

Pasando a la Historia Los Vilos 1855-1965

Igor Goicovic Donoso

En 1995 Igor Goicovic era una promesa historiográfica. Su libro se había discutido antes en la Universidad de Santiago al momento de presentarlo como Tesis de Maestría en un Programa de esa Universidad. En aquella oportunidad me correspondió leerlo atentamente y comentarlo como parte del Tribunal que lo calificó al momento de su defensa. Fue un examen brillante.

Con toda la documentación que tuvo a su alcance y con argumentos teóricos novedosos, Goicovic defendió lúcidamente sus planteamientos. Ya en ese momento pudo demostrar que la historia nacional podía reinterpretarse desde la historia de una localidad que resumía una serie de conflictos que habitualmente se miraban desde Santiago y que en esa reinterpretación el sujeto popular cobraba una vida diferente, muy propia de las singularidades del lugar en el cual se instalaba el investigador. Goicovic empezaba a abrirse paso junto a una generación que renovaría nuestra historiografía.

Pasando a la Historia. Los Vilos, 1855-1965, fue su carta de presentación.

Dr. Jorge Pinto Rodríguez
Premio Nacional de Historia, 2012.

Patrocina:



Financia:



Pasando a la Historia Los Vilos 1855-1965

Igor Goicovic Donoso

Pasando a la Historia Los Vilos 1855-1965

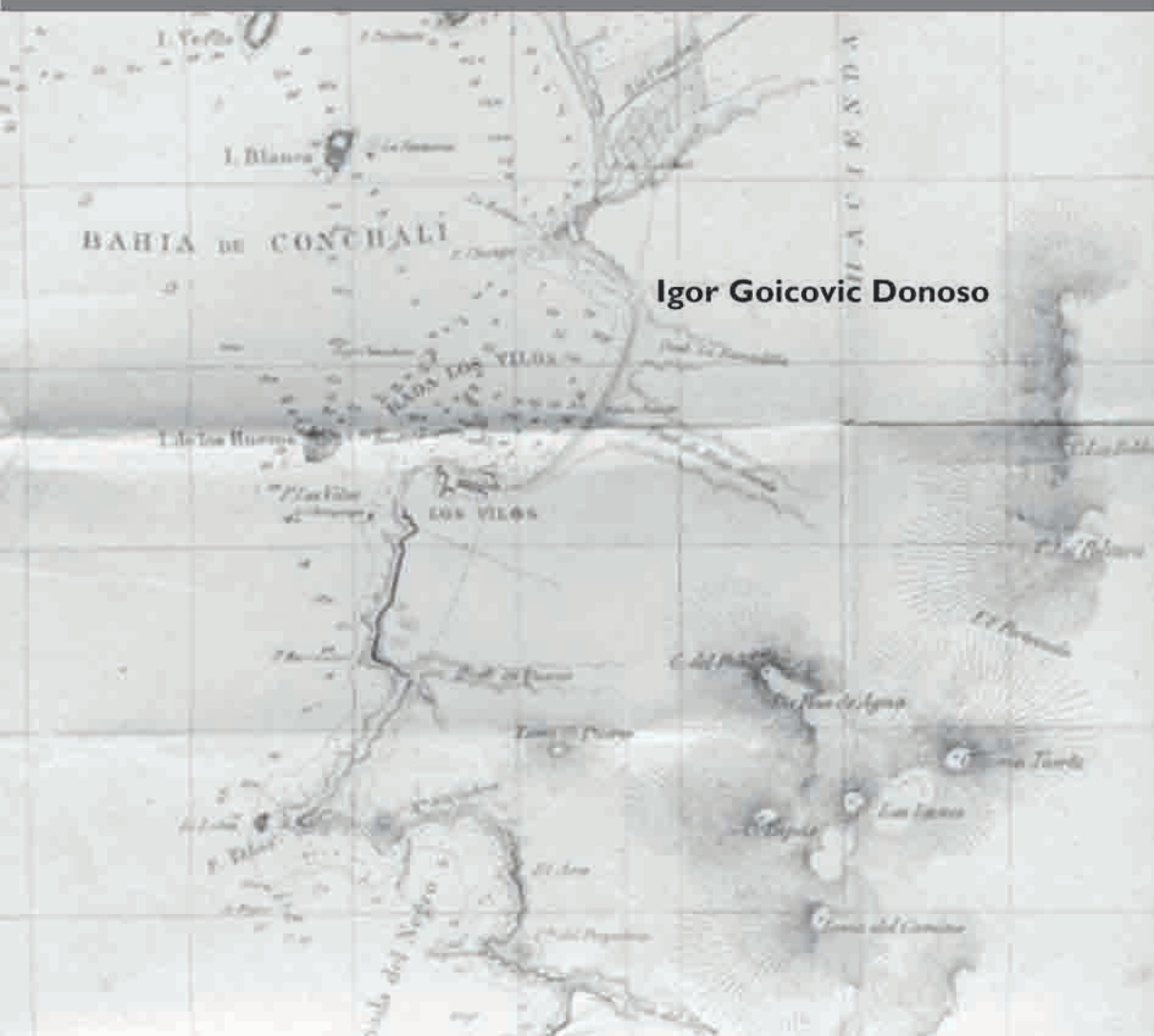
Igor Goicovic Donoso





Pasando a la Historia

Los Vilos 1855-1965



Igor Goicovic Donoso

Esta publicación fue financiada por el Fondo de Iniciativas Editoriales del Gobierno Regional de la Región de Coquimbo y con el patrocinio de la Ilustre Municipalidad de Los Vilos.

© Igor Goicovic Donoso

Los Vilos, Marzo 2013

Segunda Edición, 500 ejemplares

N° de inscripción: 93404

Autor: Igor Goicovic Donoso

Editor: Ilustre Municipalidad de Los Vilos

Diseño y Composición: Gonzalo Brito Barrios

Impresión: GSR, Teléfono 32-2469586, Valparaíso

Se permite cualquier reproducción parcial, indicando la fuente.

HECHO EN CHILE / PRINTED IN CHILE

*A la memoria de mi padre
Hernán Goicovic Echavarría (1935-2010).
Vileño de adopción y por opción.*

Índice

Prólogo a la Primera Edición	13
Prólogo a la Segunda Edición	19
Introducción	23
PRIMERA PARTE: LOS INICIOS	35
Capítulo I: Los antecedentes	37
1. Descripción de la localidad	39
2. El período prehispánico	43
3. El arribo de los conquistadores hispanos	48
4. Estructura socioeconómica local	52
Capítulo II: La constitución del puerto	63
1. Contexto histórico de la fundación de Los Vilos	65
1.1 La expansión de las actividades económicas	65
1.2 La fundación del Puerto de Los Vilos	69
2. El impacto de la creación del puerto en la región	72
SEGUNDA PARTE: EL DESARROLLO HISTÓRICO	77
Capítulo III: Características del movimiento comercial del puerto (1860 1955)	79
1. Estructura económica regional y actividad portuaria (1860 1880)	81
1.1 Importancia de la minería en el contexto de la estructura económica local	81
1.2 Características de las actividades mineras en el Norte Chico durante la segunda mitad del siglo XIX	83
1.3 Características generales de la crisis del sector cuprífero y sus consecuencias inmediatas en la zona de Choapa	89
1.4 El movimiento portuario en la fase 1860 1880. El asentamiento	99

2. El ciclo salitrero y la expansión comercial (1881 1929)	107
2.1 Formación económico social chilena (1880 1929)	107
2.2 El movimiento portuario en la fase 1881 1930. La expansión	110
3. La crisis económica de 1929 y el estancamiento de las actividades portuarias (1930 1955)	134
3.1 Características generales de la crisis	134
3.2 Efectos regionales de la crisis	137
3.3 El movimiento portuario en la fase 1930 1955. El estancamiento	141
Capítulo IV: El asentamiento humano en Los Vilos (1860 1965)	151
1. La evolución administrativa	153
2. El movimiento de población	155
3. La construcción de espacio urbano	161
3.1 Hacienda y poblado: Una historia de conflictos (1855 1970)	161
3.2 Edificaciones y urbanización	171
4. El gobierno local	200
4.1 Las estructuras locales del Estado	200
4.2 La lucha política por el poder local	207
Capítulo V: Pasajes de la vida cotidiana	219
1. El quehacer popular	221
1.1 El espacio	221
1.2 Los oficios	230
1.3 La recreación	250
1.4 La religiosidad	256
1.5 Las transgresiones	259
2. El disciplinamiento	264
3. El Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa	275

TERCERA PARTE: LAS PERSPECTIVAS	291
Capítulo VI: Crisis y reconversión	293
1. La crisis de las actividades portuarias	295
2. Desarrollo histórico de las actividades pesqueras en Los Vilos	306
3. El balneario	317
Anexos	329
Anexo I: Minerales y mineros más importantes de la zona de Los Vilos (1787 1817)	331
Anexo II: Censo de población de 1813. Distrito de Asiento y Curato de Quilimarí	332
Anexo III: Decreto Supremo que declara puerto habilitado a la Caleta de Los Vilos (1855)	333
Anexo IV: Decreto Supremo que enmienda el decreto del 3 de enero de 1855	333
Anexo V: Construcción del edificio fiscal en el Puerto de Los Vilos 1856 1857	334
Anexo VI: Decreto Supremo que establece la creación de una población en Los Vilos (1857)	336
Anexo VII: Movimiento marítimo de Los Vilos. Julio septiembre de 1859	337
Anexo VIII: Un temporal en Los Vilos. 1859	339
Anexo IX: Solicitud de los pobladores de Los Vilos a la Gobernación de Petorca para que oficie al Ministerio del Interior, a fin de instalar una población en Los Vilos. Los Vilos, diciembre de 1874	340
Anexo X: Movimiento marítimo del Puerto de Los Vilos (1883)	341
Anexo XI: Ferrocarril Los Vilos Illapel Salamanca (1889 1914)	342
Anexo XII: Alcaldes de Los Vilos. 1894 1921	342
Anexo XIII: Acta de Constitución de la Ilustre Municipalidad de Los Vilos. Mayo 6 de 1894	343
Anexo XIV: Matrículas de patentes de Los Vilos 1903	344
Anexo XV: Minerales y mineros más importantes de la zona de Los Vilos. 1905	346

Anexo XVI: Demanda de los ciudadanos de Los Vilos al Presidente de la República. 1909	347
Anexo XVII: Nómina de los ciudadanos inscritos en el Registro Electoral Los Vilos (1914)	348
Anexo XVIII: Rol de Avalúos de Los Vilos. Sector urbano	352
Anexo XIX: Romance de Los Vilos	356
Anexo XX: Ciudadanos eliminados del Registro Electoral en conformidad a la ley N°8.987 de Defensa de la Democracia. Comuna de Los Vilos. 1948	357
Anexo XXI: Resultados generales de las elecciones de regidores. Comuna de Los Vilos. Abril de 1950	357
Anexo XXII: Características del Escudo de Armas	358
Fuentes y Bibliografía	359
Fuentes documentales	361
Publicaciones oficiales	362
Entrevistas	363
Periódicos y revistas	363
Artículos, folletos y memorias	365
Libros	368

ABREVIATURAS

FUENTES DOCUMENTALES

AN. ELS: Archivo Nacional. Escribanos de La Serena.
AN. IA: Archivo Nacional. Intendencia de Aconcagua.
AN. MH: Archivo Nacional. Ministerio de Hacienda.
AN. MINT: Archivo Nacional. Ministerio del Interior.
AN. NS: Archivo Nacional. Notarios de Santiago.
CBI: Conservador de Bienes de Illapel.
CBP: Conservador de Bienes de Petorca.
CBS: Conservador de Bienes de Santiago.
MLV. LA: Municipalidad de Los Vilos. Libro de Actas.

INSTITUCIONES

CELADE: Centro Latinoamericano de Demografía.
CIDBA: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
CIDPA: Centro de Investigación y Difusión Poblacional de Achupallas.
DEC: Dirección de Estadísticas y Censos.
DGE: Dirección General de Estadísticas.
DGRE: Dirección General del Registro Electoral.
ENAMI: Empresa Nacional de Minería.
IFOP: Instituto de Fomento Pesquero.
INE: Instituto Nacional de Estadísticas.
ITI: Inspección del Trabajo de Illapel.
OCE: Oficina Central de Estadísticas.
SONAMI: Sociedad Nacional de Minería.

PUBLICACIONES

AUCH: Anales de la Universidad de Chile.
BACH: Boletín de la Academia Chilena de la Historia.
BLDRCh: Boletín de Leyes y Decretos de la República de Chile.
BOSIA: Boletín Oficial de la Superintendencia de Aduanas.
CDH: Cuadernos de Historia.
RChHG: Revista Chilena de Historia y Geografía.

Prólogo a la Primera Edición

ESCRIBIR ESTAS LÍNEAS DE introducción al libro «Pasando a la Historia. Los Vilos 1855-1965» del joven historiador Igor Goicovic, tiene para mí un doble valor. En primer lugar, reflexionar sobre dos aspectos básicos de la investigación histórica de nuestros días: la historia local y la microhistoria. Desde los clásicos estudios de Benjamín Vicuña Mackenna sobre Santiago y Valparaíso, escritas a mediados del siglo XIX hasta los más recientes libros sobre diferentes ciudades del Norte y Sur del país hay una larga tradición sobre historia local. Podría pensarse –y de hecho ello también es así– que este es un nuevo aporte destinado a enriquecer esa larga lista de historia de ciudades. Sin embargo, es mucho más que eso. Para que una historia de ciudad se transforme en un auténtico trabajo de historia local se requiere cumplir con exigencias metodológicas y con una práctica del «oficio de historiador» que desgraciadamente se da en muy pocos casos de esa lista.

En efecto, para que una monografía local alcance un valor científico debe superar la mera recopilación de obras o referencias sobre el tema publicadas anteriormente y fundarse en una documentación original proveniente de archivos, bibliotecas y museos. Y, además de la documentación, el investigador debe tener un conocimiento cabal y concreto del medio local, de su composición física y humana, en fin: del ecosistema. Ahora bien ¿Qué debemos entender por documentación original? Toda aquella información relativa al hecho que se narra, lo más cercano posible a éste, tanto en el tiempo como en el espacio. No se trata, por lo tanto, de contentarse con utilizar informaciones citadas en otros textos, sino de reportarse directamente al propio documento, sea éste inédito o impreso.

Esto no quiere decir que deba ignorar lo que ya se ha escrito sobre la materia, sino conocerlo para meditar sobre los conceptos y conclusiones de quienes lo han hecho, pero nunca para copiarlos o parafrasearlos. Por lo demás, la centralización administrativa del país

permite concentrar la explotación de Archivos Nacionales y Locales en un mismo lugar, Santiago, lo que a veces es una ventaja en una actividad tan compleja como es la investigación histórica. Hablábamos también de la necesidad de tener un buen conocimiento del medio local, ya que es la sola garantía de que el autor hará una correcta interpretación de la evolución histórica de la localidad estudiada, la que, a su vez, el lector podrá comprender en su paisaje natural especialmente cuando el texto viene precedido de una sumaria descripción geográfica.

Otras exigencias tocan a la práctica u oficio de historiador. Todas las informaciones recogidas en las variadas fuentes o obras impresas, o bien obtenidas mediante encuestas orales (incluso las observaciones directas) deben ser clasificadas, confrontadas, evaluadas y verificadas para facilitar la elaboración de conclusiones. Esa elaboración es la última etapa del trabajo histórico. Antes de ello es imprescindible un conocimiento sumario de los problemas históricos esenciales que se relacionan con el tema tratado para lo cual el recurso directo a los especialistas o a la bibliografía constituyen un paso obligado. La recreación histórica de un hecho, de una época, de una actitud o comportamiento debe realizarse, en la medida de lo posible, por medio de documentos contemporáneos a esos hechos. Es obligación del historiador verificar si la documentación utilizada responde o no a esta exigencia dejando constancia de ello. El valor de los testimonios se revela por lo general a través de su confrontación y, como con las expresiones de la vida de los hombres, no es extraño encontrarse con situaciones contradictorias. Así es la vida y así debe, en consecuencia reflejarlo la historia. La obligación del historiador no es resolver la contradicción sino ponerla de manifiesto. No hay porque sorprenderse si alguna documentación se contradice, aunque si es necesario interrogarse si existen explicaciones para esa contradicción. Un historiador sagaz sabe bien que los documentos pueden contener errores involuntarios o mentiras deliberadas ya que no necesariamente por estar impreso o escrito es verdadero. Uno de los factores más importantes para determinar el valor de la fuente es su contemporaneidad con el hecho de que trata. Las informaciones sobre un hecho son menos seguras mientras más aumenta

la distancia entre la fecha de aquel y el momento en que el documento es redactado. Los trabajos de historia local por desgracia están a menudo plagados de tradiciones legendarias, contenidas en las crónicas y escritos de épocas anteriores.

El historiador está igualmente comprometido con el respeto al sentido que las palabras tenían en la época en que se las emplea. El sentido actual de muchos términos es diferente del que tenían en el pasado. La «villa» del pasado es mucho más una aldea que una ciudad. En fin, como toda disciplina científica, la historia es exigente con su práctica y la monografía local es un escenario privilegiado para la puesta en práctica de esas exigencias y ello sólo se logra cuando se establecen relaciones lógicas entre los hechos seleccionados y los diferentes puntos tratados. Si el estilo es claro, correcto y conciso, mejor aún. Lo que se exige de una monografía local no es el resumen de la historia universal, ni de la historia nacional, sino que hacer comprensible el devenir de la comunidad local, lo que no es poco decir. Este objetivo puede sobre pasar largamente las fuerzas de un historiador local como sobrepasar también las de un historiador profesional. Por lo general, la historia de una comunidad local abarca un largo período y supone el estudio de diversos aspectos de la actividad humana: de la práctica religiosa a la explotación del espacio, de la enseñanza a los medios de pago, de la justicia al disciplinamiento social. Para ello se requiere una suma de conocimientos que raramente se encuentran reunidos en una misma persona. Los historiadores profesionales son cada vez más especialistas de una época o de un sector particular de la historia. Parece, en consecuencia poco razonable exigirle más a un investigador local que a uno profesional.

Por último, en esta misma línea de reflexión, quisiera llamar la atención sobre la conveniencia de extender estos estudios locales hasta los años más recientes. No veo razón para ignorar el siglo XX. Más aún, se puede constatar fácilmente que hasta bien avanzado este siglo, sobreviven innumerables expresiones del modo de vida de épocas anteriores.

Al inicial esta reflexión hablamos también de microhistoria. ¿Qué entendemos por microhistoria y porque la conectamos con la mono-

grafía local? «El principio unificador de toda investigación microhistórica es la creencia de que la observación microscópica revelará factores anteriormente no observados». En este sentido, la comunidad local se presenta como un observatorio privilegiado de la microhistoria ya que el historiador altera la escala de observación percibiendo significados completamente nuevos en ciertos fenómenos hasta entonces considerados suficientemente descritos y entendidos. A modo de ejemplo, citemos el estudio de las solidaridades que parecen explicarse mucho más por la semejanza que se da al interior de un sistema de relaciones que en la similitud de la posición social. Las vidas y acontecimientos de los individuos son el objetivo de la microhistoria, aceptando por cierto que el conocimiento de los hechos mínimos y los casos individuales pueden servir para revelar fenómenos más generales.

En segundo lugar, estas líneas me permiten destacar los méritos y cualidades del autor, a quien conozco desde hace años, primero como animoso estudiante de Licenciatura en Historia, tratando de sortear inconvenientes personales, institucionales y nacionales. Eran años difíciles para el estudio y para el país, pero quedaron atrás. Luego se incorporó al Programa de Postgrado en el que me ha correspondido dirigirlo en sus estudios y su tesis de grado. En medio de esas absorbentes preocupaciones profesionales encontró tiempo para hacer el trabajo que hoy se publica y para hacerlo bien, lo que es doblemente meritorio. En efecto considero que todas las reflexiones metodológicas y las exigencias científicas que bosquejamos en los párrafos anteriores se cumplen con largueza en este libro. Más aún, me atrevería a asegurar que el libro que el lector tiene hoy en sus manos debería transformarse, a corto plazo, en un modelo acabado de lo que se puede hacer en una monografía histórica local. Los temas tratados (hombres, espacios, instituciones, economía), configuran un conjunto polisémico que, haciendo las veces de personajes relevantes de la trama, adquieren la dimensión de sujetos históricos. Con un lenguaje directo, claro y no exento de elegancia –sin que ello perjudique la rigurosidad conceptual– nos devela 110 años de vida de la comunidad. A través de una auténtica lección de cómo se hace una investigación monográfica el texto ofrece al lector la posibilidad de comprender y avalar su marco

teórico y sus procedimientos analíticos. Especialmente meritorio es el empleo de una serie de historias de vidas que hace actuar a los personajes siempre presentes en las calles o lugares de la ciudad.

En resumen, estamos en presencia de un texto que da cuenta de una investigación histórica realizada con todas las exigencias y requerimientos científicos. Que es un verdadero modelo de monografía local y que refleja las innegables condiciones de su autor para transformarse en un historiador profesional del que esperamos pronto nuevos aportes.

Dr. René Salinas Meza
Académico Universidad de Santiago de Chile
Santiago, Junio de 1995.

Prólogo a la Segunda Edición

HACE YA CASI MEDIO siglo el historiador mexicano Luis González publicó su libro *Pueblo en vilo*, que resume en más de 300 páginas la historia de San José de Gracia, su pueblo natal, una pequeña localidad ubicada en el Estado de Michoacán. A juicio de sus comentaristas, la obra de González tiene un doble mérito: por una parte, ofrece una nueva forma de hacer historia; por otra, rescata a los grupos subalternos en su propia cotidianidad. Con él cobra fuerza la microhistoria, una corriente que tiene hoy diversos cultores.

En 1995 un joven historiador chileno publicaba otro libro que, en parte, recuerda el trabajo de Luis González. *Pasando a la Historia. Los Vilos, 1855-1965*, es la historia de una pequeña comunidad del Norte Chico que en 1855 logra convertirse en puerto menor y que en 1965 cierra un ciclo que se tornará más complejo en los años siguientes cuando los sueños que nacieron con los movimientos populares que llevaron a la Moneda al presidente Allende darían paso, en 1973, a la dictadura que tan duramente reprimió a los chilenos.

