

PUCHUNCAVÍ

DESDE LA VENTANA



PUCHUNCAVÍ
DESDE LA VENTANA





Índice

09		Presentación
11		La comuna
13		El lugar
25		El poblamiento
37		El campo
47		El mar
59		El suelo
71		La costa
81		El paisaje
91		Las comunicaciones
101		La tecnología
113		El puerto
129		La gente



En Puerto Ventanas, hemos abierto nuestras puertas para establecer el vínculo que debe propiciar una empresa moderna, que entiende que el desarrollo y respeto de la comunidad es un valor relevante hoy, el que debe ser cultivado con transparencia y consistencia, para establecer las confianzas indispensables que favorezcan la viabilidad empresarial y la adecuada convivencia con sus vecinos.

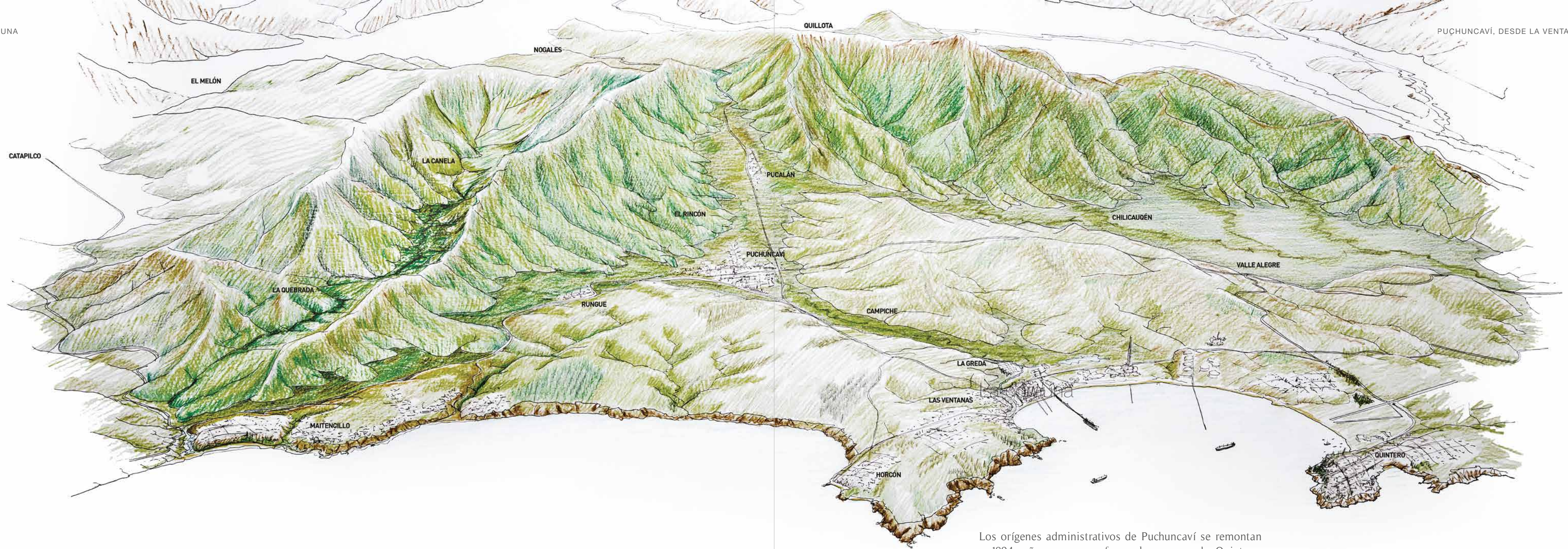
En este ambiente es donde debemos abordar todos juntos el desafío del mejor futuro que queremos construir, que será el legado que entregaremos a los que nos sucedan. Desde la creación de Puerto Ventanas, han transcurrido 25 años y desde la construcción del muelle, 50; tenemos un devenir juntos que alberga vivencias y contiene historias de vida con sueños alcanzados y algunos también frustrados, como es la vida. En lo cotidiano a veces perdemos la amplia mirada hacia el entorno y no percibimos la cultura de nuestra gente, las actividades que nos son propias y dejamos de apreciar la unión del mar y el campo que caracteriza a la comuna.

Queremos que este libro sea recibido como un aporte de Puerto Ventanas y del grupo Sigdo Koppers, a la identidad de la comuna de Puchuncavi, a la huella personal de sus habitantes y a destacar la belleza de su geografía.

Un cordial saludo



Jorge Oyarce Santibáñez
Gerente General
Puerto Ventanas S.A.



Los orígenes administrativos de Puchuncaví se remontan a 1894, año en que se forma la comuna de Quintero-Puchuncaví, que funcionó de esa manera hasta 1925, fecha que marca la separación de ambas, quedando Puchuncaví como una comuna autónoma.

No obstante, en 1929 vuelven a ser fusionadas atendiendo al tamaño y recursos disponibles de ésta. Finalmente, el 13 de septiembre de 1944, mediante el decreto ley 7.866, el presidente Juan Antonio Ríos crea la actual comuna.

En la actualidad contiene 22 localidades, desde ciudades a caseríos, que se distribuyen en su variada topografía: Ventanas, La Chocota, Horcón, Maitencillo, El Rungue, Pucalán, Los Maquis, Campiche, La Canela, La Quebrada, El Paso, La Laguna, Chilicauquén, El Rincón, La Greda, La Estancilla, Los Maitenes, Potrerillos, San Antonio, Melosillas, El Cardal y Puchuncaví.

El lugar



Sector de Pucalán.

El lugar

Caracteriza a Puchuncaví una variada topografía; desde altas cumbres en su costado oriental, provenientes de estribaciones menores de la cordillera de la Costa, se descuelga en forma de empinadas laderas, dando paso posteriormente a quebradas y suaves lomajes que se prolongan en dirección al mar, hacia donde llega de diversas maneras. En algunos casos suavemente en la playa de la bahía de Quintero, en otros, se enfrenta a él con acantilados inaccesibles o bien deja pequeñas planicies costeras, las que a su vez generan playas de escasas dimensiones pero de gran belleza.

Estas cumbres son las que encierran el lugar. Construyen un escenario o respaldo para un suelo que se delimita, por el norte, con el estero de Catapilco y que, por el sur, comparte la bahía con Quintero. Se forma así, entre cumbres y mar y entre estero y vecina de la bahía, una unidad geográfica reconocible y característica, que hoy es la comuna de Puchuncaví.



Sector del humedal del estero Puchuncaví.



Sector del humedal de la laguna, en Maitencillo.

El estero de Catapilco, cuyas aguas provienen de zonas interiores que no pertenecen a la comuna, y el estero de Puchuncaví, son los principales cursos de agua existentes, y ambos forman humedales en las proximidades del mar. Los cursos de agua solo ocasionalmente descargan en él, generándose lagunas donde se desarrolla una abundante fauna de aves, en algunos casos especies migratorias que llegan a la zona en determinadas temporadas del año. Cronistas señalan que en el pasado habitaban flamencos y cisnes de cuello negro en el humedal de Campiche.

Son tres los esteros semipermanentes que se generan en los cerros orientales: La Canela, Puchuncaví y Pucalán. El primero de ellos nace en la loma del Lindero y desciende hacia el norte para descargar en el estero de Catapilco. El estero de Puchuncaví recorre la zona de Rungue y, después de pasar por la ciudad cabecera, fluye hacia la costa apoyando labores agrícolas a su paso para, finalmente, descargar sus aguas al sur de la localidad de Las Ventanas. El estero de Pucalán recibe en su curso a cuatro esteros menores: Los Maquis, Chilicauquén, San Pancracio y Malacara, y desemboca finalmente en una amplia vega en la comuna de Quintero.

Los cursos de agua de estos esteros menores son escasos en caudal y tienen marcada variación estacional, por lo que carecen de significación en términos de riego de cultivos, salvo en algunos sectores próximos a ellos o en la cercanía de los humedales de Campiche y La Greda. Por ello, predomina la agricultura de rulo.



Acantilados en sector de la playa Quirilluca.

Los acantilados costeros es otro lugar donde nidifican diversas especies, siendo notable la avifauna de los acantilados de la playa de Quirilluca. La imposibilidad de acceder a ellos desde la tierra ha permitido que estas especies pervivan en el área. Un ejemplo es el chungungo, también conocido como nutria marina, especie protegida y altamente vulnerable que prospera en los roqueríos y mar de esa zona.

Los acantilados costeros han sido formados a lo largo del tiempo por la erosión marina, destacando las formaciones observables en Ventanas y Horcón, en que el mar ha perforado la roca creando portales de piedra que han dado el nombre a la localidad de Las Ventanas.

Uno de los suelos más característicos de la comuna corresponde a la Formación Horcón, compuesto por areniscas medianas y finas, formando rocas sedimentarias que afloran en los acantilados ubicados al norte de la referida localidad. En ellos es posible identificar fósiles en distinto grado de preservación, en forma de conchas, huesos y dientes, de diversos moluscos, peces, aves y mamíferos marinos. Entre ellos destacan los fósiles más antiguos de la zona central del país. La Formación Horcón corresponde a una unidad geológica depositada en un ambiente marino durante el plioceno tardío. Esta formación aflora a la superficie en forma de estratos en los acantilados costeros y no se restringe solo a la zona costera sino que, cubierta por suelos más nuevos, se extiende hasta el pie de los cerros que se hallan al este de Puchuncaví y hasta las cercanías de Quintero.



Playa Quirilluca.



Zorro chilla junto a un espino en sector Chilicauquén.

Lomajes suaves y quebradas formadas por los cursos de agua han generado múltiples rincones y lugares que, a su vez, se han ido transformando en asentamientos de personas. No se trata de una planicie única sino que de un conjunto de espacios variados llenos de vegetación y que las quebradas se encargan de unir en su camino al mar.

La presencia de los cerros por el oriente hace de barrera natural a los vientos costeros cargados de humedad, lo que favorece que en sus laderas se genere una abundante vegetación boscosa, compuesta principalmente por especies nativas de mediana y baja altura. En la costa, en las proximidades de Quirilluca, como un relictos de flora autóctona, crece la especie protegida denominada belloto del norte.

El clima es templado, cálido lluvioso, con una marcada influencia marítima en la moderación de la temperatura, y presenta una media anual de 14°C. El efecto marítimo se ve reforzado por el cordón de cerros que limitan el este, reteniendo esa humedad. Las lluvias son relativamente escasas, con una precipitación promedio anual de 370 mm, que se concentran principalmente entre los meses de mayo y agosto.

Un clima benigno en una bahía abrigada, generó las condiciones para unir el campo con el mar.

Este es el lugar que se ha transformado en espacio de vida para sus habitantes, quienes allí se han asentado como lugar de residencia, trabajo y ocio.

Bosquete de Bellotos del Norte en Quebrada Quirilluca.





Paisaje de Puchuncavi desde cerros hacia La Canela.

El poblamiento



El poblamiento

En un lugar como el descrito, los primeros asentamientos indígenas se emplazaron junto a los cursos de agua y lagunas, cercanos al mar, donde podían extraer recursos para alimentarse. Campiche y La Greda en un extremo, La Laguna en el otro; allí se instalan los primeros grupos humanos. Eso les permitía contar con agua para bebida y riego de cultivos, a la vez que un acceso próximo a los recursos del mar, peces, mariscos y algas.

El uso intenso de dichos lugares en la actualidad, impide reconocer rastros de esa época. Solo es posible encontrar algunos conchales, basurales de estos asentamientos humanos, donde hoy es posible reconocer –aparte de los restos de mariscos– fragmentos de cerámica y de instrumentos primitivos de piedra de uso diario. Paulatinamente, la zona se va poblando hacia el interior, en los sectores de Puchuncaví y Chilicauquén, por las diversas y pequeñas quebradas que caracterizan el territorio.

Piedra Tacita, Puchuncaví.



Cerámica Cultura Bato.

La ocupación humana de este territorio se viene produciendo desde la última glaciación. La cultura Tradición Bato estuvo presente en la zona entre el 860 A.C. y el 800 D.C. Fue una sociedad de fuerte tradición cazadora recolectora y, en contraposición con sus coetáneos Llolleo, bato se caracterizó por ser más móvil y menos homogénea.

La sociedad de los bato integró elementos culturales de las comunidades alfareras tempranas, tales como la cerámica con protuberancias y pintura roja, el tembetá (disco insertado bajo el labio inferior) y las pipas en forma de T invertida, y compartió otros rasgos de la alfarería con poblaciones tempranas del norte chico y noroeste argentino.

Sus viviendas son de familias extensas, con pocos fogones y algunas casas delimitadas por una o más hileras de piedra. Los asentamientos de la costa reflejan una movilidad mayor respecto de los grupos bato del interior. Las personas de la tradición bato enterraban a su gente en posición flectada, debajo de sus casas, ya que no tenían cementerios. En el litoral se encuentran los entierros en conchales, sin ofrendas cerámicas.

Los bato llevaron una economía diversificada. En el litoral explotaron los recursos marinos y la flora y fauna de las quebradas que bajan a la costa, consumiendo moluscos, peces, aves y mamíferos marinos y terrestres. En los valles del interior tuvo gran importancia la recolección de frutos silvestres, junto a una horticultura de quínoa, maíz, zapallo y porotos.



Camino rural en trazado camino del inca, sector entre Maitencillo y Puchuncaví.



Otro sector del camino por antiguo camino del inca.

La dominación inca genera un cambio fundamental en el lugar. De ser un conjunto disperso de asentamientos pasa a ser un territorio articulado por caminos que lo recorren. El Camino del Inca, que unía el Cuzco con la zona central de Chile, tenía, de Copiapó hacia el sur, dos alternativas de trazado. Una, continuando el trazado cercano a la cordillera, con algunos puntos sobre los 4.000 msnm y siguiendo el trazado que venía desde Ecuador, y, la otra, por las llanuras costeras, en un relieve menos accidentado, transitable todo el año y con mayores posibilidades de agua. Esta variante atravesaba la actual comuna de norte a sur, entrando por el estero de Catapilco para llegar a Puchuncaví, donde se bifurcaba hacia Nogales, por la cuesta de Pucalán, dirigiéndose a la bahía de Quintero y pasando por Campiche y La Greda, hacia el sur, presentaba en Chilicauquén una nueva bifurcación para dirigirse hacia Quillota atravesando el cordón de cerros y hacia el río Aconcagua en la zona de Colmo. Solamente pequeños sectores conservan un relativo aspecto original. En gran medida se han transformado en las actuales carreteras y caminos, con lo que se han perdido los vestigios del trazado original.



Monolito caminero año 1920 aprox. en antiguo cruce de caminos del trazado inca, frente a casa del Fundo El Alto, acceso sur de Puchuncaví.



De una suma de pequeños enclaves, se deriva a un territorio que estructura su organización y funcionamiento de acuerdo a los requerimientos del imperio incaico. Ello, mediante un curaca residente en el sector, representante directo del inca, encargado de recolectar tributos y cosechas e imponer la autoridad del imperio sobre los aborígenes. A la llegada de descubridores y conquistadores españoles, la red de vías está plenamente vigente, por lo que la entrada de ellos al territorio se hace por esos caminos. Fue la ruta usada por Diego de Almagro. También Pedro de Valdivia llegó del norte por Catapilco hasta Puchuncaví y desde allí pasó por Pucalán hacia Quillota.

Trazados del camino del inca en la comuna, sobre foto satelital actual.

A Quillota

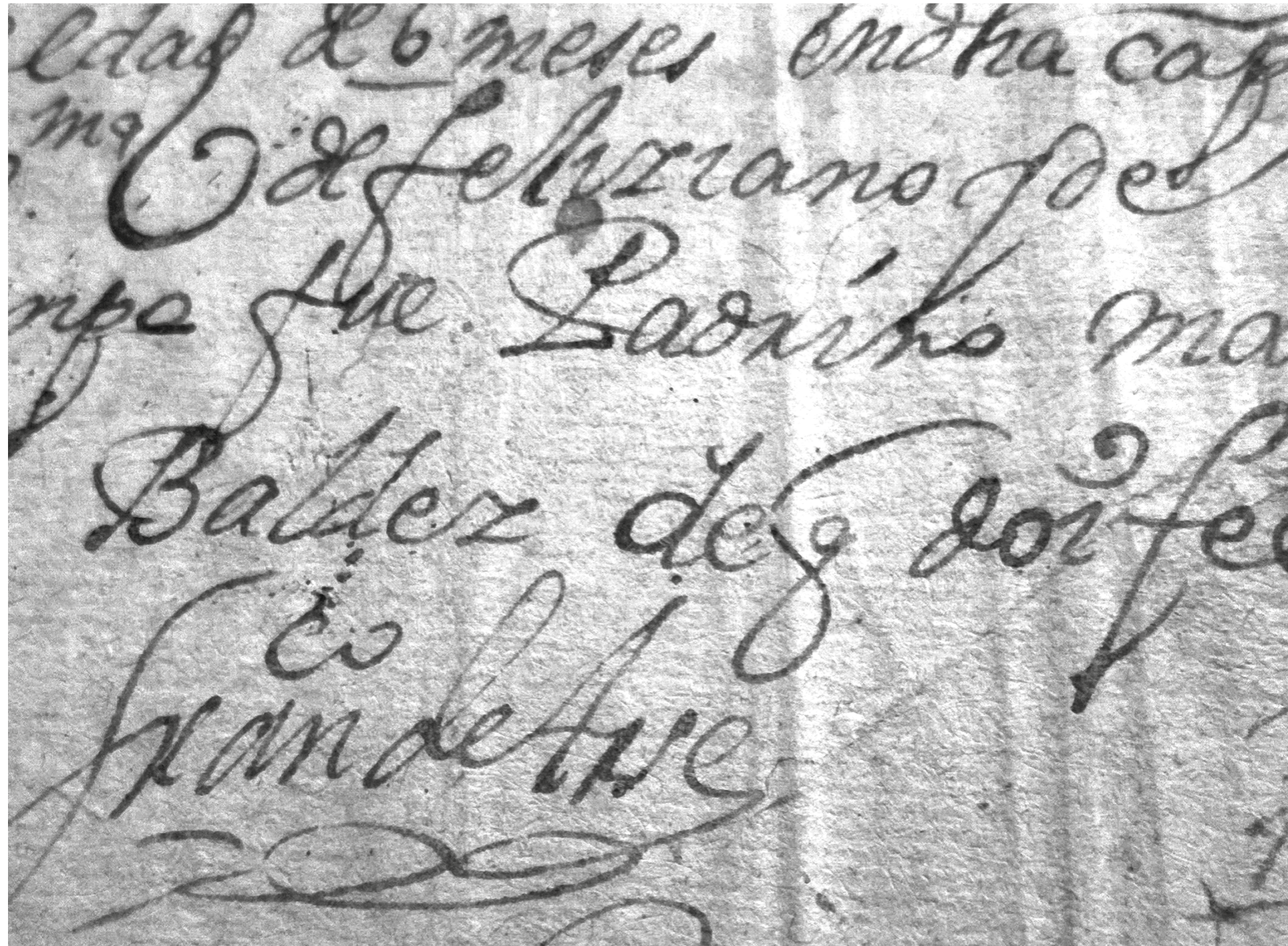
A Nogales

A Catapilco

A Quintero

A Las Ventanas

A Colmo



Páginas de libro parroquial de Puchuncaví.

A la llegada de los españoles, el imperio inca estaba dividido en dos bandos al igual que sus cuerpos militares, lo que unido al descontento de los pueblos dominados hicieron posible que casi sin ninguna resistencia los indios nativos pasaran de un señor a otro. Así, el conquistador Pedro de Valdivia pudo sin problemas entregar el valle de Puchuncaví a uno de sus soldados, el italiano natural de Milán, Vincenzo del Monte, sobrino del Papa Julio II. La entrega de tierras significaba un doble compromiso. Por una parte, mantener el orden y ejercer el poder y sojuzgamiento de los indígenas y, por otra, instruirlos en la fe católica: la espada y la cruz. No era posible establecer tributos sobre indígenas tan pobres, por lo que debían trabajar para el enriquecimiento del señor.

