

EL PUERTO DE QUINTERO

Rodrigo Fuenzalida Bade
Capitán de Navío

Para los fines propuestos, exclusivamente históricos, resulta inoficioso describir las características hidrográficas de Quintero, sus instalaciones portuarias y retrato e imagen como ciudad balneario y capital comunal, entre otras, de la provincia de Valparaíso, de acuerdo a la actual administración política y regionalización que se ha dado al país.

Por todo esto, hemos elegido de preferencia sus aspectos históricos, partiendo desde el inicio del siglo XVI, para la mejor identificación del personaje que le dio su nombre a este puerto, y en qué circunstancias.

En el año 1504, en toda España se tenía un curioso convencimiento de que la América era un continente lleno de tesoros y maravillas, y que en ella las fortunas nacían por encanto. Por ello, las expediciones al Nuevo Mundo eran frecuentes, no sólo con fines lucrativos sino también para satisfacer los afanes aventureros propios de todo ser humano. El año citado salió desde el puerto de Sevilla, a buscar fortuna, aventuras y renombre, una flotilla de cinco naves —sin haber constancia en los relatos de sus características, sino sólo de su estado menos que deficiente— con destino a la isla Española o Santo Domingo.

En ella tomaba parte un joven de 20 años que muy pronto se haría célebre por el prestigio y las glorias de que se cubrió con su atrevimiento al conquistar el Imperio de los aztecas para su monarca, Carlos I de España y Carlos V de Alemania, que ni sus proezas supo después recompensar. La nao que llevaba entonces ese desconocido joven era mandada por otro joven piloto, que en aquella época incipiente de la ciencia y de los medios de navegación no podría considerársele menos competente ni menos audaz navegante que otros que descollaron siglos más tarde.

Este piloto, después de serios contratiempos, llegó a la Española, y desde su llegada se preocupó de la navegación entre esa isla y España, así como entre la de Cuba y las costas recientemente descubiertas del golfo de Méjico pasando más tarde a la Mar del Sur, que descubriera Vasco Núñez de Balboa, para explorar sus costas y participar en las expediciones de Pizarro y Almagro. En 1534 ya aparece este joven piloto en compañía de esos caudillos.

Francisco Pizarro, un año más tarde, echa los fundamentos de la Ciudad de los Reyes, la actual Lima.

A unos 20 kilómetros al sur de ella existía el único gran templo que en Perú se consagraba a la suprema divinidad que adoraban los tahuantisuyos en la época precolombina, el mitológico dios Pachacamac, llamado por Garcilaso de la Vega "el Hacedor y Sustentador del Universo", que los incas veneraban hasta con cierta preeminencia sobre su deidad titular, el Sol, de quien se consideraban hijos.

Ese año de 1535, dicho templo fue despojado de sus riquezas por los ávidos conquistadores.

Con este motivo, el cronista don Antonio de Herrera, en su *Historia de las Indias Occidentales*, recuerda al mentado piloto en esta forma: "Y díjose que este piloto pidió por merced a don Francisco Pizarro los clavos que estaban en las paredes del templo de

Pachacamac y que sostenían las chapas de oro que se quitaron y que se les dio, como cosa de burla; y que contado el oro le valieron 400 marcos de plata". (Década V, Lib. 6, cap. 12)

Ello le significó a nuestro piloto ser acusado inmerecidamente de inconsecuencia por el deseo de ganar, en circunstancias que normalmente era milagroso entre esos aventureros que hubiera alguno al que le fueran indiferentes aquellas maravillas de oro con que se topaban ante cada templo que habrían de profanar.

Las serias desavenencias producidas entre Pizarro y Almagro se suspendieron cuando en 1535 la conquista del Perú llegaba a su fin.

