, con tal que no bajen de $1 \frac{1}{2}$ a 2 metros cúbicos.

Tres vías férreas cubren la superficie del muelle, ligadas entre sí por cambios de tal modo, que un lado sirva para la carga, y el otro para la descarga de buques, mientras que la tercera vía del medio permite la libre marcha de los trenes en movimiento constante desde el muelle hasta la estación. Por medio de este arreglo pueden acostar al muelle 5 buques a la vez con la seguridad que por medio de las grúas a vapor y las vías férreas no sufrirán atraso alguno en los diversos trabajos.

Varios postes erijidos sobre el muelle y buenas ancladas en los lugares precisos, aseguran la posición tranquila de los buques.

PRESUPUESTO DEL MUELLE PROYECTADO EN EL PUERTO DE
QUINTERO.

Macizos de volúmen de 4 a 5 mts. cúb., cada uno, 10800 yds. cúb. a 9 ps.....	\$ 97200
Piedras de volúmen de $1\frac{1}{2}$ a 2 mts. cúb., 4240 yds. cúb., a 7 ps.....	29280
Rellenos de piedra de diferentes tamaños, incluso pos- tura y trasporte, 6720 yds. a 1 ps.....	6720
Greda estraída del corte en el portezuelo de Quintero, 7130 yds. a 40 cts.....	2852
Relleno de laja, tierra, etc., 29480 yds. a 25 cts.....	7370
Cascajo fino o ripio, 3400 yds. a 50 cts.....	1700
Piedras canteadas en cimiento romano, 6400 a 9 ps....	57600
Pilotaje de vigas, incluso clavadura y postura, 37800 yds. cúb. a ps. 1.80.....	68040
Vigas y andamios, 6500 yds. a ps. 1.50	9850
Ferreteria, 123 qts. a 15 ps.....	1845
Cinco gruas a vapor, postes y boyas ancladas.....	30000
Via permanente, $\frac{3}{4}$ milla.....	6701
Cambios y puntas de acero, 6 a 250 ps.....	1500
 Total	\$ 321058
Imprevistos el 5 %.....	15552
Costo total del muelle con todas las obras accesorias....	336610
 Esceso del material del corte grande, 41810 yds. cúb. a 25 cts.....	\$ 10452
 \$ 347062	

Empresa de agua para surtir el nuevo pueblo de Quintero.

Los gradientes suaves de la vía férrea entre el valle del río Aconcagua y el puerto de Quintero y la poca elevación de sus terraplenes, favorecen la conducción de agua potable al lado del ferrocarril. Estando un canal en cualquier punto del río Aconcagua, no hay duda que el agua afluiría sin dificultad hasta el pie del corte grande en el portezuelo de Quintero, puesto que de cualquier lugar del valle el camino va en constante bajada hasta allí. El único obstáculo sería, pues, la elevación del corte, que asciende a 35 pies, y para

vencer aquel seria menester escojer como punto de partida de la cañeria un lugar cuya altura no solamente fuese igual a la cumbre del portezuelo en el corte, sino que se elevase un tanto más con el fin de vencer la friccion del agua en la cañeria, y dándole por este medio cierta presion al agua para que descargue con bastante velocidad al fin de la cañeria. Los tubos de fierro formarán de este modo un "syphon" y habiendo sido elevado al punto culminante del portezuelo, no hai inconveniente de llevar el agua a la estacion del ferrocarril, al muelle o a cualquier otro punto del puerto de Quintero, con tal que los tubos no se eleven a mas altura que a la que aproximadamente se encuentran los depósitos y filtros en la caja del río.

Frente a la estaca núm. 300 en el plano de la linea entre San Pedro y los Yecos por la orilla norte del río Aconcagua, se encuentra el río a una altura de 67 piés sobre el nivel de la mas alta marea; y como la altura del portezuelo solo asciende a 82 piés, encima de la misma base, tendría el agua una caída de 35 piés en los tubos. La distancia desde el indicado punto en el plano hasta el fin del muelle es de 83,308 piés, o sea 15.77 millas inglesas. Empleando, pues, una cañería de 12" de diámetro, segun indicacion hecha en el contrato de 18 de febrero de 1874, y dándole $\frac{3}{4}$ " de grueso para que resistiera con seguridad a la presion del agua en los tubos, seria el peso total de la cañería $38,308 \times 93.7 = 7,805,959$ libras, o sea 3,484 toneladas.