En 1995 Igor Goicovic era una promesa historiográfica. Su libro se había discutido antes en la Universidad de Santiago al momento de presentarlo como Tesis de Maestría en un Programa de esa Universidad. En aquella oportunidad me correspondió leerlo atentamente y comentarlo como parte del Tribunal que lo calificó al momento de su defensa. Fue un examen brillante. Con toda la documentación que tuvo a su alcance y con argumentos teóricos novedosos, Goicovic defendió lúcidamente sus planteamientos. Ya en ese momento pudo demostrar que la historia nacional podía reinterpretarse desde la historia de una localidad que resumía una serie de conflictos que habitualmente se miraban desde Santiago y que en esa reinterpretación el sujeto popular cobraba una vida diferente, muy propia de las singularidades del lugar en el cual se instalaba el investigador. Goicovic empezaba a abrirse paso junto a una generación que renovaría nues-

tra historiografía. Pasando a la Historia. Los Vilos, 1855-1965, fue su carta de presentación.

Desde entonces, Igor Goicovic desarrolló una intensa labor en investigación, publicaciones y docencia universitaria que lo han colocado a la vanguardia de su generación. Formalmente inició su carrera en la Universidad de Los Lagos, en Osorno; la continuó en la Universidad de Concepción y hoy, a la vuelta de los años, en la misma Universidad en la cual defendió la Tesis que dio origen al libro que prologamos para su segunda edición. Simultáneamente ha colaborado en otras universidades organizando eventos y participando en proyectos y publicaciones colectivas de amplia circulación nacional. Su tesis doctoral publicada como libro por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas de Madrid, en 2006, bajo el título de Relaciones de Solidaridad y Estrategias de Reproducción Social en la Familia Popular del Chile Tradicional (1750-1860), fue su carta de consagración. En él se aprecia al historiador maduro que ha llegado a la fase más productiva de su vida, que lo instala, más allá de nuestras fronteras, en el concierto internacional.

En un país de tan fuerte vocación centralista, la obra de Igor Goicovic rescata la historia de una región, el Norte Chico, que tanto aportó al país durante la Colonia y la época republicana. Productora de minerales que estimularon las exportaciones en los siglos XVII, XVIII y XIX y cruzada por valles generosos que satisfacían la demanda regional y aún del sur del Alto Perú, esta zona necesita historiadores que establezcan un cierto equilibrio respecto de lo que se escribe sobre Santiago, el Valle Central y, en los últimos años, La Araucanía. Afortunadamente hay una tradición historiográfica encabezada por los historiadores regionales de los siglos XIX y XX Carlos María Sayago, Joaquín Morales, Manuel Concha, Elías Lizama, Eduardo Sepúlveda y Marcello Carmagnani, cuya obra El Salariado Minero en Chile Colonial abrió una nueva etapa que ahora continúa Goicovic junto a Eduardo Cavieres, Luis Ortega, Patricio Cerda, Hernán Cortés y Hernán Venegas, entre otros.

Pasando a la Historia. Los Vilos, 1855-1965, merecía una segunda edición. Agotada la primera, era necesario disponer de nuevos ejemplares para difundir el acontecer de un pequeño puerto que articuló la economía regional con mercados externos y que conformó una

pequeña comunidad que anidó todas las ventajas de vivir en un pueblo pequeño y todos los conflictos, que a menor escala, se observan en cualquier agrupación humana. Este libro no sólo coloca a Los Vilos en la historia, hace pasar la Historia por Los Vilos. Excelente ejemplo de micro historia, fue escrito con la honestidad profesional de un historiador de sólida formación académica y con el compromiso de quien proviene del lugar. No tengo dudas que deja muchísimas enseñanzas.

En primer lugar, para quienes son de Los Vilos es un reencuentro con su pasado, con las vivencias de sus padres, sus abuelos y los más viejos que acumulan recuerdos que animan sus vidas. Parte de esos recuerdos los hago míos por los vínculos que tuve con el pueblo donde vivieron mis padres, y yo con ellos al comienzo de mi vida, y cuyos relatos escuché muy a menudo. En segundo lugar, para los jóvenes que empiezan a formarse como historiadores. Cultivar la historia local es un desafío que se debe estimular y esta obra contribuye de un modo especial a fortalecer esta práctica historiográfica. Por último, para los profesores de Historia que deben invitar a sus alumnos a reflexionar sobre nuestro pasado y al público en general interesado en indagar acerca de nuestras raíces en un Chile que tiene diversidades regionales que no podemos seguir ignorando.

Este libro reclamaba con sobrados argumentos una segunda edición que, afortunadamente impulsa ahora la Ilustre Municipalidad de Los Vilos.

Dr. Jorge Pinto Rodríguez
Premio Nacional de Historia, 2012
Académico Universidad de La Frontera, Temuco
Villa Alemana, febrero de 2013

Introducción

HASTA LA FECHA, EL análisis de los fenómenos históricos referidos a la Provincia de Choapa no ha considerado el rol de los sectores populares en el quehacer económico, político y social de la región. En la mayoría de los casos se trata de estudios parciales del período colonial y de unos cuantos artículos sueltos que describen la precaria estructura económica y social de la zona.

Para los que hemos nacido en estas tierras y vibrado con las aspiraciones y luchas de sus sectores más humildes, estas aproximaciones han resultado insuficientes, ya que se muestran incapaces de dar cuenta de la problemática regional en su conjunto y del movimiento de sus actores en función de su transformación.

Resueltos a contribuir a la superación de estas visiones nos decidimos a abordar, hace ya siete años, los problemas históricos de la región, intentando enfatizar en el análisis de los problemas económicos y sociales.

El proyecto «Pasando a la Historia. Los Vilos 1855-1965» cubre, precisamente, uno de los aspectos claves en el análisis de la historia regional: las actividades portuarias y su importancia en el proceso de constitución de identidad social popular a nivel local.

Cabe precisar que participar de un proceso de reconstrucción de memoria histórica a nivel local no constituye tan sólo un ejercicio academicista; más aun si las vinculaciones de los investigadores con el entorno cultural se manifiestan a través de lazos extraordinariamente estrechos. Esta es nuestra situación.

Debido a lo anterior abordar la Historia de la localidad de Los Vilos constituía un desafío no sólo intelectual, se trataba también de representar de la manera más certera posible las vivencias personales de todos aquellos que, en un momento de sus vidas, han sentido sus afectos y sensibilidades arraigados en un contexto social y territorial específico. Lo anterior no sólo se relaciona con el haber nacido en un

lugar, sino que más bien con los grados de identificación que los sujetos logran desarrollar con un modelo de vida y con determinadas formas de sociabilidad. Esto, evidentemente, está ligado con toda la compleja trama de ámbitos y mecanismos de formación y sociabilización en los cuales nos vemos involucrados cotidianamente; en ese sentido, el grupo de pares, las relaciones profesionales, nuestras actividades productivas y los vínculos familiares, se van convirtiendo en las vías a través de las cuales transita y en las que se construye la identidad social de los sujetos populares. Haber sido parte activa de esta trama en la localidad de Los Vilos, durante un período bastante prolongado, se convirtió, sin lugar a dudas, en la «razón afecto» principal que definió, orientó e impulsó el proceso de investigación trasuntado en esta tesis.

Por lo anterior, en 1988 iniciamos un proceso de investigación que colocó en el centro de sus preocupaciones el estudio de las estructuras y dinámicas económicosociales, del espacio actualmente identificado con la Provincia del Choapa. En un comienzo se trataba de abordar y desentrañar, rápidamente, los factores que explican la postración económica de la región y, a partir de ello, contribuir a un proceso de discusión que facilitara la toma de decisiones enmendatorias a nivel de las autoridades locales y nacionales. Sin duda una expectativa bastante ambiciosa para un profesional que recién hacía sus primeras armas en los «combates por la historia». El paso del tiempo y la permanente cualificación profesional nos permitió precisar la magnitud y contenido de los objetivos, definir con mayor rigurosidad las etapas y afinar las hipótesis. De ahí que el proyecto original se convirtiera en un Programa de Investigación, articulado por varios proyectos específicos susceptibles de ser tratados de manera particular; «Pasando a la Historia. Los Vilos, 1855-1965», es precisamente una de las fases investigativas de dicho Programa. Esta fase recoge, a nuestro juicio, fielmente las motivaciones del proyecto original: dar cuenta de una realidad determinada y manifestar un cúmulo de vivencias y expectativas socialmente compartidas, pero lo hace ya no con las precarias herramientas del voluntarioso aprendiz, sino que con las armas del profesional, de aquel capaz de conjugar el conocimiento científicamente construido con las sensibilidades propias del sujeto actor. Lo anterior puede parecer pre-

suntuoso, pero es más honesto; expresa, en definitiva, lo que todo trabajo historiográfico es (aunque a muchos les cueste reconocerlo): una sistematización de fuentes, exhaustivamente recopiladas y compulsadas, y una interpretación teórica y sensitivamente desarrollada.

Si bien una investigación puede expresar los estados de ánimo de un investigador o su especial sensibilidad en un momento determinado (lo cual a estas alturas de la modernidad es plenamente legítimo), nosotros hemos optado por una vía más tradicional. En nuestra perspectiva este ejercicio de elaboración historiográfica debe contribuir a la reconstrucción de la memoria histórica y a fortalecer las bases que sostienen el andamiaje cultural de la localidad. Se trata de hurgar en el pasado de la población, no bajo la premisa de rescatar sus «efemérides» o de encontrar en él elementos que la vinculen con la historia «oficial nacional», sino que más bien hemos intentado arrancar a la historia aquellos acontecimientos, fenómenos y situaciones que ponen de manifiesto las conductas y tendencias de los sujetos, en el marco de un escenario socialmente construido. En síntesis, se trata de reconstruir los movimientos desarrollados en el tiempo por los sujetos populares y de apuntar las proyecciones de los mismos en su actual quehacer cultural.

Pero como toda producción historiográfica debe justificarse a través de un funcionalismo tangible, esta investigación pretende, además, contribuir al proceso formativo que llevan a cabo los educadores de la zona, en la perspectiva de acercar a los escolares a un conocimiento de la historia que los ponga en un contacto más directo con la realidad a la cual pertenecen y con el universo simbólico que les es propio. Desde otra perspectiva, la «posesión de la historia» (en su sentido más sensual) permite al cuerpo social de la localidad manifestar a sus pares nacionales y regionales, los rasgos distintivos de su ser cultural, aquellos elementos autoasumidos que les permiten reconocerse y ser reconocidos como «vileños».

Identidad popular, ámbitos de sociabilización, estructura económico social, aparecen como conceptos recurrentes en nuestro análisis. Ellos forman parte de una concepción historiográfica, en parte adquirida, en parte asumida y en parte rearticulada, la cual consideramos oportuno exponer.

Normalmente resulta complicado asumir y adscribir a definiciones conceptuales rígidas en el campo de las ciencias humanas. Especialmente cuando la disciplina en particular ha estado atravesada permanentemente por agudas polémicas de carácter teórico. Este es el caso de la Historia, ciencia que, desde sus albores, se ha posesionado en las proximidades del poder; de ahí entonces que las definiciones tradicionales apunten a convertirla en un complejo teórico y metodológico aparentemente aséptico, pero que en realidad cobija la interpretación que la clase dominante de turno hace de los procesos sociales, económicos y políticos. Así, bajo la definición tradicional de: «ciencia que estudia los hechos del pasado de la humanidad», se encubre una visión epistemológica que niega a la historia todo dinamismo y potencialidad transformadora. Por el contrario, las elaboraciones historiográficas tienden a referirnos a compartimientos estancos, sin movilidad ni fuerza interna, asociados a situaciones en las cuales un grupo humano, o una sociedad determinada, avanza linealmente y alcanzan su plenitud en la instauración de un orden elitario. En este contexto corresponde a las clases dominantes, o a sus prohombres o dirigentes, un rol protagónico e incuestionable. De acuerdo con esto las amplias masas populares aparecen como grupos objetivados sólo en su relación con los movimientos y proyectos de la élite («comparsa social»), sin iniciativa propia, sin proyectos propios, en definitiva sin historicidad.

En todo caso los progresos experimentados por la ciencia histórica, desde comienzos del siglo XX, con los aportes de la Escuela de los Anales en Francia, de las diferentes vertientes marxistas y postmarxistas y, más recientemente, de la historia social, han modificado y enriquecido significativamente el quehacer y el debate histórico. Así, hoy día, junto a los análisis estructurales y objetivistas tradicionales, funcionales a los intereses de las élites en el poder, se levanta como contraparte una visión de la historia más próxima al estudio de los procesos y subjetividades del mundo cotidiano y del quehacer cultural de los pueblos.

En este nuevo escenario la historia se convierte en «la ciencia del movimiento y de la conciencia de tal movimiento»,¹ que se ocupa

1 Ernest Labrousse: Las estructuras y los hombres. Ariel, Barcelona, 1969.

de «las fuerzas que hacen cambiar a la sociedad en el tiempo, de las fuerzas que juegan para que el equilibrio no sea nunca permanente, ni estable»,² que en definitiva, colocan como objeto de la ciencia histórica «la dinámica de las sociedades humanas».³ Consecuentes con esta línea conceptual podemos definir a la historia como «la ciencia que estudia la realidad social en tanto ésta se comporta como un conjunto de particularidades en movimiento».⁴ De acuerdo con esto las claves epistemológicas que orientan el quehacer histórico son los grandes conglomerados humanos, entendidos como un conjunto de particularidades y subjetividades en movimiento, que recrean y articulan complejos procesos sociales, de carácter transformador, que se suceden en el tiempo.

Los elementos relatados en las historias locales son las vivencias cotidianas de los sujetos populares; aquellas que no aparecen en la «historia oficial». Así, entonces, las temáticas recurrentes de la historia local serán las que devienen de las experiencias de vida de los sujetos, entre otras, la lucha por el espacio de asentamiento, los esfuerzos por mejorar la calidad de vida y la organización surgida para enfrentar tales situaciones.

La historia se convierte, de esta manera, en un intento por conocer el pasado y rescatar la identidad de la comunidad para dinamizar el actuar en el presente. Al reconstruirlas los sujetos han hecho un intento por dejar registrada la historicidad de sus vidas, para que así éstas no pasen al olvido. Se trata de un esfuerzo por recuperar «su» historia y mostrar quienes son, como viven y donde viven. Estas historias se convierten en un espacio, a través del cual los sujetos expresan su identidad, aquello que les da su razón de ser, aquello que los constituye en un todo y que, desde su heterogeneidad, permite la creación de su propio ethos cultural.

2 Eric Hobsbawm: «Contribución de la historia a las ciencias sociales». Revista Internacional de Ciencias Sociales, UNESCO, Vol. XXXVIII, N°4, 1981.

3 Pierre Vilar: Iniciación al vocabulario del análisis histórico. Crítica, Barcelona, 1981.

4 Gabriel Salazar: «Chile. Historia y bajo pueblo». Propositiones N°19. SUR Editores, Santiago, 1990.

Las motivaciones que subyacen en estos trabajos históricos son variadas y heterogéneas. Entre los elementos más relevantes se pueden constatar los siguientes: conocer el pasado, comunicar lo conocido, producir cambios.

Se puede apreciar así que tras los trabajos realizados existen distintas motivaciones o sentidos; sin embargo, el interés por conocer, por investigar y descubrir los orígenes, el cómo se gestaron las villas, las poblaciones, las comunidades o pueblos, es común a todos ellos. Son trabajos que pretenden dejar en evidencia que los habitantes de una comunidad son «hacedores de historia», que lo que han logrado ha sido gracias al trabajo de ellos y de otros que los precedieron, y que si desean seguir avanzando y desarrollándose es necesario que sigan haciendo historia, ya que para los sectores populares nada está dado. Por el contrario, la mayor parte de las veces todo, o casi todo, está por hacerse.⁵

La Historia Local se convierte, entonces, en una contribución y un cuestionamiento a las formas tradicionales del conocimiento y de la difusión de la historia. La historia tradicional se ha demostrado insuficiente para acceder al conocimiento de los sectores populares, ya que es básicamente elitaria y generalizante. De hecho no manifiesta mayor relación (ni interés) con los hechos que jalonan la vida cotidiana de los sujetos populares. Desde esta perspectiva el conocimiento histórico se manifiesta deficitario ya que al no recuperar históricamente a importantes contingentes sociales tiende a la articulación de categorías generales («identidad nacional») que no dan cuenta de las realidades locales. La historia oficial es, por otro lado, una interpretación del pasado que, manipulada políticamente, se convierte en instrumento de poder. La selección y jerarquización que ella hace, de los sucesos históricos excluye a muchos hombres y a muchas realidades. La historia local, a contrario sensu, aporta categorías particulares e inclusivas, modificando las formas y los contenidos del conocimiento histórico, a la par que se convierte en una forma de democratización de la historia nacional.

5 Mario Garcés et al.: «Voces de identidad. Propuesta metodológica para la recuperación de la historia local». CIDE, ECO, JUNDEP. Santiago de Chile, 1993.

La historia local se convierte así, en sinónimo de cambio, de transformación, de experiencia. Si todo permaneciera y se conservara sin modificaciones, no habría historia. La historia, en este sentido, es propia de los seres humanos, los que tienen la posibilidad de influir en la transformación y en la modificación de sus formas de vida. Esta capacidad humana de hacer historia, tiene que ver principalmente con la constitución de sus modos de vida, con el desarrollo de redes de sociabilidad y, más en general, con las diversas relaciones sociales que se establecen en el marco de la sociedad para producir y reproducir vida. En este sentido, todos hacemos historia, pero no en abstracto, sino bajo condiciones materiales y culturales concretas: las de la sociedad y el tiempo que nos toca vivir.

A partir de la década de 1960 las ciencias sociales (economía, sociología, sicología social, etc.) se han preocupado de modo preferente de las condiciones de vida del pueblo, contribuyendo al conocimiento de los conflictos o de las posiciones subalternas o de poder de los diversos grupos sociales. Pero en estos estudios el pueblo es más una categoría de análisis estructural que un sujeto. La historia, por el contrario, como ciencia de lo particular y de lo concreto, permite aproximarse a los sujetos de un modo más directo, reconociendo en ellos sus maneras propias de vivir, de relacionarse con otros y de transformarse en el tiempo.

En síntesis, la historia local fuera de constituirse en una metodología adecuada e imprescindible para acceder al conocimiento, es también una herramienta de alto valor estratégico en la generación de los proyectos y formas de transformación y cambio que elaboran los sujetos populares.

Una breve evaluación del estado actual de la historia local nos permitiría constatar dos situaciones. Por una parte que este quehacer historiográfico se ha constituido en un importante y legitimado método de conocimiento y autoconocimiento popular. Por otro lado salta a la vista que en el proceso de construcción de historias locales surgen un conjunto de problemas, referidos tanto al modo como se reconocen las identidades populares, como a la naturaleza de nuestras intervenciones; a saber: objetivos, motivaciones, difusión, proyección socio política de los estudios, etc.

Sobre la base de estas constataciones se pueden ordenar los criterios que dan cuenta de la viabilidad y legitimidad del conocimiento histórico popular, así como de las dificultades que implica su sistematización.

Un primer aserto señala que la historia local constituye un método apropiado para dar cuenta de la historicidad de los sectores sociales postergados por la historiografía oficial. En ese sentido la historia local rescata los procesos, proyectos y motivaciones de los sectores populares, situandolos, desde sus particularidades, en el amplio escenario de la vida nacional.

La historia local debe asumir entonces, como premisa de estudio, las identidades populares colectivas, entendidas como un proceso complejo, socialmente determinado, que involucra etapas de surgimiento, desarrollo, anulación y recomposición de las mismas.

La heterogeneidad y diversidad del mundo popular obliga a los investigadores a fijar sus estudios en las particularidades que caracterizan cada uno de estos procesos de articulación de identidades, ya que sólo de esta forma se puede llegar a recrear una imagen amplia y articulada de los grupos sociales populares y de los procesos más generales que protagonizan. El problema central entonces, que atraviesa a las historias locales es poder determinar dónde se constituyen los sujetos populares. Un primer nivel de aproximación sugiere que los sujetos se constituyen en el marco de la estructura socio económica, en torno a las relaciones sociales de producción. La tarea del historiador, por lo tanto, consiste en explicar como actúan los sujetos históricos reales, pero esto no es sólo resultado de las compulsiones fácticas, sino también el producto de un acto de conciencia, lo que luego, confrontado con la realidad, se traduce en efectos diferentes a los proyectados, e incluso no queridos.⁶

En síntesis podemos afirmar que los sujetos se constituyen en la acción, la que es producto no sólo de la situación (estructuras de orden fáctico), sino que también de la conciencia (subjetividad) que el individuo tiene de ellas; ambas categorías interactúan dialécticamen-

6 Luis Alberto Romero: «Los sectores populares urbanos como sujetos históricos»: Propositiones Nº19. SUR Editores, Santiago de Chile, 1990.

te. En consecuencia las representaciones que operan en la conciencia ya no son meros reflejos de la estructura, sino más bien se convierten en elementos constituyentes del sujeto. Así, los sujetos históricos y sus identidades no son en realidad (concreción, objetivación), sino que están siendo (proceso); son continuidad y cambio; son transformación y permanencia.

De esta forma, para estudiar la constitución de identidades populares se requiere cubrir las diferentes áreas en que éste proceso transcurre. El área de las experiencias sociales, campo en el que los impulsos estructurales se convierten en circunstancias vividas, recordadas y transmitidas; el área de las relaciones (conflictuadas, consensuadas o subordinadas) con otros actores sociales; y el área de la relación con las formas institucionales e ideológicas de dominación: Estado, Iglesia, partidos políticos, intelectuales, etc. Por último es necesario considerar que las identidades populares son el resultado de prácticas sociales desarrolladas en ámbitos o espacios previamente constituidos de la sociedad. Es en ellos donde se produce la transformación de la experiencia individual primaria en experiencia social compartida; la imbricación de estas experiencias individuales con los impulsos de los otros; y la recepción de los mensajes externos.

La identidad popular debe ser vista como un conjunto dinámico de valores, recursos y capacidades mediante las cuales los sectores populares orientan sus conductas, organizan sus proyectos, construyen su historia y resuelven sus contradicciones. Todo ello en función de sus propias condiciones de vida, de sus relaciones con el poder y también de su relación con otros actores sociales, que permiten hacer visible la diferenciación y el autorreconocimiento.