Diego de Almagro decidió emprender el descubrimiento de Chile partiendo del Cuzco a mediados de ese año, seguro de que obtendría el nombramiento de adelantado y gobernador de las nuevas tierras que iba a descubrir, lo que le llegó posteriormente, por provisión expedida en Toledo en 1534, y por ello a Chile se le denominaba la gobernación de Nueva Toledo, lo que duró poco tiempo.

Anticipadamente, Almagro había despachado con la vanguardia a su capitán Juan de Saavedra, quien sería más tarde el que diera el nombre de Valparaíso al puerto que recorriera, en memoria de su pueblo natal en España, según la *Crónica del Reino de Chile*, de Pedro Marino de Lobera.

Posteriormente esto fue objetado por Barros Arana, quien —citando a Gómara— en su *Historia de las Indias*, cap. 121, manifiesta que Juan de Saavedra era natural de Sevilla, lo que pone en duda la etimología que da Marino de Lobera al nombre de Valparaíso.¹

Al mismo tiempo, Almagro despachó a Lima a los capitanes Rui Díaz y Benavides para que se aprestasen allí buques que le llevaran víveres, ropa, armas y otra carga para la expedición. La dirección de estas naves fue encomendada al ya varias veces aludido piloto, el que se hizo cargo del *Santiago*, el "navío grande" que llevaba a bordo al capitán Rui Díaz y al joven hijo de Almagro, don Diego, a quien se le apodaba "el mozo" o "el mestizo".

El apremio en el apresto de estos buques, por los celos que inspiraba la lealtad de Pizarro, no dio lugar a calafatearlos o acondicionarlos debidamente. En el mal estado en que se hallaban partieron del puerto de Lima, que quizás aún no era llamado Callao.

A las pocas millas de su lento navegar, esa vieja carraca llamada *Santiago* comenzó a hacer agua y se vio forzada a recalar a la "tierra de Chíncha", o bahía de Pisco, donde los naturales que estaban en guerra —según Gonzalo Fernández de Oviedo en su *Historia General y Natural de las Indias*— le tomaron la barca y le mataron siete hombres.

Sin embargo, la gente se desembarcó con Rui Díaz y el joven Almagro, para seguir por tierra a alcanzar la expedición.

El piloto regresó al Callao a reparar su buque, y en cuanto estuvo listo volvió a las costas de Chile. No obstante todas las dificultades, este esforzado personaje cumplió su intento a fines de 1536, arribando a una pintoresca bahía en 32°41'S. y 71°32' W., a la que puso su apellido.

Este piloto, el mismo que llevó al futuro conquistador de Méjico a la isla Española, que recogió una buena cantidad de cosecha de oro y plata de las paredes del templo de Pachacamac; se llamaba Alonso Quintero, no Alonso de Quintero ni Quinteros, como se ve en algunas partes, y el valle a cuyo puerto dio su nombre era llamado Valle de Narau por los antiguos changos.

¹ El valle que Saavedra designó Valparaíso era llamado por los aborígenes como valle de Quintil.

Cuando Quintero llegó al puerto de su nombre, el adelantado Almagro, que se hallaba en las inmediaciones de Quillota, había resuelto abandonar la empresa de Chile y volver al Cuzco, por haber tenido noticias que las tierras de más al sur nada le prometían, y por haber recibido malos informes de Perú.

Al encontrarse así abandonada la conquista, Alonso Quintero partió hacia el Perú, en donde, al parecer, tomó parte en el bando de los Pizarro en la lucha civil que se encendió a la llegada de Almagro y los suyos.

Quintero fue tenido como hombre importante en las relaciones de la primera época de la historia de América. Entre la enorme masa de aventureros que atrajo su descubrimiento aparece destacado, y Fernández de Oviedo dice, en su *Historia General*, que: "el más diestro de los pilotos que en servicio del adelantado Almagro andaban, era Alonso de Quintero"; a quién conoció, no obstante que cierta vanidad del severo cronista le llevó a negarle conocimientos en la náutica y a no excusarle una inventiva innecesaria por su afición a los juegos de naipes.