Los depósitos de agua que deben construirse a orillas del río Aconcagua no podrán tener una profundidad mayor que 8 o 10 piés, puesto que el declive jeneral del valle es suave y aumentaría el largo de las excavaciones profundas de una manera desproporcionada antes que los tubos alcanzasen la superficie natural del terreno o cerca de ella.

En estas condiciones y empleando la fórmula de Neville:

$$\sqrt{-} = 140 \sqrt{RS} - 11. \sqrt[8]{R.S.}$$

obtendriamos la velocidad del agua en la cañería: 0.96 piés por segundo y la descarga en piés cúbicos por minuto en el muelle de Quintero 44.928 o sea 401.117 galones de agua en el espacio de 24 horas. (6.2 galones = 1 pie cúbico).

R. = al radio hidráulico.

S. = al seno de la inclinacion de la cañeria.

V. = a la velocidad en piés por segundos.

Haciendo aun todavia una reduccion notable debida a la friccion del agua contra las paredes interiores de los tubos, es evidente que la cantidad de agua será suficiente para proveer una ciudad populosa y de surtir todos los buques que hicieran estadia en el puerto de Quintero.

En la reparticion del agua se ha establecido como regla que una familia (es decir, un hombre, una mujer y un niño) consumen 16 galones por dia o sea 4.53 galones por cabeza. El agua de Quintero traída por la cañeria de 12" surtiria por consiguiente una poblacion de mas de 80,223 habitantes.

Para completar la empresa de agua seria menester establecer en la orilla del río Aconcagua o cerca de ella depósitos capaces de contener una cantidad de agua que esté en relacion con el consumo probable. Igualmente se deben construir filtros para limpiar el agua de las inmundicias, del barro y de la arena que el río lleva consigo y que sobre todo arrastra en las grandes creces, ademas de una casita para el cuidado de los depósitos y para el arreglo de las compuertas.

La albañileria para depósitos y filtros será de piedra de cerro sentada en cal hidráulica o cimiento romano que se podrá obtener a distancia de una milla inglesa.

Una yarda cuadrada de filtro para cada 700 galones en 24 horas exige, segun la experiencia en esta clase de empresas en Europa:

2'.6" de arena fina.

6" de arena comun.

6" de conchas de mar.

2'.6" de ripio, materiales que la vecindad del mar y del río Aconcagua suministran en abundancia en toda la estension de su curso.

La cañeria que parte del depósito debe dirijirse a la linea del ferrocarril, juntándose con ella a la entrada del pequeño corte junto a las casas de la hacienda de Colmo. Enterrado al principio approximativamente 13 a 14 piés debajo de la superficie del terreno, alcanzará (puesto casi a nivel) el terreno natural a distancia de 6.200 piés cerca del principio del mencionado corte, y acompañará desde entonces la direccion del ferrocarril, tan inmediato al pié de los terraplenes como sea conveniente. En los cortes se enterrará 2 piés o $2\frac{1}{2}$ piés debajo del nivel de formacion o del terreno natural, y en los puentes

se pondrá en el lado esterior girders (tirantes) cubriendo la cañería con un cajon de madera para protejerla contra los rayos ardientes del sol. En el muelle será conveniente colocar la cañería debajo de la capa de ripio, acompañando la muralla esterior de piedra canteada.

Estanques de fierro con las correspondientes grullas (cranes) se establecerán con ventaja en la estacion y en el muelle.

Presupuesto de la empresa de agua en el puerto de Quintero.

Dos filtros y depósitos (50'.0" por 100 piés) cerca del río Aconcagua, 1472 yds. cúb. a 9 ps.	\$ 13248
Estanques de fierro, depósitos en la estacion y el muelle, incluso cimiento y postura.....	4620
Escavacion de filtros y depósitos 1800 yds. a 20 cts.....	360
Canal desde el río hasta los filtros incluso compuertas..	4200
Material para filtros, 820 yds. cúb. a 80 cts.....	656
Compuertas y cañería agujereada en el fondo de los filtros.....	1240
Una casa de guarda.....	1600
Cañería de 12", $\frac{3}{4}$ " de grueso 83.308 piés de largo, incluso postura, trasporte, tc., 3484 tons a 65 ps...	226460
Escavaciones para enterrar la cañería, 18680 yds. cúb. a 20 cts.....	3736
Costo total de la empresa de agua. \$	256120

Diques secos proyectados en el puerto de Quintero.