El 8 de diciembre de 1691, fue establecida como “misión” la parroquia de Puchuncaví. En el más antiguo de los archivos que guarda la parroquia es posible leer, sobre la firma del sacerdote español Juan de Arce, que se ha creado la “Doctrina de Puchuncaví” a fin de adoctrinar en la fe cristiana a los indios.

Los descendientes de Vincenzo del Monte subdividieron las tierras entre sus herederos y a fines del siglo XVII eran varios los propietarios principales. Los más importantes latifundios así formados en esta costa estaban, de norte a sur, en los valles de La Ligua y Longotoma, con Papudo en la costa; valle de Catapilco, con la caleta de Maitencillo en la costa; valles de Puchuncaví y Pucalán, con las caletas de Quintero y Ventanas en las respectivas costas; áreas de Tabolango y Colmo con la caleta de Concón en la costa.

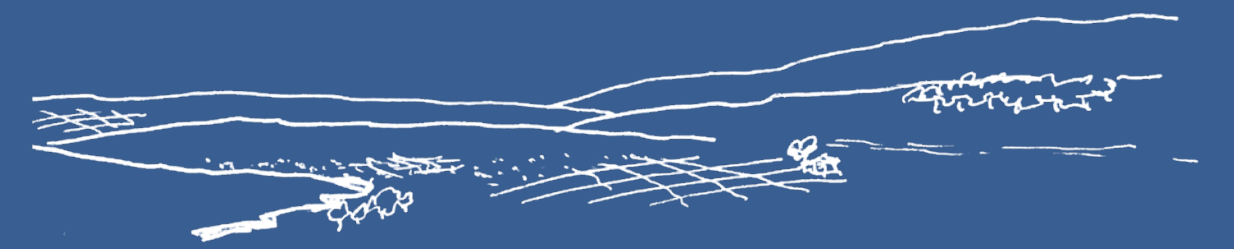
La bahía de Quintero, hasta ese momento solo un espacio de pesca de los lugareños, se transforma con los caminos en un medio de importancia para la navegación de largo alcance, el mejor medio de transporte hacia el Perú. Del mismo modo, Puchuncaví se vincula con el Chile central: La Ligua, Quillota, Valparaíso, empiezan a estar presentes en la vida de la localidad.

La relación entre el campo y el mar, con la red de caminos, adquiere fuerza y realidad.



Atardecer desde La Canela.

El campo





Antigua lechería en Puchuncaví.

El campo

Los conquistadores se radican en estas tierras aprovechando los recursos existentes en los campos abarcados por sus dominios. El principal modo en que se asientan, es haciendo uso de la institución llamada encomienda. Amparada en el Derecho Indiano, era una recompensa otorgada por servicios militares o financieros proporcionados durante la conquista, los que consistían en repartimientos de indios que, como conjunto, estaban organizados mediante caciques o curacas. Cada encomendero estaba autorizado a percibir tributos de los indios asignados y, a cambio de ello, estaba obligado a proteger y evangelizar a los indios bajo su protección y dominio.

La pobreza económica y social del territorio hizo que en Chile se adoptara la “encomienda de servicio”; en vez de la entrega de tributos consistía en servicios personales que los indios realizaban como mano de obra. La encomienda se transformó así en un estímulo para la colonización del campo y su explotación, con resultados particularmente negativos para los indígenas, abusados y cruelmente tratados, y que generó desarraigo, privación de libertad y descenso demográfico.

Debido al temprano agotamiento de la actividad aurífera, la encomienda chilena, basada en la servidumbre del indio, derivó en faenas agropecuarias, siendo crucial para la formación del espacio rural. El encomendero aprovechó esta mano de obra para cultivar el campo, en los extensos terrenos concedidos en cada caso, dando paso a las numerosas haciendas que caracterizaron el período colonial.

Poco a poco, con el transcurrir de los años y la muerte de los titulares, el suelo se fue dividiendo en fundos y haciendas de menor tamaño entre los descendientes y herederos, quienes continuaron las prácticas agrícolas sobre la base de los privilegios concedidos a sus antecesores. En el siglo XVIII, debido a múltiples factores ligados, entre otros, a la dispersión y ruralización de los indios, la persistencia de los abusos y el mestizaje, la institución fue decayendo hasta que finalmente fue abolida por Ambrosio O'Higgins mediante un edicto del 7 de febrero de 1789, en plena era borbónica, que fue ratificado por la corona en 1791, fecha en que se concretó su abolición definitiva.



Imágenes antiguas de Encomienda, Repartimiento de Tierras y Recaudación de Tributos





La Quebrada.



Cultivos actuales en zona de Pucalán.

Esta “liberación de vientres”, que terminó con la dependencia de los descendientes de los indios del encomendero, reemplazó las encomiendas por los inquilinos. En Chile las encomiendas eran conferidas directamente por los gobernadores, a diferencia de las mercedes de tierras que suponían el derecho de propiedad y que eran entregadas por el cabildo. Este nuevo sistema consolida la propiedad del campo en aquellos a quienes el cabildo las concedía y genera el arraigo definitivo de los titulares con el suelo. La economía agraria toma una forma definitiva en el territorio y su explotación se constituye a partir del inquilinato, modalidad en que el titular de las tierras facilita porciones de ella a trabajadores para que vivan allí y la trabajen, entregando parte de sus cosechas al propietario.

Las haciendas que se enfrentan al mar en Papudo, Maitencillo, Ventanas, Quintero y Concón continuaron siendo objeto de divisiones y poblamientos en algunos de sus sectores, dando paso a pequeñas aldeas rurales, las que, a su vez, dieron origen a la mayoría de las localidades de la comuna. Empiezan así a darse a conocer algunos productos que las caracterizan, tales como el cáñamo de Purutún, la leña de las montañas de Pucalán, los porotos y el maíz de Concón y los zapallos de Colmo. Posteriormente se transforman en producto característico de los llanos de Puchuncaví, las arvejas y especialmente las lentejas. Hacia 1850, se reseña la existencia en el área de un “pescador anfibio”, que vive de las redes y la azada y que había reintroducido el cultivo de la quínoa, alimento rey de peruanos y chilenos prehistóricos.



Antigua casa rural construida de quincha.



Antigua casa rural construida de adobe.

En 1877 la hacienda San Nicolás de Purutún (emplazada mayormente en el costado oriental de los cerros de Puchuncaví) estaba dividida en ocho fundos: Purutún, Bellavista, Artificio, La Lata, Las Chácaras, Pucalán, Carretón y Melón.

La zona de Puchuncaví, según reporta Benjamín Vicuña Mackenna, pertenecía desde mediados del siglo XIX a la familia de don Matías Valencia, “el más antiguo y acaudalado de los pobladores de Puchuncaví, patriarca y oráculo de estas localidades”.

Durante gran parte del siglo veinte, el principal cultivo de la zona fue el de las leguminosas, particularmente las lentejas. El cultivo de leguminosas se había extendido por el país en los primeros decenios de ese siglo, masificándose por su alto valor nutritivo y transformándose en la base de la alimentación del pueblo. La producción de arvejas, lentejas y trigo de la comuna la caracterizaban como un centro activo de la agricultura nacional, abasteciendo principalmente a la región de Valparaíso, en la década de los sesenta del siglo pasado.

En las áreas próximas a la costa (Ventanas, La Greda, Campiche, Chocota) continuaba la tradición del citado “pescador anfibio”, y la agricultura se desarrollaba en forma paralela con las faenas pesqueras. La actividad de los lugareños no cesaba: si el mar estaba malo, se cultivaban las tierras y mientras se preparaba el campo para las cosechas, se iba a la mar. Esta adaptación de los lugareños a las condiciones ambientales les aseguraba su subsistencia y les confería un fuerte arraigo al lugar. En estos sectores, la agricultura era abordada principalmente como una actividad familiar. En tiempos de cosecha todos los miembros participaban con distintas responsabilidades.

Los mayores logros de producción agrícola obtenidos hacia 1960, empiezan a decaer por la disminución de la producción a causa de plagas que afectan a las lentejas (sumado al agotamiento de recursos pesqueros por sobreexplotación), situación que generó una crisis agrícola y que motivó el interés de los habitantes por desarrollar nuevas actividades en la zona, aspecto clave para la concurrencia al plebiscito que se hizo en Valparaíso con el fin de lograr la instalación de industrias en la bahía.



Estero de Puchuncavi en las proximidades de las casa del Fundo El Alto.

El mar

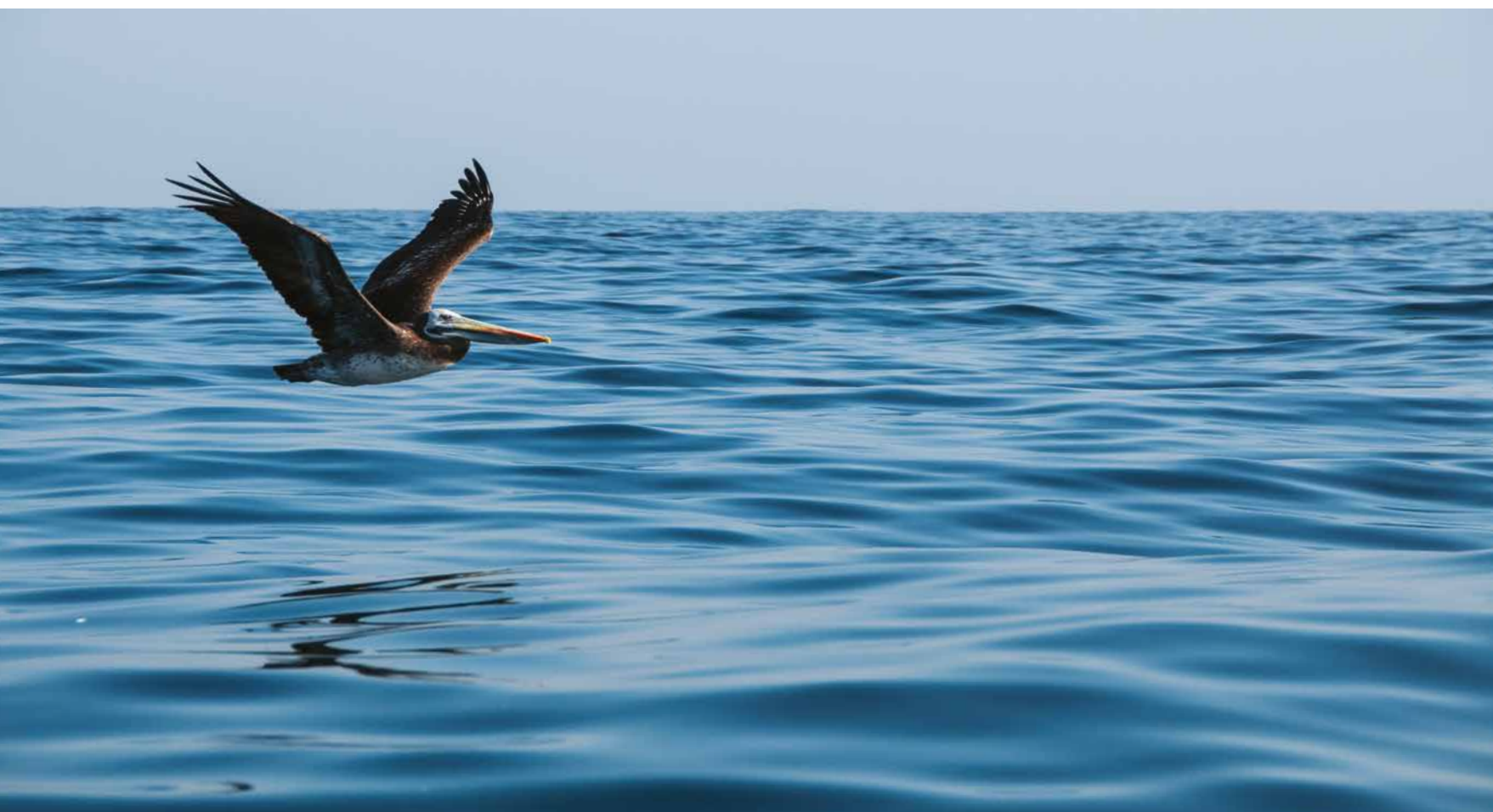


El mar

Durante la mayor parte del período colonial, Chile vivió de espaldas al mar. El escaso quehacer marítimo se concentró en el apoyo a las excursiones terrestres que consolidaban o ampliaban el territorio de la gobernación, y en repeler las incursiones corsarias. El incipiente comercio estaba liberado y los principales productores campesinos construían sus propias embarcaciones para transportar sus productos hacia Valparaíso. Así se sabe de pequeños astilleros en Concón y Papudo.

Valparaíso—que en pleno siglo XVI todavía era considerado solo como el puerto de Santiago— requería del visto bueno del corregidor de Quillota, quien debía viajar a lomo de mula con el fin de autorizar al capitán de algún buque continuar hacia Arica o El Callao, únicos puertos abiertos entonces al comercio por la autoridad real. En esa época, el comercio lo constituían principalmente el trigo, el charqui y el sebo.

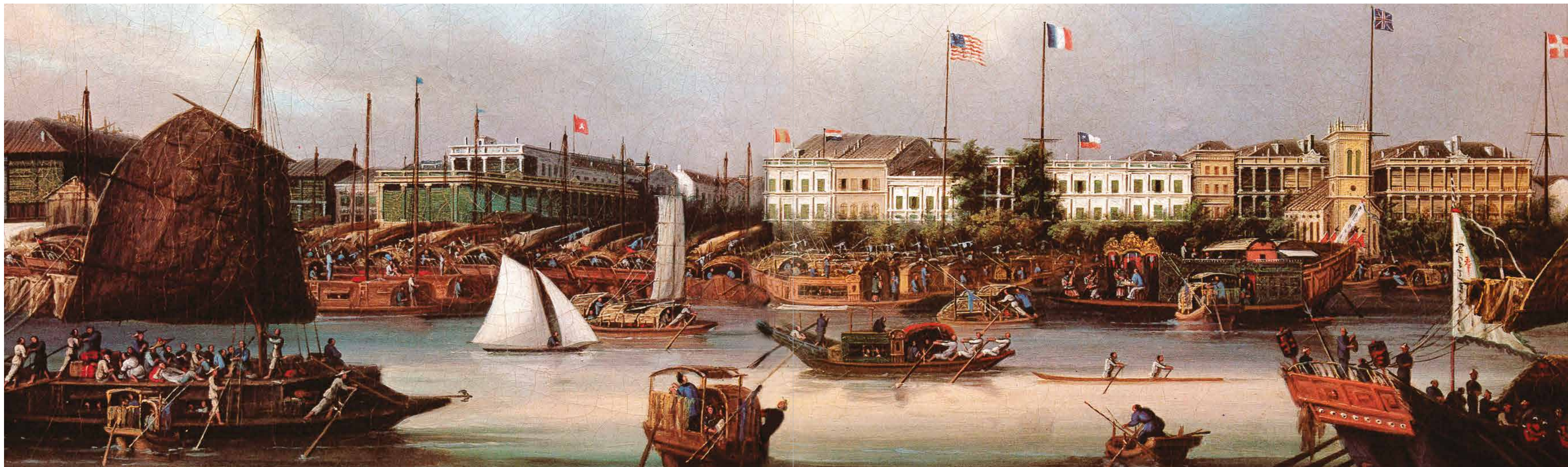
Pelicano frente a Horcón.



Antiguo grabado de bahía de Quintero de Oliverio Van der Noort.

La barca Rosalía, por ejemplo, declaraba llevar a Perú lo siguiente: Ponchos, 355; Quesos, 210; Cestos de papas, 100; Palos de leña, 7.500; Estribos de palo, 306; Costillares, 134; Pieles de carnero, 400; Jabones de lavar, 385; Nueces, 15.000; Tortas de alfajor, 12; Allullas de grasa, 200; Lenguas secas, 24 docenas; y Esclavos sin lenguas, 14 (por cierto, no se trata de esclavos a quienes se les ha cortado la lengua, sino de personas que no hablan el español).

Una vez establecido en el país el libre comercio con todas las naciones, mediante ley dictada en 1811, los ingleses fueron los primeros en aprovecharla: ese mismo año arribó a Valparaíso el bergantín Fly, cargado hasta los topes con productos que satisfacían las necesidades más urgentes de este rincón del mundo, tales como quincallería inglesa, herramientas de acero, lanas, géneros de lienzo y algodón. Tenía el encargo de volver a Inglaterra cargado con cáñamo y cobre, ambos muy cotizados y de alto precio.

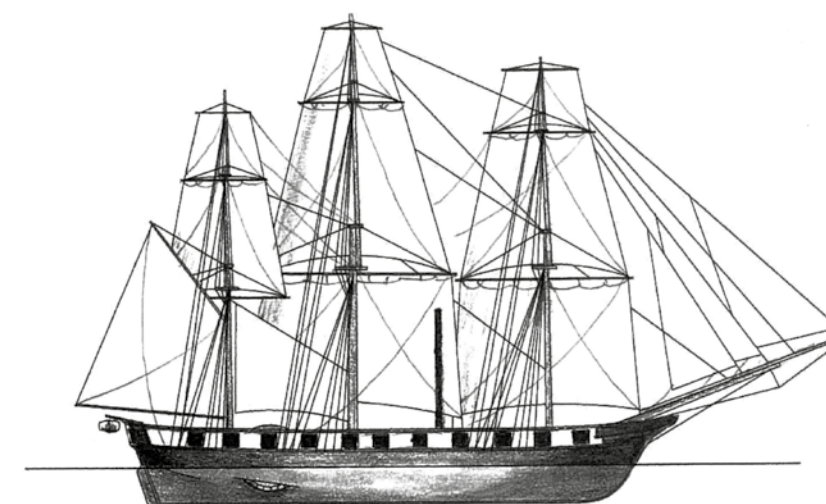


Grabado de la bahía de Cantón, China, 1850 aprox.

El comercio y el mar quedaron indisolublemente relacionados desde entonces. El mar fue el modo de hacer llegar los productos a mercados lejanos. De caletas y fondeaderos, como en el caso de Ventanas y Maitencillo, salían las mercaderías que finalmente se acopiaban en Quintero –y especialmente en Valparaíso– para arribar a mercados extranjeros. El cáñamo de Purutún, la leña de los cerros de Pucalán, los porotos y maíz de Concón, así como los zapallos de Colmo, seguían igual derrotero.

Con un paréntesis entre la Patria Vieja y la Patria Nueva, diversos armadores nacionales emprenden la experiencia de comerciar con otros países. Los barcos fondeaban a una cierta distancia de la playa y, en balsas hechas con cueros de lobo inflados, los lugareños transportaban los productos a las naves. Papudo, Maitencillo, Ventanas, Quintero y Concón son lugares de partida de los productos agrícolas de los valles costeros e interiores.

A inicios de la Independencia la marina mercante adquiere relevancia. Los destinos se multiplican, se exporta cobre y trigo a India y China y los barcos retornan al país con té, porcelanas y sedas. Tal es la magnitud de ese flujo, que en Cantón se instala una representación comercial de Chile en un establecimiento destacado, como lo muestra un grabado de época.



El Rising Star, primera nave a vapor en el Pacífico, 1822.

