

CRISTIÁN GAZMURI RIVEROS

LA COMPAÑÍA DE FERROCARRIL, PUERTO
Y BALNEARIO DE QUINTERO
(UNA EMPRESA FRACASADA)

ABSTRACT

In 1872 a rich Chilean business man tried to build, in the natural harbour of Quintero, near Santiago, a modern seaport with better facilities than those of Valparaíso. He died before achieving his goal, but his son and daughter in law continued with the task and actually built the port and a railroad, as well as a summer resort in the 1920's. But the company had many problems, mainly financial ones. After some years of efforts to save the enterprise it finally went to bankruptcy, and the owners were ruined. Its a history of illusions, will, bad luck, fight against bureaucracy and opposite interests, inapropriate management and final disaster.

Quien primero pensó en convertir a la bahía de Quintero (32° 46' 00" de latitud Sur y 71° 31' 00" de longitud Oeste) en "el gran puerto de Chile" o, al menos, el gran puerto militar de Chile, fue Lord Cochrane¹, el que compró (pero al parecer nunca pagó²) la "Hacienda de Quintero" el año 1820. Pero luego de su partida de Chile (en enero de 1823 y desde Quintero), la idea cayó en el olvido. Sólo en abril de 1866 el Estado tomó nota de su existencia

¹ Hay numerosos testimonios al respecto. Los más confiables son los de Mary Graham en su *Diario de mi residencia en Chile*, Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires, 1972, pássim, y las noticias del revuelo que causaron en Santiago los enemigos de Cochrane cuando este ofreció parte de la hacienda como regalo al gobierno de O'Higgins para establecer una "arsenal marítimo". Cfr.: Enrique Bunster: *Lord Cochrane*, Ed. del Pacífico, Santiago, 1966, 66.

² Benjamín Vicuña Mackenna: *Quintero, su estado actual y su porvenir*, Imprenta del Mercurio, Valparaíso, 1974, 40.

cuando fue declarado "puerto menor", posiblemente en el contexto de las necesidades estratégicas derivadas de la guerra con España, cuya flota había bombardeado Valparaíso en el mes de marzo de ese año.

Los orígenes de la iniciativa de crear la "Sociedad de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero", que nos interesa, se remontan, según Benjamín Vicuña Mackenna³, a un almuerzo realizado en febrero de 1872 en una quinta del entonces llamado Camino de Macul. Se hizo presente, pues, la ausencia en la costa central de Chile de una "ciudad de baños" como San Sebastián, Trouville o Biarritz en Europa. Valparaíso era un puerto de agua sucia que no servía al efecto.

La idea habría partido de un francés, el barón de Brihois, pero no sabemos a quién correspondió sugerir el nombre de Quintero. Posiblemente fue el propio Vicuña Mackenna, para quien, como nos lo dice su biógrafo Ricardo Donoso, era "un lugar de particular atractivo", el que frecuentaba⁴.

No es raro que se haya pensado en Quintero. Es la más hermosa y —de hecho— la única verdadera bahía existente en la costa central de Chile. El nombre de la "Herradura", que se le daba entonces y que actualmente se ha perdido, conociéndosele sólo como Bahía de Quintero o Bahía Cochrane, lo dice todo. Tenemos, pues, que antes que el puerto se pensó en balneario y naturalmente la posibilidad de existencia de ambos precisaba la construcción de un ferrocarril.

Por cierto que la obra necesitaba de capitales y se recurrió a la familia Cousiño, una de las más ricas de Chile, la que se interesó entusiastamente por el proyecto. Un mes después, Luis Cousiño adquiría doscientas cuerdas, la mayor parte pertenecientes a la Hacienda Quintero, cuyo dueño era entonces Francisco de Paula Salas, en 25.000 pesos⁵, y el resto a Adrián Undurraga⁶. El 26 de diciembre de ese mismo año 1872 una ley aceptaba la creación de la "Compañía de Quintero"⁷.

La Hacienda de Quintero era mucho más vasta que el paño adquirido por los Cousiño y comprendía de norte a sur, desde la latitud de Ventanas y la Laguna de Campiche, hasta una línea que no hemos podido averiguar con certeza, pero que ha de haber estado a la altura del extremo norte de la Playa

³ *Ibíd.*, 28-30

⁴ Donoso: *Vicuña Mackenna*, Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires, 1977, 301.

⁵ Vicuña Mackenna: *ob cit.*, 42-48.

⁶ Información en poder de Patricio Estay, corredor de propiedades de Quintero y antiguo vecino, quien posee una valiosa colección de datos sobre la historia de la ciudad y la empresa que nos preocupa. En adelante, Archivo Estay (AE).

⁷ Ley que crea la "Compañía de Quintero", 26 de diciembre de 1872, reproducida por Sara Infante: *Quintero, balneario o puerto industrial*, Tesis de Grado, Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1968, 69 y sigs.

de Ritoque y de oriente a poniente desde la zona de la Laguna de Campiche y la hondonada de Valle Alegre hasta el océano abierto.

Pero si se pensó en el balneario antes que en el puerto, esto no fue por mucho tiempo. El empresario Cousiño inmediatamente captó que Quintero podía representar la solución para un grave problema que se presentaba para el comercio exportador chileno de entonces: Valparaíso, que no tenía las instalaciones portuarias ni el molo de abrigo de hoy en día y que por su naturaleza es un mal puerto, poco protegido, podía ser suplementado por Quintero, un magnífico puerto natural con suficiente profundidad (hasta 40 metros en su centro⁸) para aceptar los barcos de mayor calado existentes por aquel entonces e incluso hoy.

Otro aspecto que ofrecía halagüeñas perspectivas a la posibilidad de un puerto en Quintero y que sin duda tuvo en cuenta Luis Cousiño, era lo difícil y caro que era ensanchar la atochada línea férrea entre Santiago y Valparaíso, convirtiéndola en un trayecto de dos vías, en el tramo que va desde el túnel de San Pedro hasta la estación Puerto. En cambio, un ramal que saliera de esta vía, desviando parte de la carga que venía desde Santiago hacia el nuevo puerto de Quintero, "antes" de llegar a dicho tramo, solucionaba la cuestión⁹.

Finalmente, es posible que influyera en la decisión de aprobar por ley la "Compañía de Quintero" y construir allí un puerto mayor, el hecho de que en 1860 el almirante Roberto Simpson se refiriese a Quintero como "un cómodo y hermoso surgidero". Así como que ese año la Armada hubiera escogido el lugar para sus maniobras de invierno, quedando los oficiales con muy favorable opinión sobre la posibilidad de hacer un puerto en ese lugar¹⁰.

De modo que la ley que creaba en diciembre de 1872 la "Compañía de Quintero", se refería a un puerto y un ferrocarril y no a un balneario. La concesión era por treinta años.

En cuanto al balneario, con la celeridad que caracterizaba a sus iniciativas, Luis Cousiño había conseguido que el 8 de agosto del mismo año 1872 el Comandante General de Marina e Intendente de Valparaíso, Francisco Echaurren, dictara el decreto de fundación de la "Población de Quintero" con el nombre de "Puerto Cochrane", nombre que no prevaleció, como tampoco el de "Cabo Cousiño" para designar el extremo de la península, lengua

⁸ Mapa de la Bahía y Puerto de Quintero, publicado por la Marina de Chile, Valparaíso, 1942.

⁹ *Vicuña Mackenna*: ob. cit. 109-114.

¹⁰ Roberto Hernández Cornejo: *Las obras marítimas de Valparaíso y el Puerto de San Antonio, la concesión de Quintero*, Imprenta Victoria, Valparaíso, 1926, 29.



La población de Quintero, conforme al plano levantado por el ingeniero don Bernardo Larraín C. y aprobado por decreto supremo de 7 de septiembre de 1912.

de tierra que crea la bahía y de la cual ya hablaremos¹¹. Previamente, y sin duda como parte de un acuerdo, Luis Cousiño había cedido el terreno para todas las edificaciones públicas de la nueva urbe¹².

Las doscientas cuadras adquiridas por los Cousiño incluían dos áreas geográficas bien delimitadas.