Es esta identidad popular la que envuelve y hegemoniza el espacio urbano de la localidad de Los Vilos. Aquella que se comenzó a gestar entre obreros y pescadores a mediados del siglo XIX y que se vio consolidada a comienzos del siglo XX. Es esta identidad popular la que ha dado origen a la cultura popular, la «cultura de los pobres», aquella que recrea conductas específicas y ámbitos de sociabilización propios. Aquella que le imprime un sello particular a la localidad, que la distingue entre sus pares.

Consecuente con el diseño anterior las problematizaciones que se propuso enfrentar esta investigación se situaron preferentemente en el marco de la definición del carácter de la identidad popular local. De esta forma las preguntas que nos formulamos inquirían: ¿Cuál fue la importancia de las actividades portuarias en la conformación de las identidades populares?, ¿cuál fue la incidencia social y cultural de los obreros marítimos en la configuración del ethos cultural local? y ¿cómo se afectan las identidades populares con la crisis de las actividades portuarias y la reconversión turístico pesquera? El entorno marítimo portuario, entonces, es abordado como elemento clave en la constitución de las identidades populares, en cuanto opera como ámbito fundamental en la constitución de las mismas.

Al ser las identidades sociales el objeto preferente de estudio el diseño metodológico operó con variables esencialmente cualitativas: ámbitos de constitución y sociabilización, identidades de entrada, identidades emergentes, políticas de control social, etc. Pero a la vez intentamos no descuidar la descripción y análisis de las variables estructurales; de esta forma el estudio de la estructura económica regional y local mantuvo un rango relevante en el contexto global de la investigación.

En el marco del estudio de variables cualitativas se hacía necesario privilegiar la recopilación, sistematización y compulsión de fuentes primarias: documentales y de campo. De acuerdo con esto accedimos a una amplia variedad de fuentes primarias; entre las más importantes se encuentran: los fondos ministeriales del Archivo Nacional en Santiago y el fondo Intendencia de Aconcagua de la misma repartición; los depósitos del Conservador de Bienes de Illapel; el primer Libro de Actas de la Ilustre Municipalidad de Los Vilos; la documentación sindical precariamente mantenida en la Inspección del Trabajo de Illapel y una pocas piezas de archivos gremiales que permanecen en poder de antiguos dirigentes sociales. A esta recopilación documental debemos agregar la aplicación de una entrevista semiestructurada a una muestra de doce personas de la localidad de Los Vilos. En el diseño de la muestra se consideraron dos variables: el oficio o actividad productiva desarrollada por el sujeto (privilegiando a los obreros portuarios) y el

nivel de acceso al conocimiento de la vida cotidiana local en la larga duración.

Como fuentes secundarias contamos con una amplia variedad de impresos publicados, especialmente en la región, en diferentes períodos históricos. De gran ayuda en ese sentido fue la prensa regional (básicamente illapelina) disponible en la Sección Periódicos de la Biblioteca Nacional de Santiago. Las publicaciones oficiales, de la Superintendencia de Aduanas, del INE y de sus organismos predecesores y de la ENAMI, nos permitieron levantar algunos cuadros estadísticos que, en este caso, no pretenden convertirse en rigurosas series (lo cual resulta imposible debido a la dispersión temporal de las fuentes y a la falta de una adecuada uniformidad espacial y conceptual para tratarlas a nivel local), sino que más bien en bases referenciales para tratar los temas de la estructura económica local, la relevancia de la minería en ese contexto y los ciclos de asentamiento humano en la zona. Las referencias bibliográficas aportaron elementos de caracterización de la realidad económicosocial de la región y contribuyeron a contextualizar globalmente el estudio local.

Los resultados de la investigación publicados en este texto se dividen en cuatro partes. En la primera, se describe el escenario local, se entregan algunos antecedentes de su desarrollo histórico preurbano y se da cuenta del proceso que culminó con su constitución como puerto. En la segunda parte, la más extensa y heterogénea, analizamos la relevancia económica de las actividades portuarias y los procesos de conformación y desarrollo de las identidades sociales populares. En la tercera parte se analiza la crisis de las actividades portuarias, la reconversión de las mismas en el eje pesquero turístico y la incidencia de estos procesos en la rearticulación de las identidades populares. Por último incorporamos al final del texto un cuerpo de anexos documentales que pretenden servir como fuentes para el análisis directo de la sociedad local.

La concreción de este esfuerzo investigativo no habría sido posible sin el apoyo y estímulo constante de familiares, compañeros y amigos. Detallar el aporte personal de cada uno de ellos excedería con creces los marcos de este espacio. En todo caso existen contribuciones

especialmente excepcionales que no puedo obviar. Al pleno del Consejo Municipal, encabezado por el señor Alcalde don Carlos Salinas Altamirano e integrado por los concejales Armando Méndez, Mario Rojas y Jorge Rojas, quienes creyeron en la propuesta y le brindaron su generoso auspicio, y muy en particular a los concejales Adrián Mendieta y Jaime Arancibia que, además de creer en la empresa y auspiciarla, la apoyaron permanentemente en su desarrollo.

A las funcionarias del Conservador de Bienes de Illapel que en toda ocasión me han brindado una colaboración diligente y desinteresada. A los estibadores, pescadores, autoridades y habitantes de Los Vilos que entregaron su testimonio a objeto de reconstruir «su» historia. A mis amigos(as) y compañeros(as) del CIDPA que aportaron la calidez (y los recursos) de su ambiente de trabajo. Y al profesor René Salinas Meza con quien e tenido la oportunidad de discutir y precisar aspectos importantes de la investigación.

A todos ellos mis más sinceros agradecimientos.

Igor Goicovic Donoso
LOS VILOS, enero de 1996



Primera Parte Los Inicios



Pasando a la Historia |
Los Vilos 1855 - 1965



Capítulo I Los Antecedentes

Pasando a la Historia |
Los Vilos 1855 - 1965

Capítulo I

LOS ANTECEDENTES

1. Descripción de la localidad

LOS VILOS IRRUMPIÓ EN el escenario nacional como puerto menor destinado al embarque y desembarque de mercaderías, el 3 de enero de 1855. Firmaron el decreto de su constitución el Presidente de la República de la época, don Manuel Montt, y su Ministro de Hacienda José María Berganza.¹

Treinta y seis años más tarde, el Presidente de la República, don Jorge Montt, amparándose en el artículo Nº1 de la Ley de Comuna Autónoma del 22 de diciembre de 1891, dictó un decreto (de la misma fecha) que creaba 195 nuevos municipios en todo el país; entre estos nacientes 195 municipios figuraba el de Los Vilos.²

Los Vilos se encuentra situado en el área litoral de la Provincia de Choapa, IV Región de Coquimbo, en la intersección de los 31º 55' de latitud sur y 71º 32' de longitud. El pueblo se encuentra asentado en la Bahía de Conchalí en su fondo sudoeste y lo abrigan al sur medianas alturas áridas que avanzan al oeste dejando a un kilómetro de la costa un islote bajo llamado «Isla de Los Huevos».³ Su nombre viene de la alteración de la palabra indígena vilu, que significa culebra o paraje de culebras.⁴

La zona en que se encuentra asentada la población posee un clima de estepa con abundante nubosidad. La influencia marina re-

1 BLD RCh: Libro XXIII, Nº1. Enero de 1855, p. 10.

2 Diario Oficial: Santiago de Chile, 24 de diciembre de 1891.

3 Francisco Solano Astaburuaga y Cienfuegos: Diccionario geográfico de la República de Chile. Santiago de Chile, 1899, pp. 881-882. Luis Riso-
patrón: Diccionario jeográfico de Chile. Santiago de Chile, 1924, p. 934.

4 Francisco Solano Astaburuaga: Op. cit., p. 882. Rodolfo Lenz: Diccionario etimológico de las voces chilenas derivadas de las lenguas indígenas americanas. Santiago de Chile, 1905-1910, p. 1451.

sulta determinante en la formación de nubosidad, lo que permite un incremento significativo en el volumen de precipitaciones (260 mm de agua caída como promedio anual), en relación con los parajes interiores. La influencia marina también incide en la escasa oscilación diaria y estacional de la temperatura, fluctuando la media anual entre los 14 y 16 grados celsius. En el contexto de esta realidad climática destaca una abundante vegetación arbustiva (jaral costero), siendo sus especies más prolíficas, la chilca, la jojoba, el pingo pingo, el soronal, el algarrobo, el guayacán y el cojinete herbáceo.⁵

De acuerdo con el Censo de Población de 1992, la comuna de Los Vilos cuenta con 15.805 habitantes. De éstos, 10.322 viven en áreas urbanas y 5.483 en zonas rurales. Por otra parte los datos estadísticos demuestran que el 51% de la población son varones y el 49% son mujeres.⁶

Las actividades económicas más importantes de la población se encuentran vinculadas directa o indirectamente a la extracción de productos del mar. Los principales centros pesqueros de la comuna son las caletas «San Pedro» y «Las Conchas», ambas en el radio urbano de Los Vilos, a las que se suman las de Pichidangui, Totoralillo y Chigualoco.⁷

5 Pedro Cunill: Geografía de Chile. Santiago de Chile, 1965, p. 29.

6 INE: «Censo de población y vivienda. Chile 1992. Resultados generales», p. 45.

7 IFOP: «Investigación, evaluación y manejo de recursos bentónicos IV Región. Informe final». Los Vilos, 1994, p. 33.

Cuadro N°1
Los Vilos: Desembarque de mariscos y pescados en la «Caleta San Pedro».
Agosto de 1992 a octubre de 1993

Mes	Mariscos (Kg.)	Pescados (Kg.)
Agosto 92	26.290.9	4.284.0
Septiembre	19.478.8	1.281.0
Octubre	12.954.7	1.397.8
Noviembre	21.382.5	841.3
Diciembre	23.078.5	1.637.0
Enero 93	11.361.3	321.5
Febrero	33.027.7	4.304.0
Marzo	15.854.5	819.0
Abril	30.171.2	1.283.0
Mayo	19.748.7	384.0
Junio	33.481.7	696.0
Julio	17.207.9	977.0
Agosto	8.856.6	326.0
Septiembre	8.562.4	554.5
Octubre	12.608.2	496.5
Totales	294.065.6	19.602.6

Fuente: IFOP: «Investigación...», Tabla 12.

El Cuadro N°1 permite inferir que la principal caleta de pescadores de la Provincia de Choapa moviliza anualmente cerca de 300 toneladas de mariscos y 20 toneladas de pescados. Lo anterior contribuye a confirmar que Los Vilos es, hoy día, uno de los principales centros de extracción y comercialización de mariscos en el país.

La información disponible en el Instituto de Fomento Pesquero señala que los principales desembarques realizados en las caletas de la zona corresponden a siete especies de mariscos y ocho especies de peces; entre los mariscos destacan las siguientes variedades: lapa, jai-ba mora, jaiba peluda («mosuco»), picoroco, piure, erizo y loco; entre las especies de peces más importantes encontramos: congrio negro,

congrio colorado, merluza común, cojinoba («chusquiza»), sierra, ju-rel, atún (verano), albacora (verano).⁸

La trascendencia social de las actividades de recolección de productos del mar es considerable. Un segmento importante de la fuerza de trabajo de la localidad de Los Vilos se desenvuelve al interior de estas faenas. Por otro lado, no cabe la menor duda que, en torno a este rubro tienden a articularse, directa e indirectamente, las restantes fuentes de absorción de mano de obra a nivel local: desconchadores, limpiadores de pescado, comerciantes en mariscos y pescados, locales de expendio de comida preparada con productos del mar, fábricas de procesamiento de productos del mar, etc.

En la jurisdicción que se extiende desde la boca del Río Limarí hasta el balneario de Pichidangui, se encuentran matriculadas 1.602 personas que realizan diferentes actividades relacionadas con la explotación de productos del mar. El registro indica que hay 525 buzos mariscadores, 204 ayudantes de buzo, 782 pescadores artesanales, 4 buzos deportivos, 59 recolectores de orilla, 21 salvavidas y 8 patrones de nave menor. Los recursos materiales para desarrollar estas faenas son: una lancha a motor, 558 embarcaciones con motor fuera de borda y 217 botes a remo. Los funcionarios a cargo de la Capitanía de Puerto estiman que un 70% de los trabajadores matriculados se encuentran asentados en Los Vilos y desde allí se despliegan a las restantes caletas de la zona: Totoralillo, Puerto Manso, etc. También se debe tener en cuenta que muchos pescadores de la localidad se desplazan transitoriamente a otros centros pesqueros del país, como Iquique, Caldera, Coquimbo, Talcahuano, Puerto Montt y Ancud, mientras que pescadores de otras regiones laboran eventualmente en Los Vilos.⁹

En el período estival adquiere gran relevancia comercial el turismo de temporada, dada la importante afluencia de veraneantes provenientes de distintos puntos del país. Las estimaciones proporcionadas por la Cámara de Comercio de Los Vilos indican que entre 15.000 y

8 IFOP: Op. cit., p. 34.

9 Dirección General de la Armada. Capitanía de Puerto de Los Vilos: «Matrícula de trabajadores y embarcaciones destinadas a la explotación de recursos del mar en la jurisdicción de Los Vilos». Marzo de 1995.

20.000 personas visitan Los Vilos entre los meses de enero y febrero de cada año.¹⁰ El impacto económico del turismo en el medio local alcanza niveles significativos.

Cuando hay fines de semana largos y viene gente de afuera se nota al tiro el alza en las ventas, un alza de más de un 100% en las ventas; entonces nosotros aquí en Los Vilos vivimos, el comercio en general vive, de fechas claves, que son, lógicamente el verano (que para nosotros son un mes y medio, no dos meses)... Semana Santa, el Dieciocho de Septiembre... para nosotros [el comercio], el turismo es la palanca de desarrollo que tiene Los Vilos; pensamos que donde hay que invertir en este momento es en el turismo.¹¹

Cientos de personas se desempeñan laboralmente en las actividades turísticas, principalmente en las áreas de gastronomía y hotelería; mientras que el comercio en general (panaderías, botillerías, supermercados, almacenes, mercado pesquero, etc.) adquiere un gran dinamismo en las coyunturas de mayor afluencia de turistas.

Lo anterior permite afirmar que Los Vilos, en estos momentos, se articula laboral y económicamente en torno a dos ejes: la explotación de recursos del mar y el desarrollo de la actividad turística.

El devenir histórico de la localidad explica en gran medida su actual estado de desarrollo y le imprime una identidad específica al sujeto social que la ha construido. El balneario o el centro pesquero no son productos recientes. Ambos fenómenos hunden sus raíces en el pasado remoto, en el cual se funden solidariamente con las fenecidas actividades portuarias. Los Vilos, su entorno, sus funciones, su cultura, su precaria y envolvente realidad, son producto del quehacer social de los sujetos que han vivificado su historia: comerciantes, pescadores... portuarios.

2. El período prehispánico

Los primeros asentamientos humanos en las proximidades de Los Vilos datan de hace más de 20.000 años antes de nuestra época, y corres-

10 Juan Hissi (1995).

11 Ibíd.

ponden a grupos paleoindios del Pleistoceno Superior,¹² dedicados a la caza de megafauna y a la recolección de moluscos. El principal hallazgo de este tipo fue estudiado por el arqueólogo Lautaro Núñez en la Quebrada de Quereo, durante la década de 1970.¹³ Las investigaciones de Núñez permitieron comprobar que la Quebrada de Quereo era un oasis frecuentado permanentemente por hervíboros de gran magnitud (mastodontes, milodontes, caballos, ciervos, etc.) y que a este lugar también concurrían sus depredadores, es decir, las hordas de cazadores nómadas que requerían de su carne para la subsistencia del grupo.

Lautaro Núñez logró establecer cuatro niveles de ocupación en la Quebrada de Quereo entre el Pleistoceno y el Holoceno.¹⁴

Quereo I: Paleoindio temprano; correspondiente a cazadores de megafauna, en ambiente lacustre, ubicados cronológicamente (de acuerdo con mediciones radiocarbónicas) entre los 25.000 y los 22.500 años antes de nuestra época (ane). A partir de los restos de este hallazgo los arqueólogos concluyeron que la megafauna hervívora concurría al fondo de la Quebrada de Quereo para proveerse de agua y pastizales. Los

-
- 12 El Pleistoceno es la sexta época de las siete que forman parte de la era geológica conocida como Cenozoica; las restantes, por orden de precedencia son, el Paleoceno, el Eoceno, el Oligoceno, el Mioceno y el Plioceno, posterior al Pleistoceno se desarrolla el Holoceno, época en la cual nos encontramos hoy día. El Pleistoceno se ubica cronológicamente hace 1 millón de años atrás. Esta época se caracteriza por la abundancia de restos humanos fósiles y de muestras materiales de la actividad del hombre asociados a la fauna y flora del período. José Luis Vásquez et al. (editores): *El mundo en que vivimos. Formación de la Tierra*, Brasil, 1973.
 - 13 Lautaro Nuñez et al.: «Ocupación Paleoindio en Quereo (IV Región). Reconstrucción multidisciplinaria en el territorio semiárido de Chile». *Boletín del Museo Arqueológico de La Serena*, N°17 (1979-1981), pp. 32-67. Grete Motsny: *Prehistoria de Chile*. Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1985, p. 20. Luis Villarroel: «Prehistoria de Illapel», en: *Illapel: Ciudad de los naranjos. 1754-1988*, Illapel, 1988, pp. 15-17.
 - 14 Los sitios estratigráficos de Quereo I y II se ubican en el Pleistoceno Superior, durante la denominada glaciación Würm Winsconsin, mientras que los sitios de Quereo III y IV forman parte de nuestra actual época geológica, el Holoceno.

grupos de paleoindios se apostaban en la parte superior de la misma y los mataban con piedras rodadas y golpes directos de mazas y picanas aguzadas para, posteriormente, faenarlos en el mismo lugar. Debido a la aridez estepárica de la región el oasis de Quereo se había transformado en centro de convergencia obligado para animales y hombres.

Quereo II: Paleoindio; correspondiente también a cazadores de megafauna, en ambiente fluvial, ubicados cronológicamente entre los 13.000 a 11.000 años a.n.e. En este sitio estratigráfico los antecedentes revelan que los métodos de caza y faenamiento utilizados por los grupos paleoindios son similares a los precedentes. Existen, en todo caso, mayores evidencias de uso animal y humano de la quebrada y de sus inmediaciones y, además, se encontraron abundantes restos de instrumental lítico y de hueso.

Quereo III: Fase de recolección de moluscos (ya hay indicios de restos de locos), en ambiente lacustre y pantanoso; esta fase se ubica cronológicamente entre los 2.500 a 1.280 años a.n.e. Las actividades de recolección se llevaban a cabo exclusivamente en las rocas litorales. Asociada a esta actividad se aprecia un sostenido desarrollo de la industria de piedras rodadas, de elementos de molienda y piedras pulimentadas.

Quereo IV: Fase de recolección de moluscos y de agricultura incipiente; fase ubicada cronológicamente hace 1.280 años a.n.e. La quebrada se utiliza con fines de recolección marina y agrarios; los restos de cerámica encontrados son burdos y dan cuenta de una funcionalización principalmente marítima.

Otro asentamiento temprano detectado en la comuna de Los Vilos corresponde a un grupo de recolectores dedicados a la extracción de productos del mar (choros, locos, lapas, caracoles, machas, tacas y maríferos marinos), que utilizaban frecuentemente la Quebrada de Mata Gorda hace 8.000 años a.n.e.¹⁵

Las fases posteriores de evolución cultural de los pueblos prehispánicos del Norte Chico (Cultura Huentelauquén, Cultura El Molle, Cultura Diaguita y Cultura Incásica) no registran presencia arqueológica clara en la comuna. Cabe destacar, en todo caso, que este tipo

15 Luis Villarroel: Op. cit., pp. 19-20.

de estudios, para nuestra zona, aún se encuentran en un estado muy embrionario y con débiles niveles de sistematización, por lo tanto no corresponde descartar de plano posibles asentamientos de estos tipos culturales en la zona.

En todo caso existen antecedentes de estas manifestaciones culturales para otras áreas de la Provincia de Choapa. Jorge Iribarren Charlín señalaba, en 1968, que en la ribera norte del Río Choapa y en las inmediaciones de Pichidangui se encontraban manifestaciones de la cultura Huentelauquén.¹⁶ Los protagonistas de este primer fenómeno cultural de carácter regional, verificado hace aproximadamente 4.000 años A.C., practicaban la caza y recolección de frutos y mariscos como actividad de subsistencia; fabricaban instrumental lítico para auxiliarse en sus tareas cotidianas y molían granos y minerales para obtener pigmentos de uso ornamental.¹⁷

Por su parte la Cultura El Molle, de la cual se tienen vestigios que datan aproximadamente del año 500 A.C., ha presentado restos arqueológicos en Arboleda Grande sobre el Río Chalinga, en el margen sur del Río Choapa y en terrenos de la antigua Hacienda Illapel. Los hombres identificados con esta manifestación cultural, poseían un conocimiento inicial de la agricultura, la que se asentaba en el cultivo de la papa y de la calabaza. Esta rudimentaria actividad agrícola era complementada con la caza de félidos, cánidos y roedores y con la recolección de frutos del chañar, el maqui, el molle, la mollaca y el quilo.¹⁸ La Cultura El Molle trabajaba, además, una cerámica pulimentada y pigmentada (con colores rojos y negros); poseían ritos y ornamentaciones mortuorias y conocían la fundición y martillaje del cobre.¹⁹

La Cultura Diaguita, cuya fase de asentamiento y desarrollo se realiza entre los siglos X y XV, abarcó prácticamente todos los rincones de la actual Provincia de Choapa, de ahí la gran multiplicidad de restos arqueológicos que de ella se han obtenido en diferentes puntos de la

16 Jorge Iribarren Charlín: «Culturas Precolombinas en el Norte Medio Precerámico y Formativo». Boletín del Museo Nacional de Historia Natural, Tomo XXX (1968-1969). Santiago de Chile, p. 154.