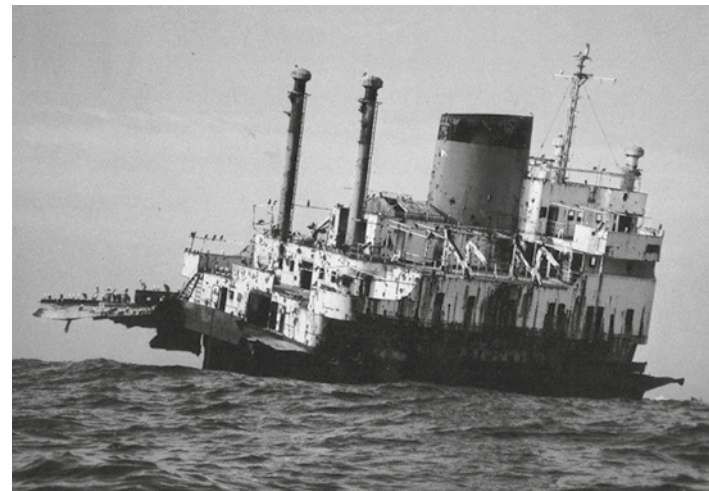
El 7 de julio de 1822, llega a la bahía de Quintero el Rising Star, capitaneado por Lord Cochrane, en viaje a vapor desde Valparaíso, constituyéndose en el primer barco a vapor que navega en el Pacífico. Era una curiosa nave, con las ruedas de paleta en el interior del casco, traída al país a instancias de Cochrane para incorporarse a la escuadra nacional, lo que finalmente no ocurrió.



Restos de naufragio en la playa de Ventanas.

En 1866, como consecuencia del bloqueo y posterior bombardeo de Valparaíso por la escuadra española, país a quien se le había declarado la guerra en solidaridad con el Perú, la bahía de Quintero pasa a ser momentáneamente el puerto abastecedor de Santiago y el centro del país. Allí los productos son embarcados y trasladados hasta las estaciones de Colmo y Concón, luego son transportados en tren hasta San Pedro, y desde ese lugar hacia Santiago en carreta.

Los barcos a vapor ya no dependen del viento y por lo tanto navegan cerca de tierra, cobrándose nuestra geografía costera varias víctimas. En 1842, el vapor Chile, el primero de la Pacific Steam Navigation Company, se lleva incrustada en su casco una roca de los bajos de Ritoque, salvándose a duras penas de naufragar. Más grave es el expediente de los Farellones de Quintero, conocidos por los pescadores como las Rocas de Los Lobos, a la cuadra de Horcón, donde se consignan numerosos naufragios, los últimos de ellos, el remolcador Brito de la Armada y el mercante Northern Breeze. La playa de Ventanas también muestra restos náufragos.



Sección central del Northern Breeze, encallado.

Máquinas del Northern Breeze junto a las Rocas de los Lobos, en la actualidad.





En la mañana del 20 de agosto de 1891, desde los buques de la Armada que apoyaban al Congreso Nacional en contra del presidente José Manuel Balmaceda, desembarca en la playa de Loncura un contingente de 10.000 hombres con sus pertrechos, que se dirige a Chilicaucquén para enfrentarse posteriormente a las tropas gobiernistas en la batalla de Concón.

En años recientes, la bahía contiene varios muelles destinados a carga y descarga de productos provenientes de diversas partes del mundo. Carbón, gas, petróleo y otros productos químicos, además de granos, componen los flujos que por allí ingresan; concentrados de cobre, ácido y otros, son las principales exportaciones hechas a través de estos medios.



Atardecer desde la playa de Ventanas.



El suelo





Minero lavando oro.

El suelo

El ánimo del conquistador era de enriquecimiento rápido y el oro el procedimiento más expedito. No ocurría lo mismo entre los indígenas con anterioridad a la llegada de los españoles al territorio chileno: en general, los metales eran escasos y el interés principal para los nativos era su empleo como herramientas, por lo que el cobre era valorizado tanto o más que el oro, el que se usaba casi exclusivamente para adornos. En esta zona la actividad minera era prácticamente inexistente en el período precolombino.



Zona de los antiguos lavaderos de oro en estero Catapilco, sector La Laguna.

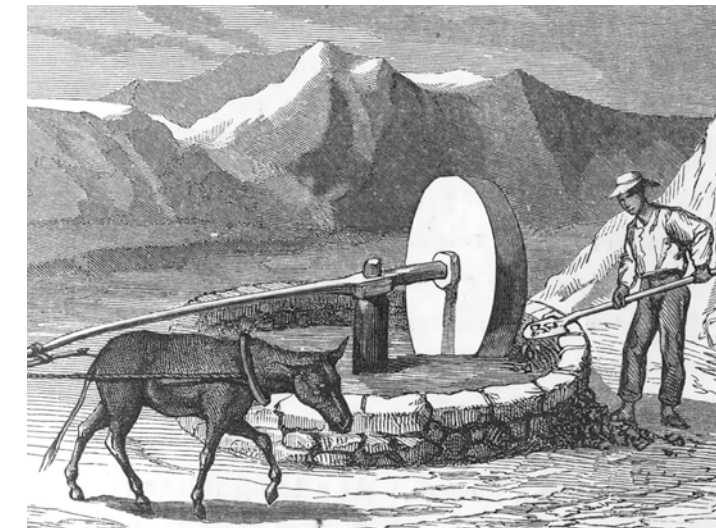
Al no poder cobrar contribuciones en joyas de oro a los indígenas, la encomienda se transformó en un sistema de esclavitud para obtener oro de lavaderos. Prontamente fueron prospectados todos los cursos de agua y terrenos aledaños en busca del preciado metal para los recién llegados. Los conquistadores venían informados de grandes cantidades de oro y plata que encontrarían en esta zona, probablemente noticias exageradas a propósito y que tenían por objeto que éstos se marcharan de las tierras ya ocupadas en el norte. El arribo a la zona no fue todo lo auspicioso que esperaban pero, no obstante, algunas explotaciones mineras llegaron a ser de interés.

Los metales, especialmente el cobre, eran necesarios en diversos usos, entre ellos como forro exterior de los veleros de madera para protegerlos de la acción marina. La existencia de un astillero en Concón, lleva al inglés John Miers a instalar en esa localidad un conjunto de maquinarias para laminar cobre, cuños para sellar metales y otras maquinarias. Probablemente las instalaciones excedían la demanda local, pues reconvirtió las máquinas en molinos harineros y en una sierra circular para cortar duelas de barriles. El terremoto del 19 noviembre de 1822 arruinó esta nueva iniciativa y Miers abandonó el país.

En agosto de 1834, proveniente de Valparaíso, el naturalista Charles Darwin pernocta en la casa que había sido de Cochrane, en Valle Alegre, y luego de estudiar el campo dunar de Ritoque encuentra conchas fósiles en los cerros cercanos. Al día siguiente continúa por la quebrada de Malacara, siguiendo el Camino del Inca, por Chilicauquén hacia Quillota, para posteriormente ascender al cerro La Campana.

La plata, por su parte, estaba supeditada a la disponibilidad de azogue, metal que era controlado por la corona. Su existencia en esta zona era dudosa y su valor escaso, tanto que, en relación a su peso, valía menos que la vajilla de loza que venía de Europa. Solo se revierte esto con el arribo de la loza de Java, la que empezó a llegar al país mediante el comercio marítimo con el oriente.

Quebrada de Malacara.



Trapiche usado en Chile para la molienda de mineral.

Los dos extremos de la comuna resultaron de interés para la minería. Por el norte, la zona de La Laguna de Maitencillo probó tener oro suficiente para ser explotado en lavaderos, llegando a trabajarse en siete y ocho grupos, con hasta siete mil mineros. En el otro extremo, la quebrada de Malacara, en las proximidades de Chilicauquén, empezó a ser explotada en iguales términos.

Avanzando en el tiempo, ambos lugares se vieron plagados de pertenencias mineras, aunque la mayoría eran solo minas de papel. Bastaba inscribir un denuncia en la escribanía de Quillota para figurar como propietario de una mina. El año 1849 muchos mineros partieron a Estados Unidos estimulados por la fiebre del oro en California; llevaron allí el malacate o trapiche (chilean trapiche, en esas tierras) para moler el material, la cuna para cribarlo y la batea para separarlo. La mayoría volvió a poco andar y trayendo consigo la fiebre de California, que finalmente llegó hasta estas tierras.



Rueda de trapiche abandonada en lavaderos de oro de Malacara.



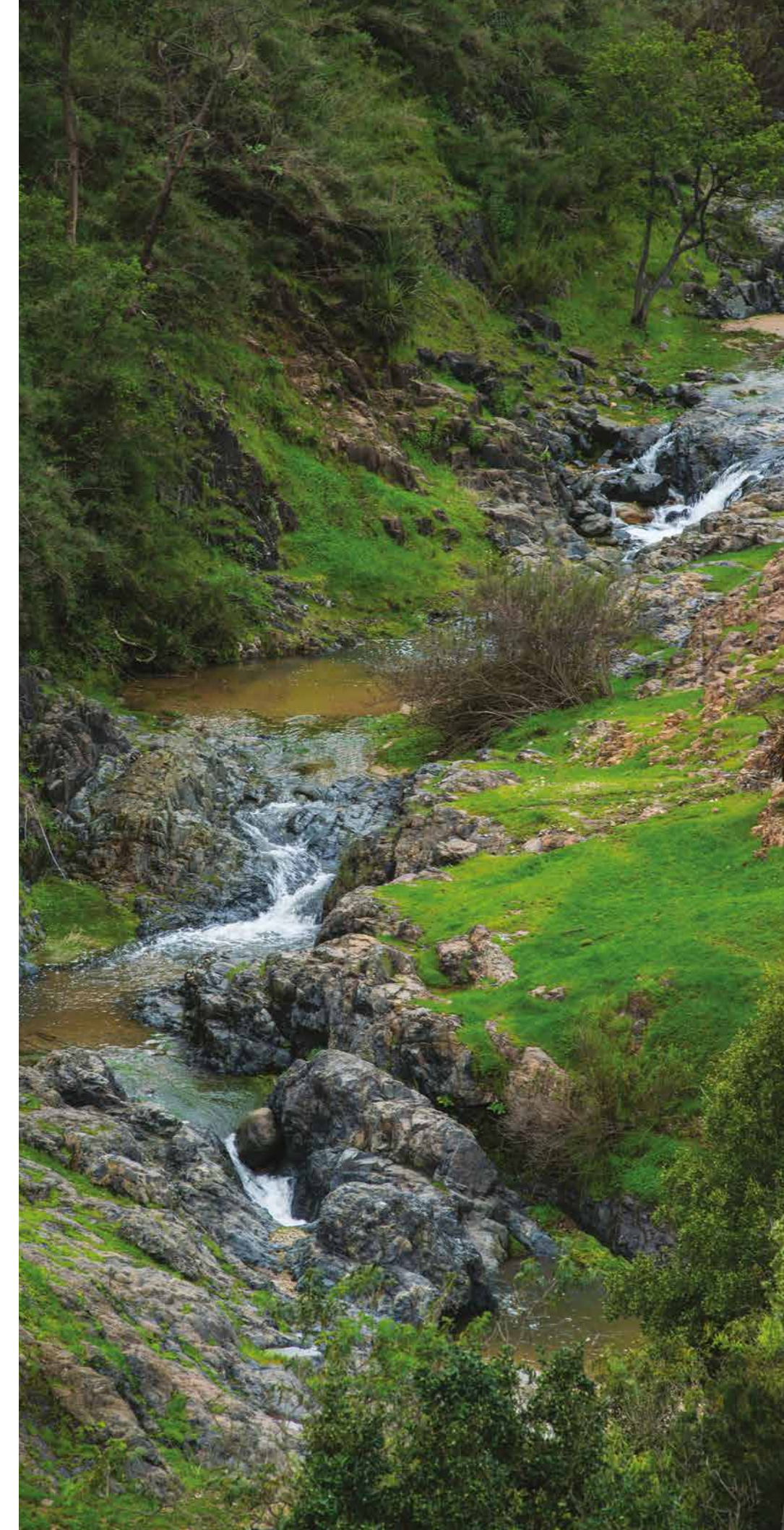
Lavado de oro con chorros de agua a presión y canales de decantación.

Hacia 1860, la población de La Laguna era de solo 530 personas, pero pocos años atrás habían laborado allí setecientos mineros. En 1876 arriban dos experimentados mineros de San Francisco, convencidos de que los yacimientos chilenos serían iguales o más productivos que los californianos y esperando incorporar las técnicas desarrolladas en esa parte del país del norte. Bajo los estatutos de la ley americana de 2 de marzo de 1877, se fundó la compañía “Ligua Gold Mining Company of Catapilco”. Del vapor Hércules, anclado en Maitencillo, bajaron maquinarias y maderas, las que transportadas a lomo de mula hasta la zona aurífera, fueron instaladas en canales, puentes y galpones. Se trataba de maquinarias adaptadas al sistema de explotación del oro en California, consistente en una máquina de vapor que proyecta chorros de agua a alta presión sobre la zona de yacimientos, la que después corre por canales y cribas arrastrando el material y depositando el oro en hendiduras diseñadas para ello.

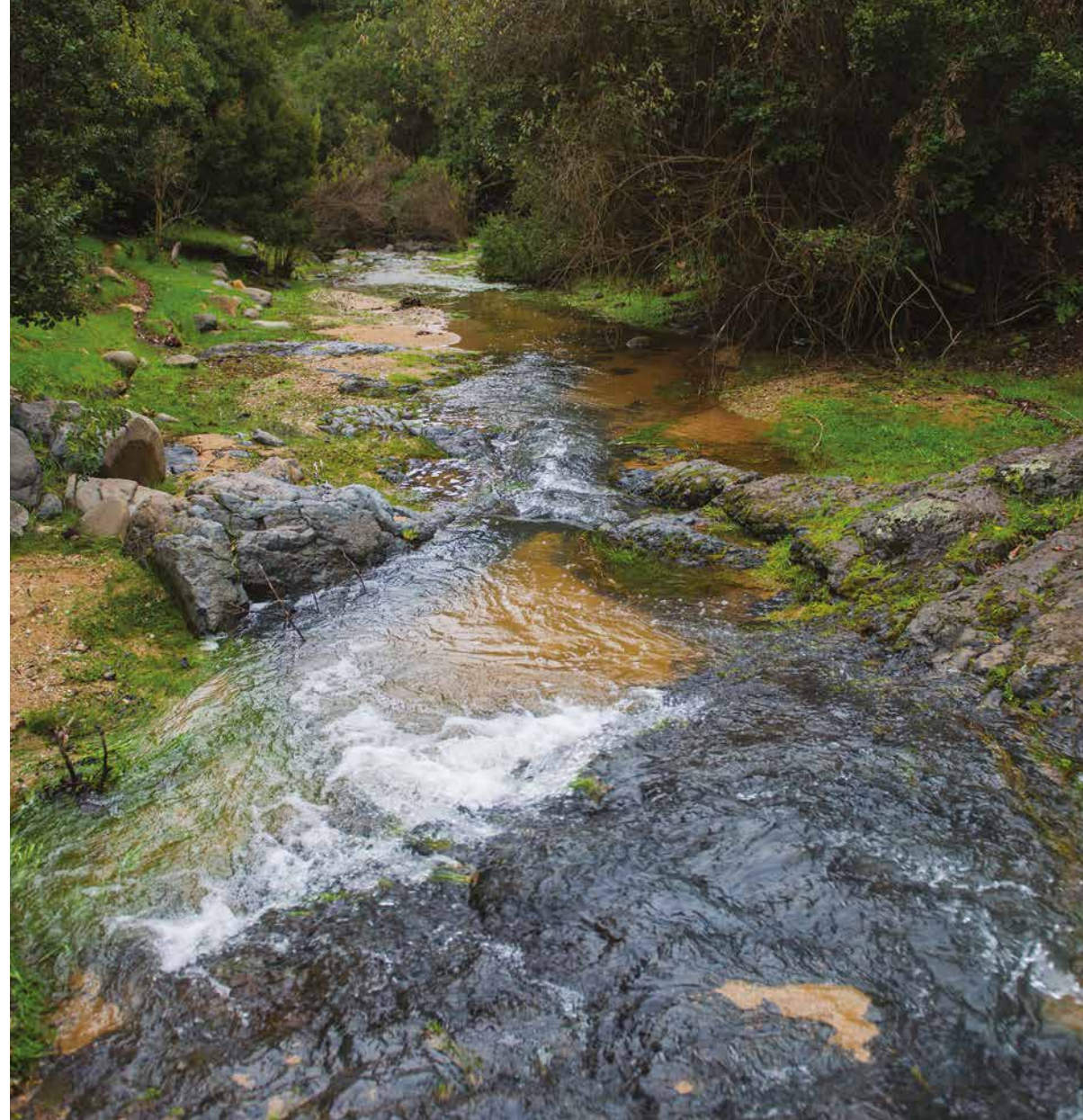
El otro extremo comunal también tiene sus historias: un contingente grande de mineros se instaló en la quebrada del Caracol, donde estaban los antiguos yacimientos del cacique Malacara. En ese yacimiento, el minero Juan Palacio encontró una pepita de oro de una arroba más o menos (algo más de diez kilos) y organizó una parranda –que tuvo al aguardiente como el elemento principal– a la que invitó a quien quisiera asistir. Con una concurrencia cercana a las mil personas se armó una fiesta que duró ocho días y sin oreo de por medio, despertando el minero en la cárcel de Quillota, pues el valor de la pepita no alcanzó para cubrir los gastos de la descomunal francachela.

En 1885, se instalan allí dos galpones de madera y calamina para la faena del oro a la manera de California, reemplazando de ese modo a las bateas y vasijas de barro de los antiguos lavaderos de oro. La maquinaria de vapor y el resto de los implementos fueron prontamente descartados, probablemente por agotamiento del yacimiento. Una vez desmontados, fueron trasladados en una larga caravana de carretas a la mina La Leona, frente a Rancagua.

Lavadero de oro en estero Malacara.



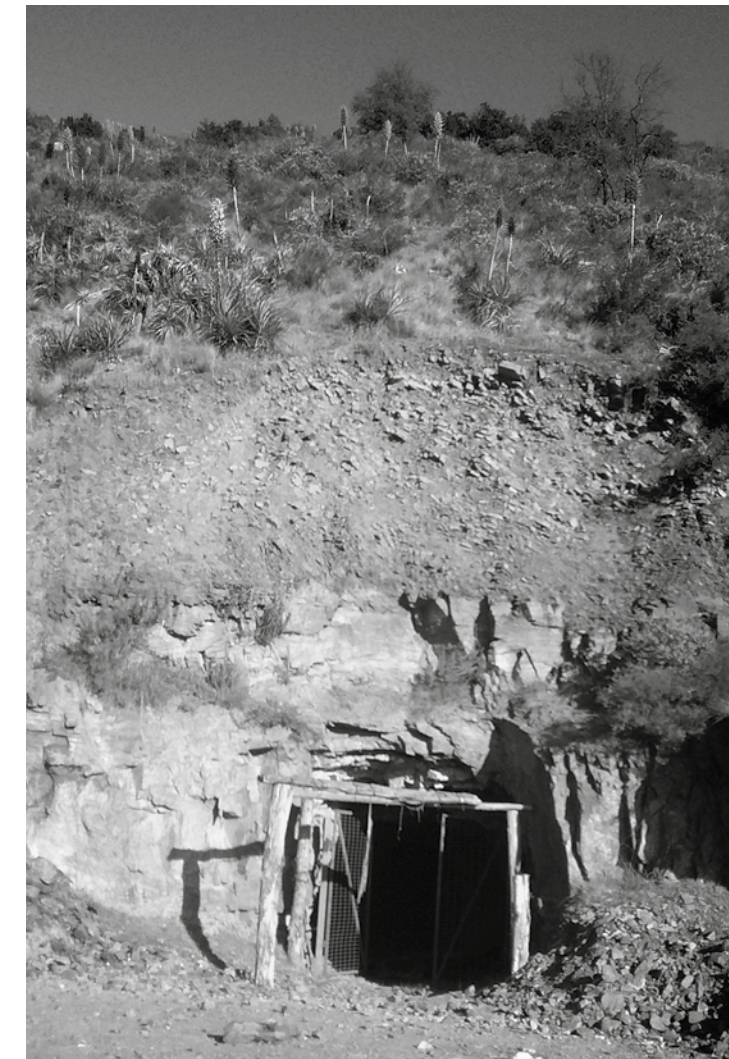
Pozas del lavadero de oro de Malacara.



Sector Malacara, área erosionada por aplicación del sistema de agua a presión.



Ruinas de maquinarias para faenas de oro en Malacara.