En primer lugar, la península de Los Molles o llamada entonces de Liles¹³. Otro trozo de tierra aldeaño, consistente en el cuello que une la península al continente hasta unos 1.000 metros más al sur, en dirección hacia Ritoque y Con-Con, hasta llegar a una línea que estaba marcada por la cumbre del cerro Centinela. Esto significaba que la porción de tierra no peninsular de este trozo del paño abarcaba también la llamada "Caleta" y todo el sector que va desde el citado cuello en dirección al poniente hasta deslindar con el océano en la ahora llamada Punta de Sanfuentes, o "Mar Brava", siempre en una anchura de alrededor de 1.000 metros entre la línea de la costa, que ahí da al norte, y la marcada por la cumbre del Centinela¹⁴. En total unas ochenta cuadras.

Dijimos recién que esta área incluía la llamada "Caleta", donde entonces habitaban unas doce familias de pescadores artesanales¹⁵, todos de apellido Belmar. Estos tenían sus viviendas y botes, aprovechando la franja de ochenta varas a partir de la más alta marea que la antigua legislación española otorgaba al pescador y que Andrés Bello redujo en el Código Civil a ocho metros. Por suerte, en el Quintero de 1872 todavía prevalecía la ley española, convertida en costumbre, y de ella se beneficiaban los pescadores. Eran cincuenta persona distribuidas en unas treinta casitas de madera, adobe y cueros de lobo, construidas en las estribaciones del comienzo de la línea costera de la península y mirando hacia el oriente, vale decir, hacia la bahía. Ese terreno corresponde hoy a la esquina que forma la Playa de los Pescadores, que corre en dirección oriente-poniente, y la calle 21 de Mayo, la que es fruto del relleno que se hizo para el futuro puerto y que corre de sur a norte hacia el extremo de la península y que entonces era playa y roqueríos.

¹¹ Decreto de Fundación de la Población de Quintero con el nombre de "Puerto Cochrane", anexo al libro de Vicuña Mackenna, cit., 170-173.

¹² Roberto Hernández Cornejo: ob. cit., 29-30.

¹³ Vidal Gormaz la bautizó en su carta como "Los Molles"; los ingleses de la expedición Fitz-Roy, como "Liles". Cfr.: Fco. Solano Astaburuaga: *Reseña histórica del pueblo y puerto de Quintero*, reproducida in extenso por Vicuña Mackenna: op cit., 7-21. Hoy día en los mapas figura como Punta Liles, al que en 1872 se intento llamar "Cabo Cousiño".

¹⁴ Consultar mapa de urbanización del Balneario de Quintero (el de 1912), reproducido en: Roberto Hernández Cornejo: ob. cit., 67.

¹⁵ La población era posiblemente de origen prehispánico: "Chango".

Ya antes de 1872 algunos de esos "ranchos" de los pescadores Belmar se arrendaban a familias pudientes del valle de Quillota y quizá de Valparaíso y Santiago durante el verano¹⁶. En total la "Caleta" habría comprendido el terreno correspondiente a unas dos o tres manzanas, aunque su forma, siguiendo la línea de la costa, era irregular.

El segundo espacio que comprendía el paño de terreno comprado por los Cousiño era la entonces llamada "Vega", que corresponde aproximadamente al terreno donde hasta el día de hoy está situada la desmantelada base aérea de Quintero. Vale decir, viniendo por el borde de la costa de la bahía, de oriente a poniente, desde las rocas de Loncura siguiendo la playa hasta llegar a la península (en la Playa de los Pescadores). De norte a sur la "Vega" iba desde la línea de la playa hasta donde corre hoy el camino que viene de Con-Con o de Ventanas, si se baja desde el norte. Allí estaban las otras 120 cuadras que completaban el paño de terreno de los Cousiño.

En ese entonces la Vega era efectivamente un pajonal que se llenaba de agua en los inviernos, al menos en buena parte, y en sus lindes estaba un hermoso bosque de canelos y otros árboles chilenos, el que subsiste hasta hoy. Fue secada en gran parte durante la década de 1920, primero cuando se tendió el ferrocarril que pasaba —hasta hace unos diez años cuando se lavantaron lo rieles— por su borde poniente, casi tocando el cerro Centinela, y después cuando se construyó la pista de concreto de la Base Aérea de Quintero hacia 1929-30. En el presente todavía quedan unas hectáreas de terrenos pantanosos.

En 1872 se loteó, en manzanas rectangulares de dos hectáreas de extensión, subdivididas en sitios de 1.000 metros y agrupadas siguiendo más o menos la forma de "damero", el terreno de la península, la caleta y el sector del cuello y terrenos aledaños según el plano aprobado por Echaurren. Se consultaba tres plazas, 11 calles, 23 avenidas, con nombres como Ecuador, Perú, Bolivia, del Plata etc., reflejo de las amistades internacionales del Chile anterior a la Guerra del Pacífico. Otras tenían nombres de próceres de la Independencia, de jefes indios de la época de la Conquista y de los hijos de Luis Cousiño e Isidora Goyenechea. Las avenidas tendrían un ancho de 24 metros y las calles de 14. Las plazas, 120 metros por lado.

Los edificios a construirse en los terrenos públicos donados por Luis Cousiño eran una escuela de hombres y otra de mujeres, iglesia y casa parroquial, casa consistorial, gobernatura (gubernación), juzgado de letras, aduana, cuartel de policía, cárcel, hospital y cuartel de guardias nacionales, en solares que iban desde los 5 mil a los 20 mil metros cuadrados.

¹⁶ Vicuña Mackena: ob. cit., 44-47 y 59-60.

También se consultaba la existencia de un cementerio y un lazareto, ubicados —dice el decreto— en la parte alta del terreno, frente a las rocas de Tranquecura, vale decir, en la península y con vista al mar tal como los panteones antiguos de Valparaíso¹⁷.

El resto del terreno, o sea la franja que corría hacia el poniente del cuello de la península terminando en el océano abierto y la Vega hacia el oriente, se intentaría lotear en la década de 1910, como veremos. En el año que nos preocupa, 1872, en la Vega sólo se construyeron una bodega de maderas y una fábrica de ladrillos casi en la falda del cerro Centinela, en el espacio donde, cincuenta años más adelante, pasaría el ferrocarril. Poco más arriba se veían los restos de la que había sido la casa de Lord Cochrane, derruida por el terremoto del 19 de noviembre de 1822 y nunca reparada completamente¹⁸.

Pero como dice Vicuña Mackenna, había dos problemas fundamentales: la construcción de un ferrocarril que uniera a Quintero con la línea férrea Santiago-Valparaíso y la carencia de una cantidad suficiente de agua potable¹⁹.

No arredraron estos problemas a Luis Cousiño, e incluso durante el año 1873 se llegaron a discutir los dos posibles trazados del ramal ferroviario con sus ventajas y desventajas. Uno, por Calera, Nogales, Pucalán, Campiche y la Vega, de trocha angosta (1.000 mm.), y el otro, partiendo de San Pedro, siguiendo la ribera del Aconcagua y la playa de Ritoque, y de trocha ancha (1.676 mm.)²⁰. El estudio lo hizo el ingeniero Jorge Lyon, recomendando el trazado de San Pedro, pero la discusión y los cambios de criterio al respecto se prolongarían casi hasta el momento de su construcción, a la que nos referiremos más adelante.

En cuanto al puerto, el informe definitivo sobre sus condiciones, instalaciones, abastecimiento de agua, muelles, empalme con el ferrocarril proyectado, etc., lo firmó en marzo de 1874 el ingeniero Alejandro Guido de Vignau²¹. Asombrosa rapidez que hoy envidiaríamos.

Sin embargo, la muerte de Luis Cousiño en el Perú, en mayo de 1873, detuvo los planes del Puerto de Quintero por cerca de 30 años. Con todo, el

¹⁷ Decreto de fundación de la Población de Quintero con el nombre de "Puerto Cochrane", anexo del libro de Vicuña Mackenna, ob. cit., 170-174.

¹⁸ Mary Graham: ob. cit., 239 y sigs.

¹⁹ *Vicuña Mackenna*: ob. cit., 49.

²⁰ El proyecto con empalme en San Pedro ofrecía dos posibilidades: seguir la vía por las riberas sur y norte del Aconcagua. Por la primera posibilidad, que fue aceptada en 1873, estaba el ingeniero Guido de Vignau y por la segunda (que sería la se adoptó cuando se construyó la línea férrea) Alan Campbell. AE.

²¹ Roberto Hernández: ob. cit., 30.

proyecto de Vignau sería tratado finalmente por el Parlamento, pero en enero de 1904 y a petición de otro Cousiño, hijo de Luis, don Carlos Alberto, transformándose en el mes de julio siguiente en la Ley N° 1661²².