17 Jorge Iribarren Charlín: Op. cit., p. 156. Grete Motsny: Op. cit., pp. 53-55.

18 Jorge Iribarren Charlín: Op. cit., pp. 176 ss.

19 Grete Motsny: Op. cit., pp. 108-117.

zona. Los diaguitas le imprimieron una mayor sofisticación a la práctica de la alfarería, ampliaron las actividades metalúrgicas procesando el cobre, el bronce y, ocasionalmente, el oro y la plata, desarrollaron la industria textil y extendieron los cultivos, incorporando las papas, el maíz, los porotos y el tabaco.²⁰

El profesor e investigador de la Provincia de Choapa Luis Villarroel Núñez, sostiene que la influencia de la Cultura Diaguita en la zona fue de gran importancia.

Cambia el ambiente al iniciarse el regadío y la construcción de acequias y canales; la fauna se controla, selecciona y reproduce según las necesidades humanas; aumenta la población al tenerse mejores expectativas de vida; se organizan comunidades sociales más amplias y sedentarias; el excedente de producción crea las posibilidades del intercambio; aparecen los gérmenes de la estratificación social y con ello, las primeras formas de división social y especialización del trabajo, derivando en la definición de jefes o sangatay, con atribuciones militares y políticas; el tiempo libre y el sobrante de riqueza, ampliaron las condiciones para el progreso intelectual y el desarrollo del arte.²¹

Desde mediados del siglo XV y hasta la llegada de los españoles (1536) se hizo sentir en la zona la influencia política y cultural incásica. Los incas instalaron en varios puntos del Norte Chico colonias de mitimaes, vale decir colonos provenientes de las provincias peruanas los que fueron radicados en las tierras recién conquistadas, con la función de difundir la cultura del ocupante y de bloquear o impedir las rebeliones de los sometidos. Con la llegada de los incas se intensificó el trabajo de lavaderos y minas auríferas para cubrir las tributaciones que exigía el poder central Inca, se amplió la superficie agrícola y el número de cultivos y se tendió una amplia red de canales y caminos.²²

20 Grete Motsny: Op. cit., pp. 117-129.

21 Luis Villarroel: Op. cit., p. 45.

22 Luis Villarroel: Op. cit., pp. 52-53. Grete Motsny: Op. cit., pp. 154-165. Eduardo Sepúlveda Jiménez: «La ciudad de los naranjos», en: Dos siglos en la vida de Illapel, Santiago de Chile, 1954, p. 19. Rubén Stehberg: «Instalaciones Incaicas en el Norte y Centro Semiárido de Chile», Santiago de Chile, 1995, pp. 25-56.

La posición geográfica que ha tenido históricamente Los Vilos, como vértice o bisagra en la comunicaciones del Norte Chico con la zona central del país, lo convertían en punto de encuentro y tránsito para los diferentes grupos de indígenas prehispánicos interesados en llevar a cabo actividades de intercambio comercial.

La presencia en el litoral de la Región de Coquimbo de aborígenes Changos, dedicados exclusivamente a las actividades de extracción de recursos del mar, la proximidad de los picunches asentados al sur del Río Choapa, en la antigua Provincia de Aconcagua, unido al desarrollo experimentado en la zona por la cultura diaguita y como asimismo el arribo de los conquistadores incas, le otorgaron a la Provincia de Choapa y en particular a las desembocaduras de ríos y esteros, una importancia comercial significativa. Desde las áreas litorales se enviaban hacia el interior productos del mar «charqueados» y preservados en salmuera, mientras que desde los valles y faldeos precordilleranos llegaban hasta las costas artículos metálicos (confeccionados en cobre y bronce), prendas de vestir, derivados de la ganadería y productos agrícolas. En Los Vilos, al igual que en otros puntos de contacto de la costa, como Pichidangui, Papudo y Zapallar, se llevaba a cabo un intenso tráfico comercial que vinculaba culturalmente a un amplio y heterogéneo grupo de pueblos aborígenes de Chile.

Las culturas aborígenes del Norte Chico, antes de la conquista incásica y durante ella, lograron un importante desarrollo en la agricultura, la alfarería y el hilado y alcanzaron un alto grado de evolución en el tratamiento de la metalurgia, especialmente la del cobre. En este contexto Los Vilos, si bien no fue un sitio de asentamiento permanente, se convirtió en punto de encuentro para la eclosión de las más diversas manifestaciones culturales prehispánicas de Chile.

3. El arribo de los conquistadores hispanos

Los primeros conquistadores hispanos en poner pie en las tierras de Los Vilos formaban parte de la empresa de conquista encabezada por el adelantado Diego de Almagro, que arribó a Chile en marzo de 1536. Siguiendo al historiador Gabriel Salazar vamos a entender la «empre-

sa de conquista española en América», como un fenómeno político y económico dirigido y organizado por la burguesía mercantil del sur de España y llevado a cabo por una amplia y abigarrada masa de sujetos populares enganchados, voluntaria y forzosamente (marginales, vagabundos, bandoleros, campesinos sin tierras, marineros, soldados, artesanos, etc.), destinada a descubrir, conquistar, comerciar y saquear las tierras y pueblos de este continente. Para la empresa de conquista interesaba capturar el máximo de excedentes posibles, en oro, plata, productos y hombres, en el mínimo de tiempo, para volcar el producto bruto de la empresa en los circuitos del capital mercantil en expansión. Para los sujetos populares involucrados en dicha empresa se trataba de una posibilidad muy concreta de reivindicarse económica y socialmente, cambiando radicalmente la posición de excluido y explotado con la que había salido de España.²³

De acuerdo con los cronistas de la época, la expedición de Almagro recibió, en mayo de 1536, un apoyo en hombres y provisiones proveniente del Perú por vía marítima. Almagro se encontraba el 25 de mayo de 1536 en el pueblo de indios de Ramada, a orillas del Río Conchalí. Las provisiones y hombres de apoyo recibidos por Almagro fueron desembarcados por la nave «San Pedro», dirigida por el capitán Rui Díaz en la bahía de Conchalí.²⁴

23 Gabriel Salazar: «Algunos aspectos fundamentales sobre el desarrollo del capitalismo en Chile: 1541-1930». Tres Alamos, abril 1976, pp. 12-13.

24 Este aspecto de la expedición de Diego de Almagro está ampliamente tratado en las crónicas de la época y en la literatura histórica posterior. Respecto de las primeras se pueden revisar las crónicas de Pedro Mariño de Lobera: «Crónica del Reyno de Chile», escrita a fines del siglo XVI, publicada en BACH, Año IV, N°7, primer y segundo semestre de 1936, p. 98. Gonzalo Fernández de Oviedo: «Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del Mar Océano», BACH, N°7, pp. 53-54. En relación a la bibliografía preocupada de la temática se pueden consultar los textos de Diegos Barros Arana: Historia jeneral de Chile, Tomo I, Rafael Jover Editor, Santiago de Chile, 1884, pp. 182-184. José Armando de Ramón: «Las naves de Almagro en el Descubrimiento de Chile», BACH, Año XXVIII, N°65, segundo semestre de 1961, pp. 170-178. Arturo Serey Cortez: «Crónicas históricas de Illapel. 1531-1810», en: Illapel. Ciudad de los naranjos. 1754-1988, p. 57.

Esta fue la primera presencia europea en Los Vilos registrada oficialmente por las crónicas. Una vez aprovisionada la hueste de Almagro por la nao «San Pedro», el adelantado continuó su expedición por el valle del Río Aconcagua, llegando hasta las inmediaciones de Concón. Desde ahí envió una expedición al sur, comandada por el capitán Gómez de Alvarado, la que entró en contacto con los mapuches en el combate de Reinohuelén, en las proximidades de los ríos Ñuble e Itata.

Tras comprobar la aparente pobreza material de los territorios de Chile y la belicosidad de su población aborígen, Diego de Almagro optó por emprender inmediatamente el retorno al Perú, cruzando el Desierto de Atacama en septiembre de 1536.

Las descripciones dejadas por los primeros conquistadores, de las tierras que les tocó conocer en el Valle del Choapa, son ricas en antecedentes respecto de la población y el entorno natural de la zona.

Allego al valle de Cocambala, el cual hallo despoblado y, por este respecto, paso al de Chuapa, que es valle en el cual no hallo gente ninguna... En estos valles llueve más recio y más tiempo en el invierno que en los valles que arriba dijimos [se refiere a los valles de Copiapó, Huasco, Elqui y Limarí]. En estos valles corren ríos que traen mucha agua. Aquí demuestra la tierra otro temple más apacible y más sano. En muchas partes de esta tierra hay arroyos que corre muy buena agua por ellos. Hay ansi mesmo mucha hierba por los campos. En este tiempo estaban estos valles muy bien poblados de indios. Hay en estos valles y fuera de ellos muchos espinillos y arrayán y sauce como en los valles ya dichos.²⁵

De la descripción de la zona de Choapa dejada por Jerónimo de Bibar en 1558, se desprende que las características del clima local (menos árido que en los valles precedentes y con mayores recursos hídricos) y la riqueza vegetal de su paisaje se convirtieron en importantes argumentos a la hora de solicitar la adjudicación real de dichas tierras. La templanza del clima facilitaba el asentamiento de aquellos conquistadores que mayoritariamente provenían de la zona meridional de Andalucía, la abundancia de aguas permitía el uso intensivo de las tierras

25 Jerónimo de Bibar: «Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reynos de Chile (1558)». Santiago de Chile, 1966, pp. 35-37.

agrícolas, mientras que la riqueza arbustiva de la región garantizaba el forraje para los animales y la leña necesaria en la fundición de minerales.

La carencia de aborígenes en la comarca de la cual habla Bibar, que constituía un problema estratégico en la política económica mercantil fundada en la expoliación de la mano de obra sometida, no era producto de la inexistencia de asentamientos humanos en la zona, sino que más bien obedecía a una actitud organizada de despoblamiento practicada por los aborígenes locales, al momento de informarse de las acciones de saqueo y represión practicadas por las huestes de Almagro y de Valdivia en su avance sobre la zona central del país. Al momento de las observaciones de Bibar los diferentes grupos aborígenes de la comarca se habían replegado hacia los valles de Petorca y La Ligua o en dirección a los faldeos precordilleranos.

El destino de estos pueblos ha sido poco estudiado por la historiografía nacional. Algunos de los aborígenes locales fueron incorporados a las encomiendas concedidas a Joan de Ahumada y a Pedro de Bustamante durante la segunda mitad del siglo XVI, otros perecieron en la campaña represiva desatada por Francisco de Aguirre tras la destrucción de la ciudad de La Serena en 1549 y muchos escaparon en dirección a la zona sur de Chile o atravesaron la Cordillera de Los Andes con destino a Cuyo.

Durante las últimas décadas del siglo XVI los territorios que comprenden la actual Provincia de Choapa eran explotados intensivamente en faenas auríferas, al punto que el año 1578-1579 fue definido por las autoridades españolas como «el año de Chuapa». Empresarios mineros como Gonzalo de los Ríos, Juan Godínez y Pedro Miranda fueron los primeros en poner en explotación los lavaderos auríferos de Espíritu Santo, Pupío, Chigualoco, Agua Fría y Choapa.²⁶

Desde comienzos de la conquista ibérica la zona de Choapa definió su rol al interior de la estructura productiva colonial, como región generadora de recursos mineros, especialmente oro y cobre, destinados a los circuitos ultramarinos del capitalismo mercantil. Esta funcio-

26 Arturo Serey: Op. cit., p. 63 ss. Sergio Villalobos: «Ocupación de tierras marginales en el Norte Chico: Un proceso temprano». CDH, N°3, Santiago de Chile, 1983, pp. 57-63.

nalización minera le ha imprimido a Choapa un sello identitario muy particular, tanto en el plano de las actividades económicas, como en el de las conductas sociales derivadas de dichas actividades. Las restantes actividades económicas desarrolladas en la región y sus consecuentes comunidades sociales: campesinos, comerciantes, obreros portuarios, etc., se originan, directa o indirectamente, en la minería. Tan peculiar formación económico social es, sin duda alguna, tributaria de la gigantesca eclosión cultural hispana y aborígen acaecida en la comarca desde la primera mitad del siglo XVI.

4. Estructura socioeconómica local

Una vez consolidado el proceso de conquista en las zonas norte y central del territorio de Chile, las autoridades españolas se dieron a la tarea de organizar las actividades productivas. Para ello se asignó las tierras a través del mecanismo denominado «mercedes de tierras» y la mano de obra necesaria para la operativización de las faenas agrícolas y mineras a través del sistema de «encomiendas de indios».

La «merced de tierras» era la concesión por gracia de terrenos destinados a la ganadería (estancias) y a la agricultura (chacras), que efectuaba el Cabildo de la ciudad cabecera en los territorios conquistados de América. Posteriormente esta atribución quedó radicada en los representantes del Rey (gobernadores, capitanes, virreyes, etc.) en la posesión respectiva. Con las primeras «mercedes de tierras», efectuadas por Pedro de Valdivia, Hurtado de Mendoza y Rodrigo de Quiroga en el siglo XVI, surgió en Chile la propiedad territorial o latifundaria, la que en muchos casos subsistió hasta mediados de la década de 1960, cuando el proceso de Reforma Agraria terminó definitivamente con ella.

La «encomiendas de indios» era el derecho concedido por el Rey de España a algunos de los antiguos conquistadores de América, considerados «beneméritos de las Indias» para que pudieran percibir y cobrar para sí los tributos de los aborígenes que se encomendaren, a cambio de que cuidasen de ellos en lo espiritual y material, y de contribuir al poblamiento y defensa de los territorios conquistados. Pero la realidad de las encomiendas distó mucho de lo establecido en el Derecho Real Indiano;

los encomenderos impusieron a los indígenas la obligación del trabajo personal llegando a reducirlos a la condición de verdaderos esclavos. En Chile el sistema de encomiendas cesó en 1791 por decisión del gobernador Ambrosio O'Higgins, refrendada por la Corona Española.

Ambas categorías socioeconómicas, «merced de tierras» y «encomienda de indios», no estaban escindidas ni puede hacerse una dicotomía entre ellas. La «merced de tierras» no tendría sentido sin la «encomienda de indios»; de hecho la tierra habría carecido de valor sin mano de obra que la trabajara; a su vez el excedente que arrojaba el trabajo de los aborígenes encomendados permitió al encomendero adquirir más terrenos a fines del siglo XVI y, de esta forma, incrementar la propiedad territorial.

La zona de Choapa fue una de las primeras en ser puestas en producción, centrándose sus faenas en la explotación de lavaderos auríferos; pero estas actividades requerían de la concentración de mano de obra en las proximidades de los lavaderos y, además, de un abastecimiento permanente de recursos agrícolas, para la mantención de los trabajadores, y de medios de transporte (mulares y asnales) para la distribución de abastecimientos y productos mineros. Esto determinó un temprano repartimiento de los indígenas²⁷ de la comarca y, además, un rápido proceso de asignación de tierras.²⁸

Así, entre fines del siglo XVI y comienzos del siglo XVII, fueron entregadas en merced las haciendas de Conchalí, a Pedro de Bustamante; Tilama y Pupío, a Gonzalo de los Ríos; Choapa, a Valeriano de Ahumada; Illapel, a la Familia Irarrázaval, etc. A su vez estos personajes, junto a Juan Godínez, Pedro Miranda y Aldonza Guzmán fueron los más destacados encomenderos de la región.²⁹

La extensa propiedad territorial concedida a Pedro de Bustamante en Conchalí y Chigualoco en 1579, fue la base a partir de la cual

27 José Armando de Ramón: «Un testimonio sobre la situación de los indígenas de Aconcagua, Quillota y Choapa a comienzos del siglo XVII». BACH, año XXVI, N°60, Santiago de Chile, 1º semestre de 1959, pp. 186-192.

28 Sergio Villalobos: Op. cit., pp. 64-68.

29 Arturo Serey: Op. cit., pp. 60-65. Alonso de Góngora y Marmolejo: Historia de Chile desde su Descubrimiento hasta el año 1575. Santiago de Chile, 1969, p. 94.

se articuló la actual Hacienda Conchalí, en cuyos terrenos se comenzó a construir el puerto de Los Vilos en 1855.

El capitán Pedro de Bustamante, vecino desta çiudad de Santiago digo que el adelantado Rodrigo de Quiroga, siendo gouernador deste reyno por facultad que para ello tuuo, por el año pasado de mill y quinientos y setenta y nueue años, me hizo merced en nombre de su magestad, en parte de rremuneración de mis méritos y seruicios, del valle de Conchallí, desde la boca de la mar, hasta su nascimiento, que comienza de la subida de la quessa caminando para las minas de Chualoco, en cuya virtud del qual dicho titulo original y dicha facultad que por el se dio al capitán de Galues difunto me dio la posesion del dicho valle en presencia de muchas personas y yo la tome y aprehendi sin contradición alguna.³⁰

Por su parte las «encomiendas de indios» tuvieron en la zona de Choapa una dilatada trayectoria. En 1546 el gobernador de Chile, Pedro de Valdivia, constituyó las encomiendas de Pullally e Illapel, la que estuvo en manos sucesivamente, de Diego García de Cáceres, la familia Bravo de Saravia y la familia Yrarrázaval, hasta su extinción real en 1791. En 1753 la matrícula de los indígenas sometidos a encomienda en la Hacienda de Illapel, propiedad de la familia Yrarrázaval, era de: 50 tributarios, 11 reservados, 13 ausentes y 129 mujeres y niños; en total 203 personas.³¹

Durante los siglos XVII, XVIII y la primera mitad del siglo XIX las actividades mineras continuaron siendo el eje fundamental sobre el cual descansaban las faenas productivas de la zona de Choapa. En este escenario las actividades agropecuarias operaban como un complemento necesario e imprescindible de las primeras, ya que la agricultura y la ganadería aportaban los abastecimientos necesarios tanto para la mantención de la fuerza de trabajo como, también, los medios de transporte necesarios para el traslado de los productos mineros a la cajas reales radicadas en Santiago.

30 AN. ELS. Vol. 1: «Papeles de Conchalí y Chigualoco en favor de Pedro de Bustamante». Santiago de Chile, 22 de septiembre de 1612, fs. 209 vuelta.

31 Carlos Larraín: «La Encomienda de Pullally». BACH, año XIX, N°47, Santiago de Chile, 2º semestre de 1952, pp. 109-127.

Durante gran parte de este período Los Vilos no logró constituirse en un centro económico o demográfico importante. Tal es así que en la detallada relación de puertos y caletas del Reyno de Chile elaborada en 1622, por el sargento Juan de Aponte Figueroa, Los Vilos no aparece registrado.³²

En la relación geográfica del Reyno de Chile elaborada por el gobernador Manuel Amat y Juinent, a mediados del siglo XVIII, se identifican varios sitios próximos a nuestras costas, no así el actual emplazamiento de Los Vilos.

Punta de la Ballena tiene una isleta a sotavento frente de la boca del río. 31º 28' 309º 20'.

Boca del Río Conchalí que arriba [hacia el interior] se llama Pupue cae dentro de la ensenada que corre desde la punta de la Ballena nombrada el Pescadero y forma un puerto a la parte del sur que llaman de la Matagorda: tiene dos islas a sotavento, y dos a barlovento demorando la punta de la Matagorda Noroeste 4º al Oeste. Los pilotos de esta ensenada remarkan las quebradas de Choapa 31º 42' 309º 39'.

Punta y puerto de la Matagorda 31º 40' 309º 39'.³³

Tampoco figura esta localidad en las relaciones sobre incursiones piratas por las costas de Chile. Lo anterior invalida todas las versiones que sugieren que el nombre de la localidad proviene de un «mítico» pirata inglés (aparentemente de mucha alcurnia y abolengo, ya que se le denomina Lord³⁴) de apellido Wilow. Estas relaciones no dan cuenta de ningún desembarco pirata en nuestras costas y tampoco establecen la existencia de un corsario llamado Lord Willow.³⁵

32 Jorge Allendesalazar: «Puertos y caletas de Chile (1622-1644)». RChHG, Nº141, Santiago de Chile, 1973, pp. 57-63.

33 Manuel Amat y Juinent: «Historia geographica e hydrographica con derrotero general correlativo al plan de el Reyno de Chile». RChHG, Tomo XLIX, Nº53, 1924. Santiago de Chile, pp. 318-321.

34 Título de honor que se da en Inglaterra a los individuos pertenecientes a la primera nobleza.

35 Una excelente relación sobre la piratería en las costas del Norte Chico de Chile se encuentra en el libro de Jorge Pinto Rodríguez: *La Serena colonial*. Valparaíso, 1983, pp. 91-101.

A comienzos del siglo XIX la situación de Los Vilos no era distinta de aquella descrita para el siglo XVII, así por lo menos se desprende de lo apuntado por Juan Egaña en 1803, al referirse a la diputación minera de San Rafael de Rozas.

Tiene varios puertos o radas de poca consideración, siendo el principal Quilimarí.³⁶

La escasa trascendencia de la región durante el período colonial se explica por su débil nivel de inserción comercial en el circuito mercantil de la época. Durante el siglo XVII y en la primera mitad del XVIII, los centros mineros de la región se vieron afectados por un agudo estancamiento, devenido del colapso de las fuerzas productivas. El aniquilamiento de la población aborígen, en las duras condiciones de trabajo de las minas, encareció los costos de producción, lo que unido al incremento de los precios en los bienes importados desde Lima o la metrópoli redundó en la crisis de la economía aurífera. De esta forma el principal eje productivo de la región, la minería, entró a fines del siglo XVI en una fase recesiva de la cual sólo saldría a mediados del siglo XVIII, cuando la sostenida demanda internacional por mineral de cobre vino a reanimar los centros mineros de la región.

Durante la primera fase de este ciclo histórico (1590-1650) predominó en la región, así como en gran parte del Norte Chico y Chile Central, una economía de estancia, destinada a producir recursos ganaderos (sebo, cordobanes, charqui, etc.) que se orientaban hacia el mercado argentífero de Potosí y, en menor medida, a la capital virreinal de Lima. Durante la segunda fase (1650-1735) la funcionalización de la economía será eminentemente agrícola, ocupando el trigo el lugar y los mercados de los productos pecuarios.³⁷ En este contexto la escasa población de la región se encontraba dispersa en las grandes haciendas o estancias, vinculada laboralmente a las faenas propias de

36 Juan Egaña: «Informe al Real Tribunal de Minas (1803)». Santiago de Chile, 1894, p. 42.

37 Marcello Carmagnani: El salariado minero en Chile Colonial. Su desarrollo en una sociedad provincial: El Norte Chico 1690-1800. Santiago de Chile, 1963, pp.33-34.

las estaciones agrícola o ganadera: siembra, cultivo, cosecha, trilla, veraneadas, rodeo, faenamiento, etc. Lo anterior se constata al apreciar la situación de la villa de La Serena a comienzos del siglo XVII.