La construccion de un dique seco en la bahia de Quintero presenta algunas dificultades por motivo de la pequeña diferencia en el nivel del flujo y reflujo de la mar. El mayor desnivel que se ha observado en la época de las mareas vivas (Spring tide) solo alcanza a 6 piés, y si el dique seco debe prestar reales servicios para toda clase de buques, de los cuales algunos (como los vapores del estrecho de Magallanes) alcanzan a la profundidad de 22 a 24, no queda otro arbitrio en la elección de lugar para el dique que buscar una superficie en la bahia de Quintero de igual profundidad y que no baje de 26 piés, sobre todo a la entrada.

Segun el sondaje que he emprendido, se encuentra un lugar

a propósito que reune estos requisitos cerca de la roca de la Tortuga, lugar que en el plano jeneral de Quintero se ha marcado con tinta carmin. La distancia desde la punta de la península hasta la roca mide aproximadamente 553 piés, y la profundidad del agua en esta parte alcanza a 26 piés casi inmediatamente al pie de la costa. La misma profundidad (variando entre 22 y 28 piés) conserva la mar en su fondo en toda la circunferencia del oblongo que indica el plano jeneral.

Solo en la parte junto a la playa en las dos puntillas tiene el agua poca profundidad y el fondo arenoso de la playa baja de O. aunque rápidamente en la distancia de 140 a 200 piés hasta 22 piés de hondura. Será, pues, menester escavar esta parte junto a la muralla sur del dique con máquinas (dredging machine) para conseguir una hondura uniforme de 26 piés dentro del cuadrilátero.

A la orilla de la playa o en una parte de la ancha muralla se podrán construir los edificios necesarios para bodegas y talleres, y una línea de rieles (siguiendo por la orilla de la península como lo indica el plano jeneral) debe comunicar los diques con la estacion del ferrocarril.

El espacio que se necesita para la construccion de una dársena capaz de recibir los buques de mayores dimensiones que se conocen en el Pacífico no debe bajar de 400 piés de largo por 80 o 90 piés de ancho. Esta superficie no solamente se debe rodear con gruesas murallas revestidas de una capa impermeable de cimento romano, sino tambien se debe cubrir el fondo del estanque con albañileria mui sólida y completamente impermeable para impedir que el agua filtre por cualquiera de las grietas mas finas.

La comunicacion con el puente se efectúa por compuertas o esclusas cuya construccion debe ser mui sólida, puesto que tienen que resistir a la presion de un cuerpo de agua de 60 a 70 piés de ancho por 26 de profundidad.

En Quintero, donde la marea alta solo sube 6 piés encima de la marea baja, tendrán que emplearse bombas para vaciar el espacio de 768,000 piés cúbicos de agua con el objeto de poner el buque en seco.

En el plano jeneral de Quintero he indicado la posicion de dos diques secos que me ha parecido la mas a propósito, y se encuentra junto a la puntilla de la Tortuga, la que podrá suministrar una escelente piedra (ala de mosca) para la construccion de los estanques.

Como una obra de esta clase seria la única existente en la costa del Pacífico, creo conveniente a los intereses de la empresa construir dos diques juntos, pues es probable que estas obras, una vez concluidas, serian apenas suficientes para corresponder a las necesidades mas apremiantes de reparaciones de buques averiados.

Guiándome por el modelo de los diques secos en Tolon y en el puerto de Jénova en Italia, en cuanto al sistema de su construccion, y variando solamente los precios de su costo por el aumento que trabajos de esta clase sufren en paises nuevos por falta de elementos, y tomando ademas en debida consideracion las localidades de Quintero, he formado un presupuesto de dos diques secos, que creo se aproximará en cuanto sea posible a la verdad.

Presupuesto de dos diques secos proyectados en el puerto de Quintero.

Dos diques secos segun dimensiones indicadas en el plano (costando uno solo \$ 760,000).....	\$ 1.332,000
Talleres para compòstura de buques y vapores, máquinas y bodegas o depósitos.....	165,000
Via férrea y obras accesorias, como bombas a vapor, gruas, etc.....	38,500
Costo total de los diques secos, incluso todas las obras accesorias.....	\$ 1.535,500

Resúmen del costo de las varias obras proyectadas en el puerto de Quintero.