Pero en 1904 el asunto recién se iniciaba y pasarían otros veinte años antes de que el ferrocarril y puerto llegaran a materializarse en lucha con los intereses de Valparaíso, que comenzaba la construcción de sus instalaciones modernas, y de San Antonio, el que, como Quintero, estaba naciendo como puerto mayor.

Con todo, el balneario —el primero de Chile, junto con Viña del Mar— ya había sido creado y las primeras casas estaban en construcción. Nuestra fuente principal para su historia decimonónica, Benjamín Vicuña Mackenna, nos proporciona información al respecto. Hacia 1874 en la zona de La Caleta estaban levantando casas de veraneo los parientes del antiguo dueño del terreno comprado en 1872 por Luis Cousiño. Así dice: “la más notable de todas estas residencias y por ahora casa jefe del lugar es la que posee el señor Salas en el centro de La Caleta. Es de dos pisos con un elegante balcón corrido en derredor y ha costado 16.000 pesos”. Creemos que, si esa residencia estaba concluida a comienzos de 1874, es posible que su construcción haya sido anterior a la venta del predio por parte del señor Salas a Luis Cousiño. Otras casas, de parientes de Salas, “las señoritas Undurraga Vicuña”, sin duda las sobrinas de la esposa de Francisco de Paula Salas, quien era casado con Elena Undurraga, también se estaban construyendo en el sector de La Caleta²³. El balneario seguiría creciendo lentamente.

Pero continuemos. La “Compañía de Quintero” no murió. El año 1904, como adelantamos, Carlos Alberto Cousiño Goyenechea, casado, en Francia, en octubre de 1892, con la hermosa normanda María Luisa Sebire, solicitó la renovación de la concesión dada a su padre hacía treinta años. De nuevo las dificultades, ya mencionadas, que presentaba el ferrocarril Santiago-Valparaíso en su último tramo cercano al Puerto y los problemas que presentaba este por su falta de protección y escasez de espacio, en contraste con el abrigo de la herradura y amplitud de Quintero, habían pesado en la decisión de Carlos Alberto Cousiño, quien vio, como su padre, las grandes expectativas económicas y de desarrollo que podía ofrecer el nuevo puerto.

Sin embargo, en la iniciativa de Alberto Cousiño había mucho más que un cálculo económico. Como lo diría su esposa francesa —ya viuda— en 1928, el proyecto le costaría mucho “dinero y desvelos”²⁴, lo que habla de

²² Ley N° 1661 en AE.

²³ *Ibíd.*

²⁴ Carta de Luisa Sebire al Presidente de la República, año 1928, s/f, en AE.

un interés personal en este, el que era compartido por su esposa quien sería la que definitivamente lo llevaría adelante.

Por otra parte, durante los años que transcurrieron desde la muerte de Luis Cousiño hasta 1904, el terreno original había ido creciendo por obra de su viuda Isidora Goyenechea, a nombre de la llamada "Fundación Goyenechea"²⁵. Al morir doña Isidora, el 31 de mayo de 1898, fue adjudicado a su hijo Carlos Alberto y este realizó una compleja maniobra jurídica para traspasarlo en parte a su esposa Luisa Sebire. El 18 de enero de 1899 vendió los terrenos correspondientes al Puerto y Balneario de Quintero —más o menos los mismos comprados por Luis Cousiño en 1872, conservando, por lo tanto, como propios, otros colindantes— a un señor Gustavo Bliedderhausen, un palo blanco. Este, tres días después, los vendió a doña Luisa Sebire en la suma, sin duda arbitraria, de 150.000 pesos, que, se decía, correspondían a "su aporte al matrimonio" realizado seis años antes. Las escrituras fueron firmadas en la Notaría Tomás Ríos, de Valparaíso²⁶.

Por ese entonces los terrenos en manos del matrimonio Cousiño Sebire deslindaban: al norte con el mar y Laguna de Campiche; por el sur con la propiedad de Octaviano Unduraga y después de su viuda Acacia Lazo; por el este con el fundo de José Brito y después con terrenos de la misma señora Lazo y de la propia Sra. Luisa que compró otro paño de terreno, el que luego sería el fundo "Normandía", y por el oeste con el mar. Vale decir, sus deslindes eran casi los mismos de los de la antigua Hacienda de Quintero, que había sido de Francisco Salas y antes de Lord Cochrane²⁷. La superficie total era de casi 2.500.000 metros cuadrados²⁸.

El interés personal de los esposos Cousiño Sebire por Quintero, sería el impulsor del proyecto. Difícil tarea, pues, apenas aprobada, la Ley de 1904 vino a encontrar cerrada resistencia.

¿De dónde provenía esta? En lo fundamental de los habitantes de Valparaíso, los que ya amenazados por el Canal de Panamá que estaba en construcción, veían en el posible nuevo puerto, como lo veían también en San Antonio años después, un peligro mortal. Quintero quedaría más cerca

²⁵ Información pormenorizada en AE.

²⁶ La escritura de venta de Bliedderhausen a Luisa Sebire esta reproducida en una inscripción de terrenos del Conservador de Bienes Raíces de Quillota, fs. 166, N° 313, de julio de 1922. Copia en AE.

²⁷ La propiedad fue inscrita en el Conservador de Bienes Raíces de Quillota, el 13 de marzo de 1913, y la inscripción renovada en 1922 a fojas 163, N° 314 del Registro de Propiedad de dicha repartición.

²⁸ Según informa, en 1928, el Libro de Actas de sesiones de Directorio de la SFPB de Quintero, sesión N° 271 del 19 de junio de 1928.

de Santiago por vía férrea y sería un mejor puerto natural que su querido "Pancho". La guerra quedó declarada²⁹.

¿Pero cómo era el detalle de la nueva concesión otorgada a don Alberto Cousiño por la Ley N° 1661, de junio de 1904?

De partida se facultaba al concesionario para construir el ferrocarril según un trazado diferente al de 1873. Ahora se optó porque la vía partiera de Calera o bien Nogales, estación de la red norte de los FF.CC. del E. La trocha, después de una discusión senatorial, se fija en 1 metro³⁰. Vale decir, se alteraba completamente el plano aprobado en 1873.

No se comprende la razón del cambio en el tendido de la vía, excepto por la presión de Valparaíso. El trazado desde Calera o desde Nogales, como ya lo había hecho notar Vicuña Mackenna en 1874³¹, era mucho más largo que el por San Pedro, Con-Con y Ritoque, pues el primero tenía unos 62 km, si se toma como punto de partida La Calera, y unos 39 el segundo. Además el proyecto por La Calera o Nogales obligaba al trazado de una difícil cuesta o, incluso, un largo túnel, en circunstancias de que el otro era —y es— casi plano. Que la trocha se redujera a 1 metro era más comprensible, pues esa era la de toda la red norte que partía precisamente de La Calera.

Se concedía el uso gratuito de los terrenos fiscales que fuesen necesarios para la construcción de la vía férrea y se declaraba de "utilidad pública los terrenos de propiedad privada y municipal que se necesitasen para el trayecto de la línea". La concesión era por 75 años, pasados los cuales el ferrocarril y puerto pasarían a ser propiedad fiscal.

En cuanto al puerto, se entregaba a la Compañía de Quintero "el uso de la parte suroeste de la bahía y playa del Puerto de Quintero que sea indispensable para la construcción de dársenas, diques y anexos".

Los trabajos de construcción del ferrocarril y puerto debían someterse a la aprobación del Presidente de la República en un plazo de seis meses. Las obras debían iniciarse en un plazo máximo dieciocho meses después de aprobado el plano por el Presidente de la República y estar terminadas, a partir de ese momento, en un lapso de cinco años. De no cumplirse con los plazos, la concesión caducaría.

Los plazos no se cumplieron, pero la concesión continuó. Veamos cómo.

Valparaíso y sus representantes en el Parlamento se pusieron en pie de guerra. En 1906 y 1907 el Congreso vio varias agrias discusiones al respecto. Por ejemplo: el diputado Alfredo Irrarrázabal denunció que la Compañía

²⁹ Roberto Hernández: ob. cit.

³⁰ Ley N° 1661 del 22 de julio de 1904, en Diario Oficial N° 7.966 y Roberto Hernández: ob. cit., 31.