Por entonces [1738], ella era básicamente un centro de carácter minero agrícola que experimentaba una lenta diversificación de sus componentes humanos pero que todavía estaba lejos de alcanzar una funcionalidad propiamente urbana.³⁸

Una imagen similar ofrece la villa de La Ligua a fines del siglo XVIII.

La Ligua aparece entonces —y por largo tiempo— como un agrupamiento aldeano de población mayoritariamente campesina, con un paisaje que interna y externamente es rural. En sus comienzos fue incapaz de dirigir la actividad económica regional a partir de sí misma, quedando supeditada a la riqueza originada afuera de ella y que sólo mucho después de su creación será reinvertida en la ciudad.³⁹

La realidad del Curato de Quilimarí, creado en 1767, no difería sustancialmente de las imágenes anteriores. Se trata de una zona con escasa población, una incipiente agricultura, con énfasis en la explotación de subproductos derivados de la ganadería y de la pesca; era, a juicio de un destacado historiador, «...una de las partes más pobre de todo el Norte Chico».⁴⁰

Este fenómeno de dispersión de la población y de estancamiento de los centros urbanos comienza a revertirse a mediados del siglo XVIII, cuando las autoridades españoles dan inicio a una nueva política de fundación de villas, que apunta a concentrar la población en espacios urbanos en los cuales el poder estatal se vea resguardado frente

38 Eduardo Cavieres y Hernán Cortés: «Historia regional y estructuras socio-económicas tradicionales: La sociedad agrícola minera de La Serena en el siglo XVIII». En: *El Agro Colonial*, Santiago de Chile, 1992, p. 98.

39 Rolando Mellafe y René Salinas: *Sociedad y población rural en la formación de Chile actual: La Ligua 1700-1850*. Santiago de Chile, 1988, p. 59.

40 Jorge Pinto Rodríguez: *La población del Norte Chico en el siglo XVIII*. Coquimbo, 1980, p. 27.

a la creciente influencia política y social de los hacendados.⁴¹ En este contexto se funda el 10 de noviembre de 1754 la Villa de San Rafael de Rozas de Illapel, caserío que sólo a partir de 1788 comienza a adquirir rasgos urbanos; a fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX se comienza a constituir el caserío de La Canela, mientras que la villa de Salamanca es fundada en 1843.⁴²

Con la expansión de las actividades mineras, desde mediados del siglo XVIII, y con la creciente demanda en nuestro país de productos manufacturados europeos, se desata un sostenido proceso de comercio clandestino en nuestras costas. Franceses primero, ingleses después y norteamericanos por último, llevan a cabo una política de penetración mercantil que desestabiliza el monopolio comercial impuesto por España a sus colonias. Eugenio Pereira Salas sostiene que, entre 1788 y 1810, 252 buques norteamericanos frecuentaron nuestras costas, de los cuales 22 se dedicaron al comercio de contrabando.⁴³

En este período varios minerales próximos a Los Vilos se encontraba en pleno proceso productivo, el más importante de ellos era el de Las Vacas, de propiedad de la testamentaria de Ramón Rosales. Se trataba de un mineral con tres pertenencias de oro y 34 labores en beneficio; poseía un socavón, tres piques explotados a torno y cuatro lumbreras. Su producción aproximada era de 2.000 cajones de minerales al mes, con una ley de \$50 por cajón.⁴⁴

En el marco de este proceso de contrabando por las costas de Chile cabe suponer que la bahía de Los Vilos, muy próxima a los importantes distritos mineros de Combarbalá, Illapel y Petorca, y contigua a

41 Para un análisis del proceso de fundación de villas en Chile en el siglo XVIII se puede consultar la obra de Santiago Lorenzo Schiaffino: *Origen de las ciudades chilenas. Las fundaciones del siglo XVIII*. Santiago de Chile, 1983.

42 Francisco Solano Astaburuaga y Cienfuegos: Op. cit., pp. 113 114, 326 328 y 681 682. Luis Risopatrón: Op. cit., pp. 131-132, 421 y 788. Eduardo Sepúlveda Jiménez: Op. cit., p. 20 y «Biografía del Departamento de Illapel», p. 96; ambos artículos en: *Dos siglos...*

43 Eugenio Pereira Salas: *Buques norteamericanos en Chile a fines de la era Colonial. 1788-1810*. Santiago de Chile, 1936, p. 11.

44 Juan Egaña: Op. cit., p. 47.

los refugios de lobos marinos (cuya piel y aceite ya eran muy apreciados en esa época), fue utilizada intensivamente en este tipo de prácticas comerciales. Esto se ve confirmado por el incidente acontecido el 13 de octubre de 1808 en la vecina rada de Pichidangui. En esa oportunidad un grupo de mercaderes españoles, avalados por el Gobernador de Chile (García Carrasco), detuvo al bergantín inglés «Scorpion», que llevaba a cabo actividades de contrabando, y asesinó a su capitán Tristan Bunker. Este incidente precipitó la renuncia del Gobernador García Carrasco y abrió las puertas al proceso que desembocaría en la Independencia de Chile.⁴⁵

Durante gran parte del período colonial la Hacienda Conchalí dependió administrativamente del Corregimiento de Quillota. Este Corregimiento tenía como límites en su margen norte a Canela Alta, el Río Choapa, Illapel, Cuz Cuz, La Ligua y Petorca.⁴⁶

A fines del siglo XVIII la corona española creó el régimen de Intendencias y Partidos en reemplazo de los antiguos Corregimientos, de esta forma la Hacienda Conchalí pasó a depender, a partir de 1786, de la Intendencia de Santiago y al interior de ella del Partido de Illapel, cuya villa cabecera era San Rafael de Rozas. Este Partido estaba conformado por los curatos de Choapa Alta, Illapel y Quilimarí.⁴⁷ La ley sobre división administrativa del país del 30 de agosto de 1826, en los albores de nuestra vida republicana, determinó el traslado de la Hacienda Conchalí, como subdelegación N°14, al Departamento de Petorca en la Provincia de Aconcagua.⁴⁸

45 Diego Barros Arana: Op. cit., Vol. VIII, pp. 55-69. Benjamín Vicuña Mackenna: El libro del cobre y del carbón piedra en Chile, Santiago de Chile, 1966, pp.112-114.

46 Carlos Keller: «Los orígenes de Quillota». BACH, año XXVI, N°61, 2º semestre de 1959, pp. 122-123. Jorge Allendesalazar: «Creación del Corregimiento de Quillota». RChHG, N°137, Santiago de Chile, 1969, pp. 148-152.

47 María Teresa Cobos: «La división político administrativa de Chile, 1541-1811», Monografías Históricas N°3, Instituto de Historia, Universidad Católica de Valparaíso, 1989, pp. 57-63. «El régimen de intendencias en el Reino de Chile. Fase de implantación 1786-1787». Revista Chilena de Historia del Derecho, pp.100-101.

48 DEC: «XIII Censo de Población. Chile 1960», pp. 1-2.

Hacia 1813 el Censo de Población levantado por Juan Egaña, estableció que el Curato de Quilimarí (del cual dependía el distrito de Conchalí) contaba con 1.743 personas, de las cuales 856 eran varones y 887 eran mujeres. Los españoles representaban el 80.4% de la población, los indios el 4.3%, los mestizos el 5.3% y los mulatos el 9.8%.⁴⁹

A partir de 1830 la economía del país inicia un sostenido proceso de crecimiento. Las actividades mineras cobran un notable impulso con la introducción de nuevas técnicas de fundición (horno de reverbero de Lambert) y con la apertura de la economía chilena al mercado internacional (especialmente a través de las casas comerciales inglesas instaladas en los puertos de Valparaíso, Coquimbo y Talcahuano).

Durante la década de 1830 adquiere gran importancia el lavadero de oro de Casuto, ubicado a 20 kilómetros al noreste de Los Vilos. Este lavadero había comenzado a ser explotado en el último tercio del siglo XVIII y entre 1830 y 1840 alcanzó su máximo apogeo; en el caserío de Casuto y al interior de la quebrada del mismo nombre llegaron a instalarse más de 6.000 personas, lo que obligó al gobierno de Manuel Montt, en 1849, a planificar el ensanchamiento de su asiento. Pero el temprano agotamiento de sus veneros y los altos costos de la explotación de piques en hondura, obligó a muchos mineros a emigrar de la zona, lo cual paralizó la expansión productiva y demográfica de Casuto.⁵⁰

La minería de la Provincia de Coquimbo volvió a ocupar un sitio privilegiado al interior de la economía minera del país. Hacia 1834 ya se exportaban al exterior 33.360 quintales de cobre en barra y 9.948 quintales de metal crudo. En 1854 existían en la Provincia de Coquimbo no menos de 109 hornos de fundición.⁵¹

La creciente demanda de cobre en el mercado mundial y los altos niveles productivos de las minas cupríferas del Norte Chico obligó a las autoridades políticas de la época a habilitar una serie de caletas como puertos menores para el embarque de minerales. De esta for-

49 Juan Egaña: «Censo de Población de 1813». Santiago de Chile, 1953.

50 Lorenzo Sundt: «Estudio sobre el lavadero de oro de Casuto i un hundimiento de la costa». AUCH, Tomo LXV, 1884, p. 42. Francisco Solano Astaburuaga: Op. cit., p. 133.

51 Benjamín Vicuña Mackenna: Op. cit., pp. 285-292.

ma, durante la primera mitad del siglo XIX, aparecen en el escenario comercial del país puertos como Chañaral (1836), Tongoy (1840), Papudo (1847), Zapallar (1847), Huasco (1850), Caldera (1851) y Los Vilos (1855).⁵²

52 Jorge Gustavo Silva: *La nueva era de las municipalidades en Chile*. Santiago de Chile, 1931, pp. 266-312.



Capítulo II La Constitución del Puerto

Pasando a la Historia |
Los Vilos 1855 - 1965

Capítulo II

LA CONSTITUCIÓN DEL PUERTO

1. Contexto histórico de la fundación de Los Vilos

1.1. *La expansión de las actividades económicas*

LA ORGANIZACIÓN DEL ESTADO nacional y la reconstrucción de la estructura productiva a partir de la década de 1830, se realizó en precarias condiciones. Los fondos públicos habían sido consumidos casi en su totalidad por las campañas de militares, ya sea en los enfrentamientos con los realistas durante la «Guerra de Independencia», en la «Expedición Libertadora al Perú» o en las Guerras Civiles que sacudieron el país tras el retiro de los españoles. Las áreas rurales se encontraban devastadas debido a los enfrentamientos militares y a las acciones de saqueo y pillaje; mientras que las faenas mineras, dirigidas principalmente por cateadores y «buscones», se hallaban abandonadas debido a las levas forzosas llevadas a cabo por los diferentes bandos en conflicto.¹

1 Estudiar las características específicas de la Guerra de Independencia o del proceso de ordenamiento institucional del Estado a partir de 1830, no es parte de los objetivos de este estudio. En todo caso, para interiorizarse en estos temas, se pueden consultar los siguientes textos: Alfredo Jocelyn Holt: *La Independencia de Chile. Tradición, modernización y mito*, Madrid, 1992. Marcelo Segall: «Las luchas de clases bajo las primeras décadas de la República», *AUCH*, N°165, 1962, Santiago de Chile. Domingo Amunátegui Solar: *Nacimiento de la República de Chile (1808-1833)*, Santiago de Chile, 1930. Alejandro Méndez G.: *La guerra a muerte*, Santiago de Chile, 1964. Antonio Huneeus Gana: «La Constitución de 1833», *RChHG*, N°79, 1933. Ramón Sotomayor Valdés: *Historia de Chile bajo el gobierno del general don Joaquín Prieto*, Santiago de Chile, 1900.

La dura política de ordenamiento social e institucional aplicada por los gobiernos conservadores de Joaquín Prieto (1831-1841), Manuel Bulnes (1841-1851) y Manuel Montt (1851-1861), permitió la extensión de la autoridad nacional al conjunto del territorio y, a la par, favoreció el disciplinamiento laboral y social de los sectores populares. El restablecimiento de la autoridad estatal y la imposición «a sangre y fuego» de la paz social, se convirtieron en factores determinantes para la rearticulación de las actividades económicas del país. El peón y el barretero volvieron a la mina, el gañán y el campesino retornaron a la hacienda, y los patrones abandonaron el quehacer político para concentrarse en las actividades productivas y comerciales.² Un pequeño número de inmigrantes, particularmente ingleses, se asentaron en Chile y activaron significativamente el intercambio comercial con sus países de origen.

Desde comienzos de la década de 1830 se observa una creciente demanda de parte de los países europeos (especialmente Inglaterra), por recursos mineros. Esto se explica por el desarrollo experimentado por la industria manufacturera, la que exigía un permanente abastecimiento de materias primas, particularmente minerales para la elaboración de bienes de capital (maquinarias). Esta situación activó notablemente en Chile la producción y comercialización de plata, carbón y cobre.³

Los hallazgos de plata en Chañarcillo (1832) y Tres Puntas (1847), el inicio de las explotaciones cupríferas de José Tomás Urmeneta en Tama (1833) y la puesta en producción de los depósitos de carbón de Lirquén (1843), Coronel (1848) y Lota (1852), dan cuenta del impulso adquirido por estas actividades y ponen de manifiesto el rol preponderante alcanzado por la minería al interior de la estructura económica nacional.

La producción de plata se multiplicó seis veces entre 1840 y 1855. La de cobre creció de 6.500 toneladas en los años 1841-1843

2 La formalización coactiva de las relaciones laborales tras el proceso de Independencia se puede estudiar en: María Angélica Illanes: «Azote, salario y ley. Disciplinamiento de la mano de obra en la minería de Atacama (1817-1850)». Propositiones N°19, Santiago de Chile, 1990.

3 Ricardo Nazer: José Tomás Urmeneta, un empresario del siglo XIX. Santiago de Chile, 1994, p. 31.

hasta alrededor de 50.000 toneladas en la década de 1860, coyuntura en la cual las entregas chilenas alcanzaron a representar más del 40% de la producción mundial, llegando a abastecer el 65% de las necesidades de la industria y el consumo británicos.⁴

La industria fundidora de cobre, iniciada en el país por Carlos Lambert en 1831 e impulsada notablemente por Urmeneta durante la década de 1840, favoreció la comercialización internacional del metal rojo, transformando a la actividad cuprífera, durante la década de 1860, en la principal fuente de ingresos del país por concepto de exportaciones.⁵

El crecimiento experimentado por las actividades mineras trajo aparejado un desarrollo simultáneo del sector agropecuario, debido a la constitución en el Norte Chico de un importante mercado interno. El desplazamiento hacia estas áreas de numerosos contingentes de peones, barreteros y comerciantes, atraídos por la expansión del sector, abrió paso a una sostenida demanda de productos agrícolas y de derivados de la ganadería.⁶ Esto obligó a los productores de la zona central del país a incrementar sus volúmenes productivos y, en función de ello, a iniciar un incipiente proceso de mecanización de sus faenas.⁷

Este proceso de expansión de las actividades agropecuarias se vio fortalecido por la apertura de los mercados externos de California (EEUU) y Victoria (Australia). En ambos puntos, entre 1848 y 1859, se desató lo que la prensa de la época denominó «la fiebre del oro». Miles de personas provenientes de los más diversos lugares del mundo (incluido Chile) se dirigieron hacia tierras norteamericanas y australianas en busca de la esquivada riqueza aurífera. El poblamiento de estas áreas favoreció la constitución de un importante mercado de consumo, el que fue regularmente abastecido por la producción agropecuaria de nuestro país, en momentos que el puerto de Valparaíso

4 Aníbal Pinto Santa Cruz: Chile, un caso de desarrollo frustrado, Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1959, p. 15.

5 Ricardo Nazer Ahumada: Op. cit., p. 31.

6 Rolando Mellafe y René Salinas: Op. cit., p. 114.

7 Silvia Hernández: «Transformaciones tecnológicas en la agricultura de Chile Central. Siglo XIX». Cuaderno N°3 del Centro de Estudios Socioeconómicos, Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1966, p. 14.

operaba como el principal emporio comercial de la cuenca del Pacífico Occidental.⁸

El sostenido crecimiento y dinamismo experimentado por las actividades productivas del país incidió directamente en la expansión de su comercio exterior. En este proceso jugó un rol fundamental la colonia de inmigrantes ingleses radicados en el puerto de Valparaíso tras la Guerra de Independencia. Esta colonia estaba formada por comerciantes, agentes de empresas con sede en Londres, artesanos, aventureros, etc. En 1849 estos inmigrantes operaban en el país 49 empresas británicas que tenían en sus manos gran parte de las operaciones mercantiles que Chile realizaba en el exterior.⁹

Entre 1845 y 1875 Inglaterra absorbió el 49 por ciento de nuestras exportaciones y en el mismo período aportó el 38 por ciento de las importaciones.¹⁰

Entre 1830 y 1860 la economía chilena experimentó un crecimiento acelerado. Las explotaciones mineras de Atacama y Coquimbo constituían el principal rubro de exportaciones del país, mientras que la producción agropecuaria de la zona central se convertía en sostén de las faenas mineras y en un aporte importante para el flujo comercial de Chile. La inserción del país en la economía mundial, como productor de materias primas e importador de productos manufacturados, se realizaba principalmente a través de compañías mercantiles organizadas en Chile por inmigrantes ingleses o dependientes de casas matrices radicadas en Londres. En el marco de este escenario económico, que requería de nuevas vías de acceso a los centros mineros y agrícolas, el gobierno de Manuel Montt tomó la decisión de convertir a Los Vilos en puerto menor habilitado para el comercio interior y exterior.

8 Arnold Bauer: «Expansión económica en una sociedad tradicional: Chile Central en el siglo XIX». Historia, N°9, 1970, Santiago de Chile, pp. 146-151.

9 Hernán Ramírez: Historia del Imperialismo en Chile. Santiago de Chile, 1970, p. 45. Eduardo Cavieres: «Estructura y funcionamiento de las sociedades comerciales de Valparaíso durante el siglo XIX (1820-1880)», CDH, N°4, Santiago de Chile, 1984, p. 78.

10 Hernán Ramírez: Op. cit. p. 46.

1.2. *La fundación del Puerto de Los Vilos*

Los Vilos fue constituido como Puerto Menor habilitado para la importación y exportación de mercaderías, mediante decreto supremo del Ministerio de Hacienda, firmado por el Presidente de la República de la época Manuel Montt y por su Ministro de Hacienda José María Berganza, el 3 de enero de 1855.¹¹

En abril de ese mismo año el gobierno concedió permiso a la Casa Gatica Hermanos para construir un muelle, bodegas y edificios destinados a las actividades comerciales.¹² En diciembre de 1857 las autoridades determinaban constituir una población en el Puerto de Los Vilos, para estos efectos se declaraban de utilidad pública 25 cuadras de terrenos pertenecientes a la Hacienda Conchalí y se comisionaba al ingeniero Hernán Jequier para que levantara el plano correspondiente, determinara la tasación de los terrenos y su puesta en subasta pública.¹³

Si bien la decisión del gobierno de Montt, de habilitar Los Vilos como puerto menor, se fundaba en la necesidad objetiva de ampliar la cobertura comercial del país, también encontraba su justificación práctica en el hecho de existir en ese lugar un asentamiento informal que practicaba el comercio exterior clandestino.¹⁴ A partir de este asentamiento informal comenzó a proyectarse el caserío que daría origen a la futura población. En este contexto la iniciativa oficial sólo vino a refrendar una situación que por la fuerza de los hechos ya tenía existencia propia.

La necesidad de regularizar el funcionamiento de las actividades comerciales en la localidad determinó la organización del puerto como

11 BLDCh: Libro XXIII, N°1, enero de 1855, p. 10.

12 BLDCh: Libro XXIII, N°4, abril de 1855, p. 135.

13 BLDCh: Libro XXV, N°12, diciembre de 1857, pp. 519-520.

14 AN. MINT. Vol. 401. Intendencia de Aconcagua. Antecedentes de la constitución del Puerto de Los Vilos. Informe del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua; Petorca, 2 de enero de 1875. También se tuvo en consideración que Puerto Manso, habilitado para el comercio internacional en 1852, no había logrado constituirse en población ni concentrar en torno suyo las actividades comerciales de la región. Ver BLDCh: Libro XX, N°12, diciembre de 1852, p. 200.

Tenencia de Aduanas dependiente de la Aduana de Valparaíso. Para estos efectos se designó a Manuel Guitál como Teniente de Ministros a cargo del funcionamiento de la repartición y del control del movimiento comercial;¹⁵ Guitál percibía una renta anual de \$700 y era secundado en sus tareas por un guarda interventor, con una renta anual de \$600 pesos y dos marineros, cada uno con una renta de 120 pesos anuales.¹⁶

Uno de los primeros edificios levantados en Los Vilos fue precisamente el que albergó las dependencias de la Tenencia de Aduanas. La construcción de dicho edificio se autorizó mediante Decreto Supremo fechado en Santiago el 8 de agosto de 1856 y las faenas se iniciaron el 9 de septiembre de ese mismo año.¹⁷ En cinco meses de trabajo los gastos involucrados ascendían a la suma de 1.550 pesos, un costo altísimo para su época. Lo anterior derivaba principalmente de la carencia de mano de obra especializada en el rubro de la construcción. Los maestros y oficiales debían ser trasladados desde Illapel y los peones desde los minerales próximos, como Casuto y Las Vacas; a lo anterior había que agregar la inversión en los explosivos utilizados en la nivelación del terreno¹⁸ y el alto costo de los fletes marítimos y terrestres. Hacia 1850 los trabajos de construcción del edificio fiscal aún no estaban concluidos y el costo de la obra ascendía a los 4.000 pesos.

Los primeros habitantes de Los Vilos vincularon sus proyectos personales de vida al ritmo y eventualidad del comercio marítimo. El dinamismo adquirido por dichas actividades en determinadas coyunturas

15 AN. IA. Vol. 143. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca (1879). MH. Vol. 786 Aduana de Valparaíso (1872). Entre 1855 y fines del siglo XIX la Aduana de Los Vilos tuvo tres Tenientes Administradores, Manuel Guitál, Pedro Fontecilla y Martín Vicuña.