Mina de cobre abandonada, sector El Rincón - Pucalán.

Abandonado el oro, empieza la explotación de minas de cobre en el área. La mina Victoria y el pique San Andrés, en la loma del Tinajero, fueron descubiertos en 1883 por un cortador de leña de Colmo. Dieron en ensaye hasta un 42% de cobre; broceadas más tarde, fueron abandonadas.

La comuna nunca fue muy abundante en cobre, a pesar de las actividades de pirquineros en distintos puntos de sus cerros. Hoy no queda nada, salvo las bocas de las minas abandonadas, como mudo testigo de pasados tiempos.



Vista general del lavadero de Malacara.

La costa





Caleta de Ventanas en 1920.

Caleta de Ventanas en la actualidad.



Bote con buzo de escafandra, caleta Ventanas.

La costa

Así como los humedales y quebradas favorecieron el asentamiento agrícola, el borde costero entregó los recursos suficientes para la instalación de grupos humanos y cuyo sustento principal estaba en el mar. Las caletas se localizan entonces en lugares abrigados, donde hacerse a la mar tuviera menos riesgos y donde la tierra permitiera asentar los caseríos, además de proveer de agua y vegetales cultivables. Nacen así, desde el comienzo de la historia local, las caletas de Las Ventanas, Horcón y Maitencillo, las tres en un frente de arena próximo a roqueríos, los cuales proporcionan una cierta protección frente a los vientos y oleajes.

Sacando un bote a tierra, caleta de Horcón.



Pescador saliendo a remo desde caleta Ventanas.



Pescadores trozando jibias para carnada, Ventanas.

Al comienzo, en la playa había solo algunos ranchos, y en ellas balsas hechas con un par de cueros de lobo marino inflados y unidos entre sí, con una pequeña plataforma de troncos donde se instala el pescador y sus implementos. Estas precarias embarcaciones contaban para su desplazamiento y dirección con un solo remo.

Además de las diversas especies de peces del sector, la bahía de Quintero, especialmente, contenía un gran banco de machas, a la vez que los roqueríos costeros albergaban locos y erizos en abundancia. Algunas algas comestibles completaban los recursos disponibles. Todas estas especies fueron extraídas en forma masiva e indiscriminada, lo que implicó su agotamiento durante los años sesenta del siglo pasado. Se exterminó el banco de machas, a la vez que locos y erizos, extraídos por buzos de escafandra, llegaron casi a la extinción.

Algo parecido sucedió con la pesca artesanal. En toda la zona central del país se incrementó la pesca al ritmo del crecimiento de la población; la aparición de una flota industrial de arrastre y superpuesta a la artesanal afectó, a su vez, a las especies marinas, y la abundancia de peces comenzó a decrecer ostensiblemente.

El viejo bote de madera en tingladillo y remos fue reemplazado, en años recientes, por uno de mayor tamaño, de plástico, reforzado con fibra de vidrio y motor fuera de borda, y que aportó mayor capacidad, maniobrabilidad y área de desplazamiento, compensando, en parte, la disminución de los recursos, las cuotas de captura y las vedas de algunas especies. Paralelamente se pasa del buzo de escafandra al buzo autónomo, ya sea de resuello o manteniendo el compresor y la manguera de aire, pero mejorando notablemente la maniobrabilidad, con lo que aumenta su eficiencia y consecuentemente el volumen posible de extracción.



Botes en la playa de caleta Ventanas.



Grabado antiguo, changos en balsas de cuero de lobo marino.

Contrasta la larga historia de estas caletas, con el escaso aporte que ha hecho el Estado en ellas. Mientras otras con menos historia han sido beneficiadas con instalaciones recientes de explanadas, boxes, rampas y muelles, las caletas de Ventanas, Horcón y Maitencillo apenas cuentan con algunas obras y donde compiten diversos usos, sin instalaciones adecuadas que favorezcan la actividad pesquera artesanal.

Frente a los problemas de agotamiento de recursos, los pescadores artesanales han obtenido concesiones de mar y fondo de mar para cultivos marinos, donde en la actualidad desarrollan en forma colectiva diversas especies, entre ellas, locos, erizos, choros y ostiones. Experiencias de cultivo de algas buscan generar barreras que puedan detener los efectos de eventuales contaminaciones de agua de mar, donde se desarrollan estas especies, razón por la cual estos lugares de cultivo marino se encuentran alejados de las zonas en las que predomina la actividad humana.

En años recientes los pescadores artesanales han iniciado experiencias en otros campos, tales como servicios turísticos mediante paseos por el mar cercano, o servicios complementarios de apoyo a actividades portuarias. De esta manera han emprendido iniciativas que les permitan complementar sus ingresos, sin dejar el mar, que es su medio de vida y sustento.



Roqueros de Punta Ventanas.

El paisaje





Antigua casa de veraneo "La Torta" de Maitencillo.



Antigua casa de veraneo "El Palacio Francés" Ventanas.

El paisaje

El clima de la zona, y especialmente el paisaje marino, son la causa de la implementación en el área de una infraestructura destinada al descanso y veraneo de una población que en época estival se asienta en la zona, o simplemente acude por el día a sus playas.

Desde antaño, viviendas de veraneo, paseos, residenciales y restaurantes comparten el borde costero con los pescadores y las actividades portuarias. De antiguo, la accesibilidad a estos lugares era precaria y, consecuentemente, las viviendas de veraneo no eran muchas, pero representativas del paisaje local de las caletas. Comparten y no compiten. Un borde natural y tranquilo, donde la naturaleza está presente y la vegetación nativa crece próxima a la playa.



Casona de veraneo de la familia Moisan en Caleta Ventanas, "El Palacio Francés".



Veraneantes en la roca de la ventana, 1930, Caleta Ventanas.

Con una evolución lenta, sin sobresaltos, esta convivencia se mantiene hasta las décadas de los cuarenta y cincuenta, en las que Quintero comienza a exhibir un mayor desarrollo, apoyado en el ferrocarril y la base aérea. Por la playa de la bahía, los autos y las carretas de caballos llegan hasta Ventanas y de allí se dirigen hacia el norte. En la década siguiente, ya hay puente en Concón y se pavimenta el camino hacia Quintero, con lo que el crecimiento de las localidades costeras, por efecto de la conectividad, es notable.

En los años sesenta, la corriente hippie transforma a Horcón en un lugar de atracción y la playa de Caucau reúne a quienes disfrutan de la naturaleza y el mar al desnudo. Es el primer registro de nudismo social en el país. Prontamente, con el crecimiento del fenómeno del turismo, la privacidad del área se ve amenazada, por lo que los nudistas originarios y una comunidad que ha ido creciendo con el tiempo se ven obligados a emigrar y buscar otros sitios, derivando finalmente en Playa Luna, hasta hoy el único centro nudista permitido en el país, avalado en un fallo judicial de 1999, que señala que la práctica organizada del nudismo no implica una “ofensa a la moral y las buenas costumbres”.



Parapente en los acantilados de Quirilluca.



Voleibol en playa Ventanas.

A comienzos de 1973, el gobierno de la época da inicio a un programa de instalación, en distintas localidades del centro del país, de balnearios populares para personas de escasos recursos. Una de ellas estaba destinada para ser emplazada en Zapallar, otra en Quintero y otra en Santo Domingo. Sabedores los propietarios de Zapallar de la posible llegada de veraneantes populares, se pusieron de acuerdo con Carabineros para impedir esta iniciativa. Cuando venía la caravana de camiones hacia Zapallar, ésta fue detenida en Puchuncaví, indicándoles que allí era donde colocar las unidades prefabricadas, las que se armaron en terrenos detrás de las instalaciones de Carabineros de Puchuncaví. Se trataba de cinco unidades de diez cabinas cada una, con capacidad para familias compuestas por siete personas, más baños y comedor común. No alcanzaron a ser ocupadas para esos fines pues, a partir de septiembre de ese año y hasta 1976, fueron usadas como centro de detención de presos políticos, con el nombre de Melinka. Posteriormente, las instalaciones fueron demolidas.

En esos años, el vóleibol de playa está en su apogeo. Son famosos los campeonatos en la playa de Ventanas. Allí los pescadores tienen su propio equipo y compiten con quien los desafíe. Horcón y Maitencillo también son parte de este deporte, que con altibajos se mantiene hasta estos días, recobrando fuerzas en la playa de Ventanas.

A las antiguas casonas de veraneo, muchas de las cuales aún se mantienen en Ventanas y Maitencillo, se van sumando poco a poco nuevas viviendas de temporada, alineadas en la costa de esta última, y, posteriormente, emplazadas en los cerros cercanos a todas ellas. Las caletas de pescadores quedan rodeadas por visitantes, que comparten ahora el uso de las playas y el borde costero.



Canoa polinésica en Caleta Ventanas.

Sobre Maitencillo aparece Marbella, condominio cerrado con viviendas de veraneo, cancha de golf y equipamiento hotelero, que se segrega del balneario y altera la continuidad urbana por la parte alta. Otros condominios se agregan, aumentando este efecto.

Una oleada posterior, coincidente con el cambio de siglo, llega principalmente sobre Horcón y Maitencillo, incorporando condominios de edificios que cambian la escala del paisaje y restringen el acceso público. El mayor poder económico de las familias, acrecienta el número de viviendas de temporada en los balnearios, generando en muchos casos una ocupación de suelo ajena a las normas urbanísticas y con claras deficiencias en los servicios básicos.

En la actualidad se advierte una fuerte presión de ocupación del borde costero por iniciativas inmobiliarias, con una tendencia a la unión entre localidades balnearias, ocupando todo el borde con construcciones que rompen el paisaje natural, el que poco a poco se va haciendo más inaccesible.

El crecimiento del país trae aparejado mayores demandas de suelo natural para el descanso y el ocio, tanto en el borde costero como en el interior de la comuna. Aparecen entonces condominios de parcelas de agrado en el interior y nuevos conjuntos en la costa. El campo empieza a ser demandado como espacio de calidad para el descanso y solaz de veraneantes e incluso de personas que, trabajando en el Gran Valparaíso, cambian su residencia a la zona, trasladándose diariamente a su lugar de trabajo o estudio, atendiendo a las mejoras de conectividad del territorio.



Calota Ventanas en un día de verano

Las comunicaciones



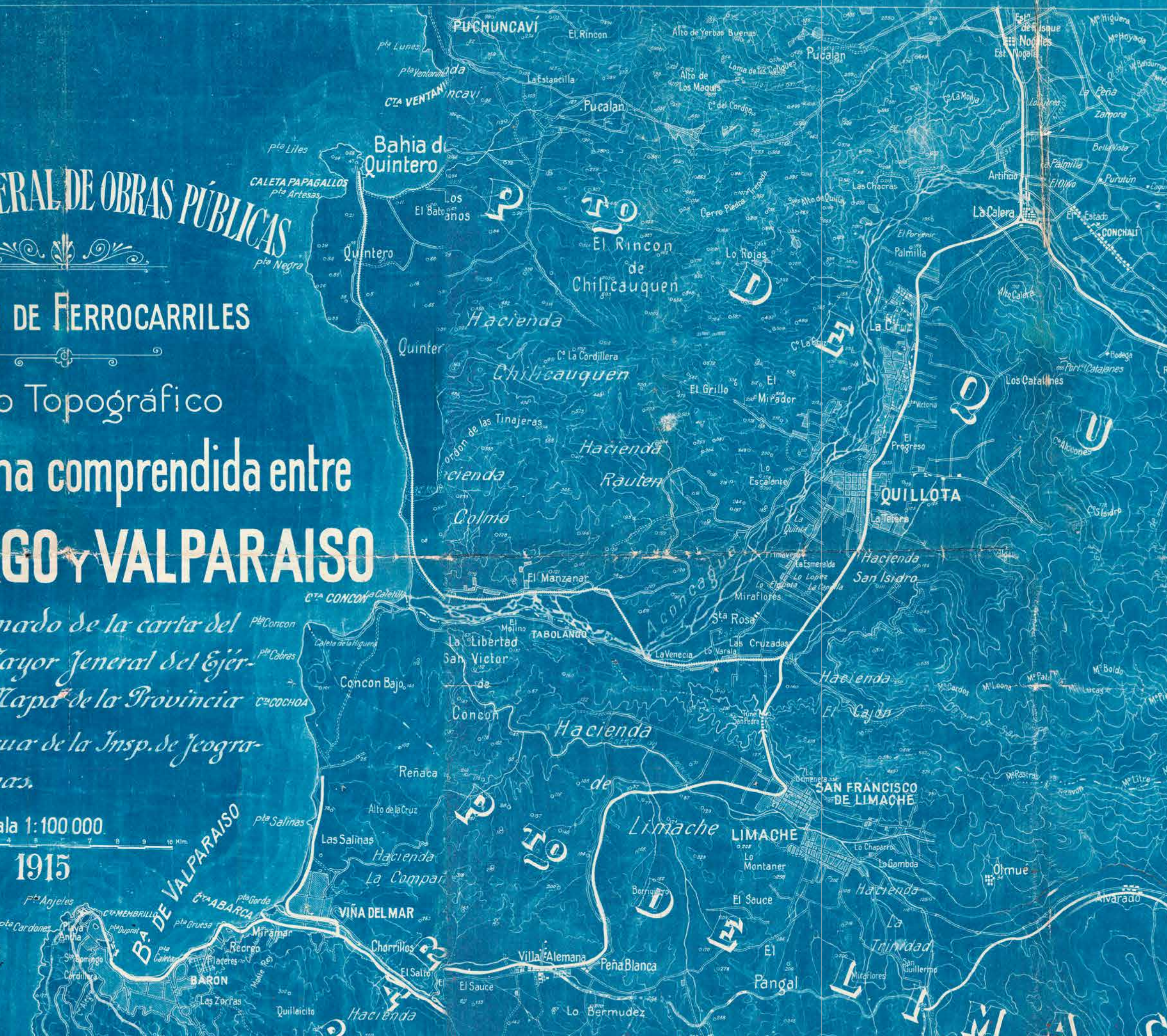
DIRECCION JENERAL DE OBRAS PÚBLICAS
 INSPECCION DE FERROCARRILES
 Plano Topográfico
 de la Zona comprendida entre
SANTIAGO Y VALPARAISO

Plano tomado de la carta del Estado Mayor Jeneral del Ejército y del Mapa de la Provincia de Concoagua de la Insp. de Geografía y Minas.

Escala 1:100 000

1915

V° B°
G. Schmitt
 Inspector Jeneral de Ferrocarriles.



Camino a Puchuncaví, 1920.

Las comunicaciones

Hacia 1870, Vicuña Mackenna sentenciaba: “el riel mata al camino como el arpón a la ballena”. Con esto quería señalar el gigantesco impacto en el ordenamiento del territorio que produjo la llegada del ferrocarril. Rapidez, comodidad y masividad eran atributos notables en una época de carretas y caminos de tierra. Donde había un ferrocarril, había desarrollo. Hacia allí concurrían los productos agrícolas para luego ser trasladados a las ciudades y puertos. A donde llegaba el transporte ferroviario, llegaba el desarrollo y la prosperidad.

En 1872, una ley otorga a don Luis Cousiño una concesión para construir y explotar un ferrocarril que uniría el puerto de Quintero con Nogales o La Calera, además de la construcción de un puerto privado en la bahía. Con su fallecimiento, se reformula la ley y en 1912 se otorga finalmente la concesión ferroviaria a don Alberto Cousiño. El tramo San Pedro-Concón se concluye en 1855 y llega a Quintero en 1925. En 1910, haciendo conexión con el ferrocarril que se dirige hacia el norte, se construye un ramal en dirección a Papudo, que tuvo por objeto el desarrollo del balneario que se había proyectado en esa costa.

Fragmento de plano trazados ferroviarios, 1915.



Carreta en la costa de Maitencillo.



Góndola Valparaíso - Zapallar en su paso por Puchuncaví.

En 1899 el pueblo de Puchuncaví tenía 1485 habitantes; contaba con iglesia parroquial, escuela gratuita para niños y niñas, oficinas de correo y registro civil. Se trataba de un centro en pleno crecimiento y que servía a un entorno definido. Sin embargo, quedó entre paréntesis, literalmente, al situarse entre la vía que llegaba a Quintero y la que llegaba a Papudo. Ambos balnearios toman fuerza precisamente por contar con este tipo de transporte. Entre medio, el camino de tierra (de barro en invierno), por donde se aventuran los primeros automóviles del nuevo siglo, comparte lugar con las carretas de bueyes y coches de caballos.

Para llegar a las localidades de la comuna, se requería emplear los mismos caminos que habían usado los incas cuatrocientos años antes. La única diferencia estaba en Colmo, donde ya existía un puente, construido en forma casi simultánea con la balsa Queneca que Vicuña Mackenna había instalado en ese lugar, para servicio de sus tierras. Del resto, nada.

Ventanas pudo aprovechar la larga playa de la bahía de Quintero como camino de unión en bajamar, para conectarse con ese lugar moderno, que hacia 1921 recibe a la Armada de Chile, la que instala allí una base aeronaval con hidroaviones, equipos e instalaciones que, por algún tiempo, habían estado en la playa Las Torpederas de Valparaíso. En 1930, la recién creada Fuerza Aérea se hace cargo de ella.



Caleta Horcón 1950.



Maitencillo 1950.

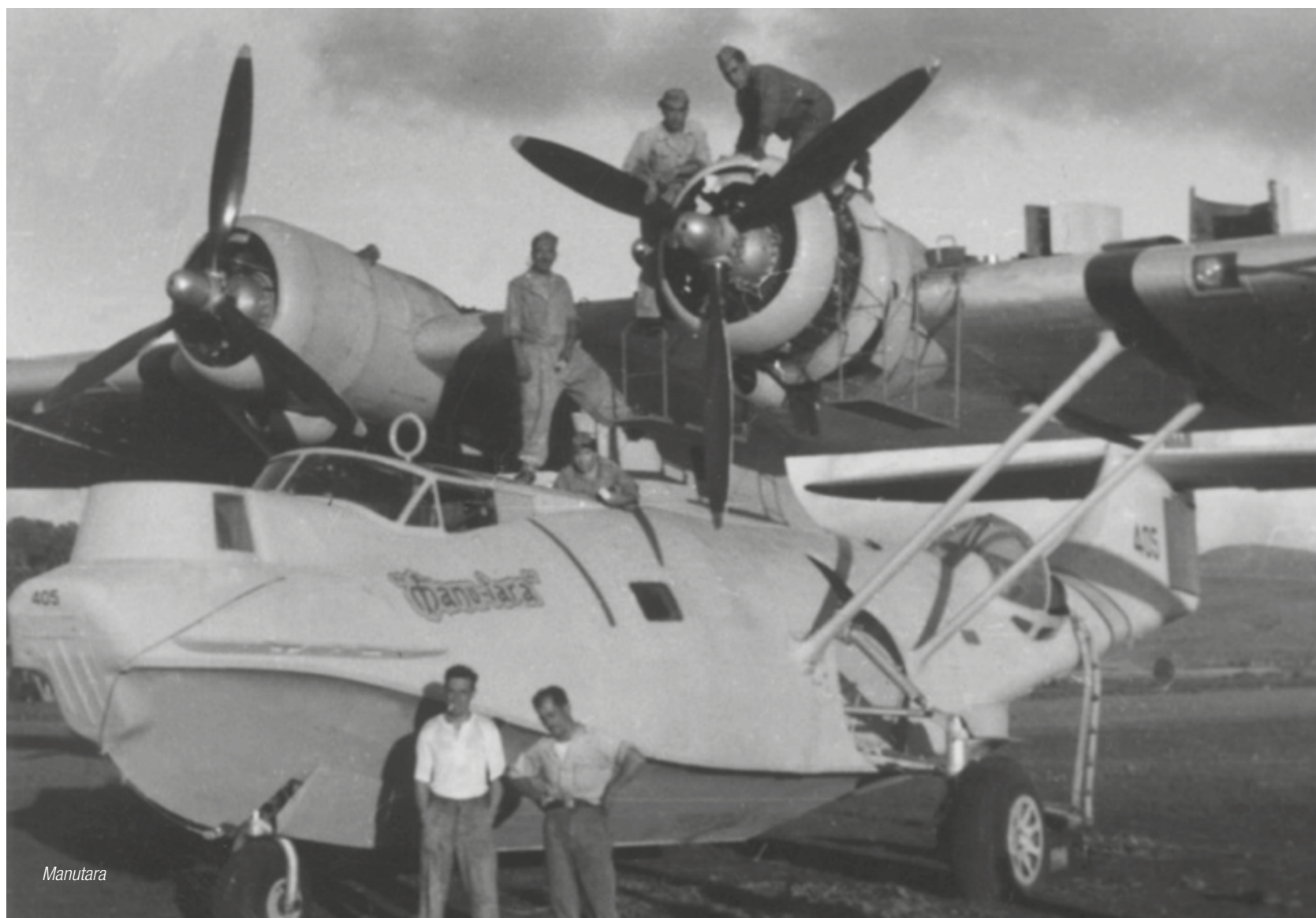
A inicios de la década del cincuenta, el camino de tierra que recién se había abierto desde la estación ferroviaria de Concón, en la ribera norte del río Aconcagua, hasta el camino Valle Alegre - Quintero, se complementa con balsas que cruzan los dos brazos de la desembocadura del río. El camino costero que une Viña del Mar y Concón, había quedado terminado en 1930 y ahora continuaba hacia el norte, aunque todavía en forma precaria. Solo a fines de la década del cincuenta se construyen los puentes sobre el río Aconcagua y se pavimenta el tramo que va a Quintero. Vuelve a ser el camino el amo y señor; por él se adentran los automóviles, camiones y buses, acercando el territorio comunal a las principales aglomeraciones urbanas.