³¹ Vicuña Mackenna: ob. cit., 144.

de Quintero "iba a pasar a manos de una compañía norteamericana", lo que tenía implicancias económicas y estratégicas. El diputado Arturo Alessandri, con su habitual vehemencia, lo apoyó en su denuncia³². La prensa se preocupó del asunto y el debate se hizo público. Otros honorables defendieron la concesión y así pasaron años. Entre tanto el proyecto para construir el Puerto de Valparaíso, tal como lo vemos hoy, progresaba, aunque también en medio de muchas dificultades³³.

Sin embargo, otros problemas han de haber incidido en el retraso, el que, contándose ya con la concesión y los permisos, resulta inexplicable. Posiblemente la planificación de nuevo trazado del tren por Nogales se demoró, pero también influyó —creemos— la dificultad o reticencia del Alberto Cousiño de financiar exclusivamente de su propio peculio tan vasta obra. Tanto más cuando veía cómo se complicaba el problema con Valparaíso. El hecho es que se cumplieron los plazos y hacia 1910 nada había hecho la "Compañía de Quintero"

Alberto Cousiño solicitó, pues, en 1910, la dictación de una tercera ley que renovara los plazos, ayudara al financiamiento y completara y ampliara la de 1904.

Tras larga discusión y nuevamente con la oposición de Arturo Alessandri, quien alegó que se acababan de "votar tres millones de libras para el puerto de Valparaíso" y que la creación de otro puerto en Quintero sólo respondía a los intereses "de un propietario rico que por medio de esta obra quiere dar valor a sus terrenos"³⁴, la nueva ley se promulgó, con el N° 2.623, el 9 de febrero de 1912. En lo sustancial repetía las condiciones de la de 1904, pero agregaba nuevas disposiciones, fijaba nuevos plazos e introducía algunos cambios.

Las principales de estas novedades eran las siguientes: primero, se limitaba a treinta pies de calado los vapores que podrían fondear en el primer muelle a construir (o muelle terminal de ferrocarril). Esto era una clara concesión a Valparaíso.

En segundo término, se preocupaba —como la primera ley de 1872— del plano de la población de Quintero y de las concesiones que el propietario debía hacer de terrenos donde instalar los servicios públicos. Un nuevo plano, confeccionado por el ingeniero Bernardo Larraín, debía ser y fue aprobado por decreto del Presidente de la República Ramón Barros Luco, del 7 de septiembre de 1912.

³² Roberto Hernández: *ob cit.*, 68-69.

³³ *Ibíd.*, 82-83.

³⁴ *Ibíd.*, 100-101.

El decreto mantenía sólo dos grandes plazas (una de ellas en la Vega, la que nunca se construiría), las dos escuelas públicas, el hospital, gobernación, servicio de aduana y cuartel de policía. Pero —a diferencia del de 1872— consultaba un lote de 38.000 metros cuadrados para la Escuela Naval y además incluía el loteo de la Vega, de modo que en total la población se planificaba para 144 manzanas. Era un terreno bastante más vasto que el destinado para población en el siglo anterior³⁵.

En cuanto a las obras del puerto, además del primer muelle terminal de ferrocarril, proponía tres grandes dársenas, a partir de la Caleta hacia el nororiente, entrando en la bahía; un dique flotante y dos rompeolas, uno a partir de las rocas Estrella, vecinas a la península en el sector de la Playa del Durazno, y otro a partir de las rocas de Loncura, ubicadas, como vimos, en la larga playa que corre desde el cuello de la península de Quintero (Playa de los Pescadores) hasta Ventanas³⁶.

Tercero. La ley de 1912 acortaba el plazo de la concesión a 50 años, después de los cuales las instalaciones pasaban al Estado. Pudiendo además este, transcurridos sólo veinte, comprarlas a la Compañía.

Y cuarto, el Estado garantizaba al concesionario una suma de dos y medio millones de pesos oro de 18 peniques. Garantía que se podía hacer efectiva una vez concluidas las obras. El dinero de la garantía sería reembolsada al Estado con las ganancias de la Compañía, quedando hipotecado el ferrocarril y un millón de metros cuadrados de terreno (o su equivalente en dinero, para así permitir la venta del suelo) para responder de este reembolso. La Compañía estaba ahora, pues, en mucho mejores condiciones para emprender la obra.

Consecuencia de la nueva ley fue la modificación que en marzo de 1913 experimentó todo el proyecto. Se acababa la "Compañía de Quintero" y nacía la "Sociedad Anónima de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero", por escritura pública del 13 de marzo de 1913, firmada en la notaría de Luis Cousiño Talavera³⁷.

³⁵ Decreto y plano en AE y plano además reproducido en Hernández: *ob. cit.*, 67. Las dimensiones de los lotes donados por la Compañía eran las siguientes: primera plaza (en la península) 14.820 metros cuadrados; segunda plaza (en la Vega) 14.000; aduana, 25.000; escuelas 2.800 cada una; hospital 4.800; correo, 3.000; cuartel de policía, 4.000, Escuela Naval 38.000. El lote asignado a la Escuela Naval (y nunca ocupado) estaba en el sector oriente de la península, entre la playa de Las Conchitas y el sitio donde después se construiría la casa de la señora Sebire. Información en AE.

³⁶ *Ibíd.*

³⁷ Copia en AE. El original en Fondo Notarios de Santiago, vol. 2497, 108-127. Archivo Siglo XX.

No sólo se cambiaba el nombre y las características de la empresa. La escritura, en su art. N° 4, reconocía como objetivo de esta: "adquirir las propiedades que Alberto Cousiño y doña Luisa Sebire poseen en Quintero, derechos y obligaciones"³⁸. Se reconocía un capital de 4.200.000 pesos, divididos en acciones de 1.000 pesos c/u, a cubrirse en cinco años.

En el art. 2 del anexo de la escritura se reconocía también una deuda de 2.000.000 de pesos a Alberto Cousiño y Luisa Sebire, los que se pagarían con 2.000 acciones. Así el matrimonio mantenía el control de la nueva sociedad anónima. Tanto más cuando, del resto de las acciones, otros paquetes los irían comprando ellos mismos.

El primer presidente de la flamante sociedad anónima fue Domingo Víctor Santa María. Después lo serían Carlos Amenábar Ossa y Alvaro Besa.

Y el primer problema a que se vio enfrentada la "Sociedad Anónima de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero" vino del Estado Mayor del Ejército, el que a través del Ministerio de Industria y Obras Públicas señaló la necesidad de hacer empalmar el ferrocarril en San Pedro y seguir la vía del río Aconcagua y Ritoque, con trocha ancha de 1.676 mm. Se volvía al trazado de 1873.

Un nuevo proyecto de ley, proponiendo el cambio, se presentó ante el Parlamento el 29 de junio de 1913³⁹ y otra larga batalla legislativa se vislumbraba. De hecho, el tema no fue tratado a fondo hasta 1917 y recién se promulgó como Ley N° 3.336 —la cuarta— el 22 de abril de 1918⁴⁰.

La oposición vino otra vez de Valparaíso, pues el nuevo trazado mejoraba la competitividad de Quintero. Roberto Hernández Cornejo nos cuenta de los afanes de los parlamentarios que representaban a esa ciudad, en particular los señores senadores Joaquín Figueroa y Gonzalo Urrejola⁴¹, por evitar las obras de Quintero. Hubo además campañas de prensa, opiniones de eruditos contratados ad hoc (como un tal M. Sauviere Jourdan, catedrático de la Universidad de Burdeos⁴²), memoriales alcaldicios y reuniones populares para oponerse al proyecto de Quintero. La más importante de estas fue el "meeting" del 13 de octubre de 1913, organizado por la "Liga de Defensa de Valparaíso", con el apoyo de todos los partidos políticos. La reunión paralizó a la ciudad: bancos y comercio cerraron sus puertas, se suspendió el servicio de tranvías, las compañías de bomberos y los buques surtos en la

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Información en AE.

⁴⁰ Publicada en el Diario Oficial del 7 de mayo de 1918.

⁴¹ Roberto Hernández, *ob cit.*, 164-167.

⁴² *Ibid.*, 115-118.

rada tocaron sus sirenas, etc. El "meeting" terminó, sin embargo, con un gran pugilato entre un sector de los participantes y los estibadores, los que –por razón que ignoramos– se opusieron al evento. ¿Estaban pagados por Cousiño?, es posible. Pero esta ha sido la única batalla entre Valparaíso y Quintero de que se tenga noticia⁴³.