16 AN. MH. Vols. 388 y 525. Aduana de Valparaíso.

17 AN. MH. Vol. 388. Aduana de Valparaíso. Construcción del Edificio Fiscal en el Puerto de Los Vilos, 1856-1859.

18 Cabe recordar que las primeras construcciones se levantaron a 80 varas de la línea de la más alta marea, sobre una base esencialmente rocosa; esto obligaba a utilizar abundantes explosivos en la nivelación del suelo. Ver referencias en: AN. MINT. Vol. 401 Intendencia de Aconcagua. Nota del Subdelegado de Los Vilos al Gobernador de Petorca, Antecedentes de la formación del Puerto de Los Vilos. Los Vilos, 5 de agosto de 1875.

(expansión minera y cerealera) redundaba en un clima general de prosperidad; por el contrario, los ciclos recesivos de la economía nacional imponían durísimas condiciones de sobrevivencia a la naciente población. Pequeños comerciantes y jornaleros de mar y playa se convirtieron en los arquetipos de los primeros sujetos históricos del paisaje vileño.

La casa comercial de Gatica Hermanos, con negocios e intereses en Illapel y Valparaíso, levantó el primer muelle y las primeras bodegas de almacenaje en el puerto.¹⁹ Francisco Rojas montó una pequeña compañía de embarque y desembarque de mercaderías, que operaba con una lancha y con cuadrillas de jornaleros que oscilaban entre las cuatro y doce personas. Mateo Cádiz y Ramón María González, se convirtieron en los principales comerciantes intermediarios de la zona; en el vapor «Emilia» de la Compañía de Vapores trasladaban hasta y desde Los Vilos las más variadas mercaderías: materiales de construcción, maderas, equipos y herramientas para la minería, productos agropecuarios y mineros, artículos suntuarios, etc.²⁰

El movimiento comercial interno de Los Vilos, en 1856, pone de manifiesto las características de la actividad e identifica a quienes las desarrollaban. El 8 de enero de ese año Mateo Cádiz vendía a la Tenencia de Aduanas: palas a 7 reales, combos a 12 reales y barretas a 12 reales. El 6 de septiembre, Francisco Rojas vendió a la Tenencia de Aduanas una carga de barriles vacíos a \$4.20. El 5 de octubre de 1856 Nicolás Gatica embarcó desde Valparaíso con destino a Los Vilos, en el vapor «Emilia», trescientos cuartones de pellín, cincuenta tablas de laurel, cien viguetas, un barril con clavos de diferentes pulgadas, dos combos de fierro, tres palas con mango y dos barretas, por un valor total de \$229.07 1/2.²¹

Las transformaciones demográficas derivadas de la constitución del Puerto de Los Vilos y de la formación de su primer caserío se pueden apreciar claramente a través de las cifras que arroja el censo

19 BLDRCh: Libro XXIII, N°4, abril de 1855.

20 AN. MH. Vol. 388. Aduana de Valparaíso. Construcción del edificio fiscal en el Puerto de Los Vilos; recibos. El Porvenir, Illapel, 21 de julio de 1860.

21 AN. MH. Vol. 388. Aduana de Valparaíso. Construcción del edificio fiscal... Recibos.

de población de 1865. De acuerdo con esta muestra la subdelegación Nº14, Los Vilos, contaba en 1865 con 1.144 habitantes, de los cuales el 50.2% eran hombres y el 49.8% eran mujeres. En este censo el distrito Nº5, que corresponde al caserío de Los Vilos, figura con 305 personas, de ellos 142 eran varones y 163 eran damas.²²

A fines de la década de 1850 Los Vilos ya es un puerto en forma. Se encuentra organizado administrativamente, cuenta con un movimiento comercial intenso y hasta su franja urbana concurren cada vez más pobladores con la aspiración de asentarse.

2. El impacto de la creación del puerto en la región

La inauguración y puesta en actividad del Puerto de Los Vilos dinamizó significativamente las actividades comerciales del espacio territorial comprendido entre los departamentos de Combarbalá, Illapel y Petorca. Con la instalación de Los Vilos el costo de los fletes disminuyó considerablemente; mercaderías que antes debían ser exportadas o importadas por Valparaíso o Coquimbo eran movilizadas más rápidamente y a menor costo por Los Vilos. Este abaratamiento de los fletes, unido a la creciente demanda internacional por productos agrícolas y mineros, incentivó la producción a nivel local, de modo que el impacto comercial original prontamente devino en un incremento en los volúmenes productivos.

En síntesis, la apertura del puerto vileño redundó en una activación general de la estructura económica de las zonas de Combarbalá, Illapel y Petorca, ampliando las expectativas de desarrollo de la región y colocando a la élite comercial local a la cabeza del proceso expansivo que vivía la zona.

En 1859 los mineros y comerciantes de Illapel, en carta dirigida al Congreso Nacional, señalaban:

El comercio de Ovalle tampoco puede compararse con el de Illapel, al que ha dado una actividad asombrosa el puerto de Los Vilos, i el camino carril que desde allí hasta la villa de Salamanca con ramifica-

22 OCE: «IV Censo General de Población. Chile 1865».

ciones para Illapel, recorre una distancia no menor de 48 a 50 leguas, facilitando la movilidad de los abundantes frutos de las numerosas i extensivas haciendas que riegan el Choapa, el Chalinga i el Illapel... baste sólo decir que un vapor que hace constantemente un viaje por semana [el «Emilia»], siempre llevando i trayendo carga completa del puerto de los Vilos al de Valparaíso no llena las exigencias de este comercio. Y no nos aventuraremos en decir que no bastarían dos pues en el presente bimestre los comerciantes i hacendados han tenido que hacer venir en auxilio del comercio buques, que dos de ellos han sido despachados para el puerto de Coquimbo.²³

Otra referencia que pone de manifiesto la importancia vital del puerto de Los Vilos al interior de la estructura económica regional, se encuentra en el movimiento de opinión pública desatado en octubre de 1860, a raíz de la decisión gubernamental de cerrar el muelle de Los Vilos (el muelle había sido construido en 1857 por la Casa Gatica Hermanos),²⁴ debido a los peligros que representaba su débil estructura, para las faenas de embarque y desembarque. Ese mes una editorial del periódico illapelino El Porvenir señalaba:

Los departamentos de Illapel i Combarbalá se han sorprendido i alarmado con tan funesta noticia [el cierre del muelle]... El es poco desente, incómodo; pero no inseguro. Los furiosos temporales de este año lo han probado en cuanto se podía apetecer. Que se trate de obligar a los empresarios que lo concluyan, que le den la comodidad y desensia debida, nos parece mui bien; pero que esto no impidiera el tráfico comercial.²⁵

En el marco de esta situación los mineros y comerciantes de Illapel y Combarbalá indican al gobierno, a través del Gobernador de Illapel, que:

...el muelle es bueno, mui bueno en cuanto solides; i por este lado que es el más importante, no ofrece ningún inconveniente. De su paralización por limitada que fuese tendríamos sí, muchos perjuicios: pues sin motivo suficiente nos sería presiso, hacer cuasi un duplicado camino para nuestros transportes nesesarios.

23 El Porvenir, Illapel, 12 de septiembre de 1859.

24 AN. MH. Vol. 525. Aduana de Valparaíso.

25 El Porvenir, Illapel, 11 de octubre de 1860, editorial.

En vista de lo espuesto suplicamos a Vs. que con el fin de levantar una prohibición que tan perjudicial es a nuestros intereses i al público en jeneral, sea servido Vs. admitir esta presentación, i elevarla directamente al S. Gobierno aprobándola en la forma que Vs lo halle por conveniente. Pedimos justicia.

Manuel Gatica - José A. Solar - Juan T. Calderón - Carlos Araya - Francisco Chávez - José Jesús Gatica - Manuel A. Solar - Ramón Briones Gutierrez - Manuel González - Diego Ollarzu - Rudecindo Araya - Emilio Undurraga - Ignacio Silva - Ipólito Porras - José A. Ureta - Manuel Somarriva - &&&.²⁶

También el movimiento marítimo registrado en la Tenencia de Aduanas de Los Vilos es un buen indicador de la trascendencia comercial que había adquirido el puerto. El 12 de septiembre de 1859 el periódico *El Porvenir* publicaba el movimiento correspondiente a los meses de julio, agosto y septiembre de 1859. De acuerdo con las referencias en un lapso de tres meses, el Puerto de Los Vilos fue visitado seis veces por el vapor «Emilia», cuatro veces por la goleta «María Josefa» y dos por el bergantín «A. J. Ramos». Estos navíos desembarcaron en Los Vilos mercaderías surtidas consignadas a la orden de diferentes comerciantes de Los Vilos e Illapel y una partida de ladrillos a fuego consignados a don Felipe Lizarralde.²⁷

En los mismos navíos se embarcó con destino a los puertos de Coquimbo, Papudo y Valparaíso, frutos del país y minerales de cobre. Además, abordaron estas naves en condición de pasajeros, cincuentaicinco personas, de las cuales treintainueve abandonaron Los Vilos y dieciséis desembarcaron en sus costas.²⁸

Un mes después el mismo periódico especificaba el tipo de mercaderías que habían salido de Los Vilos entre julio y septiembre de 1859.²⁹

26 El *Porvenir*, Illapel, 11 de octubre de 1860, solicitud de mineros y comerciantes al Gobernador de Illapel.

27 El *Porvenir*, Illapel, 12 de septiembre de 1859.

28 El *Porvenir*, Illapel, 12 de septiembre de 1859.

29 El *Porvenir*, Illapel, 12 de octubre de 1859.

Exportaciones por el Puerto de Los Vilos. Julio Septiembre de 1859.

Barras de cobre	1.613
Sacos de trigo blanco	6.732
Sacos de trigo	6.324
Sacos de cebada	2.466
Sacos de frangollo	1.176
Sacos de harina	321
Sacos de maíz	1.512
Sacos de frejoles	971
Líos de charqui	59
Panzas de grasa	50
Bultos de poncho	23
Bultos de cueros cabríos	16
Cajones de tinta	12
Docenas de huevos	342
Rajas de leñas	11.200
Barriles de plantas	3
Sacos de crines	7
Cajones con manteca de chanco	10
Sacos de papas	6
Canastos de aves vivas	2
Sacos de aves muertas	1
A granel zapallos	25
De baca y cabrío hastas	5
Bultos de lana	23
Sacos de harina tostada	252
Sacos de semilla de alfalfa	32
Bultos de huachalomo	1
Bultos de lengua de baca	1
Quintales de queso	41
Bultos de linaza	14
Pesos de luches	4

Fuente: El Provenir, 12 de octubre de 1859.

Hacia fines de la década de 1860 Los Vilos ya había alcanzado un sitial importante en la estructura económica del Norte Chico. Por su muelle se exportaban al exterior importantes remesas de mineral de cobre y, a través del comercio de cabotaje, productos agropecuarios hacia otras

zonas del país. A su vez se introducían insumos para las actividades mineras y agrícolas y productos manufacturados para el consumo local. Se iniciaba de esta forma el ciclo de expansión y desarrollo que sólo habría de culminar con la crisis económica de 1929.



Segunda Parte El Desarrollo Histórico





Capítulo III

Características del Movimiento Comercial del Puerto (1860-1955)

**Pasando a la Historia |
Los Vilos 1855 - 1965**

Capítulo III

CARACTERÍSTICAS DEL MOVIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO (1860-1955)

1. Estructura económica regional y actividad portuaria (1860-1880)

1.1. *Importancia de la minería en el contexto de la estructura económica local*

LAS ACTIVIDADES MINERAS (ESPECIALMENTE las auríferas y las cupríferas) han sido históricamente el eje articulador de la estructura económica del Valle del Choapa. Un informe de la Gobernación Provincial de Choapa del año 1985 señalaba que las faenas mineras representaban entre el 70% y el 80% de los recursos económicos de la región.¹

Hacia la fecha del informe citado existían en Choapa 25 plantas de tratamiento de minerales, con una capacidad de beneficio de 40.000 toneladas de minerales (oro, plata y cobre) al mes. Este proceso productivo generaba ingresos regionales superiores a los 140 millones de pesos anuales.²

El desarrollo de la producción minera comenzó a adquirir relevancia a partir de 1978, con la implementación de un ambicioso plan de modernización de las actividades mineras locales. En esa oportunidad se invirtieron más de 540 millones de pesos (correspondientes a aportes del gobierno regional, ENDESA y de la Asociación Minera de Illapel) para la electrificación de los distritos mineros de «Matancillas», «Plan de Hornos» y «Llanos Llahuín». Esto permitió incrementar la producción minera en más de un 300% en el lapso de cuatro años; además,

1 Gobernación Provincial de Choapa: «Situación minera de la Provincia de Choapa». Illapel, 1985, p. 10.

2 Ibíd., p. 4.

facilitó la concentración de mano de obra en los distritos favorecidos y contribuyó a dinamizar el conjunto de la economía regional.³

Si bien las actividades mineras manifiestan un rol protagónico al interior de la estructura económica local, desde la llegada de los españoles a la comarca en el siglo XVI,⁴ el proceso de modernización de estas actividades es más bien reciente.⁵ Lo anterior mirado tanto desde el punto de vista de la incorporación de tecnología de punta, como también en relación con la inversión masiva de capitales y con el surgimiento de una clase social de asalariados modernos adscritos al sistema productivo.

La zona de Choapa definió tempranamente su rol al interior de la estructura económica nacional como productora de recursos mineros. En el proceso de expansión, desarrollo y crisis de estas actividades definió, también, el carácter y forma de su transición al capitalismo. Esta transición, lenta y dolorosa, ha estado marcada en los últimos 120 años por profundas y prolongadas crisis económicas y sociales. Lo anterior ha llevado a las autoridades del país a caracterizar a la región como una localidad económicamente marginal y socialmente pauperizada.⁶ En síntesis, la minería en Choapa ha sido históricamente el eje

3 Gobernación Provincial de Choapa: Op. cit., pp. 2-3. Para una revisión parcial de la estadística de producción minera en Choapa, ver ENAMI: Boletín Estadístico, 1960-1980.

4 En 1593 Choapa era un importante asiento de minas, dependiente del Corregimiento de Quillota. Ver María Teresa Cobos: «La división político-administrativa de Chile, 1541-1811». Monografías Históricas, N°3, Instituto de Historia, Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso, 1983.

5 En noviembre de 1954 entra en funcionamiento la planta beneficiadora de minerales de «El Arenal», dependiente de la Caja de Crédito Minero (CACREMI). Esta fue la primera gran planta en la zona que operó simultáneamente con los procedimientos de flotación y cianuración (El Reflector, 12 de noviembre de 1954). Siete años más tarde se instala en Illapel una oficina de ENAMI, organismo que habría de jugar un rol destacado en el apoyo a la pequeña minería regional a través del aporte de maquinaria pesada, implementación y equipamiento para la explotación y concesión de créditos a mediano y largo plazo. Gobernación Provincial de Choapa: Op. cit., p. 2.

6 El 30 de octubre de 1990 fue signado por la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), como el «Día Mundial de la Alimentación». Las ceremonias conmemorativas de ese

articulador de la estructura económica local. Se ha convertido, a través del salariado y del pirquinaje, en la principal fuente de absorción de mano de obra y, a la vez, se ha constituido en el polo económico más relevante en la generación de riqueza. Los ciclos de expansión y crisis de la estructura económica local y, por lo tanto, el devenir de sus habitantes ha estado históricamente ligado a la situación de las actividades mineras. Hoy, tanto como ayer.

1.2. *Características de las actividades mineras en el Norte Chico durante la segunda mitad del siglo XIX*

A fines del período colonial la zona de Choapa, junto a otras regiones del Norte Chico, formaban la columna vertebral de las explotaciones mineras del país. Así lo demuestra la profusa documentación que respecto de este tema se encuentra en los depósitos del Archivo Nacional.⁷

En el caso particular de la Diputación del Real de San Rafael de Rozas (nombre original de la actual ciudad de Illapel), la importancia de las faenas mineras era de primer orden. Así lo expresa Juan Egaña en su informe al Tribunal de Minería, del año 1803:

Contrayéndonos a los tres metales más estimados, cobre, plata i oro, me parece que Illapel, aunque no tan reconocido como Copiapó por lo que hace a la plata, apenas le puede ceder a este en otro metal, escediendole en los demás... El cobre se encuentra por todas partes, principalmente desde el lugar de los Hornos hasta la jurisdicción de

evento en Chile se realizaron en la comuna de Canela (Provincia de Choapa, IV Región), debido a que esa localidad fue caratulada por la FAO como las más pobre de nuestro país (La Nación, 31 de octubre de 1990). Seis días después el gobierno de Patricio Aylwin Azócar declaró como zonas de catástrofe, debido a una sequía que ya bordeaba los tres años, a 16 comunas del país; entre éstas figuraban las cuatro comunas de la Provincia de Choapa: Canela, Illapel, Salamanca y Los Vilos (La Nación, 7 de noviembre de 1990).

7 El Fondo Tribunal de Minería del Archivo Nacional posee 16 volúmenes atinentes a las actividades mineras para el período 1787-1826. En estos volúmenes hemos encontrado 14 expedientes referidos a la situación de la minería en la Diputación de San Rafael de Rozas (Illapel).

Coquimbo i no hacen doce años que este terreno, que ocupa más de dieziseis leguas, se tenía por sólo un mineral de cobre i era absolutamente desconocida allí la plata, que ahora va prosperando tanto... Pero, a la verdad, Illapel siempre ha sido y será el depósito más rico de oro que tiene Chile...⁸

Desde fines del período colonial Chile se incorporó al sistema económico mundial sobre la base de su especialización minera, ya sea a través de la metrópoli o por la vía del contrabando. Chile exportaba recursos mineros y agrícolas e introducía bienes manufacturados. El doble proceso industrializador que vivió Europa entre mediados del siglo XVIII y fines del siglo XIX, definió el rol primario exportador de la economía chilena y dinamizó, especialmente en el período 1850-1875, las actividades mineras. Al punto que nuestro país llegó a ubicarse en el primer lugar entre los productores de metal rojo del mundo, durante los primeros años de las década de 1870.⁹ Si bien el desarrollo de las actividades mineras, hasta mediados de la década de 1870, alcanzó niveles notables, no es menos efectivo que las características internas de dicha actividad incubaban las causas de su posterior colapso.

Como sostiene Pierre Vayssiere los métodos utilizados en la explotación de los yacimientos mineros (especialmente de cobre) eran artesanales. Sólo se explotaban minerales oxidados de alta ley de acuerdo con la técnica de «seguir la veta» y utilizando para tal efecto sólo el pico y la pala. La maquinaria era prácticamente inexistente en

8 Juan Egaña: «Informe al Real Tribunal...».

9 Para un análisis global de la estructura económica nacional durante el siglo XIX, y en particular de las actividades mineras, ver Pierre Vayssiere: *La Division Internationale du travail et la Denationalisation du Cuivre Chilien (1880-1920)*, Caravelle, Toulouse, 1973, pp. 8-12. Joanne Fox Przeworsky: *The Decline of the Copper Industry in Chile and the Entrance of North American Capital, 1870-1916*. Washington University, St. Louis, Missouri, 1978, pp. 1-2. Marcelo Segall: *Desarrollo del capitalismo en Chile. Cinco ensayos dialécticos*. Santiago de Chile, 1953, pp. 47-145. Hernán Ramírez Necochea: *Historia del movimiento obrero en Chile*. Santiago de Chile, 1986, pp. 58-59. Juan Ricardo Couyoumdjian: «La economía chilena: 1830-1930», *Revista Universitaria* N°9, Santiago de Chile, abril de 1993.

las faenas de extracción, existían pocas bombas para drenar las minas y prácticamente se carecía de una adecuada organización y planificación de las faenas.¹⁰

A mediados de la década de 1880 las minas de la Provincia de Coquimbo continuaban desarrollando sus faenas con barretas, combos, martillos, palas, cuñas, capachos y picos.¹¹ El apir y el barretero colonial continuaban siendo las figuras protagónicas de la explotación de minas. La jornada laboral duraba entre 8 y 12 horas diarias, en medio de las condiciones más precarias de laboreo: sin luz, con agua hasta la cintura, a gran profundidad, con emanaciones de gases, levantamiento de polvo y constante peligro de derrumbes. Los sueldos se pagaban por temporadas (octubre-diciembre, diciembre-semana santa y semana santa-septiembre), y oscilaban entre los 30 a 35 pesos mensuales. En todo caso la circulación de dinero en los minerales y placillas era reducida, debido a que el grueso del salario nominal se pagaba en vales o fichas, girables sólo como mercaderías en las pulperías de los patrones.¹²

La empresa minera precapitalista del Norte Chico operaba básicamente sobre la base de la explotación intensiva de la mano de obra (abundante y barata), más que sobre la base de la incorporación de capital financiero o de bienes de capital. De ahí la inexistencia práctica de maquinarias en las faenas extractivas, el escaso uso de la dinamita, la nula calificación de la mano de obra, etc. Por otra parte, el empresario minero podía recurrir al viejo mecanismo de la habilitación para garantizar sus inversiones, evitando, de esta forma, los riesgos de la inversión directa y garantizando sus «avíos» ya sea con los minerales del productor o con sus escasos bienes de capital.¹³

10 Pierre Vayssiere: Op. cit., pp. 13-14.

11 Eujenio Chouteau: «Informe sobre la Provincia de Coquimbo, 1887». Santiago de Chile, 1887, p. 85.

12 Eujenio Chouteau: Op. cit., pp. 138-158.

13 Marcelo Segall: Op. cit., pp. 71-75. Fernando Silva Vargas: «Comerciantes, habilitadores y mineros. Una aproximación al estudio de la mentalidad empresarial en los primeros años del Chile republicano (1817-1840)». Empresa Privada. Santiago de Chile, s/f, pp. 41 ss. Para una visión extraordinariamente crítica del empresariado minero del Norte

Esta «empresa minera» difiere sustancialmente de la empresa capitalista moderna, ya que no realiza inversiones masivas de capital en el sector, no concentra grandes masas de mano de obra en torno a las faenas, no invierte en tecnología de punta para modernizar sus actividades y no organiza las faenas productivas a gran escala. Estamos más bien frente a un tipo de empresariado precapitalista, que aspira al rédito fácil mediante la máxima compulsión y exacción a la fuerza de trabajo, y que se vincula al mercado internacional capitalista moderno, a través de las intermediaciones comerciales.