Fuera de lo que se ha señalado, no se consignan mayores datos sobre Alonso Quintero. Sólo se dice que era un vecino de Moguer, poblado pequeño perteneciente a la provincia de Huelva en España, situado cerca del mar a la izquierda del río Tinto. En 1538 se encontraba en Sevilla. Regresó a América y volvió a Chile en 1567. Poco después falleció.

Muchos lugares de Chile se han hecho memorables por haberse cruzado en ellos la lanza del aborígen y la espada del conquistador, o por haber sido teatro de combates librados en la gesta emancipadora. También las playas del puerto de Quintero se ilustraron con el primer hecho de armas que ha rechazado, si así queremos decirlo, la invasión extranjera.

En este hecho figura el corsario inglés Thomas Cavendish o Candish, nacido en Trimlay (Suffolk), cortesano de figuración y de vida disipada, quien con una respetable fortuna heredada de su padre y ávido de aventuras, preparó una expedición en la que esperaba recoger un botín tan suculento como el obtenido por su compatriota Francis Drake, nombrado caballero y honrado por la reina Isabel I de Inglaterra después de sus exitosas acciones contra los españoles.

La expedición de Cavendish, según el relato del capitán Burney en su *History of the Voyages and Discoveries on the South Sea*, constaba de tres buques: el mayor, llamado *Desire*, de 120 toneladas; el segundo *Content*, de 60 toneladas, y el tercero, *Hugh Gallant*, de 40 toneladas, su buque insignia, con provisiones para dos años y completando en total 123 hombres.

Salió de Plymouth el 31 de julio de 1586, y se dirigió al Mar del Sur cometiendo toda clase de depredaciones contra los españoles. Cuando llegó al estrecho de Magallanes, el 16 de enero de 1587, Cavendish pudo darse cuenta claramente de los sufrimientos que hubieron de soportar aquellos infelices dejados por Sarmiento de Gamboa cuatro años atrás en las poblaciones de Nombre de Jesús y Rey don Felipe, al observar el espectáculo macabro que mostraban sus cadáveres.

Sólo recogió de Rey don Felipe a un sobreviviente, al marinero Tomé o Tomás Hernández, denominando a ese puerto Port Famine, o Puerto del Hambre, en alusión al espectáculo presenciado. Entró al Pacífico y vino a reunir su flotilla dispersa en la isla Santa María, en el golfo de Arauco, pero no sin haber tocado antes en la isla Mocha.

Juntos los buques, pusieron rumbo a Valparaíso, pero —por declaraciones posteriores del mencionado Hernández— no se pudo reconocer la entrada del puerto, y rebasándola, por hallarse frente a un manto de espesa neblina, al aclarar el día llegaron sobre el de Quintero, donde fondearon las tres naves el jueves 9 de abril de 1587. (Aquí habría que hacer un alto en el relato para aclarar que las fechas de los diversos historiadores o cronistas a veces no coinciden, y ello ocurre porque los ingleses en ese entonces aún no consideraban las diferencias que adoptó el calendario gregoriano, lo que sólo hicieron a partir del 14 de septiembre de 1752. De allí que se encuentran diez días de diferencia entre los relatos ingleses y los españoles. En este artículo los hemos considerado corregidos).

Apenas los buques echaron sus anclas, cuando vieron a un hombre, que parecía haber estado durmiendo sobre una loma vecina al puerto, montar a caballo y echar a correr. Según el extracto del capitán Burney, poco después de esto el propio Cavendish, con 30 hombres, saltó a tierra, y al cabo de una hora se presentaron a corta distancia tres hombres a caballo armados de lanzas y adargas. El corsario despachó dos de los suyos en compañía del ya nombrado Hernández, para que sirviera de intérprete; pero como los montados indicaran por señas que sólo dejarían acercarse a uno, fue enviado Hernández con el encargo de solicitar provisiones. Entretanto, una partida de ingleses hizo un movimiento para rodear a los de a caballo. Hernández les advirtió disimuladamente para que se retiraran. Así lo hicieron, y Hernández volvió diciendo que se obtendría cuanto se necesitaba.