El 18 de enero de 1951, emprende vuelo en la bahía el hidroavión PBY Catalina 405 (“Manutara”), dirigiéndose a La Serena para saludar al presidente González Videla (famoso por transportarse frecuentemente en el avión “El Canela” entre su casa en La Serena y Santiago) y desde allí, por primera vez, se dirige en vuelo sin escalas a Isla de Pascua.

La instalación en la bahía de Quintero de una termoeléctrica y luego una fundición de cobre, a fines de los cincuenta y comienzos de los sesenta, consolidan finalmente la importancia de los caminos. El Cuerpo Militar del Trabajo recupera la vía por la cuesta existente entre Pucalán y

Nogales y se prolonga una carretera desde el desvío de Quintero hasta Ventanas y de allí hacia el norte por la costa. A fines de los setenta se pavimenta el tramo de Laguna de Maitencillo que conecta con la ruta 5 Norte, pasando por Catapilco. En 1995 se adjudica la concesión a una empresa privada para la materialización y operación de la carretera que une a Puchuncaví, por la cuesta de Pucalán, con la Ruta 5, a la altura de Nogales.

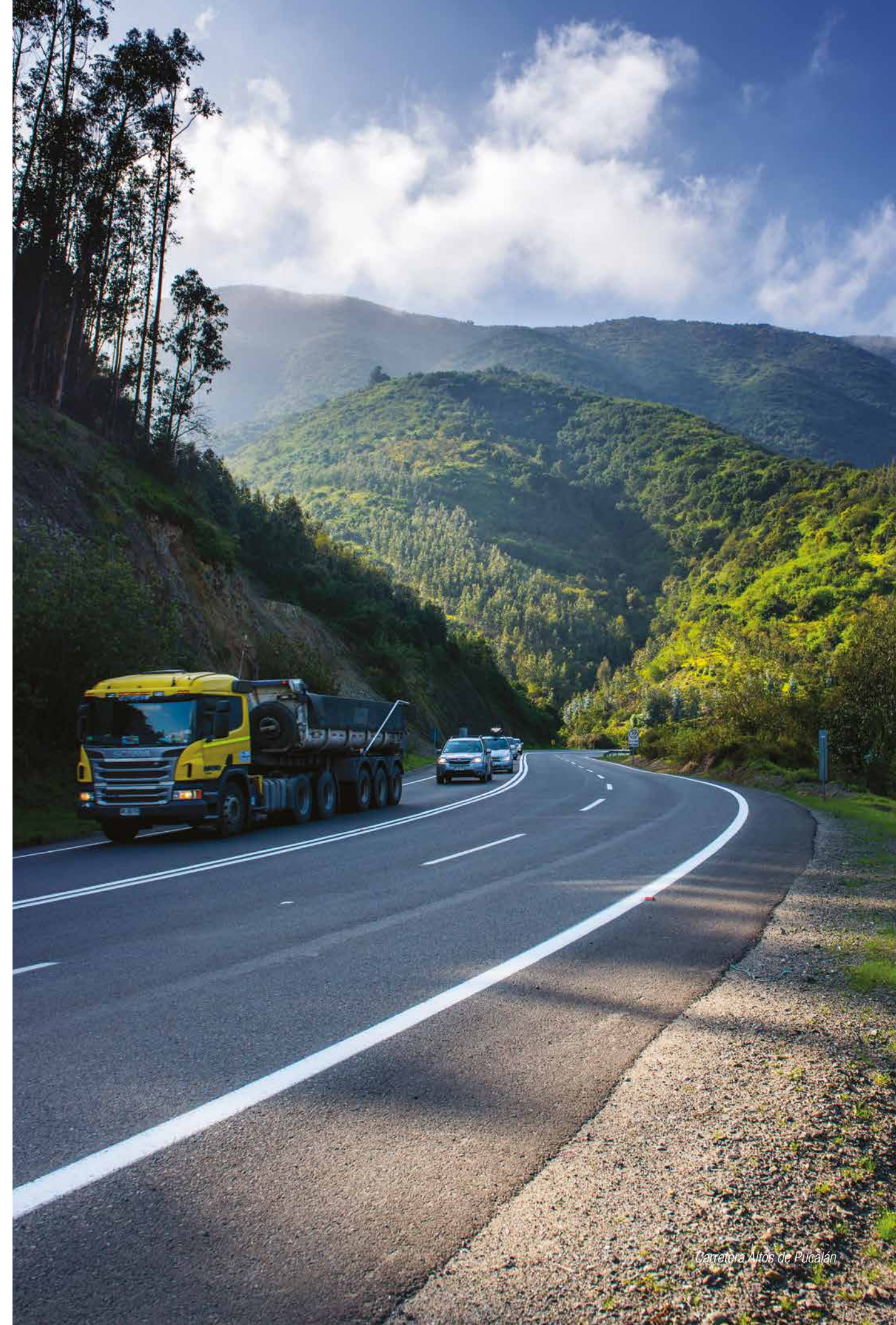
El tren en el intertanto no se ha rendido: si bien ya no llega a Papudo ni a Quintero, ha prolongado su trazado hasta las instalaciones costeras de Puerto Ventanas. Ahora solo lo tiene esta comuna.



Manutara

El Manutara antes de su histórico viaje.

Carretera a Nogales por Pucalán



Carretera Altos de Pucalán

El Manutara en Isla de Pascua junto a isleños.





Tren Fepasa con concentrados de cobre, en área Puerto Ventanas.

La tecnología





Aviso en N°1 de revista ZigZag 1905.

La tecnología

En forma silenciosa al comienzo, y cada vez a mayor velocidad, va apareciendo la tecnología en la zona. Entre el primer barco a vapor en la bahía, el Rising Star (1822), y los primeros motores a vapor para uso agrícola, pasó bastante tiempo. El ejemplar número 1 de la revista Zig Zag de 1905, trae entre sus principales anuncios los motores a vapor, destinados a generar fuerza motriz tanto en el campo como en la industria naciente, en un mundo que va abandonando poco a poco la manufactura y adoptando la producción en serie.

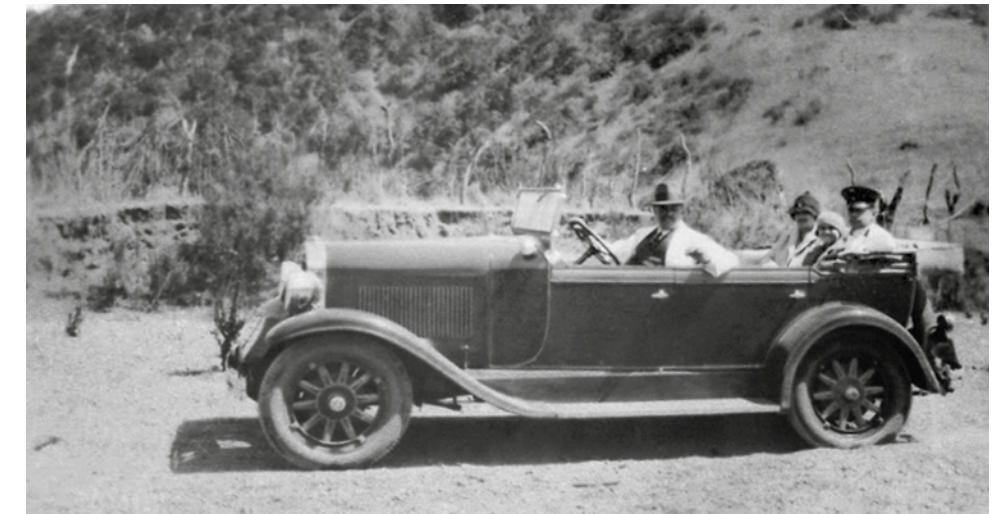
Van incorporándose las innovaciones al área, trayendo el progreso. El telégrafo fue un modo eficiente para comunicarse y conocer noticias del otro lado del mundo, seguido por el dínamo de Edison, que aporta la electricidad y la lámpara incandescente.

A comienzos del siglo XX, Pedro Aldunate Solar adquiere los suelos por los que en esa época entraba el agua de mar en Campiche, con el objeto de instalar allí una salina. El suelo arcilloso y la entrada de agua de mar generaban las condiciones adecuadas para ello. Aplicando tecnologías observadas en Francia, don Pedro dio inicio a una actividad que operaba como una verdadera faena minera, con carros que trasladaban la sal sobre rieles de ferrocarril. El terremoto de 1906 causó en la zona una gran catástrofe. Su magnitud fue tan grande que produjo un levantamiento de la costa. Las aguas del mar ya no volvieron a entrar en las salinas, por lo que Aldunate Solar construyó una sala de bombas cerca de la roca de Ventanas y una tubería de casi 3 km de largo hasta sus instalaciones. Todavía se puede leer su nombre en un muro de la construcción original, fechado en 1917, junto a su capataz y su maestro albañil. Su diseño fue tan eficiente que ha funcionado por cien años y prácticamente sin cambios.

La Salina en sector La Greda.



Casa de bombas de la salina, caleta Ventanas.

Carretera en Puchuncaví.*Veraneantes en Maitencillo.**Cine Ambassador en Maitencillo.*

Los caminos pavimentados y el automóvil dan el soporte necesario para el turismo, ya sea para acceder a sus playas como asimismo para recorrer el territorio, ahora bien conectado con Viña del Mar y Valparaíso, lo que facilita ser visitado por el día. Le sigue al automóvil el avión, que deja de ser un experimento para transformarse en parte de los cielos de la bahía.



Escena de la película "La Caleta Olvidada" filmada en Horcón.



Aviso en diario de exhibición de la película.

El teléfono empieza a llegar a todas partes. En Maitencillo comienza a dar funciones el cine "Ambassador", que mantiene su sala hasta estos días. En 1956 se filma en Horcón la película La caleta olvidada, dirigida por el italiano Bruno Gebel, la que integra la selección oficial del Festival de Cannes de ese año.

Hacia fines del siglo XIX se había producido una segunda revolución industrial en el mundo, con el rápido desarrollo de tecnologías aplicadas en la química, electricidad, petróleo y acero, cuya ola llega a la bahía casi medio siglo después.

En 1956 se habilita en la bahía de Quintero la descarga de petróleo para la refinería que se instala en Concón. En 1964 se inaugura la Fundición Ventanas, destinada principalmente a atender a la pequeña y mediana minería de cobre de la zona central del país, en su mayoría pirquineros de los valles de La Ligua, Cabildo y Aconcagua. También en ese año se inaugura la central termoeléctrica Ventanas 1, diseñada con técnicas modernas para esa época, que le permitan funcionar con carboncillo y, en casos de emergencia, con petróleo. Dos años después, la fundición se complementa con una refinería electrolítica.



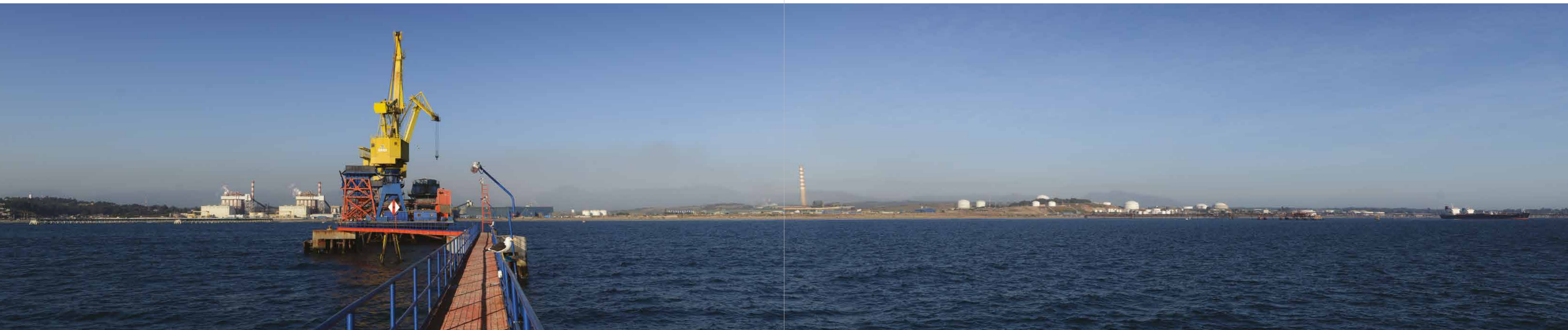
Monoboya en bahía de Quintero.

La instalación de estas empresas en la zona puso fin a la disputa que se vivía entre las comunas de Papudo, Los Vilos, Guayacán, La Calera y Puchuncaví por el emplazamiento de la fundición de cobre en sus respectivas localidades. A esto se sumaba la expectación de la prensa local de aquellos años que miraba con ansias y determinación la instalación del parque industrial como sinónimo de progreso y desarrollo para el país y la comuna. Resuelta la localización, el municipio incorpora la chimenea humeante a su escudo, simbolizando el progreso que llegaba. El año 2013 se rediseña, sin la chimenea.

Estas instalaciones industriales fueron emplazadas en la zona en razón de su disponibilidad de agua, la cercanía con los puertos de Quintero y Valparaíso para el embarque de sus productos y la ubicación de los centros y proyectos mineros de esa época. Nace así el complejo industrial Ventanas, inaugurado el 12 de febrero de 1961, el que, según expresaba El Mercurio de Valparaíso, se emplazaba en una “llanura abierta a distancia aproximada de 14 kilómetros de los cerros y expuesta a los vientos del mar, no ofrece peligros de contaminación por gases atmosféricos”.

En la época de la instalación de estas grandes industrias, la tecnología no tenía el desarrollo suficiente y los asuntos relacionados con la protección ambiental eran casi inexistentes. Recién en 1972, gracias, entre otros, al Informe del Club de Roma y al libro Los Límites del Crecimiento, se comienza a hablar en el mundo, primero, de la ecología y, posteriormente, del medio ambiente. Solo en 1990 se crea en Chile transitoriamente la Comisión Nacional del Medio Ambiente, Conama, organismo orientado a articular diversas funciones respecto al tema, la mayoría limitadas, y que eran ejercidas por diversas reparticiones del Estado. En 1994 se aprueba la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente y en 1995 se promulga el Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisiones. De ahí en adelante hay un largo camino de mejora de procesos y recuperación del medio.

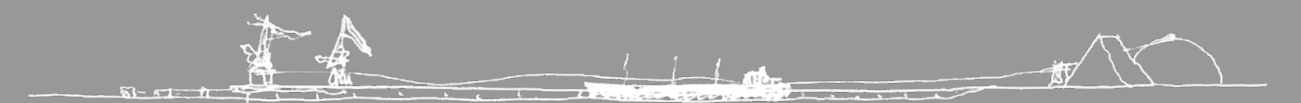
La cristalización de este complejo industrial en la zona y su desarrollo gracias a la progresiva incorporación de nuevas tecnologías, termina plasmando uno de los polos industriales más grandes e importantes de Chile y fundamental en la economía del país. En él se desarrollan actividades ligadas a diversas áreas productivas, entre ellas, la fundición de cobre y metales asociados, la generación de energía, la petroquímica, la recepción y distribución, entre otros, de líquidos, gases y granos; todo ello acompañado de una intensa actividad portuaria.





Muelle Puerto Ventanas.

El puerto

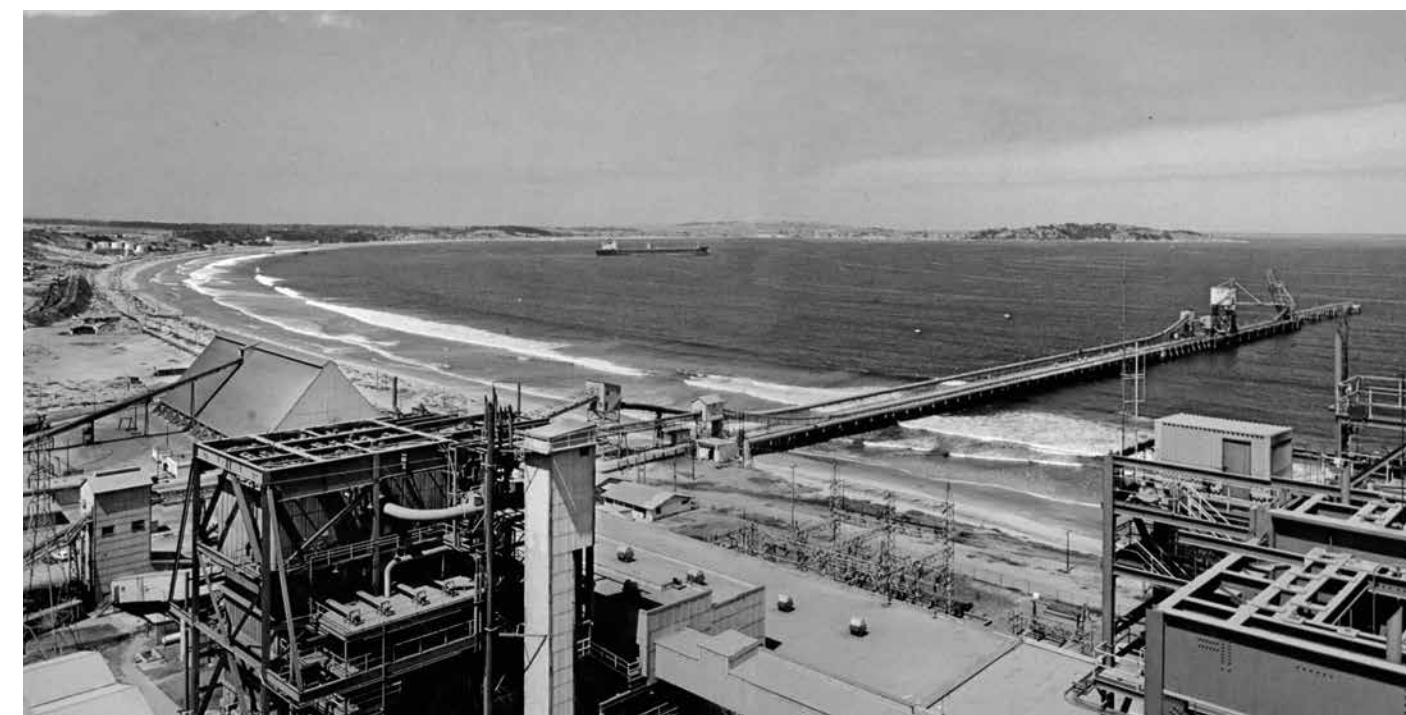


El puerto

A mediados del siglo pasado se inicia en la bahía un proceso de instalaciones industriales ligado a áreas clave de la economía mundial –minería, energía e industria química, entre otras–, que abarcó el procesamiento de importantes recursos naturales y significó para la zona y el país un evidente desarrollo y crecimiento. Petróleo y cobre primero, química y energía a continuación.