En el caso de las faenas mineras del Norte Chico proliferaba, al alero de la habilitación y en el marco de una minería de carácter artesanal, el Pirquinero. Es decir el trabajador de minas por cuenta propia, con un mínimo de financiamiento, escaso equipamiento y un reducido conocimiento mineralógico, que se abocaba a la dura tarea de extraer con sus propias manos la riqueza escondida en la serranías. En muchos casos el disfrute intensivo de los minerales oxidados de superficie que hacía el pirquinero redundaba en el «broceo» de las minas. Estas en el corto plazo eran abandonadas y, dadas las condiciones de explotación de que habían sido objeto, quedaban prácticamente inutilizadas. A este pequeño productor minero, Francisco Marcial Aracena lo denominó:

... extraña y ruinoso plaga de roedores nacionales.¹⁴

En todo caso Aracena no consideraba en su análisis que la causa estructural del destructivo trabajo del pirquinero se encontraba en la incapacidad de la empresa minera para absorber al sujeto como asalariado y en el financiamiento precario de la habilitación. Esto convertía al pirquinaje en una estrategia de subsistencia de corto plazo que no se detenía a mirar proyecciones, ni costos de largo plazo.¹⁵

Chico ver el folleto de Francisco Marcial Aracena: «Apuntes de viaje. La industria del cobre en Atacama y Coquimbo y los grandes y valiosos depósitos carboníferos de Lota y Coronel en la Provincia de Concepción». Valparaíso, 1884.

14 Francisco Marcial Aracena: Op. cit., p. 119.

15 Eujenio Chouteau: Op. cit., pp. 97-98.

Por su parte las faenas de fundición y refinación se desenvolvían, en términos generales, de manera precaria y artesanal; las menos desarrollaban procesos sofisticados y modernos pero, en muchos casos, a costos elevadísimos.¹⁶

Hacia 1887 la mayoría de los 21 establecimientos de beneficio que operaban en la Provincia de Coquimbo lo hacían con hornos de reverbero,¹⁷ del tipo introducido en Chile por Charles Lambert en 1831.¹⁸

Los hornos de reverbero de Lambert incrementaron la producción de minerales de cobre y permitieron el copamiento de los mercados internacionales con el cobre nacional.

Hacia 1858 José Tomás Urmeneta, uno de los más destacados empresarios mineros del país, levantó los complejos de refinación, fundición y exportación de cobre de Guayacán y Tongoy, los que beneficiaban los minerales de los departamentos de Ovalle, Vicuña y La Serena, para posteriormente embarcarlos a Inglaterra.¹⁹

A mediados del siglo XIX los principales centros de fundición de minerales en el país eran, Lirquén (1846), Lota (1855), Guayacán (1858) y Coquimbo (1861).²⁰ La masificación de los procedimientos de fundición por reverbero coincide cronológicamente con la etapa de mayor expansión de la industria cuprífera nacional. Entre 1861 y 1864 el cobre representó la mitad del valor de las exportaciones del país (\$50.000.000 aproximadamente). En 1864, el 63% de las importaciones de cobre de Inglaterra provenían de Chile. Esta fue la edad de oro del cobre en Chile.²¹

Pero hacia 1870 las crecientes necesidades de modernización de la industria de fundido y refinación no podían ser resueltas por ésta, con el sistema de reverbero. Este sistema operaba, en muchos sectores, con leña y la sostenida deforestación del paisaje nortino comenzaba a restringir el uso de este recurso; por otro lado la capacidad del horno de re-

16 Pierre Vayssiere: Op. cit., p. 14.

17 Eujenio Chouteau: Op. cit., p. 14.

18 Benjamín Vicuña Mackenna: Op. cit., p. 152.

19 Benjamín Vicuña Mackenna: Op. cit., pp. 192-193. Eujenio Chouteau: Op. cit., p.14.

20 Benjamín Vicuña Mackenna: Op. cit., p. 365.

21 Benjamín Vicuña Mackenna: Op. cit., pp. 365-368.

verbero y la lentitud de su función operativa, hacían que se acumularán permanentemente ingentes stocks de minerales. El sistema de reverbero comenzaba a demostrar sus insuficiencias. La solución a este problema existía; y no era otra que introducir los modernos hornos de soplete que operaban con coke inglés. Pero la mala calidad del carbón chileno (bajo en calorías) y el alto costo de importación del combustible extranjero, obstaculizaron la masificación y uso intensivo del procedimiento.²²

Mientras que los procesos de extracción y fundición de minerales de cobre se encontraban integrados al mercado externo, a partir de la demanda del proceso industrializador del Viejo Mundo, los procesos de transporte y comercialización de minerales y de acceso crediticio de los productores, se veían obstaculizados por una serie de deficiencias estructurales.

El tendido de líneas férreas en el Norte Chico era escaso, dada la amplia dispersión de los minerales; y como la mayoría de las empresas explotadoras eran privadas los empresarios las utilizaban exclusivamente en sus faenas y no se convirtieron en base de apoyo para el conjunto del sector productivo. Así el grueso de los productores comenzó a depender, ya no sólo del fundidor, sino también, del dueño del tendido ferroviario que trasladaba su producción al puerto de embarque o al establecimiento de beneficio.²³

La crisis de la marina mercante nacional (durante la década de 1860) contribuyó a que el transporte exterior y de cabotaje fuera monopolizado por compañías foráneas (especialmente la Pacific Steam Navigation Company), lo que redundó en un encarecimiento permanente de los fletes.²⁴

La nula incidencia del productor chileno en el mercado internacional hacía que los precios del cobre oscilaran permanentemente, de tal forma que cualquier tendencia a la baja en los mismos ponía en crisis a la industria cuprífera. La dependencia de los productores chilenos respecto del Metal Exchange de Londres, colocó a la industria del

22 Pierre Vayssiere: Op. cit., p. 14. Benjamín Vicuña Mackenna: Op. cit., pp. 200-201.

23 Joanne Fox Przeworsky: Op. cit., p. 256.

24 Ibid., p. 160.

cobre en un estado de precariedad del cual sólo saldría a través de su propio colapso.²⁵

El acceso al crédito siguió restringido hasta 1860 (legislación bancaria), al mecanismo de la habilitación. Esto implicaba que el grueso de los productores operara con capitales escuálidos; mientras que aquellos que disponían de ellos optaban por invertirlos sólo en aquellas empresas que generaban riqueza fácil. De ahí, entonces, la carencia endémica de capitales en las faenas mineras del Norte Chico.²⁶

En síntesis se puede concluir, siguiendo a Pierre Vayssiere, que el modo de producción minero en el Norte Chico durante el siglo XIX, era más bien de carácter artesanal que capitalista; no se realizaban explotaciones racionales y sólo se buscaba la riqueza fácil; lo anterior, en el marco de un mundo en el cual el capitalismo se consolidaba, redundó en un estancamiento y desfase global de toda la estructura económica nacional.²⁷

1.3. *Características generales de la crisis del sector cuprífero y sus consecuencias inmediatas en la zona de Choapa*

Las características de las actividades mineras del Norte Chico, descritas en el punto anterior, bien pueden ser conceptualizadas como las causas directas que precipitaron la crisis de la minería cuprífera, a partir de 1875.

La baja generalizada que experimentaron los precios del cobre en el mercado mundial, repercutió duramente sobre los productores nacionales. Estos comenzaron, a partir de este momento, a demostrar una débil capacidad de adaptación a las fluctuaciones que presentaban los precios del metal rojo.²⁸

En marzo de 1884 una editorial del periódico El Norte de Illapel señalaba que la minería del cobre:

25 Joanne Fox Przeworsky: Op. cit., p. 60.

26 Francisco Marcial Aracena: Op. cit., pp. 139 ss.

27 Pierre Vayssiere: Op. cit., p. 12.

28 Pierre Vayssiere: Op. cit., pp. 18-20 y Joanne Fox Przeworsky: Op. cit., p. 117.

... vive una crisis terrible...debido a la baja del precio del cobre en el mercado metalero inglés...²⁹

Un año más tarde el mismo periódico reafirmaba la incidencia de las fluctuaciones de los precios del cobre en la economía local:

Acaba de cotizarse el cobre en barra, en la plaza de Valparaíso, a quince pesos el quintal en tierra.

Tal cotización es la campana de agonía que anuncia al Departamento de Illapel que su principal industria se halla a un paso del sepulcro.³⁰

Más tarde agregaba:

Se afirma la perspectiva de un próximo i total desastre de nuestra industria cobrífera.

A tales precios [14 pesos el quintal en barra en la plaza de Valparaíso] todos los esfuerzos del momento para salvar del naufragio a ese ramo de industria serán hoi inútiles.³¹

Para el editor del periódico El Norte la baja en los precios del cobre en el mercado inglés era causa determinante del colapso de la minería. Para muchos productores locales esta presunción se convirtió en una cruda realidad.

Las estadísticas de producción minera para el período son bastante incompletas y ofrecen más de alguna duda en cuanto a su rigurosidad. Pero sirven, en todo caso, como imagen global de la situación del sector minero. En 1874 la producción de cobre en el Departamento de Illapel ascendía a 1.552.266 kgms., y la de oro a 910 onzas;³² nueve años más tarde (en 1883) la producción de cobre había descendido a 323.928 kgms. y la de oro a 70 onzas.³³ La caída de la producción fue violenta y vertiginosa; cientos de productores choapiños quedaron sumidos en el desconcierto y la ruina.

29 El Norte, Illapel, 15 de marzo de 1884.

30 El Norte, Illapel, 28 de abril de 1885.

31 El Norte, Illapel, 5 de mayo de 1885.

32 OCE: «Anuario Estadístico», 1874-1875, pp. 220-221.

33 El Norte, Illapel, 20 de octubre de 1883.

La falta de capitales en la industria minera se convirtió también en un problema endémico del sector. El empresariado minero invirtió en el sector mientras los costos de producción se mantuvieron bajos, especialmente cuando se disponía de abundante mano de obra y se explotaban minerales de cobre de alta ley en superficie. Pero cuando estos minerales se agotaron y los mineros se vieron obligados a explotar minerales de baja ley a grandes profundidades; y cuando la mano de obra partió al Norte Grande para enrolarse en el ejército que combatió en la Guerra del Pacífico primero y para laborar en las salitreras después, el empresariado minero, habituado a la riqueza fácil, trasladó sus capitales a aquellos sectores que continuaban redituando ganancias con inversiones mínimas. De esta forma los capitales mineros chilenos en vez de reinvertirse en su sector de origen, partieron a las faenas salitreras de Tarapacá y Antofagasta, a las minas de plata y estaño de Bolivia, a las actividades agrícolas de la zona central y a la especulación financiera en Santiago y Valparaíso.³⁴

Respecto de este punto el periódico El Norte señalaba en 1883:

Nuestra minería, en Illapel i Combarbalá, está virjen diremos así, porque sin capitales de fuera, ella no saldrá jamás del estado embrionario en que se la ve...³⁵

En febrero del año siguiente la editorial del mismo periódico señalaba que el impulso de las actividades agrícolas, mineras e industriales de Illapel pasaba por la creación de un banco en la localidad:

Creemos, con todos los economistas, que el banco es una de las instituciones más necesarias y provechosas para los pueblos, tanto más para Illapel, en que no hai una casa de créditos que dé facilidades a los negocios, i en que hai continuamente quejas de la escasez de numerario para atender los pagos de algunos establecimientos industriales.³⁶

34 Pierre Vayssiere: Op. cit., pp. 25-26. Marcelo Segall: Op. cit., pp. 76-79. Francisco Marcial Aracena: Op. cit., pp. 136-139.

35 El Norte, Illapel, 3 de junio de 1883.

36 El Norte, Illapel, 9 de febrero de 1884.

El problema de la obtención de capitales para enfrentar los desafíos de una despiadada competencia externa y del alto incremento de los costos de producción, intentó ser enfrentado en Illapel por un grupo de mineros locales, encabezado por el destacado ingeniero de minas Enrique Sewell Gana. En julio de 1884 este grupo de personas lanzó la iniciativa de constituir una sociedad por acciones para la extracción y beneficio de metales de la región. En su convocatoria los mineros señalaban:

A nuestro juicio, la industria minera, no sólo del Departamento, sino del país entero, va a caer, dentro de breve, sino tomamos medidas previsoras, en un estado tal de declinación, a causa de la gran competencia que en los últimos años tenemos que soportar de otros países, que significaría la ruina completa de este importante ramo. Esto es debido ante todo a los grandes capitales invertidos por los extranjeros en sus empresas, con lo que consiguen una economía extraordinaria en la extracción i beneficio de los metales.³⁷

Los mineros illapelinos convocaban a sus colegas a constituir la sociedad con un capital inicial de \$5.000. La meta no se alcanzó y la sociedad por acciones pereció antes de nacer.³⁸

En octubre de 1884 la editorial del periódico El Norte indicaba que las causas del «abatimiento» de la industria minera local eran: la falta de ferrocarriles, la falta de maquinaria aplicada a la minería y la falta de asociaciones mineras con capitales nacionales o extranjeros.³⁹

Mientras la demanda de cobre se incrementaba en los mercados internacionales, debido al impulso que adquiría la segunda revolución industrial, algunos países, como EEUU y España, colocaban en producción intensiva minerales de cobre de baja ley, gracias a la inversión masiva de capitales especialmente en el ámbito de la infraestructura y de la tecnología. En Chile, por el contrario, la crisis del sector minero se profundizaba debido al proceso inverso, es decir, los capitales se desviaban hacia otros sectores de la economía y la inversión masiva en infraestructura y tecnología quedaba pendiente.

37 El Norte, Illapel, 12 de julio de 1884.

38 El Norte, Illapel, 30 de agosto de 1884.

39 El Norte, Illapel, 11 de octubre de 1884.

La principal inversión que requería el sector era la construcción de una línea férrea que conectara los centros mineros del Valle del Choapa con el puerto de Los Vilos. El ferrocarril permitiría desplazar mayores volúmenes de carga, a la par que abarataría el valor de los fletes, beneficiando, con ello a un amplio número de productores. Pero la iniciativa de llevar a cabo la construcción de una línea férrea que uniera longitudinalmente La Calera con Ovalle y del ramal que vinculaba Illapel con Los Vilos (surgida como iniciativa de gobierno en 1883) recién se concretó a comienzos del siglo XX.⁴⁰

El transporte de minerales también se veía afectado por el permanente mal estado de los puentes y caminos que unían la ciudad de Illapel con los poblados y centros mineros de Combarbalá, Salamanca y Los Vilos.⁴¹

Hacia 1883 se trabajaban en el Departamento de Illapel 59 minas (4 de oro y 55 de cobre), las que concentraban a 571 operarios. De estas faenas sólo un pique operaba con torno de malacate, mientras que dos lo hacían con tornos de mano; habían, además, 18 socavones enriellados.⁴² Como se puede apreciar sólo un porcentaje reducido de las minas de la región había incorporado algunos elementos más complejos a sus faenas. El grueso de las actividades extractivas continuaba desarrollándose sobre la base de la explotación intensiva de la mano de obra peonal.

En 1874 el periódico *La Voz de los Pobres de Salamanca* insertaba el siguiente aviso del empresario minero Juan Tomás Calderón:

A LOS MINEROS.

EN EL FARELLON DE LLAGUIN.- Se necesitan CINCUENTA barreteros, CUARENTA apires i TREINTA peones de cancha.

Se dan tratos por destajo a tanto el metro cúbico.⁴³

40 Para analizar el movimiento de opinión en torno a la construcción de vías férreas ver: El Norte, Illapel, 23 de junio de 1883, 19 de enero de 1884 y 5 de julio de 1884.

41 El Norte, Illapel, 9 de junio de 1883, 14 de julio de 1883, 29 de marzo de 1884, 21 de febrero de 1885 y 5 de mayo de 1885.

42 El Norte, Illapel, 20 de octubre de 1883.

43 La Voz de los Pobres, Salamanca, 6 de diciembre de 1874.

Catorce años después el tenor de los enganches no había variado sustancialmente:

A LOS BUENOS BARRETEROS.

Se les avisa que en el mineral de Sánchez encontrarán trabajo por metros, que pueden dejarles sueldos de treinta i hasta cuarenta pesos mensuales.

Hai también pirquenes, pallaqueos, lavados i trabajos por mes a buenos sueldos.⁴⁴

La empresa minera en Choapa no generó grandes innovaciones tecnológicas. Ni siquiera en el período más agudo de la crisis del sector cuprífero. Por el contrario, continuó insistiendo en los sistemas laborales tradicionales de explotación minera: apir, barretero, pirquinero, etc., en un vano intento por eludir la crisis presionando al máximo a la fuerza de trabajo.

Las descripciones de las condiciones de trabajo del operario de minas y la evaluación de su productividad llenan las páginas de los periódicos de la época:

...para tener una idea de la desproporción en que se encuentra la rentabilidad actual de la industria minera del departamento, comparativamente a su trabajo arreglado, basta, a nuestro juicio, trasladarse a cualquier mina i ver que un apir después de un penosísimo camino de cien metros verticales, llega por fin con su capacho a la espalda a la superficie, acesando de cansancio, para vaciar su carga de 6 a 8 arrobas i sumergirse nuevamente a las entrañas de la tierra en prosecución de su pesada tarea.

Mientras hagan uso del barreno i del combo de fierro para barrenar los tiros de la pólvora cutunina para cargarlos i del capacho para extraer la roca, los mineros no harán otra cosa que consumirse a si mismos, con poquísimas escepciones en que una riqueza colosal les permita sacar algún provecho a pesar de su manera deficiente de trabajo. El lugar de estas herramientas i materiales defectuosos deberán reemplazarlo en lo sucesivo la máquina taladradora, la dinamita i máquinas apropiadas para la extracción económica del agua i de los minerales, unidas todas estas cosas a una dirección competente que disponga de los suficientes recursos.⁴⁵

44 El Norte, Illapel, 16 de diciembre de 1888.

45 El Norte, Illapel, 12 de julio de 1884.

Pese a la persistencia de denuncias como la anterior, el grueso de los empresarios mineros optaba por los mecanismos tradicionales de explotación de minas y no por la innovación tecnológica:

Mui pocos conocen las ventajas de las máquinas especiales que existen en el día para la explotación de las minas. Si es verdad que algunas no estarán al alcance de los mineros pobres, también es cierto que muchos industriales no las usan por desidia, mala economía i por seguir las antiguas rutinas de tener de cargador a su propio prójimo.⁴⁶

Queda la convicción que la opción del empresariado minero por las «antiguas rutinas» formaba parte de una lógica empresarial de acumulación largamente internalizada. Esta lógica empresarial enfrentada a la modernidad capitalista: con su inversión masiva de capitales, el riesgo calculado, la introducción de tecnología de punta, la producción a escala, etc., fue incapaz de funcionalizarse al nuevo escenario. De ahí, entonces, que para algunos la alternativa fuera derivar sus capitales hacia actividades de «riesgo bajo y ganancia fácil» y para otros sólo consistiera en mantener las «antiguas rutinas» como mera estrategia de subsistencia. En Choapa, en todo caso, no hubo en este período (1875-1885) transición hacia formas capitalistas modernas de organización del sector minero.

En Choapa, en muchos casos, la crisis del sector minero acentuó las disputas y rivalidades empresariales por los mejores minerales; no en el sentido de introducir modificaciones estructurales al sistema, sino más bien como simple disputa por los «despojos». El carácter de estas disputas oscilaba desde el simple pleito judicial, hasta los asaltos con violencia y homicidio, pasando por los hurtos, robos y saqueos.⁴⁷

Sólo la actividad de fundición alcanzó en Choapa un nivel de desarrollo importante, el que, en todo caso, no escapa a las características con las cuales lo definimos previamente. Hacia 1884 existían en

46 El Norte, Illapel, 18 de octubre de 1884.

47 Para un examen de estos fenómenos revisar el periódico El Norte de Illapel, en sus ediciones del 2 de mayo de 1886, 13 de enero de 1887, 17 de marzo de 1887, 24 de marzo de 1887, 31 de marzo de 1887, 7 de abril de 1887, 1 de octubre de 1887 y 16 de octubre de 1887.

el Departamento de Illapel 8 hornos de fundición que operaban con el sistema de reverbero.⁴⁸ En marzo de 1886 la Sociedad de Roberto Walker y Cia. introdujo en Illapel el primer horno de soplete.⁴⁹

La mayoría de los empresarios dedicados a la explotación de minas operaba con capitales facilitados mediante el sistema de habilitación,⁵⁰ el cual era controlado por las mismas compañías que monopolizaban la fundición de minerales: Geisse Hermanos, Roberto Walker y Cia., Emilio Undurraga, Bruno Larraín, etc. De esta forma los fundidores, sin la necesidad de invertir directamente en la extracción de minerales, recababan los réditos más altos de la explotación minera ya fuera a través del «avío» o de la fundición de minerales a terceros.

La legislación minera fue una expresión más del arcaísmo en el cual se desenvolvían estas actividades⁵¹ y, por lo tanto, operaron como un factor coadyuvante de la crisis.

El modelo económico primario exportador vigente en Chile durante el siglo XIX asignaba al Estado las tareas de respaldo a las iniciativas empresariales de la oligarquía terrateniente y, en menor medida, de la burguesía minera e industrial. En este marco correspondía al Estado definir una política económica (especialmente tributaria) funcional a los intereses de las clases dominantes y, a la vez, llevar a cabo las tareas de equipamiento infraestructural que requerían las actividades económicas (construcción de ferrocarriles, modernización de puertos, etc.).

Pero las políticas económicas específicas no siempre satisfacieron al conjunto de la clase dominante y, ni siquiera, a todos los sectores de un mismo segmento social. Este es el caso de las disposiciones de 1840 que gravaban con un 1.5% de su valor total, todas las exportaciones de minerales del país.⁵² Esta legislación tributaria apuntaba a generar recursos fiscales susceptibles de ser utilizados especialmente en obras públicas (ferrocarriles en la zona agrícola central) las que beneficiaban particularmente a la oligarquía terrateniente.