El principal argumento legal de los defensores de Valparaíso era un decreto supremo del 30 de octubre de 1912 que disponía que no se otorgarían nuevas concesiones de muelles u otras obras portuarias análogas en la zona comprendida entre Quintero, inclusive, por el norte y Pichilemu, exclusive, por el sur. Pero lo partidarios de Quintero retrucaban afirmando que este decreto no podía tener fuerza retroactiva y ya existían por ley concesiones para el ferrocarril y puerto de Quintero en 1872 y 1904.

Así, ni la guerra con Valparaíso ni el nuevo trámite legislativo que modificaba la ruta del tren detuvieron esta vez a la "Sociedad Anónima de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero".

Previendo su aprobación parlamentaria, las obras ferroviarias se iniciaron en San Pedro en febrero de 1914. Los terrenos no se expropiaron, como permitía la ley de 1912, sino que se compraron, posiblemente buscando un trámite más rápido⁴⁴. En tanto la venta de sitios en loteo, según el plano aprobado en ese último año, comenzó en 1913⁴⁵.

Se corría un riesgo al comenzar las obras del ferrocarril sin estar aprobado el nuevo trazado por ley. Pero personas como Alberto Cousiño y Luisa Sebire no querían esperar más.

Aquí es necesario hacer una breve semblanza de doña Luisa Sebire. Como dijimos, había nacido en Normadía, el 22 de abril de 1868, hija –probablemente– de una familia de la pequeña nobleza local y rica. Además, buenamoza, inteligente y de gran carácter, se casó por amor con el rico heredero Cousiño Goyenechea en 1892. En 1894 sería madre de su primogénito Luis Cousiño Sebire⁴⁶. No sabemos exactamente cuándo se radicaron en Chile, pero sin duda fue en los años previos a 1898, cuando se produjo la curiosa transacción, ya vista, que la transformó en dueña de Quintero.

Aunque Alberto Cousiño puso extraordinario empeño en sacar adelante su proyecto, poco a poco fue doña Luisa la que se fue enamorando del lugar y la empresa. Al quedar viuda –como veremos–, la construcción del ferrocarril y Puerto de Quintero se transformó para ella en una obsesión, la que le

⁴³ *Ibíd.*, 126-129.

⁴⁴ Información en AE.

⁴⁵ La lista de los primeros compradores en AE.

⁴⁶ *Diccionario Biográfico de Chile*, 13ª edición, Empresa Periodística Chile, Santiago, 1965, 362.

costó casi la totalidad de su fortuna. Aún a fines de la década de 1920, cuando la quiebra de la Sociedad se veía venir, doña Luisa luchó tenazmente por salvar lo que se pudiera y el resto venderlo en favorables condiciones. Su amor a Quintero era tal, que se la vio, personalmente, regar, día a día, los pinos recién plantados en el actual Parque Municipal, o quizá debiéramos decir lo que queda de este⁴⁷.

Luisa Sebire, quien había sido condecorada por Francia durante la Primera Guerra Mundial, por servicios que desconocemos, murió en Santiago el 8 de marzo de 1948, donde está enterrada. Sus últimos años no transcurrieron en la pobreza gracias a su hijo Luis, pero había perdido su fortuna.

Continuemos con la historia. Aún sin ley definitiva, los trabajos del ferrocarril, siguiendo el nuevo trazado propuesto por el gobierno, se llevaron adelante y un informe de 1917 señala que para la terminación de la vía sólo faltaba el puente sobre el Aconcagua⁴⁸. Documento que sin duda exageraba, pues, como veremos, el tren no sería inaugurado sino varios años después.

Es posible que influyera mucho en la disminución del ritmo de los trabajos ferroviarios la muerte de Alberto Cousiño, en Francia, a fines de 1917. Pero doña Luisa los continuó y no sólo eso. Contando ya con la cuarta y definitiva ley, el 15 de febrero de 1920 se iniciaban las obras de construcción del muelle terminal de ferrocarril, unos 400 metros hacia el norte de la Playa de los Pescadores, en la península misma y apuntando hacia el centro de la bahía. Se trata de una muy sólida estructura de concreto sobre pilotes, la que está allí hasta hoy intacta. Poco después se iniciaban también las obras del malecón que se extendía, bordeando la costa, desde un punto distante unos 200 metros de la Playa de los Pescadores, en dirección hacia el muelle, y otro punto situado unos 30 metros antes de llegar a este. En total el malecón tenía y tiene unos 150 metros y en la superficie de relleno alledaña —pues le quitó espacio al mar, buscando profundidad— están hoy el terminal pesquero artesanal y la fábrica ISESA.

El muelle, de unos 100 metros de largo, se entregaría, terminado, el 26 de diciembre de 1923 y el malecón una año después en 1924. Uno de los ingenieros que se preocuparon de las obras fue Jorge Alessandri Rodríguez.

También en 1924, mes de noviembre, por fin, después de más de cincuenta años desde su primera planificación, una locomotora llegó hasta Quintero por el flamante tendido ferroviario de 39 km, con seis estaciones a partir de San Pedro: Luis Cousiño, Rautén, Mauco, Con-Con, Manzanar

⁴⁷ Cfr. Sara Infante: ob. cit., 53.

⁴⁸ Documento (memorándum) en AE.

(Ritoque) y Quintero. El servicio público se iniciaría el 14 de marzo de 1925⁴⁹. Las locomotras —y suponemos que el resto del material rodante— fueron arrendados a Ferrocarriles del Estado⁵⁰.

Además de ferrocarril y puerto, la sociedad construyó una planta de energía eléctrica y una empresa de extracción, almacenamiento y distribución de agua potable.

Entonces la infatigable normanda se preocupó de dotar a su Quintero de bellos edificios, algunos de los cuales subsisten hasta hoy. El Hotel Yatching Club, sobre el cuello de la península y mirando hacia la Punta de Sanfuentes y Playa del Papagallo, el que fue dado en concesión a Luis Rientord por nueve años⁵¹. Del Yatching original subsisten su salón, bar y comedor, de piedra y madera, con finas lámparas y pisos y techo de tejuela de alerce. Hacia el otro lado, sobre la bahía y casi tocando la Playa de los Pescadores, se construyó el Hotel Quintero, entero de tejuela de alerce en su exterior, pero de menos pretensiones que el Yatching. Por desgracia el Hotel Quintero, ya en decadencia y que descansaba sobre delgados pilotes en el mar, fue víctima del terremoto de 1985. Poco más cerca de la estación se alzó un tercer hotel de pretensiones, el que sobrevive hasta hoy, el Hotel Mónaco, una grande y bella edificación, pero muy venida a menos.

Se contruyó también la estación del ferrocarril, otro hermoso y sólido edificio, aún en pie. Para ella misma, la Sra. Luisa hizo edificar, en 1928⁵², en la manzana 30 k, del plano de 1912, una casa, la que fue planificada por su hijo y donde pasaba largas temporadas⁵³. De allí salía caminando a regar los pinos.

El arquitecto de todos estos bellos edificios, excepto la casa de la señora Sebire y el Hotel Mónaco, cuyo arquitecto fue Italo Cosmelli, fue Juan Rau⁵⁴, quien también contruyó, por cuenta de la señora argentina Mercedes Saavedra, a imitación de las iglesias de Francia del norte, la pequeña capilla en piedra, con vitrales, y la gruta de Lourdes que dan sobre el océano al extremo norte de la playa del Papagayo, en el borde poniente de la península. Juan Rau actuó también como urbanista del balneario⁵⁵. Otros edificios:

⁴⁹ Datos en AE. El decreto que autoriza la utilización regular del ferrocarril está firmado por la Junta de Gobierno, entonces en el poder.

⁵⁰ Cfr. "Libro de Actas", sesión N° 248 del 12 de julio de 1926.

⁵¹ Conservador de Bienes Raíces (CBR) de Quillota, Archivo de Hipotecas y Gravámenes (AHG), fojas 49 y 49 v., 14 de febrero de 1924.

⁵² Información proporcionada por Sara Infante Barros. La sucesión Barros ocupa hoy la casa que habitó la señora Luisa y que fue planeada y construida por su hijo Luis Cousiño Sebire, en 1928.

⁵³ Información proporcionada verbalmente por Patricio Estay.

⁵⁴ Su nombre está en la fachada del "Yatching" y estación.