La instalación (1966) de una planta generadora de energía eléctrica en la bahía, hizo necesaria la construcción de un muelle mecanizado para la descarga del carboncillo de la Empresa Nacional del Carbón (Enacar), utilizado como combustible. Proveniente de las minas de Lota Schwager, era transportado por naves nacionales pertenecientes a las empresas Nachipa y Empremar. Para su descarga, se habilitó el costado norte del muelle con equipos de descarga y una correa transportadora. En el año 1971 se equipó el costado sur para el embarque de concentrado de cobre de la Compañía Minera Andina, que provenía de sus yacimientos ubicados en Saladillo, Río Blanco, al este de la ciudad de Los Andes.

A fines del siglo XX el comercio mundial se intensifica a una escala sin precedentes; ello debido principalmente a un desarrollo tecnológico que revoluciona por completo las comunicaciones y a la liberalización de la economía, aspectos propios de lo que ha sido denominado globalización, fenómeno que alude al carácter global de la economía y a la profunda interconexión de los mercados, entre sus principales características. Esto trae consigo que grandes cantidades de bienes de consumo (commodities) comiencen a ser transados a nivel mundial. Cobre, celulosa, petróleo, trigo, etc. Localizados en diversos lugares del mundo, el comercio que se hace de ellos implica traslados en volúmenes considerables, siendo su transporte, que abarca grandes distancias, lo que le da sentido a los puertos. La gran industria y la tecnología han ido optimizando los mercados y la producción y las transacciones se hacen a gran escala. En este escenario los puertos marinos son clave: solo ellos pueden dar solución al transporte físico de los productos transados, de manera segura, oportuna y eficiente.



Instalaciones originales del puerto carbonero.



Vista panorámica del lugar donde hoy se emplaza Puerto Ventanas.

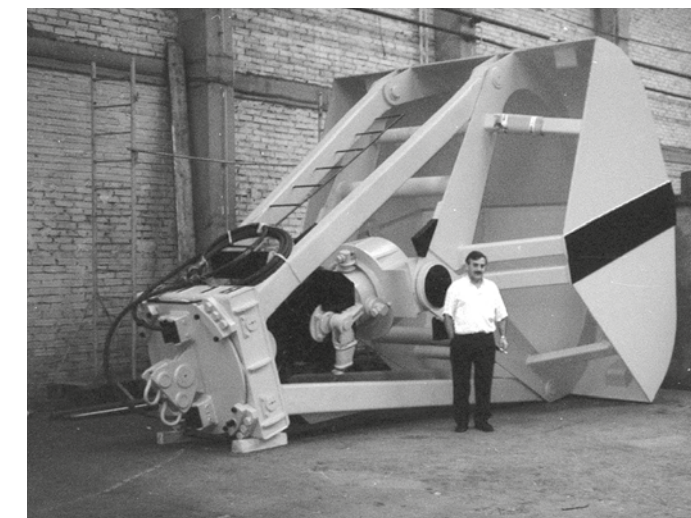
Obras de ampliación del puerto, sitio 5.



Este desafío portuario debía ser asumido en la bahía. Nuevos emprendedores acometen la empresa de transformar el muelle mecanizado en un puerto abierto al mundo, para dar los servicios que exigía el desarrollo en la zona central del país. Se inician, en 1989, los estudios para transformar y ampliar las instalaciones, con el fin de recibir mayores naves y transformar las obras en un muelle multipropósito. Con este objetivo, en 1991 se crea Puerto Ventanas SA, constituida como un puerto privado. A partir de allí, la empresa acomete el nuevo proyecto de ampliación, que culmina con la inauguración en 1993 de los sitios 3 y 5; este último pasó a ser el puesto de atraque para naves de mayor capacidad en el litoral central de Chile, capaz de recibir naves tipo panamax a su máxima capacidad de carga. De este modo, el muelle original, de una extensión total de 539 m, constituido por 375 m de puente de acceso y 164 m de cabezal existente, pasa a una longitud total de 1.099 m, considerando 344 m adicionales de puente de acceso, 84 m de nuevo cabezal y 132 m de dolphins de amarre.

El nuevo cabezal, correspondiente al sitio 5, quedó equipado por dos grúas de tipo pantográfico, con tolvas en piso para la descarga de carbón y otros graneles. Al mismo tiempo, se equipó con un sistema mecanizado de transporte, compuesto por cinco correas en serie, con una longitud total de 1.250 m. El sistema completo, construido por Babcock&Wilcox Española, tiene una capacidad de diseño de 1.500 toneladas por hora.

Palas originales de gruas sitio 5, en su lugar de fabricación.



Obras de adecuación a nuevas instalaciones.



Inauguración de instalaciones de Puerto Ventanas, con la concurrencia del Presidente de la República, don Patricio Aylwin A.

Por otra parte, el nuevo sitio 3, ubicado en el costado norte del puente de acceso que une las antiguas instalaciones con el sitio 5, fue habilitado con un frente de 180 m de largo y una explanada que le permite operar carga general y graneles con maniobra de nave y utilización de tolvas portátiles, y que posibilita la operación de naves de hasta 45.000 toneladas de carga. Adicionalmente, fue dotado de un aciducto destinado al embarque de ácido sulfúrico producido por Enami, hoy Codelco Ventanas, y de un ducto empleado para la descarga de importaciones de asfalto.

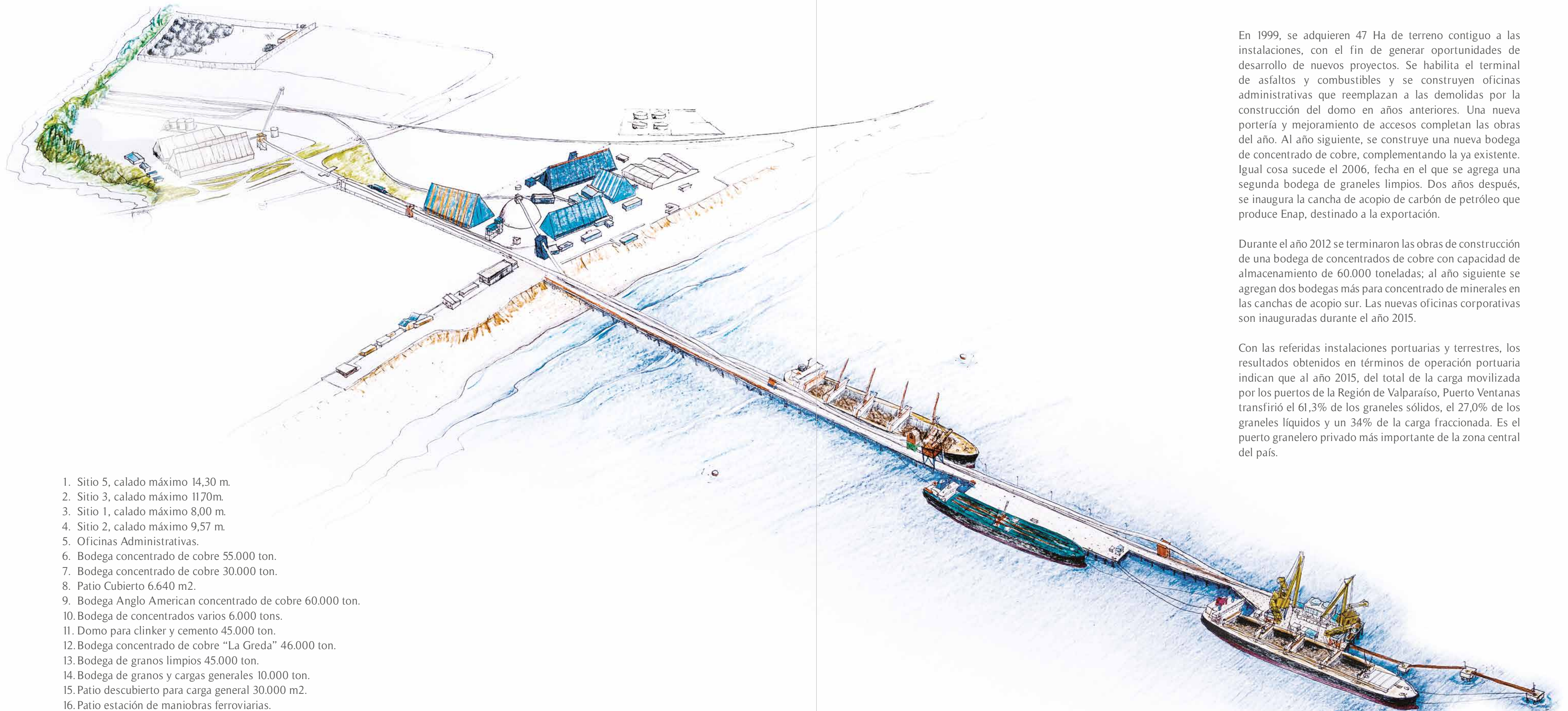
Habilitadas estas obras, y retirados los equipos del antiguo sitio carbonero, se instaló de modo definitivo el sitio 2 para el embarque de concentrado de cobre. Dotándolo de estructuras y equipos nuevos, se levantó la torre fija de carga de concentrado de cobre para hacer más expedito el acceso a los nuevos sitios, que, junto con una mejora generalizada de pavimentos, consolidaron la operación del nuevo puerto, en 1994, con la adquisición a Codelco de las instalaciones de tierra y mar que la empresa minera poseía allí. De esta manera, el sitio 1 quedó ubicado en el costado norte de las antiguas instalaciones y destinado a la carga de graneles líquidos.

Ya consolidadas las obras portuarias, fue necesario complementar las obras de apoyo terrestre para un adecuado manejo de los productos transferidos. Para el manejo de los graneles limpios, se procedió, en 1995, a la construcción de una bodega. Dos años después de demoler algunas instalaciones en el patio de concentrados y efectuar el traslado de paños, talleres mecánicos y oficinas administrativas, se construyó el domo que acopia el clinker de Cemento Melón, dotado de una tecnología pionera en el país en lo que respecta a almacenaje, expedición y sistema de descarga. Simultáneamente, se habilita el terminal de productos químicos.

Extremo poniente de las instalaciones de Puerto Ventanas.



Zona de bodegas y oficinas, Puerto Ventanas.



1. Sitio 5, calado máximo 14,30 m.
2. Sitio 3, calado máximo 11,70m.
3. Sitio 1, calado máximo 8,00 m.
4. Sitio 2, calado máximo 9,57 m.
5. Oficinas Administrativas.
6. Bodega concentrado de cobre 55.000 ton.
7. Bodega concentrado de cobre 30.000 ton.
8. Patio Cubierto 6.640 m2.
9. Bodega Anglo American concentrado de cobre 60.000 ton.
10. Bodega de concentrados varios 6.000 tons.
11. Domo para clinker y cemento 45.000 ton.
12. Bodega concentrado de cobre "La Greda" 46.000 ton.
13. Bodega de granos limpios 45.000 ton.
14. Bodega de granos y cargas generales 10.000 ton.
15. Patio descubierto para carga general 30.000 m2.
16. Patio estación de maniobras ferroviarias.
17. Cancha de carbón de petróleo (ENAP) 80.000 ton.

En 1999, se adquieren 47 Ha de terreno contiguo a las instalaciones, con el fin de generar oportunidades de desarrollo de nuevos proyectos. Se habilita el terminal de asfaltos y combustibles y se construyen oficinas administrativas que reemplazan a las demolidas por la construcción del domo en años anteriores. Una nueva portería y mejoramiento de accesos completan las obras del año. Al año siguiente, se construye una nueva bodega de concentrado de cobre, complementando la ya existente. Igual cosa sucede el 2006, fecha en el que se agrega una segunda bodega de graneles limpios. Dos años después, se inaugura la cancha de acopio de carbón de petróleo que produce Enap, destinado a la exportación.

Durante el año 2012 se terminaron las obras de construcción de una bodega de concentrados de cobre con capacidad de almacenamiento de 60.000 toneladas; al año siguiente se agregan dos bodegas más para concentrado de minerales en las canchas de acopio sur. Las nuevas oficinas corporativas son inauguradas durante el año 2015.

Con las referidas instalaciones portuarias y terrestres, los resultados obtenidos en términos de operación portuaria indican que al año 2015, del total de la carga movilizada por los puertos de la Región de Valparaíso, Puerto Ventanas transfirió el 61,3% de los graneles sólidos, el 27,0% de los graneles líquidos y un 34% de la carga fraccionada. Es el puerto granelero privado más importante de la zona central del país.



Oficinas de Puerto Ventanas



Calle de acceso con aspiradora de polvo.

Paralelamente a la habilitación de nuevas obras de infraestructura, se asume un nuevo desafío, consistente en robustecer la gestión basada en los principios del desarrollo sostenible, enfrentando el desarrollo y la operación del puerto con una mirada simultánea en las dimensiones económicas, ambientales y sociales, incorporando estas tres dimensiones en todas las decisiones del negocio y control de sus operaciones.

En ese contexto, múltiples obras se van llevando a cabo, y se realiza un riguroso monitoreo del medio marino y de las instalaciones de tierra. Todo ello se complementa con un sinnúmero de acciones implementadas con el fin de lograr estándares óptimos de operación en términos ambientales: se habilitan obras internas tales como una planta de tratamiento para el manejo de aguas lluvias; encapsulamiento de todo el sistema de transporte por cintas y torres de transferencia; malla protectora entre losa y nave para evitar caída de productos al mar; humectación para evitar dispersión de polvillo y detención de faenas

con vientos superiores a 18 nudos; salida encarpada de camiones cargados y lavado de sus ruedas para evitar arrastres de material; sellado de suelos de acopio para evitar infiltraciones en el suelo natural; palas de carga selladas que reemplazaron a las originales; mallas perimetrales para contención de material particulado, aspirado permanente de caminos, losas y sistema transportador, etc.

En el año 2011 Puerto Ventanas suscribió, junto a otras empresas de la bahía, el Acuerdo de Producción Limpia de la zona industrial Puchuncaví-Quintero, comprometiéndose a la incorporación de medidas y tecnologías para la Producción Limpia (CPL). Se ha verificado el cumplimiento del 100% de estos acuerdos por parte del puerto.

Las acciones destinadas a lograr sustentabilidad se complementan con un compromiso real de Responsabilidad Social Empresarial, el que se perfila inicialmente en conjunto con otras empresas del sector el año 2006, y que tiene por objeto propiciar el desarrollo local sustentable, promoviendo y potenciando la generación de proyectos desde la comunidad.

En noviembre del 2012, la empresa inaugura el Centro Comunitario Puerto Abierto en la localidad de Ventanas, con el propósito de convertirlo en un espacio donde puedan converger diversas iniciativas, tanto de los vecinos como de los trabajadores de Puerto Ventanas. Orientado

a mejorar la calidad de vida de los habitantes de las localidades vecinas al puerto, fortalecer su identidad cultural y propiciar un espacio de recreación y desarrollo de manifestaciones culturales y artísticas, entre otras, ha llevado a cabo un nutrido programa de trabajo con la comunidad, en el que destacan exposiciones de alto nivel, cursos, diversas actividades culturales y deportivas y en directa colaboración y fomento con las iniciativas de las personas de la localidad. Ello le ha merecido el Premio de Responsabilidad Social Empresarial de los años 2013 y 2015 que otorga ASIVA y el Premio de Responsabilidad Social Empresarial año 2015 que entrega la Cámara de Comercio de Valparaíso.

En el año 2013 se implementa un Sistema de Gestión Integrado, basado en las normas ISO 9001 de sistemas de gestión de calidad, ISO 14001 de sistemas de gestión ambiental y OSHAS 18001 de salud y seguridad laboral. Al año siguiente, se obtiene, por parte del Ministerio de Energía, el Sello de Eficiencia Energética. Puerto Ventanas es la primera empresa del país en reportar su huella de carbono a través del programa Huella Chile del Ministerio de Medio Ambiente. Ese mismo año, se implementa y certifica un Sistema de Gestión de Eficiencia Energética bajo la norma ISO 50001. Como reconocimiento de todo ello, la empresa obtiene en 2014 el Premio del Consejo Nacional de Seguridad, categoría Puertos y, un año después, el Premio de Seguridad, de ASIVA y del Consejo Nacional de Seguridad.

Nueva bodega de graneles "La Greda".





*Inauguración exposición de pintura
"Pinceladas de mujer, miradas
cruzadas París-Puchuncaví, en
Centro Comunitario Puerto Abierto.*



Exposición "Dinosaurios, el origen" en Centro Comunitario.



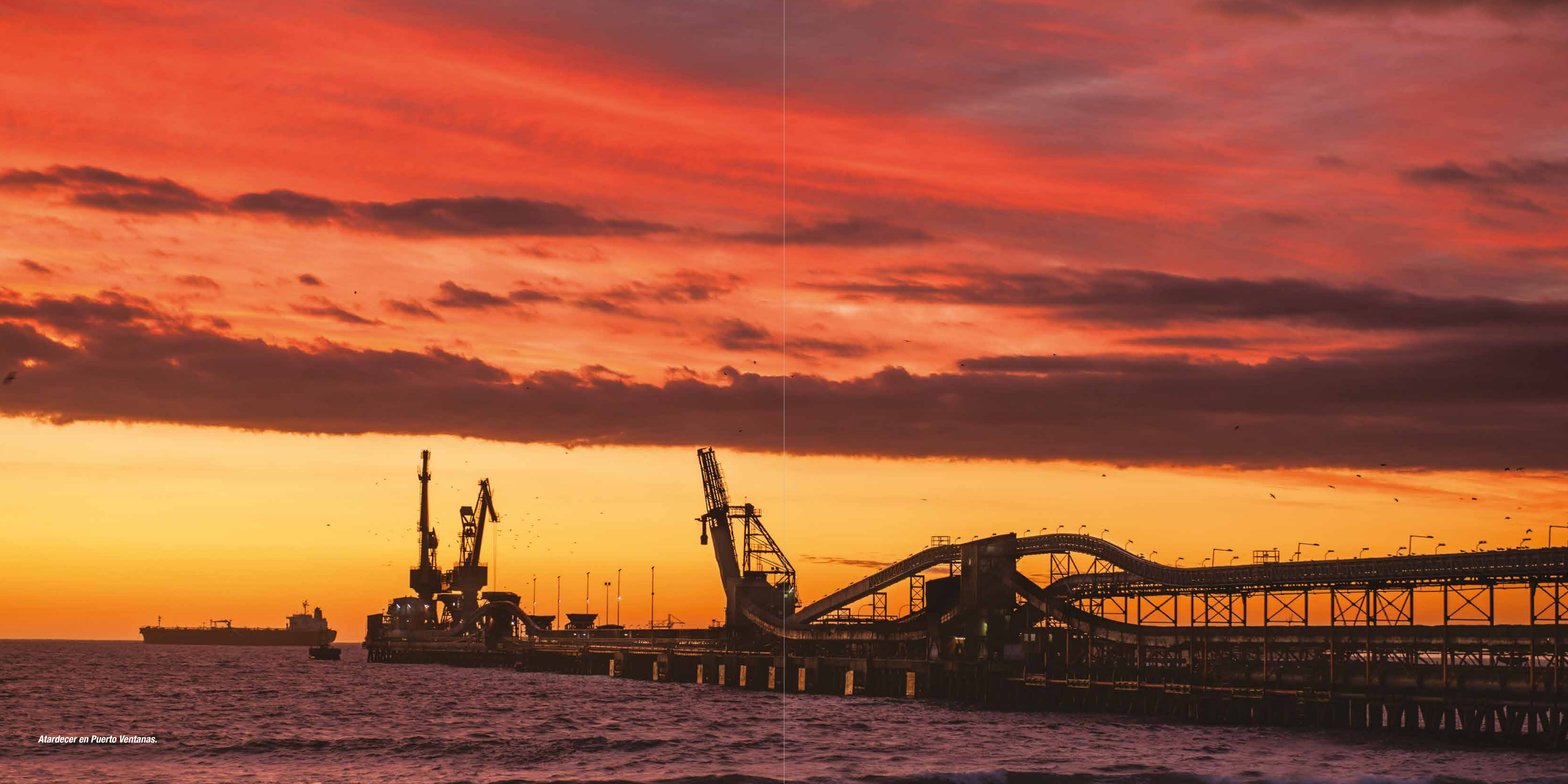
Fin de Verano en Ventanas.