Con esta invención partieron todos juntos a pasar la noche a un fundo de campo más al interior. Cavendish, aunque sorprendido de esta acción, continuó en tierra ocupado en hacer aguada y leña, hasta el amanecer, en que se retiró a bordo.

Al día siguiente, una partida de 50 a 60 corsarios ingleses se dedicó a reconocer el interior, internándose unos diez o doce kilómetros, regresando a bordo de noche sin haber divisado habitante ni población alguna. El aspecto del país les impresionó favorablemente, cubiertos como veían aquellos valles y colinas de ganado vacuno, perdices y otras aves, y de una naturaleza que mostraba la feracidad de su suelo.

Pero mientras los ingleses se ocupaban de este conocimiento del paraje, llegaban —al mismo fundo en que la noche anterior vino a parar Hernández— las fuerzas que había hecho avanzar hacia la costa el corregidor de Santiago don Alonso Campofrío de Carvajal, a las órdenes de Alonso de Molina Parraguez, al conocer la llegada de esos tres buques extranjeros. Con los informes que debió suministrarle Hernández, Molina planeó el acercamiento al puerto en la noche y preparó la emboscada para caer sobre los ingleses si bajaban el próximo día a tierra. El movimiento fue acertado y la apreciación correcta.

En las primeras horas de la mañana del sábado 11 de abril se desprendieron de los buques algunos botes, hacia la playa de la parte sudeste del puerto, y desembarcaron su gente, que se dirigió a las lagunillas o pozos que a menos de 500 metros forman unas vegas hacia el oriente de la península de Quintero, hoy día de los Molles. Iban a llenar barriles de agua dulce y lavar ropa. Descuidados en esta faena, fueron atacados de improviso por una partida como de 200 hombres a caballo, mandados por Alonso de Molina. La lucha que se entabló fue la primera del Chile colonial, con el enemigo extranjero. Los ingleses se retiraron confusamente, combatiendo, hasta llegar a los botes y refugiarse en lo que Marino de Lobera llama "el peñol metido en el agua", que significa monte o reunión de peñas. En otras palabras, en el roquerío, al abrigo de los fuegos del *Hugh Gallant*, que al momento se aproximó a la playa a proteger a su gente. Ese roquerío no puede haber sido otro que las rocas Loncura.

Como es natural, las versiones difieren en cada bando. La relación inglesa de Burney reconoce solamente la pérdida de doce hombres, muertos y prisioneros, lo que probablemente es lo más correcto, pues se señalan los nombres y se especifican los buques a que pertenecían. La relación de Francisco Pretty, uno de los que acompañó a Cavendish, es sin duda exagerada pues señala que los ingleses mataron a 24 españoles.

Por su parte, en su declaración Hernández dice que "los españoles mataron doce ingleses y prendieron otros nueve" y que de éstos ahorcaron a seis en Santiago.

El padre jesuita Ovalle refiere que los españoles mataron e hirieron a muchos de los ingleses "cautivando a catorce, de los cuales justificaron a doce".

En sus *Apuntes sobre la conquista de Chile*, manuscrito de 1673, don José Basilio de Rojas dice que Cavendish corrió la costa hasta el puerto de Quintero en donde —procurando con botes hacer agua— le asaltaron los españoles de la ciudad de Santiago, degollándole catorce hombres. Carvallo y Goyeneche da como prisioneros "un oficial y trece marineros con muerte de otros ocho".