⁵⁵ La capilla también tiene la firma de Rau. Además, cfr. antecedentes en AE.

bodegas del puerto, aduana y dependencias, también se edificaron, pero de materiales menos nobles. Algunos, posiblemente, ya existían desde 1904.

Por lo demás, el loteo había tenido un relativo éxito y detrás de la estación, o en las calles trazadas en la base o cuello de la península, se alzaban ya buenas casas, de las cuales varias también están en pie en el presente. La Sociedad vendió sitios entre 1913 y 1934 por valor de unos 2.000.000 de pesos⁵⁶. En mayo de 1924 se creó la Municipalidad de Quintero⁵⁷.

Pero las finanzas de la Sociedad Anónima, Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero no andaban nada bien; en verdad muy mal. En 1926, estando concluidas las obras y según lo estipulado por la ley de 1912, la Sociedad hizo valer la garantía fiscal por 2.500.000 de pesos oro especificada. Era un alivio, pero nada más.

El ferrocarril y puerto habían costado más de 14.700.000 de pesos, valor de 1928, y el total, incluyendo intereses, se elevaba a 22.646.000⁵⁸. El resto de los trabajos realizados hacían subir esta suma a 34.053.300 de pesos⁵⁹. Gran parte de ese dinero había salido de la fortuna personal de Alberto Cousiño y después de la señora Sebire, la que confesaba en carta al Presidente de República, Carlos Ibáñez, en 1928, que "el 80% de ese capital fue de mi propiedad". Además había hecho préstamos a la Sociedad⁶⁰, la que le debía 3.154.818 pesos en 1923, cantidad que, hacia fines de la década, era sin duda mucho mayor⁶¹.

Hacia 1924 comenzaron a contratarse empréstitos. El primero de valor considerable que hemos encontrado, lo contrató la Sociedad a Luis Cousiño Sebire por la cantidad de 25.000 acciones de la Compañía Minera e Industrial de Chile por el plazo de un año. Se pagaba como interés sólo el dividendo de dichas acciones⁶². Pero el 16 de mayo del año 1925 contraía una deuda, personal, doña Luisa Sebire con la Caja de Crédito Hipotecario, a pagarse en treinta y seis años. Como garantía hipotecaria daba todos sus bienes, en particular la hijuela "La Herradura" del fundo "Normandía", aledaño a los terrenos de la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario (SFPB) de Quintero⁶³.

⁵⁶ Información en AE.

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Carta de Luisa Sebire al Presidente.... cit., y "Libro de Actas", sesión N° 270 del 29 de abril de 1928.

⁵⁹ "Libro de Actas", sesión N° 270.

⁶⁰ Papeles en AE. En particular carta de la señora Sebire al Presidente de República, cit.

⁶¹ Información en AE.

⁶² CBR de Quillota, AHG. fojas 261-262, 18 de octubre de 1924.

⁶³ *Ibid.*, fojas 106-107, 16 de mayo de 1925.

El 29 de diciembre de 1925 la Caja prestaba, ahora a SFPB de Quintero, la cantidad de 1.000.000 de pesos. Dando la sociedad esta en hipoteca todos sus bienes⁶⁴.

Al parecer la deuda anterior fue pagada o novada, pues en octubre de 1926 y noviembre de 1927 se contrataron otros empréstitos con la Caja, con garantía hipotecaria sobre el total del patrimonio social. El primero fue contratado en octubre de 1926, por 175.000 dólares a treinta y cinco años y con hipoteca de todos los bienes de la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero⁶⁵, y el segundo, en noviembre 1927, por 1.600.000 pesos, a 39 años, también con hipoteca de todos los bienes de la Sociedad⁶⁶. El préstamo por 1.600.000 pesos se contrató con el fin de pagar otras deudas menores contraídas con otras instituciones y consolidar el pasivo⁶⁷. A estas deudas debían sumarse los 2.500.000 pesos de la garantía fiscal recibida en 1926, la que debía devolverse y que también estaba apoyada por una hipoteca.

En la escritura de levantamiento de las hipotecas, firmada por el presidente de la Caja, Jorge Alessandri Rodríguez, en julio de 1935, figuran los dos empréstitos⁶⁸. El de 1926, por 175.000 dólares y el de 1927 por 1.600.000 pesos. En 1931, el expediente del juicio que la Caja siguió contra la Sociedad y que concluiría con la quiebra de esta, se refiere también a esas dos deudas: la por 175.000 dólares de 1926 y la por 1.600.000 pesos de 1927⁶⁹.

Pero esta información no coincide con el valor de los préstamos, transformados en pesos, que consigna el Libro de Actas de sesiones de la Sociedad en sus sesión N° 264 del 31 de octubre de 1927, que habla así mismo de dos deudas con la Caja, pero por 5.650.200 pesos, contraída en 1926, lo que era mucho, pero mucho, más que los 175.000 dólares (o 1.426.250 pesos de 1926⁷⁰) que figuran en otra sesión anterior, en el mismo Libro de Actas, así como en el Conservador de Bienes Raíces de Quillota y que fue, además, la suma que cobró judicialmente la Caja con posterioridad. En esa misma sesión, a la segunda deuda, la de 1927, se le atribuye un valor de 3.000.000 de pesos,

⁶⁴ *Ibid.*, fojas. 311-312, 29 de diciembre de 1925.

⁶⁵ *Ibid.*, fojas 183-184, 30 de octubre de 1926 y "Libro de Actas", sesión N° 250, del 9 de octubre de 1926.

⁶⁶ "Libro de Actas", sesión 257, también en AE y CBR de Quillota.

⁶⁷ Estas deudas eran: con la Caja Nacional de Ahorros, 500.000 pesos, cfr. CBR de Quillota AHG, 3 de enero de 1927; con el Banco Español, 750.000 pesos, otros 200.000 pesos con deudores varios, "Libro de Actas", sesión N° 260, 29 de agosto de 1927.

⁶⁸ En AE.

⁶⁹ Archivo Judicial, Cuarto Juzgado Civil de Santiago, expediente 44014, año 1933 (30 apéndice del índice), N° de legajo 74, N° de orden 14. Materia: "medida precautoria".

⁷⁰ El cambio, ese año, era de 8,15 pesos por dólar (información de Ricardo Couyoumdjian).

también mucho más que el 1.600.000 pesos que menciona el Libro de Actas anteriormente, que figura en el Conservador de Bienes Raíces de Quillota y después en el juicio por su cobro seguido por la Caja de Crédito Hipotecario.

Así el asunto de las deudas con la Caja es confuso. ¿Existieron otros préstamos de la Caja (los que en total habrían sido cuatro)? ¿O está equivocado el cálculo hecho por el Directorio en la sesión N° 264 y que está consignado en el Libro de Actas?

No tenemos claridad absoluta lo que realmente sucedió. Pero la solución de la confusión puede estar en el hecho que el Libro de Actas en la sesión N° 264 habla de las deudas "en su valor comercial". ¿Que significaba esto? Posiblemente que transadas de nuevo en mercado se podía obtener más por ellas. En todo caso el "salto" entre 1.426.250 pesos (a valor oficial del dólar) y 5.650.200, en el caso del primer préstamo (y deuda), nos parece muy grande. Tampoco se entiende cómo sólo pocos meses después de contraído el préstamo por 1.600.000 pesos podía avaluarse en 3.000.000 de pesos. Pero la posibilidad existe. No todo el mundo tenía acceso a los préstamos de la Caja de Crédito Hipotecario, los que tenían que ser avalados por un importante bien raíz. Es posible que los inflados cálculos que menciona el Libro de Actas, en su sesión 264, al hablar de "valor comercial", estuvieren refiriéndose al hipotético caso que el dinero se representara en préstamos a corto plazo, sin garantía hipotecaria y con un alto interés.

Lo único que parece indudable es que había una deuda cuantiosa con la Caja de Crédito Hipotecario, la que oscilaba alrededor de los 3.500.000 pesos de 1931, según el expediente del juicio de cobro, la que en 1927 o 1928 ha de haber sido ciertamente menor, pero ya cuantiosa: más de 3.000.000 de pesos. Al parecer la Sociedad estuvo en mora desde el momento en que debió pagar las primeras cuotas de reembolso.

A estas deudas con la Caja de Crédito Hipotecario había que sumar las deudas de la Sociedad con la señora Sebire y con el Fisco por la garantía aludida. La señora Sebire, sin duda, no pensaba cobrarla, pero el Fisco sí.