1 El ferrocarril, incluso telégrafo, estaciones, cierro de la via, espropriacion de terrenos y equipo.....	\$ 845480
2 Bodegas	111699
3 Muelles, incluso gruas a vapor, anclaje, vias, etc.	347062
4 Empresa de agua, incluso filtros, depósitos y estanques.....	256120
5 Diques secos (2).....	1535500
Suma total.....	\$ 3095861

Habiendo asi cumplido con el honroso encargo que usted tuvo a bien confiarme, me resta únicamente expresar el mas vivo deseo de que estos datos que presento en el informe adjunto (basados sobre cálculos moderados e imparciales) pudiesen contribuir en algo para apreciar con mas acierto las grandes ventajas que traeria la realizacion del proyecto de Quintero, tanto al pais en jeneral como a una compañia que emprendiese la construccion del ferrocarril, del muelle y de las demas obras proyectadas; y confiando en el feliz éxito de la empresa sólidamente fundada en la conveniencia mútua, soi de usted, mui atento y S. S.

A. M. GUILDO DE VIGNAU,
Injeniero Civil.

Santiago, marzo de 1874.



VIII.

DOCUMENTOS

SOBRE LA

FUNDACION DE LA POBLACION DE QUINTERO

BAJO EL NOMBRE DE "PUERTO-COCHRANE."

"Valparaiso, agosto 8 de 1872.

Vista la solicitud que antecede, lo informado sobre ella por la comision de injenieros nombrada al efecto; teniendo presente lo dispuesto en el art. 33 de la lei de 17 de diciembre de 1842, y las disposiciones correlativas de la ordenanza suprema sobre fundacion de nuevas poblaciones, de enero 4 de 1844, y

Considerando que es un acto de verdadero progreso fundar una nueva poblacion a orillas del mar en un lugar como Quintero, cuya situacion y bahia tan proxima a Valparaiso facilita su comunicacion y adelanto, lo que puede ser altamente favorable al bienestar de los habitantes, al desarrollo de la industria y al comercio en jeneral, tanto terrestre como marítimo, aparte de las ventajas que resultan para la nacion entera, que resguarda sus costas y esplota mayor cantidad de territorio, que sin esta causa permaneceria inculto e inhabitado por mucho tiempo;

Considerando que el señor don Luis Cousiño, dueño del terreno en que se levantará la nueva poblacion, cederá graciosamente todos los sitios necesarios para objetos de beneficencia y de uso público, como son calles, plazas, templos,

hospitales, cuarteles, escuelas, etc., en situaciones y con dimensiones cómodas y suficientes;

Considerando que a mas de las razones espuestas existe otra muy principal para fundar una poblacion en el lugar indicado, cual es que el prócer de la independencia lord Cochrane fué dueño de todo el terreno de Quintero, y segun la tradicion fué su deseo fundar en esa bahia una ciudad, lo que ahora puede realizarse en memoria de aquel gran hombre y en beneficio del pais, he acordado y decreto:

Art. 1.^o Permitese al señor don Luis Cousiño fundar una nueva poblacion a orillas del mar en el lugar denominado Quintero, con arreglo al plano presentado y bajo las siguientes condiciones:

1.^a La nueva poblacion llevará el nombre de *poblacion y puerto de Cochrane*.

2.^a La poblacion se dividirá en manzanas rectangulares de dos hectáreas de extension, cada una de las cuales tendrá 200 metros de largo por la parte que da a las avenidas, y 100 por el lado de las calles.

3.^a Tendrá tres plazas cuadradas, cada una con 120 metros por lado, sin comprender la anchura de las avenidas y que se denominarán: de Cochrane la que está en la parte central de la poblacion; Parroquial la que queda al norte, y del Mercado la que se fijará al sur.

4.^a Tendrá 23 avenidas, con los siguientes nombres referentes a los números fijados en el plano: la que lleva el núm. 1 se llamará avenida de Loreto desde su comienzo al sur hasta enfrentar al cabo Cousiño; la que lleva el núm. 2, avenida Portales; la 3, avenida del Ecuador; la 5, avenida de la República; la 6, avenida del Perú; la 7, avenida de Bolivia; estas cuatro últimas en honor de la alianza que existe entre las repúblicas hermanas del Pacífico; la 4, avenida del Plata, en memoria de la importante inauguracion del telégrafo transandino; la 8, avenida de Mercedes; la 9, avenida Isidora desde la avenida Santiago hasta enfrentar al cabo Cousiño; la 10, avenida Caupolicán; la 11, avenida Lautaro; la 12, avenida Colocolo; la 13, avenida Venezuela; la 14, avenida Valparaíso; la 15, avenida Santiago; la 19, avenida Arturo; la 20, avenida Alfredo; la 21, avenida Carlos Alberto; la 22, avenida de Quintero; la 25, avenida de Búlnes; la 26, avenida de San Martin; la 28, avenida Adriana; y la 32, avenida María de la Luz.