De los españoles no se menciona pérdidas, y aunque Hernández afirma que ninguno salió "herido ni lastimado", parece poco cierto que los ingleses —que eran corsarios, y por mucho que se hallasen en faena de agua— no hayan llevado armas suficientes como para permitir vender su aprehensión y muerte tan baratas. Los fuegos de los buques y la retirada de Molina con todos sus caballos y los prisioneros a Santiago, sin que éstos volvieran a renovar el asalto en los cinco días más que Cavendish permaneció en la bahía y bajó a tierra a completar su aguada, hace sospechar que alguna pérdida sufrieron o que no alcanzaron tanta gloria esos españoles que en memoriales e informaciones de medio siglo más tarde hacen tanto alarde de hechos, que en la esperanza de obtener recompensas o mercedes hayan magnificado hasta el grado de hazañas esta escaramuza, que el ardoroso y romanesco escritor e historiador don Benjamín Vicuña Mackenna enaltece en su *Historia de Valparaíso*.

Cavendish zarpó, al fin, de Quintero con sus tres naves el 15 de abril de 1587, dejando para los habitantes de Quintero y la colonia del rey de España un recuerdo de orgullo, y creando en sí mismo y en su gente un deseo de venganza que le hizo ser más crudo en sus depredaciones posteriores contra las posesiones españolas.

Años más tarde, en tiempo de las desavenencias entre Holanda y España con motivo del comercio de la India, viene a Chile el marino alemán al servicio de Holanda, Joris o Jorge Spilberg o Spilbergen, quien dio más celebridad al puerto de Quintero.

Mandaba, con patente de corso holandés con el título de almirante, una flota de cuatro buques de buen porte y dos pequeños. Ellos eran las naves *Sol Naciente*, *Luna Nueva*, *Venus*, *Cazador*, *Eolo* y *Lucifer*, que partieron de la isla de Texel, en la costa noroeste de Holanda, el 8 de agosto de 1614 y entraron por la vía del estrecho de Magallanes al Pacífico. Tocando en la Mocha y Santa María, surgieron en Talcahuano, donde Spilbergen desembarcó, quemó algunas casas de la antigua Concepción y vino a fondear en Valparaíso el 12 de junio de 1615.

Como encontrara aquí una ligera resistencia, sin expectativa de buena presa, siguió al norte y entró a Quintero el día 13. En esta bahía encontró un punto de descanso, y en el lapso de cinco días pudo hacer agua y leña, al abrigo de un baluarte en forma de media luna que armó sobre la playa. Se retiró el 27 de junio de 1615 dejando en Quintero en libertad a dos prisioneros portugueses que había tomado en las costas del Brasil.

Mas, en el período colonial, apartando las acciones piratescas, allá por los años de 1580 llegaba a Chile un soldado llamado Simón Diez de Hidalgo, natural de Toledo, joven valiente y de linaje noble que entró a servir en las huestes que seguían en Arauco al bravo gobernador don Alonso de Sotomayor y vivió entre las lanzas de los indios, dando y recibiendo cuchilladas durante veinte años. Por ello le hicieron capitán y le otorgaron licencia para irse a Santiago. Pero llegó tarde a la capital y no había dónde darle una ocupación digna de su espada y sus heridas.

Como era casado con una hermana de la esposa del famoso escribano Jinés de Toro Mazote, hombre riquísimo éste, al no haber otro lugar más cercano a Santiago le dio la playa y alrededores del puerto descubierta por Quintero, el 19 de septiembre de 1601, pasando en consecuencia a ser el capitán Diez de Hidalgo el primer señor del puerto. Este prosperó hasta 1625 con gran cantidad de animales y una viña cercana al mar, que se llamó por ello Viña del Mar, que una salida de mar la hizo desaparecer un siglo más tarde, el 8 de julio de 1730.

Pero en pleno auge de su fortuna, el primer dueño de Quintero, por allí por el mes de abril, se fue a morir a Quillota, si hemos de creer en su testamento, fechado el día 7 de abril de 1625.