La tenaz señora Sebire llegó a contraer deudas con prestamistas particulares, como Juan Vicente Loyer, que el 26 de mayo de 1928 le prestaba 70.000 pesos a tres años con un interés del 13% anual; usurario para la época⁷¹.

En fin, el 18 de julio de 1928 la SFPB de Quintero contraía una última deuda hipotecaria, por 300.000 pesos con la Caja Nacional de Ahorros, a un año plazo con interés de un 8,5%, la que, al parecer, se pagó⁷².

⁷¹ CBR de Quillota, AHG., foja 97, 26 de mayo de 1928.

⁷² *Ibíd.*, fojas 144 y 144v., 18 de julio de 1928.

Sin embargo, el principal problema para la Sociedad era que, ya concluidas en parte las obras y estando el puerto en condiciones de funcionar, no dejaba ganancias. De haberlas dejado, las deudas podrían haberse pagado. ¿Por qué esta falta de rentabilidad?

Hacia 1926 las obras del puerto de Valparaíso –por lo demás muy afectado por la apertura del Canal de Panamá– habían concluido con un valor de 96.000.000 de pesos, excepción hecha del molo de abrigo, que estaba en construcción y que costaría otros 59.000.000 de pesos, todo por cuenta del Fisco⁷³. Esto había aumentado su capacidad de carga notablemente, aunque por el momento esto no se reflejaba en cifras. Si en 1904 –por tomar la fecha de la primera concesión, en este siglo, dada a Alberto Cousiño para construir Quintero– Valparaíso movilizaba un tonelaje de 1.076.000 toneladas, en 1925 movilizó 958.000. Sin embargo, San Antonio había comenzado a operar en 1912 con 2.022 toneladas movilizadas, las que en 1925 subían a 702.000⁷⁴.

Pero además, en octubre de 1924, se había concluido la electrificación del ferrocarril Santiago-Valparaíso, lo que abarataba los costos de la carga que se embarcaba allí. En tanto, el recién inaugurado tren de Quintero debía usar locomotoras de carbón, más lentas y caras⁷⁵.

Como si fuera poco, la Armada decidió, en 1925, ampliar considerablemente la Base de su Aviación Naval que poseía en Quintero. Esta, originalmente, había comprendido 50.000 metros cuadrados, al borde de la playa, que había donado la señora Luisa Sebire a la Marina en 1922⁷⁶. Los primeros “botes voladores”, amarizaban en la bahía y las cinco hectáreas parecían suficientes para ubicar los hangares e instalaciones a construirse. Pero en 1925 se pensó en traer nuevos aparatos y en la construcción de una pista en tierra para poder utilizar aviones con tren de aterrizaje convencional. En consecuencia en 1926 el Ministro de Marina, Almirante Swett, solicitó al Gobierno que presentara un proyecto de ley de expropiación de 735.000 metros cuadrados, comprendiendo gran parte de la Vega, la que aún no había sido secada ni loteada, así como un largo sector de playa⁷⁸. En espera de la expropiación, en 1927 se trasladaron definitivamente las instalaciones de la aviación naval de Torpederas a Quintero. La oposición de la Sociedad, en un comienzo, detuvo la expropiación; pero gobernado el país por el

⁷³ Roberto Hernández: ob cit., 245.

⁷⁴ *Ibíd.*, 233.

⁷⁵ Ian Thomson y Dietrich Angerstein: *Historia del ferrocarril en Chile*, Dibam, Santiago, 1997, 189.

⁷⁶ Carlos Tromben: *La aviación naval de Chile*, Santiago, 1987, 89-90.

⁷⁷ Carta de Luisa Sebire al Presidente.... cit.

⁷⁸ *Ibíd.*

general Ibáñez, quien estaba en buenos términos con la Armada después de una gran borrasca, el proyecto revivió rápidamente y se presentó ante el Parlamento en enero de 1928. Se aprobaría poco después.

En años siguientes se expropiarían 262.000 metros cuadrados más. Así, todo el sector donde se tenía proyectado construir las futuras dársenas y bodegas-canchas de almacenaje según el mapa de 1912, pasaba a la Armada⁷⁹.

Estas expropiaciones de tierras conllevaban además el uso, en exclusividad, de gran parte de la bahía, precisamente las aguas que se destinaban para fondeadero del puerto de Quintero. No era exagerado, pues, que doña Luisa Sebire escribiera al Presidente Ibáñez, en una dolida carta, que dicha expropiación hizo que todo el mundo perdiera la confianza en que la Sociedad de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero pudiera salir adelante⁸⁰.

Este fue el primer golpe mortal para la Sociedad Ferrocarril Puerto y Balneario de Quintero. La señora Luisa, agregaba en su carta al Presidente Ibáñez, del año 1928, que el precio a pagarse por los primeros terrenos expropiados, 1.100.000 pesos, era no sólo muy inferior al avalúo fiscal de los mismos, de 2.970.000 pesos, sino incluso el que una comisión de "hombres buenos" determinara en 1.901.517 pesos⁸¹. Pero el Gobierno de Ibáñez siguió adelante con las expropiaciones. Por los 262.000 metros cuadrados expropiados ulteriormente se pagó a la sociedad 1.045.000⁸². El pago por las 98 hectáreas expropiadas en total llegaba a poco más de 2.000.000 de pesos, los que no resarcían a la Sociedad, ni de cerca, del daño que la expropiación le hiciera, en particular por lo que se refiere al uso de las aguas de la bahía.

Que la Sociedad parecía inviable estaba claro cuando la expropiación se veía venir. Además ese mismo año de 1927 la Caja de Crédito Hipotecario presentó una primera demanda por "requerimiento" ante el Cuarto Juzgado Civil de Santiago, ya que el domicilio legal de la Sociedad estaba en la calle Nueva York, en Santiago.

Así, hacia fines de 1927 se intentó la venta del Ferrocarril y Puerto de Quintero. Primero se encargó la tarea a los miembros del directorio Lanas y Lyon⁸³ y después —sin duda ante petición suya, mal que mal era la dueña— a la propia señora Sebire, quien fijó un precio de 22.500.000 pesos, moneda corriente, cobrando ella una comisión de un 15%, posiblemente el único

⁷⁹ Copias de los documentos en AE.

⁸⁰ Carta de Luisa Sebire al Presidente..., cit.

⁸¹ *Ibid.* y sesiones de Directorio de la SFPB de Quintero, sesiones 257 (16 de mayo de 1927) y ss.

⁸² Carta de Luisa Sebire al Presidente..., cit.

⁸³ Sesión del Directorio de SFPB de Quintero, N° 261, 15 de septiembre de 1927.

dinero que obtendría, porque del resto, casi todo se iría en pagar las deudas a la Caja Hipotecaria y la garantía al Fisco, la que había sido contraída en una moneda de mayor valor, pesos oro de 18 peniques, de 1912, y que hacia 1927 ha de haber sumado unos 4 o 5 millones de pesos, moneda corriente.

Al dinero obtenido por la venta sólo debía sumarse el caudal a pagar por el Fisco por los terrenos de la Base Aeronaval. El capital, sin contar intereses, se perdía así en buena parte, y los préstamos realizados a la SFPB de Quintero por la señora Luisa, en su totalidad.

Pero, resultando imposible la venta, en agosto de 1928, se bajó el precio a 20.000.000 de pesos y la comisión de la señora Luisa a sólo un 10%. Más que recuperar su dinero le interesaba salvar el proyecto.

No se logró vender tampoco a ese precio y el 4 de septiembre de ese mismo año la increíble Luisa Sebire intentó reflotar la Sociedad una vez más. Se reformaron los estatutos aumentando el capital inicial de la sociedad a 10.000.000 de pesos divididos en 100.000 acciones de 100 pesos cada una. Se emitieron 42.000 acciones para amortizar el capital inicial, las que se entregaron a la señora Sebire y a los pocos socios que habían suscrito unos cuantos papeles en 1913. De las restantes 58.000 acciones sólo se emitieron 35.000, de las cuales doña Luisa compró 32.000, con los restos de su fortuna, y otras 3.000 su hijo Luis.

Nada se consiguió, sin embargo, con el nuevo dinero puesto por la señora Sebire y su hijo. La Sociedad siguió con una existencia mortecina y acumulando pérdidas. Un segundo golpe de gracia, este definitivo, lo recibió con la crisis mundial que se inició en 1929 y que redujo el comercio internacional de Chile a una fracción de lo que había sido hasta ese año.