Primer Festival Internacional inclusivo de Baile Folklórico.

También PVSA ha iniciado un programa de inversiones en tecnología, con miras a garantizar procesos eficientes, seguros y ambientalmente amigables; es así que en septiembre de 2016 fue inaugurada una moderna bodega para 46 mil toneladas de graneles sólidos llamada "La Greda", la cual fue inaugurada por los propios vecinos de esa localidad en respuesta a los vínculos de entendimiento y confianza desarrollados por el puerto. En el próximo año será inaugurado un nuevo cargador para el embarque de concentrados de cobre, equipo diseñado con atributos de eficiencia energética, con un alto estándar de productividad y control de emisiones.

Nuestro respeto con el medio ambiente nos ha llevado a validar nuestros procesos con los mayores estándares internacionales, sometiendo nuestras prácticas y desempeño ambiental a la revisión de la Organización de Puertos Marítimos Europeos con sede en Holanda, quienes nos han otorgado la certificación Ecoport, la más exigente de la industria portuaria, por lo que hoy somos parte del selecto grupo de Puertos Verdes, convirtiéndonos en el puerto número 36 en el mundo, el sexto en América y el primero en Chile, en obtener esta certificación. De este modo hemos puesto a PVSA, Puchuncaví y Chile en el mapa mundial de los puertos verdes en el mundo.



Atardecer en Puerto Ventanas.

La gente



La gente

La historia reciente aún no está en los libros. Se mantiene en las personas, que con sus recuerdos aportan antecedentes que la van configurando. A través de éstos, se recrea la realidad vivida en la comuna en la segunda mitad del siglo pasado, permitiendo reconstituir un entorno conocido y entender su presente.

Pesca

Desde tiempos antiguos, la pesca se combinaba con otras actividades. Las mayores demandas de productos marinos y las mejoras tecnológicas aumentaron la extracción, en ausencia de vedas o cuotas de captura, lo que llevó a que los recursos llegaran a niveles críticos. Todo ello agravado por la pesca industrial de arrastre y las alteraciones al medio marino de la bahía debido a la actividad industrial.

“En esa época la pesca era buena, había mucha macha que sacábamos de la playa de Ritoque, pero también había muchos buzos. Como se fue ganando plata, el que era buzo compraba embarcaciones. En esos años el que sacaba más machas era el mejor buzo y ahí no había cuota para sacarlas. Hasta que la macha se terminó en Ritoque; nos fuimos a Papudo y ahí sacábamos 60 mil machas dos buzos y también se acabaron las machas...”

(Clodomiro Mena, Ventanas).

“Mi abuelo, por ejemplo, salía a pescar por toda la noche el congrio y llegaba a casa a tomarse su choquita y después salía a sembrar en aquel tiempo lentejas, arvejas, porque había una familia muy grande que alimentar”.

(Susana Romo Salazar, 52, Horcón).

“Mi papá salía con mi abuelo a pescar por la noche; salían en un bongo que no era una lancha como las de ahora, eran precarias. Se marchaban tarde-noche y regresaban en la madrugada, pero mi papá era mediero de los Moisés. Ellos eran propietarios de todo lo que hay detrás del San Pedro, todo era de esta familia antigua. Mi papá era el encargado de sembrar, cuidar los jardines, todo”.

(María Cristina Benalcasa Rogel, 64, La Chocota).

“Antes habían hartos botes pero eran todos a remo casi, llegaron a haber más de cien botes, se remaba a dos gualas con dos remos; íbamos al teatro de Quintero en bote remando, íbamos con las mujeres, si no había más transporte antes. Los botes con motor empezaron a llegar un poco antes del año sesenta, eran Arquímedes de doce caballos de fuerza. Ahora va un bote a la pesca y dos o tres están parados, no hay más de 30 botes en la caleta ahora”.

(Luis Galdámez, 68, Las Ventanas).

“Aquí el pescador muchas veces viene de generaciones, abuelo-padre-hijo pescador. Buzos, escafundras como nosotros, etc. Antiguamente había más mercado, pero en el mar el trabajo es relativo, es un trabajo aventurero, se trabaja a expensas del tiempo. Trabajamos con redes, con espineles, buceo, con arpón, etc. Lo más característico que sacábamos acá teníamos fama por el erizo y el loco, ahora nada ya, está muriendo”.

(Ítalo Mirto Tapia, 90, Horcón).



Agricultura

La agricultura era una actividad compartida con la pesca. Hacia el interior, era la labor preponderante, cuya mayor parte estaba dedicada al sustento de la propia familia, que en conjunto cultivaba los campos.

“Mis papás se dedicaban a la agricultura, nosotros nos criamos en la agricultura a la edad de los 7 años; éramos 5 hermanos y mi mamá y mi papá todos en la agricultura; mi mamá nos llevaba almuerzo para el campo. Nos íbamos en la mañana y llegábamos en la tarde a la casa todos los días de Dios, hasta el domingo trabajábamos nosotros. En ese tiempo sembrábamos lentejas, arvejas, trigo, cebada, garbanzo, chicharos, papas, hasta sandías se sembraban en el Médano; melones, choclos, se sembraba todo eso. La lenteja se cosechaba en diciembre, mi papá cuando cosechaba la lenteja la vendía y compraba la mercadería para el año. Antes comíamos puro grano; se comía: poroto, la lenteja, arvejas peladas, mote, etc. Mi papá criaba ovejas y de gordas se morían en el verano y los chanchos también, bueno no se alcanzaban a morir, los mataban para las fiestas, gallinas también. En Puchuncaví trabajaba toda la gente en la agricultura, muchos trabajaban en el fundo El Alto, del gringo, el que está pasado el puente. Esa era una hacienda, tenía una lechería, llegaba hasta cerca de los Maitenes y por el otro lado hasta cerro Tacna; sacaban leche dos veces al día”.

(Pedro Torres Torres, 84, El Paso).

“Hacían trilla igual, acá en esta misma cancha donde vivo yo eran heras, hacíamos trillas para las lentejas, trillas a yegua suelta. Había mucha gente trabajando, hacían harta comida y harto vino; los viejitos compraban chuicos de 50 litros y los ponían en la primera carretillada; había un encargado de servir el vino, los viejos no se daban ni cuenta cuando se curaban, quedaban durmiendo en la misma hera”.

(Pedro Torres Torres, 84, El Paso).

“Acá pesca y campo a la vez, cuando estaba malo el mar todas las poblaciones de acá veníamos a cortar arvejas, habían parcelas que sembraban y cada dueño tenía sus terrenos; llegaba un camión acá a la calle y se echaban las arvejas, se vendían y se llevaban a Valparaíso en saco. En ese tiempo nosotros éramos niños, éramos cabros nomás; en el día íbamos a la escuela y en la tarde íbamos a cortar, a ayudar a los viejos a cargar los sacos. La agricultura era de rulo, cuando estaba mala la mar nosotros nos dedicábamos a la agricultura”.

(Luis Galdámez, 68, Las Ventanas).

“Aquí la mayoría de la gente era a la vez que pescador, también agricultor. Si no iba al mar iba al campo. Todas las edificaciones que actualmente forman Horcón antiguamente eran cultivos de arvejas, lentejas; siempre había dos opciones, ahora no; todos los terrenos se vendieron y la agricultura murió por el crecimiento de Horcón”.

(Ítalo Mirto Tapia, 90, Horcón).



“A lomo de mula y después con las carretas, se sembraba trigo, después íbamos a molerlo a Nogales, uno se demoraba dos jornadas. La primera hasta Pucalán y al día siguiente se subía la cuesta al ritmo del buey, no como ahora que todo es rápido. Se traía la harina para todo el invierno. No se veía apenas harina blanca, era harina candeal, lo que ahora se llamaría integral. Harina de garbanzo también y el frangollo se sacaba mucho, un trigo picado que reemplazaba al arroz”.

(Juan Zamora Bernal, 90, Puchuncaví. Ex alcalde).

“Los cultivos variaban según el lugar. Hay áreas buenas como los médanos pero se agotan rápido por el monocultivo. Había que ir variando la semilla que se le pone porque cada una sustrae un sustrato diferente y no se hizo, y así fue pasando hasta que llegó una peste que se llamaba “La Roya”⁽¹⁾, que cuando la planta estaba grande, casi para cosecharla florida, venía como un llamarada y se quemaba y se perdía todo el trabajo. La Roya que todavía existe. También la lluvia, la pluviometría disminuyó, antes llovía hartito. Todos esos factores se fueron sumando y por eso cuando llegó aquí la Enami y las autoridades, yo lo vi como una oportunidad porque los agricultores son porfiados, oiga”.

(Juan Zamora Bernal, 90, Puchuncaví. Ex alcalde).

“Antes la siembra no se vendía, por ejemplo el trigo se limpiaba y se llevaba al molino para hacer la harina, así se abastecían de harina de su propia siembra. Cuando no había alimentos se les pedían a los vecinos mientras uno compraba. Los alimentos que consumían eran producidos por las mismas familias como legumbres, verduras, árboles frutales y criaban animales: gallinas, cerdos, vacas, cabras. En la actualidad son pocos los que siembran y crían animales, todo por la sequía, debido a la escasez de lluvia. Los esteros ya no tienen agua, como llueve poco solo a veces alcanza a correr un hilito de agua”.

(Amelia Silva, 83, Pucalán).

La minería

La actividad minera desapareció casi en su totalidad en la primera mitad del siglo pasado, por agotamiento de los yacimientos. Muy pocos vestigios de esa actividad quedan en la zona.

“En la zona de El Rincón, la minería se inició en los años 1800, explotando plata y cobre en las minas Las Astas y Los Pajaritos. Los metales eran fundidos en pequeños hornos que se ubicaban en Tiltil y Chagres, hasta donde se llevaba el material a lomo de mula. Las Astas dejó de trabajar en los años treinta del siglo pasado y Los Pajaritos a mediados de los cuarenta, sepultada por grandes derrumbes. En esos años se abre la Mina Negra, su mineral era óxido de cobre que se enviaba a Chagres. Buscando se encontró la mina Raíz de Cobre a aproximadamente 140 metros de La Negra. Era de muy baja ley pero de mucha abundancia. El metal era bajado en andarivel hacia Pucalán. Después se le abrieron caminos por El Rincón y por Pucalán”.

(Jorge Cisternas, minero, El Rincón).

(1) La Roya es una enfermedad producida por el hongo *Uromyces Fabae*. Nota del editor.

Salina

El borde costero fue un lugar propicio para la instalación de salinas. Una pequeña en El Bato, que ya no existe, y otra de marcada significación e historia, en el sector de La Greda.

“Las familias que han trabajado en Las Salinas también tienen una historia paralela. Los hijos y los nietos de los primeros trabajadores han seguido junto a nosotros, transmitiendo el oficio de generación en generación. Es cierto que ahora se ha roto esta cadena, porque es un trabajo duro y los jóvenes ya no quieren trabajar acá, pero los valores se conservan y todos saben que sus padres trabajaron para que sus vidas sean mejores. Personalmente, me gustaría darles mejores opciones pero los tiempos son más difíciles. Todas estas personas nacieron acá y trabajaron con mi padre desde su época de juventud. Han permanecido desde hace 40 años. El administrador actual, Froilán Troncoso, trabaja desde los 18 años, su padre trabajó con mi abuelo y su abuelo con mi bisabuelo”.

(Rebeca Aldunate, edad, Fundo Las Salinas, La Greda).

Industria

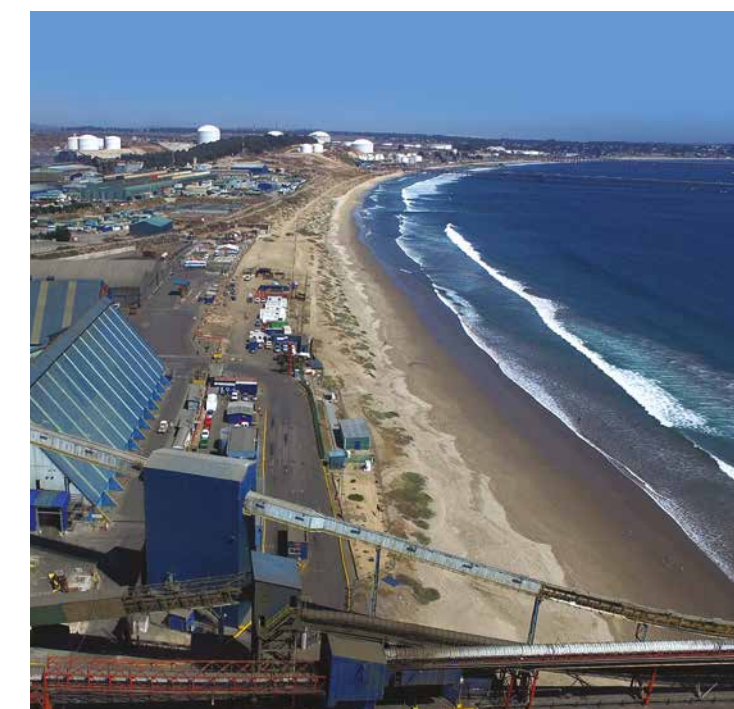
La llegada de las industrias marca un drástico cambio en la zona; ello debido a la aparición de nuevas fuentes de trabajo, al arribo de gente de otros lugares y al crecimiento acelerado de la localidad de Las Ventanas.

“Tradicionalmente la zona era agrícola, con buenos resultados a pesar de ser tierra de secano, de rulo. Pero estuvo siempre el problema de la sequía, y sin lluvia no hay nada que hacer. Entonces, al llegar las industrias, la gente joven se entusiasmó. Se produce una competencia entre esta industria naciente y la agricultura pobre. Todos querían pega como obrero en la industria”.

(Guillermo Herrera, concejal).

“Después entré a trabajar a Enami, y a muchos les pasó lo mismo, comenzaron a trabajar en la empresa, en firmas contratistas por temporada. Después comencé junto a otros vecinos a trabajar en la línea de ferrocarril de Enap, en el año 1971. Entramos como 25, de Puchuncaví, Campiche, Maitenes, y otros que venían de Calera; trabajamos en mantención de la línea, esa la estaban recién terminando; después, en 1975, nos trasladaron a todos, no quedó nadie en la mantención de la línea, a mí me trasladaron a Belloto, y después de dos años nos devolvieron para acá, y trabajé hasta 1994, a seis meses de jubilarme”.

(Pedro Torres Torres, 84, El Paso).





Puerto

Los inicios de Puerto Ventanas son recordados por sus trabajadores como un desafío, con el orgullo de haber trabajado para lograr su desarrollo.

“Después hubo un proceso, me parece que fue el año 91 donde Gener vendió esta parte que era muelle. Entonces se formó esto, vendió esta propiedad lo que correspondía a muelle, y ahí se creó la empresa Puerto Ventana. Se compraron acciones, vinieron accionistas y nosotros nos dieron la opción de seguir en Gener o nos veníamos a Puerto a trabajar a la empresa nueva, igual significaba jugársela por una empresa naciente y hacerla crecer. Tener fe en que va a ser una empresa con crecimiento. Ahí yo pasé para acá, y aquí seguimos trabajando para hacer grande esta empresa, nosotros también teníamos fe de que esto iba a resultar; la empresa en realidad a través de los años tuvo un crecimiento bueno, todavía hay que seguir creciendo, y ahí agrandaron esto, no estaba el sitio 5, ni el sitio 3, llegaba solamente hasta donde hay una torre verde, era el sitio 2, que embarcaba concentrado de cobre y después la empresa, como empresa misma, construyó estos muelles más para acá, y hay posibilidades que también se amplíen con un sexto sitio”.

(Oscar Morales, Puerto Ventanas).

“En ese tiempo el muelle tenía dos sitios: el de concentrado y el de descarga del carbón. Pero el carbón llegaba cada 15 días. Todavía no llegaban las barcasas. Yo estuve desde el comienzo. La grúa la operábamos con manilla, a puro pulso y cálculo visual. Después llegó la automática que levanta la pala y prende una luz roja, y entra sola, vacía al llegar al buzón y se devuelve sola y baja sola, y a cierta altura, porque tenemos que tomarla manual. Escalé hasta ser gruero. Entonces, al llegar la barcaza era peligroso que el automático bajara hacia la bodega de la embarcación. Ahí la tomábamos manual nosotros y la guiábamos”.

(Hugo Olivares, ex operador de grúa, Puerto Ventanas).

Comunicaciones

En un territorio tan extenso y con tantas localidades, comunicarse era toda una proeza. Los medios existentes para ello son recordados, con diversos alcances, por los antiguos residentes.

“Don Caruzzo tuvo el primer teléfono de Horcón, funcionaba como servicio de mensajería, el mismo venía a buscar a la gente a principio de los años ochenta. Llegó la luz antes que el camino, que en esa época era pura tierra. Otra cosa que recuerdo es que había un pescador que tenía una televisión allá por el año 63, íbamos a su casa de chiquititos”.

(Susana Romo Salazar, 52, Horcón).

“El telégrafo y el correo eran los medios para comunicarnos. El correo llegaba una vez a la semana. Cuando era mucho el trámite administrativo había que viajar a Santiago o Valparaíso. A Santiago se viajaba a caballo a Nogales, Calera, y de ahí se tomaba el tren. En Calera había donde dejar las cabalgaduras; todo era más calmado, no había problemas. Recuerdo que el primer vehículo municipal lo pagamos con una demanda municipal que ganamos a Enami por no querer pagar las patentes municipales; con eso pudimos también instalar parte del alumbrado público; después vinieron concesiones a motor por horarios, después eso siguió para los pueblos chicos”.

(Juan Zamora Bernal, 90, Puchuncaví. Ex alcalde).

“Puras calles de tierra, en 1975 ya había una micro al día para Viña y otra para Calera. Había un solo teléfono público, se encontraba en el almacén donde don Matías Osorio, todos teníamos que ir a hablar allí”.

(Mireya Chacón Moya, 76, Puchuncaví).

“Cuando fallecía alguien familiar de lejos, Santiago, Viña, llamaban a Puchuncaví donde don Matías Osorio y don Matías mandaba a un mensajero a avisar para acá. Ese fue del año ochenta para atrás. En el ochenta llegó la radio aficionada aquí. Estaba en la escuela y llegaban los mensajes, porque aquí vivían los profesores y ellos nos comunicaban en caso de emergencia. Una vez vino hasta un helicóptero a buscar a una señora que tenía trillizos y no podía tenerlos, los caminos estaban cortados, y había unos tremendos temporales, así que vino el helicóptero y se le murió uno”.

(Susana Vicencio Fernández, 63, La Quebrada).

Salud

La segunda mitad del siglo pasado marca un cambio fundamental en la salud. Aparecen servicios más cercanos a las localidades, desapareciendo poco a poco los curanderos y parteras que atendían a la población lugareña, tan alejada de los servicios de salud de las grandes ciudades.

“Resido en Horcón desde mi nacimiento, soy nacida aquí, nada de hospital. La señora Elba, partera, que ayudó a dar a luz a gran parte de la comunidad horconina ayudó a mi mamá. Imagínese que nosotros éramos diecisiete hijos. Fallecieron dos, antiguamente había muchas enfermedades y para llevar al médico a un niño había que caminar casi hasta Quintero. Aquí nos tratábamos a puras hierbitas y plasmás, ungüentos con una piedra machucada y se refregaban a la piel o al lugar afectado. La primera y única posta se instaló en el tiempo de Pinochet, cuando había emergencias se usaban los botes, en esa época no había motores, utilizaban dos remos por lado, aproximadamente los viejos tardaban de dos a tres horas en llegar a Quintero, tenían las tremendas espaldas”.