5.^a Tendrá así mismo once calles con los siguientes nombres, referentes a los números fijados en el plano: la que lleva el núm. 16, se llamará calle Aldunate; la 17, calle Vicuña; la 18, calle Varas; la 23, calle Salas; la 24, calle de Carrera; la 27, calle Zenteno; la 29, calle Freire; la 30, calle Las Heras; la 31, calle O'Higgins; la 33, calle Blanco; y la 34, calle Benavente.

6.^a Todas las avenidas tendrán un ancho de no menos de 24 metros en toda su estension, incluso las aceras, que serán de tres metros de ancho cada una, y las calles 14 metros a lo menos, con aceras de dos metros de ancho en toda su estension.

7.^a Todas las esquinas de las manzanas de la poblacion en la parte esterior de la acera deberán formar una curva convexa circular, cuyo radio será de tres metros.

8.^a Tanto el jardin que rodea a la iglesia como el edificio del mercado que se construirá en la plaza de este nombre, deberán ser ochavados, teniendo el corte en las esquinas una estension de 10 metros por lo menos.

9.^a Los sitios cedidos por el señor Cousiño para objetos de beneficencia y de uso público, serán de las dimensiones que se espresan y ocuparán en la poblacion los puntos fijados en el plano con las letras que a continuacion se indican: las plazas Cochrane, Parroquial y del Mercado en el mismo punto marcados en el plano; el centro de la plaza Cochrane se dedicará a jardin; el de la Parroquial a iglesia, y la del Mercado a recova.

La casa parroquial en el punto del plano signado A y con una estension de 6,500 metros cuadrados.

La escuela de hombres en el punto B, con la misma estension.

La escuela de mujeres en el punto C, con la misma estension.

La casa consistorial, gubernatura y juzgados en las DD con 13,000 metros cuadrados divididos en dos porciones iguales.

La aduana en el punto E con una estension de 20,000 metros cuadrados.

El cuartel para la policia de seguridad en el punto F, con una estension de 5,000 metros cuadrados.

La cárcel en el punto G con la misma estension.

El hospital en el punto H, con 10,000 metros cuadrados de estension.

El cuartel de guardias nacionales en el punto I con una extension de 5,000 metros cuadrados.

Las oficinas para la policia de aseo en el punto J con la misma extension.

Los almacenes de marina ocuparán una manzana de las designadas, o sean dos hectáreas de extension convenientemente divididas por la prolongacion de las calles de la poblacion, y se colocarán a las orillas del mar a inmediaciones de las rocas llamadas Tranquecura.

El panteon y lazareto se situarán en la parte alta del terreno, frente a las rocas Tranquecura, y ocuparán una extension de nueve hectáreas y media, o sea seis cuadras de terreno, poco mas o menos.

Art. 2.º En caso de ensancharse la poblacion, las nuevas avenidas y calles que se delíneen tendrán y seguirán la misma anchura y direccion de las antiguas, sin que en ningun caso sea permitido variarlas sin anuencia de la autoridad.

Art. 3.º En el mismo caso anterior el fundador de la poblacion está obligado a dejar los sitios que, atendidas las necesidades de los habitantes, sean necesarios para objetos de beneficencia y de uso público, como ser nuevas plazas, templos, escuelas, etc., los que quedarán a eleccion de la autoridad local.

Art. 4.º El señor Cousiño queda obligado a enviar a la gubernatura de Quillota un croquis del plano presentado de la nueva poblacion, que con una copia del presente decreto se archivará en esa oficina y servirán a ese gobernador para vigilar convenientemente la delineacion y construccion de la nueva poblacion, y dar a las anteriores disposiciones el mas exacto cumplimiento.

Art. 5.º Se denominará en adelante Cabo Cousiño la extremidad norte de la península en que se levantará la poblacion Cochrane, en recuerdo de su fundador.

Art. 6.º El plano de la poblacion de que se ha hecho referencia, despues de suscrito y sellado con el sello de la intendencia, se conservará en sus archivos para los efectos ulteriores.

Anótese, comuníquese y publíquese.—ECHÁURREN.—RAMON DOMINGUEZ, secretario.

FIN.