Con todo, en enero de 1931 hubo aún otro intento de venta, a un comprador desconocido, el que ofrecía hacerse cargo de las deudas y dar dos millones de pesos adicionales por la Sociedad. La señora Sebire, en cuanto dueña, alcanzó a firmar un papel de venta, pero al parecer esta no se consumó. Lo único que logró la gestión fue enemistar a doña Luisa con el gerente general, Sr. Carlos Lanas, quien se consideró pasado a llevar, al conducir y finiquitar la gestión la propia Sra. Sebire —que como hemos visto era de armas tomar— sin apenas estar informado él⁸⁴.

Entre tanto, el juicio deducido por la Caja de Crédito Hipotecario seguía su curso. En agosto de 1931 esta institución solicitó como medida precautoria la prohibición de efectuar actos o contratos en realción a los inmuebles de la Sociedad, con notificación al Conservador de Bienes Raíces

⁸⁴ Carta del gerente Carlos Lanas al Presidente de la SFPB de Quintero, Carlos Amenábar Ossa, 22 de enero de 1931.

de Quillota. La medida se concedió con fecha 17 de septiembre⁸⁵. En escrito firmado por Guillermo Pérez de Arce, a nombre de la Caja, se precisaba que de la deuda por 175.000 dólares, existía una mora de 27.126, por dividendos atrasados; en tanto de la deuda por 1.600.000 pesos, la mora por el mismo concepto llegaba a 248.000 pesos, más intereses, costas judiciales, comisiones y otros gastos; todo lo cual hacía una deuda de "aproximadamente" 3.500.000 pesos, moneda corriente⁸⁶.

Poco después la Caja solicitaba la administración y retención de los "frutos", vale decir, las ganancias que reportaba la empresa. Pero un breve tiempo después, el 21 de noviembre, se retractaba de esta última petición! ¿Motivo?. Nada obtendría de los supuestos "frutos", pues la Sociedad generaba fuertes pérdidas, las que correrían a cargo de la Caja, de encargarse esta de su administración⁸⁷. Por lo demás —confiesa el expediente— los bienes raíces hipotecados de poco valían, pues pesaba sobre ellos la hipoteca "privilegiada" de la garantía fiscal, la que hacía 1931 posiblemente representaba más dinero que la totalidad de los bienes de la Sociedad⁸⁸ y frente a la cual la "primera hipoteca" de la Caja quedaba postergada. Algo que un buen abogado debía haber conocido antes de solicitar la medida precautoria con miras de hacer valer la hipoteca en favor de la Caja.

En el mismo mes de noviembre la Caja "apremiaba" a los representantes de la Sociedad, en ese entonces señores Juan Winter y Cristóbal Sáenz, para que efectuaran un pago de 75.000 pesos a la Caja, el que estaba garantizado por una suma consignada, correspondiente probablemente a un préstamo hecho con ese fin, en el Banco Español. No se realizó el pago y la garantía se hizo valer⁸⁹.

La agonía de la Sociedad de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero se prolongaría hasta 1934, cuando la Caja de Crédito Hipotecario, para dar fin al juicio que se le seguía, decidió pedir su quiebra⁹⁰. Esta fue concedida con fecha 9 de abril de 1934⁹¹ y la Sindicatura General de Quiebras nombró interventor a Rodolfo Marín Carmona, el día 14 de junio de 1934, para que ejerciera sus funciones con efecto retroactivo al 1 de mayo de ese año, como de hecho había ocurrido⁹².

⁸⁵ Archivo Judicial, Cuarto Juzgado Civil de Santiago, expediente 44014, legajo 74, N° de orden 14, cit.

⁸⁶ *Ibíd.*

⁸⁷ *Ibíd.*

⁸⁸ *Ibíd.*

⁸⁹ Archivo Judicial, Cuarto Juzgado Civil de Santiago, expediente N° 44014, legajo 74, N° de orden 14. Materia: "apremio".

⁹⁰ Sara Infante: *ob. cit.*, 52.

⁹¹ Está inscrita en el CBR de Quillota, año 1934, a fojas 15, N° 19.

⁹² Decreto (N° 39) de la Sindicatura General de Quiebras, del 14 de junio de 1934, en Archivo Siglo XX (Sindicatura Gral. de Quiebras), vol. 2, sin folio (legajo sin índice).

A fines de 1931 el ferrocarril dejó de funcionar al revocarse la autorización para su explotación, el día 30 de diciembre, según Decreto Supremo N° 7.544. El 29 de enero de 1932, por Decreto N° 126 del Ministerio de Fomento, se dispuso que la Empresa de Ferrocarriles del Estado tomara a su cargo la explotación de la línea, de manera provisional. Posteriormente, al no haberse reestablecido la concesión en un plazo de tres meses, como lo estipulaba la ley, se ordenó su subasta en remate público, el que se efectuó el año 1933 sin interesados⁹³.

El ferrocarril continuó siendo administrado por la empresa fiscal. Nuevamente subastado el 26 de septiembre de 1939, lo adquirió Ferrocarriles del Estado, avaluado en su tasación de 5.300.000 pesos ese año⁹⁴, una fracción de su valor original. El decreto presidencial N° 1407, aparecido en el Diario Oficial del 10 de agosto de 1939, rezaba así: "declárese propiedad del Estado conforme a lo prescrito en los artículos 22 y 23 de la Ley General de Ferrocarriles, el Ferrocarril de San Pedro a Quintero con todas sus obras hechas, materiales, aprovisionamiento y demás elementos integrantes del mismo" (...) "La escritura pública a que deberá reducirse el presente decreto constituirá el título de propiedad sobre el referido Ferrocarril y bienes que él comprende"⁹⁵. Al parecer la adquisición fue perfeccionada posteriormente por la Ley N° 2.446 del 31 de diciembre de 1942⁹⁶.

Nada dice el Decreto N° 1.407 del puerto, pero todo parece indicar que también fue a remate y pasó al Fisco⁹⁷. En la década de 1940 las obras del malecón y muelle estaban abiertas al público y así permanecerían hasta 1948 en el primer caso y hasta la década de 1970 en el segundo⁹⁸. El hermoso muelle estaba en evidente estado de abandono⁹⁹.

Donde no cabe duda es que la Caja se quedó con los terrenos, todavía sin dueño, del loteo para el balneario y las demás propiedades inmuebles de la Sociedad, alrededor de 1.000.000 de metros cuadrados, las que fue ven-

⁹³ Juan Benavides y un equipo de alumnos: Seminario: *Arquitectura portuaria: los puertos menores. Tipología de arquitectura europea adaptada a la vivienda de comienzos de siglo en Quintero*, Universidad de Chile, 1994., 72.

⁹⁴ Información en AE.

⁹⁵ Diario Oficial, 10 de agosto de 1939. La fecha que lleva el decreto es de 18 de julio de 1939 y su N° 1.407.

⁹⁶ Juan Benavides, ob. cit., 72.

⁹⁷ La Sindicatura Nacional de Quiebras quemó o botó todos sus papales anteriores a 1940, según se me informó en ese lugar.

⁹⁸ En 1949 se instaló en la planicie aledaña al malecón la fábrica ISESA. Pero el muelle quedó abierto al público por unos 25 años más.

⁹⁹ Recuerdos del autor.

diendo. El remate se hizo en 1933¹⁰⁰. También adquirió las deudas que los compradores anteriores a la quiebra tenían con la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero¹⁰¹.

Los compradores de lotes, tal como recuerdan sus descendientes, siguieron pagando sus cuotas a la Caja hasta que esta se incorporó al Banco del Estado en la década de 1950¹⁰². Otros bienes de la ahora fenecida Sociedad fueron vendidos o rematados. Así la red distribuidora de energía eléctrica pasó a manos de una empresa privada de propiedad de una familia de apellido Sinn. Los hoteles que antes funcionaban por concesión, fueron vendidos por la Caja a particulares. El Yatching a la familia Verseli y el Hotel Quintero a Juan Donoso¹⁰³. Lo mismo ocurrió con la casa que ocupara la señora Sebire, que fue adquirida por Ernesto Barros Jarpa.

Esta es la historia de la "Sociedad de Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero".

¹⁰⁰ Escritura, en la la Notaría de Abraham del Río, con fecha 18 de enero de 1934.

¹⁰¹ Sara Infante: ob cit. 52.

¹⁰² Información proporcionada por Patricio Estay.

¹⁰³ Ibid.