Desligándonos de su descubridor y de los episodios narrados, se halla más románticamente ligada a Quintero la memoria del insigne vicealmirante Lord Cochrane, quien llegó a Chile en 1818 y se hizo cargo de la Escuadra que con tantos sacrificios formaron O'Higgins, Blanco Encalada y Zenteno. No es el momento de relatar las hazañas del ilustre captor de las fortalezas de Valdivia ni de su desempeño como jefe de la Escuadra Libertadora del Perú.

En estos momentos nos interesa que el lord, mientras se hallaba en Valparaíso había comprado una hacienda de 7.000 hectáreas de superficie, al sudeste de la península que cierra por el sur la bahía de Quintero, y comenzó a construir en una planicie al sur del puerto y a su vista una casa de dos pisos, la que sería su residencia y que pensaba tener terminada para el regreso a Chile de su esposa, Lady Catherine, que había viajado a Inglaterra para ocuparse de los estudios de su hijo.

A su llegada de Perú en junio de 1822, Cochrane, algo resentido por incidentes políticos con el gobierno del protector San Martín, su Ministro Monteagudo y muchos de sus oficiales que desertaron para formar la escuadra peruana, obtuvo licencia del gobierno para retirarse a esta propiedad en Quintero.

Por ser éste el punto de embarco en frecuentes visitas a Valparaíso y en otras circunstancias, hicieron al almirante mirarlo con especial interés. Ya antes se había convencido de sus espléndidas condiciones marítimas.

Por su secretario Stevenson sabemos que, deseoso Cochrane de efectuar las mejoras de que era susceptible este puerto, al cual a veces llamaba Bernardo, en homenaje al Director Supremo, entre 1820 y 1821 dirigió al Supremo Gobierno una memoria, acompañada de un plano hecho por él mismo debido a los vastos conocimientos de hidrografía que poseía.

En él probaba las ventajas que tenía esta bahía con respecto a la de Valparaíso, y la recomendaba para servir de apostadero a los buques de la república, pues tenía, además de sus buenos fondeaderos, terrenos suficientes para montar un arsenal, edificios varios para la marina, muelles y otros. Esta indicación, por entonces fue desoída.

El almirante residió casi permanentemente en Quintero cerca de siete meses, a bordo de su buque insignia, mientras construía su casa de Horcones, con dos pisos y techo de totora o tomé, a la vera de un montecito a una milla de distancia del mar, hacia el declive de una alta colina que se llama el Centinela.

Los tiempos del almirante Cochrane constituyeron los grandes días de Quintero. El noble lord abolió el inquilinaje y sus gabelas. Abrió los potreros a los acorralados pescadores y a sus flacos animales. Pagaba un duro por una perdiz y le era indiferente dar una vaca y algo encima por una gallina y su nidal. Por circundar a su cabaña del Centinela con una cerca de cardones pagó el trabajo a los admirados obreros, a doce reales la yarda.

Se asoció con el señor John Miers, y con la cooperación de aquella extraordinaria viajera inglesa, viuda de un buen amigo del almirante, la señora María Graham, hizo traer de Inglaterra una prensa litográfica, para hacer progresar al pueblo.

María Graham, en su *Diario de mi residencia en Chile*, en 1822, junto con su sutil apreciación de los personajes de la época en Santiago y Valparaíso, hace una hermosa descripción de Valparaíso y sus alrededores, y en especial de Quintero. Relata la cantidad de lagunas de agua dulce que había en el camino de Concón a Quintero, plagada de aves acuáticas, tales como flamencos, cisnes de cuello negro, una garza oscura bronceada, gansos, taguas y otros ánades, que naturalmente hoy ya no se encuentran.