(Susana Romo Salazar, 52, Horcón).

“La posta estaba en la esquina de la plaza, cerca de la iglesia, después la cambiaron allá, pasado el puente, cerca del fundo El Alto; allá iba casi toda la gente, es donde ahora está el museo, y después la cambiaron donde está ahora”.

(Pedro Torres Torres, 84, El Paso).

“Sobre los partos, mi abuela postiza me dice que ya en su época parían en las casas arriba de sacos paperos, ahí las operaban. Acá en el sector era conocida la señora María, que vivía en la bajada hacía Las Ventanas; ella era la partera que nosotros teníamos, yo tuve a mi segunda hija en casa y ahí mi madre la llamó. Después me llevaron al Bato, ahí donde está Gasmar⁽²⁾”.

(María Cristina Benalcasa Rogel, 64, La Chocota).

(2) Se trata del antiguo hospital de Quintero y que anteriormente había sido la casa de la familia Cousiño. Nota del editor.



Educación

Las escuelas forman una parte importante del recuerdo de las personas, en una época en que paulatinamente se iban instalando en el territorio. Cada una de ellas está asociada a un lugar y a un proceso de crecimiento y desarrollo.

“Antiguamente había un colegio donde hay una botillería ahora frente a la Sol del Pacífico, un colegio de adobe con paja, la “Escuela Básica de Horcón”. En esa época los más viejos nacían y, como al tiempo, años después, se inscribían al Registro Civil; llegaban grandes al colegio. Llegaban a la edad que fuera, pero solamente había tres años de estudio. También sucedía que el pensamiento en aquella época era que un niño será más útil como mano de obra que estudiando”.
(Susana Romo Salazar, 52, Horcón).

La escuela que había cuando íbamos nosotros estaba donde ahora está el gimnasio, esa era la escuela que había. Habían cuatro salas en las que hacían las clases, y por el contorno había un patio, un parrón dentro, un pozo para sacar agua, lo demás eran piezas chicas donde habían baños. También ahí al lado de la sala última estaba la municipalidad, había una sola persona para atender la muni, uno solo que se llamaba Juan Pavez. La escuela no me acuerdo bien como se llamaba, parece que Gabriela Mistral, ahí íbamos nosotros con mis hermanos a la escuela, nos íbamos de a pie por el médano, bajábamos ahí donde está don Víctor Guerra, a pies pelados, nos pasábamos a lavar los pies al estero. Pero cuando era invierno y llovía quedábamos aislados, no podíamos ir a la escuela”.

(Pedro Torres Torres, 84, El Paso).

“En mi niñez fui a la escuela de Ventanas, una que ya no existe cerca de la gruta de San Pedro, que hay en la caleta donde están los pescadores; ahí atrás había una casucha, quizás fue la primera escuela. Yo le estoy hablando del año sesenta aproximadamente, recuerdo que teníamos asientos de palo largo donde nos sentábamos a aprender. Más tarde en las Ventanas Alto se hicieron las primeras mediaguas en lo que actualmente es el colegio Sargento Aldea. Después, pero mucho después, se hizo la escuela de La Chocota, estamos hablando cerca de los años ochenta”.

(María Cristina Benalcasa Rogel, 64, La Chocota).

“El colegio estaba donde hoy está ahora ahí el gimnasio municipal. Por cierto, ese gimnasio lo inicié yo cuando fui alcalde, dejé la estructura hecha, no me alcanzó para el techo, el alcalde que vino le puso el techo, el otro lo pavimentó, el otro le sacó el pavimento y le puso parquet y así. El colegio se vino abajo con los terremotos”.

(Juan Zamora Bernal, 90, Puchuncaví. Ex alcalde).

Funerales

La muerte siempre está presente en la cultura de los pueblos, y la ceremonia de la sepultura es recordada por los vecinos como un acto solemne que, en el caso comunal, por la sola existencia del cementerio de Puchuncaví, presentaba características especiales para las localidades lejanas.

“Muchas veces sucedía que el bebé fallecía en el parto, las parteras no podían intervenir mucho si venía con el cordón enredado, por ejemplo, o a los pocos meses había enfermedades; entonces casi siempre en esos casos no se decía nada, se enterraban en el patio de la casa, aquí mismo, en Horcón, se hacía algo chiquitito para la familia. Solamente existía el cementerio en Puchuncaví. Cuando había un funeral llevaban al difunto por el camino viejo o como lo llamaban ellos “la zorra colgá”, así se le llamaba a donde está ahora la costa Quilén hacia Campiche. Por ahí llevaban los ataúdes; mi papá me cuenta que iban caminando, turnándose con el finao, horas caminando y llovía, llegaban todos curaos a enterrarlo”.

(Susana Romo Salazar, 52, Horcón).

“Cementerio en La Chocota no ha existido nunca, cuando se moría alguien aquí y no había carreta los viejos iban a pulso con su chuica de vino, llegaban curaos al cementerio de Puchuncaví con el finao”.

(María Cristina Benalcasa Rogel, 64, La Chocota).

“Los muertos todos al cementerio de Puchuncaví, los llevaban con unas angarillas, dos palos largos que pasaban para allá y ponían el cajón ahí, se ponían tres acá, tres allá y al hombro partían. Cuando llegaban a Puchuncaví se usaba ir a un negocio, no me acuerdo como se llamaba, mandaban a hacer almuerzos, comida y traguitos, y a veces lloviendo uno se demoraba como una hora y media caminando; y en ese tiempo no habían caminos como ahora, eran puras huellas de carreta, algunos se iban a caballo”.

(Luis Galdámez, 68, Las Ventanas).

“Había dos cementerios, uno para la gente sana, pertenecía a la iglesia y después se municipalizó, y, más arriba, a los pies del cerrillo, el cementerio de leprosos. Acá hubo una epidemia muy fuerte a finales de 1800 ⁽³⁾. Una vecina se salvó de la lepra de niña, fueron muchos los muertos en Pucalán y Los Maquis, venían a enterrarlos, quizás con la idea de que estuvieran más cerca de la Virgen. La Virgen la ponían vuelta para allá y se volvía para acá, es la Virgen María, la Virgen salvó a los que quedaron vivos, esa es la historia”.

(Mireya Chacón Moya, 76, Puchuncaví).

(3) Probablemente se refiere a la epidemia de tifus exantemático. Nota del editor.



Fiestas religiosas

Las fiestas religiosas son de propiedad de la comunidad, aun cuando se vinculan con la religión católica. Son manifestaciones populares organizadas por la gente de cada localidad, donde celebran a sus santos patronos.

“Antes en Ventanas se celebraba el día de San Pedro y nuestros padres nos vestían con las mejores ropas, porque era como una fiesta, era como un carnaval de Ventanas. Era un gran acontecimiento. En la tarde, en la playa, se hacía la procesión y los chinos bailaban y cantaban alrededor de los santos”.

(Alicia Vega, Ventanas).

“Acá nosotros cuando éramos chicos celebrábamos la cruz (la Cruz de Mayo), acá había un cabro que era re entusiasmado por los chinos, acá nos juntábamos varios, hacíamos flautas con caña de sifuta⁽⁴⁾. Había un cabro que le dio por alferrear, aprenderse versos y dijo por qué no hacemos un baile chino, y nos juntábamos ya en la tarde cuando estaba el sol bajito, nos juntábamos tres o cuatro por lado, chinear no más, y él con un tamborcito al golpe y saltando, y le íbamos a cantar a la cruz. Éramos cabros como de 15 para abajo, eso fue como en el año 1940”.

(Pedro Torres Torres, 84, El Paso).

“La gente se juntaba en las fiestas religiosas; en Corpus Cristi, San Pedro; la Virgen de Lourdes se iba celebrando en cada pueblo. Lo organizaba la gente, la iglesia nunca se ha metido en la organización, somos el grupo de pescadores los que hacemos la fiesta, la iglesia de los curas no participa. Acá a las tres de la mañana empezaba la fiesta, empezaban a tirar tiros de dinamita, despertaban a todo el mundo, uno se levantaba oscuro para adornar las calles; los bailes empezaban a oscuras. 25, 30 bailes llegaban acá, ahora llegan cinco bailes, había bailes que venían de Valle Hermoso, Limache, Quilpué. Acá existía el puro baile de Ventanas en el que yo participaba”.

(Luis Galdámez, 68, Las Ventanas).

Fiestas populares

Como una forma de celebrar el verano, tradicionalmente se celebraba la Semana Ventanina, una actividad que era compartida por las localidades vecinas, en una suerte de rivalidad amigable, que acercaba a las personas. Hoy es recordada como un evento muy importante por los residentes mayores.

“Acá hacían la semana ventanina, era re bonito, había carro alegórico, habían alianzas que en ese tiempo se juntaban Ventanas, La Greda, Chocota, Campiche; todos presentaban una reina, el pueblo la organizaba la fiesta, se hacía una comisión para organizar”.

(Luis Galdámez, 68, Las Ventanas).



(4) Seguramente el entrevistado se refiere a la cicuta, planta de la familia de las umbelíferas, de unos dos metros de altura, con tallo rollizo, estriado y hueco. Nota del editor.

“En las semanas ventaninas, que se hacían el febrero y ahora no se hacen, había que buscar candidata de varias alianzas y siempre ganaba la de los pescadores porque el turista nos tenía mucho aprecio. Los votos se vendían y el que vendía más cantidad de votos ganaba. Esto se hizo hasta el año 68-70”.

(Clodomiro Mena, Ventanas).

Costumbres

El encanto y lejanía en esos años de la caleta de Horcón, hizo que hasta allí llegaran buscando un lugar tranquilo grupos de jóvenes adscritos a una nueva corriente cultural, encontrando acogida en ese lugar.

“Los “hippies de Horcón” llegaron en la década de los sesenta, familias y pequeñas comunidades hasta aquí. Eran gente muy buena, sana, respetuosa. Ellos eran los auténticos hippies, limpios, trabajadores, ahora muchos trabajan en la artesanía”.

(Susana Romo Salazar, 52, Horcón).

Construcciones

En el mundo campesino, la vivienda más frecuente no era de adobe, que requería más trabajo para su construcción y por tanto implicaba mayor costo. La vivienda de quincha era construida con una estructura de madera, con los muros hechos de varas o coligües trenzados entre sí, posteriormente revocados con barro, con una techumbre de tome, una especie de coirón que se da en los cerros. Era la típica casa del campesino en esta zona.

“La mayoría de las casas eran de quincha, la quincha si no se le pudre la madera no se cae nunca; los viejitos antiguos así los palos que ponían (anchos), el palo acá y el otro allá y enseguida hacían las dos aguas puros palos de montes buscaditos, y con dos ganchitos ponían la viga, enseguida le ponían guiones; si usaban coligües se iban poniendo las corridas atravesadas a los largo de la casa, y después se techaban con tome, que es un monte que hay, que sale en los acopios de agua de largo con el árbol, daba dos metros y era de tres esquinas, lisito, y arriba daba la flor; le poníamos una andana arriba y una abajo, con dos corridas no se mojaba nada”.

(Pedro Torres Torres, 84, El Paso).

“Antes era muy dura la vida, haciendo todo a mano, había que cocinar a fuego nomás, se usaba cocina afuera con fogón, las casas construidas de quincha y barro. Quedan casas de quincha y barro, de coligüe y tome que le llamaban, hay varias casitas que quedan de esas, en el verano son fresquitas y en el invierno son calientitas”.

(Susana Vicencio Fernández, 63, La Quebrada).

Transporte

Si bien la vida en Puchuncaví era tranquila e integrada, cuando era necesario viajar fuera de la comuna se trataba de una experiencia totalmente distinta. La escasez de medios de transporte y las distancias por recorrer en esa época son eventos recordados por los antiguos residentes.

“Con la salud había que desplazarse a Quintero, aquí no había ninguna posta, no había nada, teníamos que ir a pie a veces. Cuando empecé a trabajar en el bote la gente iba y venía conmigo en el bote a Quintero; era un bote a motor, no había huella de caminos, no había locomoción, no había micro, no había nada, nada. Solamente desde hace cuarenta años se activó, primero llegó la Sol del Pacífico hasta Valparaíso”.

(Ítalo Mirto Tapia, 90, Horcón).

“Cuando yo tenía diez años uno viajaba a Santiago en tren desde Quintero, era una maravilla fascinante para nosotros como niñas y niños. Para llegar a Quintero, recuerdo que pasaba una micro en la mañana, era de un vecino; era una de esas “gondolas” que le llamábamos, era chica y viajaba una vez en la mañana y otra en la tarde. Le hablo de los años mil novecientos sesenta y cinco”.

(María Cristina Benalcasa Rogel, 64, La Chocota).

“El transporte era de un caballero que se llamaba Carlos Bernal, que nosotros le decíamos “Carlos Cuero”; él tenía una micro que cuando bajaba la marea en la mañana, uno se iba con él hasta Quintero y después en la tarde se regresaba con él, todo por la playa, si no, había que echar los botes y remar para allá nomás. Era una micro chica, como camioneta, marca Opel. Para Valparaíso había una micro que venía de Puchuncaví con un chofer que se llamaba Raúl, le decíamos el “Cara de Perro” nosotros; esa micro pasaba en la mañana y se devolvía en la tarde y en Concón había una balsa, ahí se subía la micro a una balsa y se pasaba para allá”.

(Luis Galdámez, 68, Las Ventanas).

Electricidad

La ruralidad del área queda expresada en la carencia de energía eléctrica, que recién llega a la zona en la segunda mitad del siglo veinte. La lejanía de los grandes centros urbanos y la dispersión de las localidades en el territorio, explican esta situación.

“En el terremoto del 1965 yo era alcalde, no había luz. Se alumbraba con unos farolitos a parafina, a las siete, a las ocho⁽⁵⁾, don Ismael Morales, uno de los funcionarios municipales. Un maestro hacía los faroles de zinc, hacía las lamparitas y les ponía una mecha, estaban encendidas hasta las 11 aproximadamente. Para lograr alumbrado público se hizo una ley especial que se recargaban a los bienes raíces un porcentaje y con eso se financió la primera etapa. Antes de que yo llegara le pusieron luz a la calle principal, pero quedaban Ventanas, Horcón, Maitencillo. Después ya por esos tiempos se escuchaba hablar de la planta, la fundición de Enami, del cobre, etc. Nosotros teníamos como 15, 18 años, más o menos”.

(Juan Zamora Bernal, 90, Puchuncaví. Ex alcalde).

(5) El entrevistado se refiere a las siete y ocho de la tarde. Nota del editor.

“Llegué en el cincuenta, ahí había farolitos de parafina en la calles, pero antes del sesenta ya había luz”.

(Ítalo Mirto Tapia, 90, Horcón).

Carabineros

Como todo lugar rural y tranquilo, los carabineros no estaban establecidos en la zona sino a partir de la segunda mitad del siglo pasado.

“Nosotros vivíamos por ahí y los carabineros arrendaron al frente, casi nos criamos con ellos, de hecho uno de los vecinos compró guantes de boxeo y jugábamos. Cuando yo fui alcalde en aquel tiempo la municipalidad compró un fundo que estaba donde está el estadio y ahí cedimos un terreno. Esto fue en el gobierno de Eduardo Frei padre y que era ministro de Obras Públicas Ossa Pretot”.

(Juan Zamora Bernal, 90, Puchuncaví. Ex alcalde).

“Este lugar era muy tranquilo, había un retén muy chiquitito, donde está ahora la panadería, había cuatro o cinco, ellos vigilaban, ver que no hubieran curaos, peleas, estaban para emergencias cuando había lluvias grandes. Después viene otro cuento a partir del setenta y tres cuando llegan los militares, todo el mundo les temía, estaba Melinka”.

(Mireya Chacón Moya, 76, Puchuncaví).

Entretenciones

Con la llegada de los trabajadores de las industrias, los restaurantes empezaron a complementarse con lugares de entretención, que en estas localidades eran las quintas de recreo.

“El Loro con Hipo, era una quinta de recreo, se llenaba, había filas, teníamos que cocinar en fondos para llevarles viandas a los trabajadores de Enami. Los dueños se llamaban Carmen y Willy, eran de Valparaíso; acá trajeron la novedad, traían orquestas. Mi patrona iba a Santiago a contratar orquestas, eran tremendas para el verano sobre todo, nosotros nos amanecíamos trabajando. El local terminó porque murieron mis patronas, se murió él porque lo atropellaron cuando andaba comprando la mercadería para el bar, y mi patrona murió aquí, lo cerraron, e hicieron un remate del Loro, ahora no es Loro, ahora es un arriendo de máquinas que tienen de esas de monedas. Yo trabajé 25 años ahí”.

(Blanca Caro Arratia, 87, Las Ventanas).





Deportes

El deporte está presente en las diversas localidades de la comuna. Como en todas partes, el fútbol se juega en las áreas urbanas y el rodeo se practica en el campo. Pero se da una característica especial con el vóleibol en las playas, deporte prioritario del veraneo.

“Acá de los clubes deportivos que hay el más antiguo es el club General Velásquez, tiene 86 años de antigüedad, es de 1930, el del Rungue es de la misma época, el FlorStar”.

(Pedro Torres Torres, 84, El Paso).

“En 1968, siendo seleccionado de vóleibol de la Universidad de Chile, llegué a Ventanas y ya en ese momento los pescadores jugaban en la playa, de a seis por lado, en la arena húmeda. Los veraneantes alternábamos con ellos en el juego, mañana y tarde. Ya en 1960 organizamos el primer campeonato del litoral, de Cartagena a Papudo, con las finales en Ventanas. En 1962, siendo ya seleccionado nacional, hicimos el Primer Campeonato Regional de Voleibol del Litoral, con un equipo formado con pescadores y refuerzos del seleccionado nacional, en una actividad que duró tres días en Ventanas, en la arena húmeda de la playa y a pata pelada, en una cancha entremedio de los botes, que sirvieron de graderías, terminando con un almuerzo hecho por la gente del pueblo. Estas actividades duraron hasta 1972. En 1980 aparece el vóleibol de playa en todo el país, sobresaliendo donde hubiera más público, como en esta localidad”.

(Antonio Corral, 80, Ventanas).

Vestigios arqueológicos

De tanto en tanto aparece algún vestigio arqueológico que recuerda el pasado indígena de la zona, el que es sazonado con mitos y leyendas.

“Aquí fueron puros indígenas, porque todo lo que es ahora la Casa de la Cultura o la casa de la señora que tiene el quiosco, era un cementerio. Aparecieron de 15 a 25 cuerpos con todas sus cositas de greda. No se investigó nunca nada, todo pasó, igual que en el fundo, el camino que sale a Nogales, Fundo El Alto; pasando el camino hay unos bosques de eucalipto y ahí dicen que está el cementerio de la “Quintrala”; ella paraba ahí cuando iba de camino a La Ligua”.

(Mireya Chacón Moya, 76, Puchuncaví).

Editor: **Mikel Martija M.**

Textos y dibujos: **Mikel Martija M.**

Diseño: **Dínamo Ltda.**

Fotografía: **Erwin Thieme L.**

Imprenta: **Fyrma Gráfica**

Ventanas, Octubre de 2016

Propiedad de Puerto Ventanas S.A. Inscripción RPI N° XXXXXXX. Queda prohibida la reproducción total o parcial, salvo autorización expresa. Publicación acogida a la Ley de Donaciones Culturales.

Las principales fuentes documentales empleadas, corresponden a libros de Benjamín Vicuña Mackenna, diversos archivos digitales de Memoria Chilena de la Biblioteca Nacional, y antecedentes de propiedad del autor.

Se agradece encarecidamente a las personas entrevistadas, que con sus aportes enriquecieron el relato del pasado cercano.



PUERTO
VENTANAS S.A.
CHILE

25
AÑOS