Asimismo, describe el período de temblores que sucedieron al gran terremoto que asoló Valparaíso en 1822, en que se perdió la casa que tenía allí Cochrane, como asimismo la que el almirante construía en Quintero. También relata la obra que desarrollaba Cochrane con su hacienda, de las herramientas agrícolas que había encargado a Europa y que en Chile aún no se conocían, e incluso de la gran cantidad de semillas que este hombre extraordinario hizo traer de Inglaterra: zanahorias, nabos y otras hortalizas, las primeras traídas a Chile. Igualmente, relata cómo dentro de los cierros de la chacra había un espacio dedicado a la multiplicación del alerce, la haya y la encina, para su adaptación al clima de la región.

Cuenta la eminente escritora el viaje que hicieron Cochrane y las autoridades más prominentes de Santiago y Valparaíso a bordo del *Rising Star*, el primer buque de guerra a vapor que había sido su gran ilusión, y que en el pequeño viaje a Quintero no alcanzó a llegar por una falla que obligó a la nave a usar sus velas.

En sus Memorias, Cochrane relata cómo vio, en uno de los numerosos temblores del año 1822, cómo se hundía el *Águila*, una presa que había capturado en Guayaquil y que hizo creer a nuestro hidrógrafo, don Francisco Vidal Gormaz en su maravillosa obra *Naufragios en la costa de Chile*, que era el *Águila* de Raimundo Morris, la que trajo a los desterrados de Juan Fernández, cometiendo un error, pues ese buque, al cual se le cambió el nombre por *Pueyrredón*, se hundió por mal estado de su casco en Ancón, en Perú, en 1821.

Pero Quintero tiene también un motivo de significación, histórica.

A fines de 1822 el poder marítimo español había terminado, y Cochrane recibió invitaciones para luchar por la libertad de Brasil, de Grecia y para tomar el mando de las fuerzas navales en Méjico. Cochrane no deseaba irse de Chile, pero viendo que la revolución contra O'Higgins era inminente y estaba encabezada por Freire, su amigo, a quien ya cortésmente le había soslayado su apoyo en una aventura política, decidió con tristeza partir y aceptar la invitación del Brasil. En consecuencia, encargó a su socio y amigo John Miers dejar sin efecto el término de la adquisición de la hacienda y tiró, bajo su tienda de campaña, en su prensa litográfica, dos proclamas: "a los chilenos" y a "los comerciantes



BUQUE TANQUE EN ESPERA DE FAENA DE PETROLEO EN QUINTERO

ingleses", que llevan la fecha de Quintero, 4 de enero de 1823. El 14 de enero de 1823 firmó como almirante de Chile su último decreto, en que concedía licencia absoluta del servicio a su fiel asistente Pedro Flores. También lo hizo en Quinteros. Y por último, el 18 de enero de ese año zarpó desde este puerto al Brasil, acompañado de sus secretarios Jackson y Stevenson, el joven artista Carrillo, María Graham y su primo Glennie y algunos de sus compañeros de la marina, el capitán Crosbie y el teniente Grenfell, entre, ellos. Todos se embarcaron en el *Colonel Allen*. Previamente había avisado por carta a Lady Cochrane, que estaba por venirse a Chile, que cambiase su ruta a Río de Janeiro.

Pasan los años, y el 24 de noviembre de 1865 el presidente don José Joaquín Pérez dictó un decreto con Fuerza de Ley que señala, en su artículo primero:

"Créase el Puerto Mayor de Quintero, en la bahía que lleva ese nombre".

Esta fecha corresponde, pues, al aniversario oficial del puerto y ciudad de Quintero.

Años más tarde era dueño de Quintero don Francisco de Paula Salas, y ya la caleta de pescadores tenía edificios y una plaza. Este caballero vendió todo a don Luis Cousiño, quien con su esposa doña Isidora Goyenechea Gallo hicieron un verdadero poblado: un depósito de maderas de la Compañía de Quintero, edificio para una fábrica de ladrillos y sólidas casas destinadas para arriendos veraniegos.

Pasó el tiempo, y cuando don Francisco Echaurren García Huidobro fue designado Intendente de Valparaíso en 1870, su espíritu reformista lo impulsó a cambiar de nombre a este puerto. Siendo un gran admirador, del insigne lord escocés, dictó un decreto administrativo que designaba como Población Cochrane a esta bahía, medida que fue

desechada para no hacer alteraciones toponímicas que conducen a serios problemas; además, no prosperó en la ciudadanía y hubo que dejarla sin efecto.

Con la muerte de don Luis Cousiño, Quintero pasó a depender administrativamente de la provincia de Quillota.

También puede señalarse la importancia que tuvo Quintero en 1865, cuando sirvió de puerto de alternativa de Valparaíso mientras éste se hallaba bloqueado por la Escuadra española en aquella aciaga y necia guerra con España, en que Chile se vio envuelto quijotescaamente por su espíritu americanista.

Es interesante recordar los servicios prestados por su extensa playa de la Herradura, donde el 20 de agosto de 1891 la Escuadra de los llamados "congresistas", que comandaba el capitán de navío Jorge Montt, efectuó uno de los desembarcos más perfectos de que haya memoria, que aunque no tuvo resistencia de tropa de tierra cumplió —en ese entonces— con las mismas disposiciones maríneas y tácticas que fueran empleadas medio siglo más tarde por la Armada de los Estados Unidos en sus desembarcos en Guadalcanal y en Normandía.

Los descendientes de don Luis Cousiño consiguieron la construcción del ferrocarril de Quintero a San Pedro, para así unir virtualmente el puerto con Santiago. Con ello se beneficiaba la Compañía del Puerto y Balneario de Quintero, de su propiedad, y todos los habitantes de la región. Esto fue legitimado por el presidente don Ramón Barros Luco, quien en 1912 autorizó a esta Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero, proyectada por don Luis Cousiño, su esposa Luisa Sebire de Cousiño y su hijo Luis, para construir la ciudad balneario.

Así fue creciendo esta primitiva caleta de pescadores, hasta ser lo que es hoy día, una próspera ciudad balneario a la que en 1921 se le agregó —por cesión de doña María Luisa Cousiño— una parte de la playa de Loncura cedida a la armada para la construcción de su Base Aeronaval. Este terreno pertenecía a su fundo El Bato. En 1922 la base aérea era una realidad. Desde 1930, ella ha pasado a depender de la Fuerza Aérea de Chile.

Poco más tarde fueron construidas las instalaciones de la Refinería de Cobre de Ventanas, La Planta Eléctrica y las instalaciones marítimas de descarga de crudo para la Refinería de Petróleo de Concón.

Hoy es una comuna de la provincia de Valparaíso, que cuenta con un poco más de 15.000 habitantes y con la gran mayoría de los servicios esenciales. Posee una bahía que sería el complemento de Valparaíso, siempre que se le completen algunas instalaciones.

BIBLIOGRAFIA

- LUIS RISOPATRÓN: *Diccionario Geográfico de Chile*, Impr. Universitaria, Santiago, 1924.
- ANTONIO DE HERRERA: *Historia de las Indias Occidentales*.
- PEDRO MARIÑO DE LOBERA: *Crónica del Reino de Chile*.
- DIEGO BARROS ARANA: *Historia General de Chile*, tomo I, Edit. Jover, Santiago, 1884.
- GONZALO FERNÁNDEZ DE OVIEDO: *Historia General y Natural de las Indias*.
- *Enciclopedia General del Mar*, Edición Garriga.
- JOSÉ BASILIO DE ROJAS: *Apuntes sobre la conquista de Chile*.
- BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA: *Historia de Valparaíso*, Univ. de Chile, Santiago, 1936.
- MARÍA GRAHAM: *Diario de mi residencia en Chile*.
- RODRIGO FUENZALIDA BADE: *La Armada de Chile, desde la Alborada al sesquicentenario*.
- *Revista de Marina* N° 4/1969, Vol. 671.
- *Revista de Marina* N° 4/1976, Vol. 713.