48 El Norte, Illapel, 30 de junio de 1883 y 26 de julio de 1884.

49 El Norte, Illapel, 7 de marzo de 1886.

50 El Norte, Illapel, 20 de octubre de 1883.

51 Pierre Vayssiere: Op. cit., p. 12.

52 Benjamín Vicuña Mackenna: Op. cit., pp. 407-410.

Las demandas permanentes del empresariado minero, en torno a suprimir los derechos de exportación que afectaban a los productos mineros,⁵³ sólo fueron escuchadas cuando la crisis de la minería del cobre ya era irreversible.

En términos más amplios, el Código de Minería de 1874 constituyó una herramienta poco eficaz para el impulso y desarrollo de las actividades mineras. El Código en cuestión vino a reemplazar (con muy pocas modificaciones) a las Ordenanzas Mineras de Nueva España, vigentes en el país desde 1787.⁵⁴

A juicio de Vicuña Mackenna la principal deficiencia del Código de 1874 estribaba en los obstáculos que imponía a la constitución de la propiedad minera, lo que a juicio del polémico tribuno liberal se debía al predominio en el aparato legislativo de los grupos sociales vinculados a la gran propiedad agrícola, los cuales no tenían interés en amparar las actividades mineras. Por el contrario, la propiedad minera (aunque precaria) era conceptualizada por éstos como un peligro para la propiedad agrícola.⁵⁵

Los conflictos entre mineros y hacendados por el derecho a paso, talaje o asentamiento, fueron permanentes durante este período. En enero de 1887 en la hacienda «Chillepín», próxima a la localidad de Salamanca, un grupo de mineros dio muerte al hacendado Eduardo Tagle, debido a que éste y un grupo de sus inquilinos intentó expulsarlos violentamente del predio que ocupaban.⁵⁶

Dos años antes de estos incidentes el periódico El Norte había desplegado una campaña tendiente a denunciar las insuficiencias del Código de 1874 y de promoción de su reforma. En una editorial publicada en julio de 1885 el periódico señalaba:

La base de la propiedad minera en Chile debe ser radical e inmediatamente reformada.

53 El Norte, Illapel, 16 de junio de 1883.

54 Luz María Méndez: Instituciones y problemas de la minería en Chile, 1787-1826. Santiago de Chile, 1979, pp. 20-26.

55 Benjamín Vicuña Mackenna: Op. cit., pp. 427-430.

56 El Norte, Illapel, 13 de enero de 1887.

Sin ello, en poco tiempo más los trabajos de reconocimiento i exploración serán casi imposibles (...)

Sin una constitución que asegure la perpetuidad de la propiedad minera en iguales condiciones a la de los demás bienes raíces; sin leyes que garanticen al descubridor, lo premien convenientemente i lo pongan desde que descubre al abrigo de los piratas, la minería llevará toda una vida débil i enfermiza por algunos años, para sucumbir en época no lejana.⁵⁷

Cuando el Código de Minería de 1888 introdujo modificaciones al régimen de propiedad minera, dándole un mayor nivel de estabilidad, ya era demasiado tarde para las actividades extractivas. La crisis del sector, iniciada en 1875, se había desatado extensamente colapsándolo estructuralmente.⁵⁸

Las demandas planteadas por los grupos empresariales mineros más avanzados, no fueron atendidas ni por el Estado ni por el grueso del empresariado. Estas demandas pueden clasificarse de la siguiente forma:⁵⁹

- Introducción libre de derechos de las materias primas utilizadas en la extracción y beneficio de minerales.
- Introducción libre de derechos de maquinaria destinada a la explotación de los minerales de baja ley.
- Organización de un cuerpo de ingenieros de minas rentados por el Estado.
- Organización departamental y provincial de juntas de minería.
- Formación de compañías por acciones capaces de dotar de amplio capital a las faenas mineras.
- Introducción de métodos modernos para el beneficio de minerales (hornos a soplete).
- Reforma radical del Código de Minería, en especial en lo referente a la constitución y vigencia de la propiedad minera.
- Ejecución inmediata del ferrocarril La Calera-Ovalle y de los ramales que conectaban los centros mineros con los puertos del litoral.

57 El Norte, Illapel, 5 de julio de 1885.

58 Pierre Vayssiere: Op. cit., p. 13.

59 Benjamín Vicuña Mackenna: Op. cit., pp. 470-471. Demandas similares se encuentran reiteradamente en el Periódico El Norte, para el período 1883-1889.

Al mantenerse las características arcaicas de explotación en las faenas mineras; al no introducirse métodos racionales de explotación ni recursos tecnológicos avanzados; al no resolverse las demandas básicas del sector minero, la crisis del mismo, detonada en 1875, tiende a profundizarse hacia 1885 y a transformarse en un colapso definitivo en 1890.

La transformación plenamente capitalista y moderna de las actividades cupríferas deviene de la desnacionalización de este sector (a comienzos del siglo XX) a manos de grandes empresas norteamericanas. Pero estas transformaciones se focalizaron en áreas específicas del territorio cuprífero nacional (Chuquicamata, Potrerillos y El Teniente), mientras que el grueso de las faenas de explotación del cobre en la zona del Norte Chico (y en particular en Choapa) siguieron desenvolviéndose (hasta bien avanzado el siglo XX), de acuerdo con los mismos métodos y en función de las mismas estructuras que colapsaron a fines del siglo XIX. Esto explica a nuestro juicio, en buena medida, la actual marginalidad económica de la zona y la pauperización social de su población.

1.4. El movimiento portuario en la fase 1860-1880. El asentamiento

Hacia fines de la década de 1850 Los Vilos había logrado asentarse precariamente como caserío. La población no excedía las 300 personas, las instalaciones portuarias eran deficientes,⁶⁰ los caminos de acceso al puerto se encontraban en mal estado y las comunicaciones con las autoridades aduaneras y de gobierno eran irregulares. Pese a todo esto el puerto se consolidó como eje articulador del tráfico comercial de los valles de Combarbalá, Illapel y Petorca.

El 11 de marzo de 1873 el vapor nacional «Paquete de Los Vilos», procedente de Valparaíso,⁶¹ desembarcó en Los Vilos las siguientes mercaderías:

60 El edificio destinado a la Tenencia de Aduana se concluyó recién en 1861 y el muelle de la localidad, construido por la casa Gatica Hermanos en 1857, no ofrecía todas las seguridades que exigía el movimiento comercial marítimo.

61 La Justicia, Illapel, 14 de marzo de 1873.

Cajones varias mercaderías	163
Fardos varias mercaderías	61
Azúcar refinada, barriles	67
Azúcar molida, sacos	102
Yerba, surrones	34
Mercaderías varias, bultos	21
Arroz, sacos	11
Cajones coñac	20
Cajones cerveza	6
Barriles, guías para minas	2
Aceite de ballena, galones	50
Barras de hierro	50
Clavos de hierro, barriles	16
Arneros de bronce, docenas	2
Palas de hierro, docenas	12
Combos de hierro, atados	4
Loza, jaba	1
Cominos, sacos	3
Tarros de pintura	10
Tamarindos, barril	1
Fierro acanalado, planchas	122
Suela, bultos	5
Sombreros petates, fardos	4
Salitre, sacos	80
Barril de fideos	1
Aguardiente, barriles	2
Aguarrás, cajones	2
Jarcia de manila, royo	1
Valdes de hierro, 25 por cada uno	2
Almendras, saco	1

Once días después el vapor nacional «Victoria», también procedente de Valparaíso,⁶² desembarcaba en el puerto los siguientes productos:

Mercaderías surtidas, cajones	11
Mercaderías surtidas, fardos	8
Mercaderías surtidas, bultos	12
Azúcar refinada, barricas	36

62 La Justicia, Illapel, 27 de marzo de 1873.

Azúcar molida, sacos	15
Yerva, surrones	25
Aguardiente anizado, barriles	4
Ladrillos a fuego	6500
Sal molida, sacos	50
Sardinas en lata, cajones	2
Fósforos en lata, cajones	3
Aceite de comer, cajones	4
Azul de Prusia, cajones	4
Betún para botas, cajones	2
Arroz, sacos	2
Jabón, cajones	5
Aceite de ballena, cajones	10
Pipas vacías	10
Vinos Burdeos, cajón	1
Velas, cajones	8

El mismo día 22 de marzo el «Victoria» partió rumbo al norte llevando en sus bodegas productos agropecuarios provenientes de la zona de Choapa:

Cebada con 5.592 kgs., sacos	50
Ovejas y carneros	50
Quesos con 645 kgs. en cantidad de	50

Más tarde, en diciembre de 1874, los vapores «Guayaquil» y «Paquete de Los Vilos» embarcaban en Los Vilos 1.049 barras de cobre, 300 barras de plomo y 138 sacos con ejes de plomo y plata con destino a Valparaíso.⁶³

Las referencias anteriores explicitan con claridad las características del movimiento comercial de Los Vilos. En sus instalaciones los vapores que hacían la carrera entre Valparaíso y los puertos del norte desembarcaban principalmente herramientas, insumos y equipos para las faenas mineras (guías para minas, barras de fierro, arneros, valdes, palas y combos), materiales de construcción (ladrillos a fuego, planchas de fierro acanaladas, tarros de pintura), artículos de consumo (azúcar, fideos, arroz, sal, aceite, vinos, aguardientes, jabón, etc.)

63 La Voz de los Pobres, Salamanca, 20 de diciembre de 1874.

y, ocasionalmente, objetos suntuarios (loza). Mientras que desde su muelle se embarcaban productos agrícolas, pecuarios y mineros.

Si bien la precariedad de nuestras fuentes no nos permite construir una serie estadística que nos permita medir y evaluar el volumen y tipo de los embarques y desembarques realizados en Los Vilos, no es menos efectivo que podemos inferir lo anterior a partir de las características estructurales que ostenta la zona económica servida por el puerto. De esta forma podemos deducir, con un alto grado de certeza, que un porcentaje importante de los embarques realizados en Los Vilos corresponde a la producción minera, y especialmente cuprífera, obtenida, en esta época, en minerales como Los Hornos, Llahuín, Corrida de Sánchez y Las Vacas.

Los principales beneficiarios del movimiento comercial del puerto eran los comerciantes, agricultores y mineros, de Los Vilos y de los valles interiores. A fines de 1874 el vapor nacional «Paquete de Los Vilos» desembarcó 1.421 «bultos surtidos» en el muelle local. El 29% de dichos «bultos» fueron internados por el comerciante y agente naviero de Los Vilos José Miguel del Río; el 8% por la empresa comercial, minera y de fundiciones Geisse Hermanos, radicada en Illapel; y el 63% restante correspondía a mercaderías ingresadas por comerciantes y agricultores del Valle del Choapa.⁶⁴

El traslado y el desembarque de mercaderías estaban sujetos al pago de importes cuyo valor se modificaba de acuerdo con el volumen y tipo de mercaderías. Así, en 1872, el Ministro de la Aduana de Valparaíso informaba al Ministro de Hacienda que la compostura de la romana del puerto de Los Vilos y su traslado hasta esa localidad habían costado 13 pesos. La reparación se había realizado en la fundición Caledonia de Valparaíso, propiedad de Thompson Borrowman, en el mes de septiembre de 1872; y el flete corrió por cuenta de la Compañía Inglesa de Vapores.⁶⁵ Ocho años más tarde, en 1880, el traslado de los fondos monetarios correspondientes a la Tenencia de Ministros de Illa-

64 La Voz de los Pobres, Salamanca, 20 de diciembre de 1874.

65 AN. MH. Vol. 786. Aduana de Valparaíso. Informe del Ministro de la Aduana de Valparaíso al Ministro de Hacienda. Valparaíso, 13 de diciembre de 1872.

pel (dos cajones de plata amonedada), despachados desde Valparaíso, ascendían a los \$31. En este monto quedaban considerados, el valor del flete (\$20), la comisión de la agencia embarcadora (\$10), el embarque (0,50 ctvs.) y la conducción al muelle (0,50 ctvs.).⁶⁶

El impulso que adquirieron las actividades de comercio exterior, entre 1850 y 1870, obligó a los gobiernos del período a ampliar la cobertura portuaria del país, para lo cual se recurrió al mecanismo de habilitación de caletas y bahías como puertos menores. En octubre de 1865, en plena coyuntura bélica (Guerra contra España), el gobierno de José Joaquín Pérez habilita, transitoriamente, como puertos mayores para la importación y exportación, varios puertos menores, debido a la amenaza al tráfico comercial que significaba la imposición del bloqueo por parte de la escuadra naval española de José Manuel Pareja. En virtud de esta decisión se declararon libres de derechos de aduana todas las mercaderías que se importaban por mar por los nuevos puertos habilitados. Entre éstos figuraban Pichidangui y Los Vilos.⁶⁷ Diez años después la administración de Federico Errázuriz Zañartu rehabilitó la caleta de Puerto Oscuro como puerto menor.⁶⁸

A nivel local la expansión agrícola y minera requería de vías de comercialización que estuvieran más al alcance de los productores locales. Por ello los mismos productores habilitaban informalmente las caletas más próximas a sus centros productivos a objeto de utilizarlas como centros de intercambio. Este es el caso de la caleta Ñague funcionalizada con tal fin por la hacienda «Agua Amarilla».

... siguiendo por la costa tampoco se encuentra la hacienda de la «Agua Amarilla» en cuyo fundo está la muy conocida caleta de «Ñague» inmediata a Los Vilos i donde suelen llegar buques i recibir carga de frutos del país.⁶⁹

66 AN. MH. Vol. 1.054. Intendencia de Coquimbo.

67 BLDRCh: Libro XXXIII, N°10, octubre de 1865, pp. 785-787.

68 BLDRCh: Libro XLVI, N°9, septiembre de 1876, pp. 312-313.

69 AN. MINT. Vol. 401. Intendencia de Aconcagua. Oficio N°13, Petorca 25 de enero de 1868; del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Señala errores en el plano de la Provincia levantado por la Intendencia.

En otros casos los productores que operaban estas caletas solicitaban la regularización de la situación, argumentando en su favor el precario estado de sus recursos económicos, lo que les impedía cancelar los fletes hasta Los Vilos o Pichidanguí. Esta es la situación de Jorge Coe que, en nota dirigida a la Gobernación de Petorca, en julio de 1879, solicita autorización para embarcar leña en el paquebote nicaragüense «Conde de Cavour», con destino a Valparaíso, por la caleta no habilitada de «Cascabeles». Coe señala que no puede embarcar su leña desde Pichidanguí porque el flete le resulta muy «gravoso». ⁷⁰

La ampliación de las facultades comerciales de Los Vilos y la incorporación de otras caletas al circuito comercial ponen de manifiesto el importante incremento de las actividades productivas y mercantiles en este período. La demanda externa incentivaba sostenidamente los procesos productivos; las haciendas y minas de Choapa, Petorca, Illapel y Combarbalá, incrementaban sus rendimientos y encontraban en Los Vilos la puerta de salida de sus productos hacia los mercados externos y nacionales.

Un problema permanente para el fortalecimiento de las actividades comerciales en Los Vilos devenía del precario estado de la infraestructura portuaria. Tras la construcción del primer muelle de carga, por parte de la Casa Gatica Hermanos en 1857, y después de la habilitación del edificio de la Tenencia de Aduanas en 1860, no se realizaron en Los Vilos inversiones de envergadura que permitieran mejorar y dinamizar la capacidad de embarque y desembarque del puerto. Muy por el contrario con el correr de los años la infraestructura portuaria comenzó a sufrir los constantes embates del mal tiempo. En 1864 el muelle local, administrado en esos momentos por la Casa Comercial González y Collados, resultó destruido durante el temporal de los días 7 y 8 de junio. ⁷¹ Tuvieron que pasar más de veinte años para que Los

70 AN. Vol. 132. Intendencia de Aconcagua. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°27; Petorca, 19 de julio de 1879, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua.

71 AN. MH. Vol. 525. Aduana de Valparaíso. Teniente de Ministros de Los Vilos al Ministro de la Aduana de Valparaíso. Los Vilos, 10 de junio de 1864.

Vilos contará nuevamente con un muelle de carga.⁷² Entre 1864 y 1887 los embarques y desembarques de mercaderías debieron realizarse obligatoriamente en la playa de la localidad.⁷³

Todos los intentos por reconstruir el muelle de Los Vilos llevados a cabo antes de 1887 fracasaron estrepitosamente. El primero se verificó en 1871 y corrió por cuenta del agricultor de Salamanca José del Carmen Buzeta.⁷⁴

La autorización para construir el muelle, otorgada por el Ministerio de Hacienda, consideraba varias condiciones:

- Que fuera libre para el embarque y desembarque de pasajeros.
- Que las mercaderías de propiedad nacional pudieran embarcarse o desembarcarse sin pagar derechos.
- Que las mercaderías de propiedad particular, embarcadas o desembarcadas, «en ningún caso paguen más de un centavo i medio por cada cien kilogramos de peso calculado i por cada cien litros, si fueren artículos sujetos a medida».
- Que los botes y buques nacionales pudieran hacer libre uso de él.

Siete años después de otorgado el permiso, Buzeta no había logrado realizar su cometido. Ello obligó al Gobierno a caducarle la autorización, la cual fue traspasada a la Municipalidad de Petorca, bajo las mismas condiciones impuestas a Buzeta.⁷⁵ Una resolución de 1883 amplió el permiso de construcción a la Municipalidad de Petorca hasta el 1 de enero de 1885, fecha en la cual los trabajos tampoco estuvieron terminados.⁷⁶

La carencia de un muelle de carga se convirtió, en el lapso que medió entre 1864 y 1887, en el principal obstáculo para el desarrollo y expansión de las actividades comerciales de Los Vilos.

Un rol fundamental en la consolidación de Los Vilos como centro de embarque para los productos elaborados en los valles de Illapel, Petorca y Combarbalá y de desembarque para los maquinarias, equipos y mercaderías provenientes de la zona central, le cupo al vapor nacional

72 El Norte, Illapel, 20 de enero de 1887.

73 La Justicia, Illapel, 14 de marzo de 1873.

74 BLDRCh: Libro XXXIX, N°12, diciembre de 1871, pp. 704.

75 BLDRCh: Libro XLVI, N°12, diciembre de 1878, p. 581.

76 BLDRCh: Libro LII, N°5, mayo de 1883, pp. 442-443.

«Paquete de Los Vilos». Este vapor realizó durante más de cuarenta años la carrera entre Valparaíso y los puertos de la zona norte del país, convirtiéndose en el principal vehículo de transporte para las mercaderías trasladadas desde y hacia Los Vilos.

La Sociedad Anónima Vapor «Paquete de Los Vilos» se constituyó en la ciudad de Valparaíso el 21 de julio de 1865.⁷⁷ Concurrieron a estructurar esta sociedad los más importantes empresarios y mercaderes del, en esa época, principal puerto del Pacífico Occidental; entre otros, José Cerveró, José María Dámaso, Adolfo Von Bories, Eujenio Fernández López, Nicolás Gatica, Blas Cuevas, Alfredo Lyon, Federico Huth Grüning y Cia., José Sothers, etc. La sociedad, cuyo objetivo era desarrollar la navegación en la costa de Chile, se constituyó con un capital de \$64.000, dividido en 64 acciones de \$1.000 cada una. El grueso del capital se invirtió en la compra y traslado desde Inglaterra del vapor «Paquete de Los Vilos», manteniéndose en caja un fondo de reserva de \$4.000. El 1 de agosto de 1865 el gobierno de Joaquín Pérez aprobó los estatutos de la sociedad y autorizó su funcionamiento.

Al inicio de la Guerra del Pacífico la Sociedad Vapor «Paquete de Los Vilos» tenía su casa matriz en calle Cochrane N°72 de Valparaíso y su agente general era Setimio Rondanelli.⁷⁸ Un año más tarde el vapor había establecido un itinerario mensual fijo entre Valparaíso y Coquimbo, de cuatro viajes de ida y cuatro de regreso, tocando en los puntos intermedios. Debido a ello el gobierno de Aníbal Pinto Garmendia le concedió las franquicias y privilegios correspondientes a los vapores de carrera.⁷⁹

A fines de la década de 1870 la crisis del sector cuprífero en Choapa y Petorca conmovió de manera importante las actividades comerciales de Los Vilos. Pese a lo anterior el fenómeno no colapsó el movimiento mercantil. La expansión experimentada por las actividades salitreras al finalizar la Guerra del Pacífico, convocó a crecientes contingentes de mano de obra hacia las faenas del Norte Grande, los que se convirtieron en un importante mercado de consumo para la

77 BLDRCh: Libro XXXIII, N°7, julio de 1865, pp. 686-692.

78 El Mercurio de Valparaíso, Valparaíso, 2 de julio de 1879.

79 BLDRCh: Libro XLVIII, N°11, noviembre de 1880, pp. 397.

producción agrícola y ganadera de la zona de Choapa. Con la emergencia del mercado salitrero se inicia la fase más importante en el desarrollo económico de Los Vilos.

2. El ciclo salitrero y la expansión comercial (1881-1929)

2.1. Formación económico-social chilena (1880-1929)

La Guerra del Pacífico (1879-1883) le permitió a Chile resolver la crisis generada por el colapso de la industria cuprífera, a través de la incorporación a la economía nacional de las riquezas salitreras peruanas.⁸⁰ Esta incorporación permitió acumular divisas para la mantención del flujo de importaciones y neutralizó los efectos del quiebre del sistema monetario de fines de la década de 1870.⁸¹

Desde comienzos de la década de 1880 y hasta la crisis económica de 1929, el salitre se convirtió en la principal fuente de riquezas para nuestro país. A comienzos del siglo XX el salitre representaba el 81% de nuestras exportaciones y el 60% de los ingresos fiscales del país por concepto de derechos de exportación.⁸²

La crisis de las actividades cupríferas y la subsecuente expansión de las actividades salitreras detonó un sostenido proceso migratorio desde las regiones de Atacama y Coquimbo, en dirección de los yacimientos calicheros. Miles de peones mineros dirigieron sus pasos hacia el norte, primero para servir a su país en la Guerra del Pacífico y más tarde para arrancarle a la tierra la riqueza que les había sido es-

80 Las causas económicas de la Guerra del Pacífico han sido estudiadas por el profesor Luis Ortega Martínez: «Los empresarios, la política y los orígenes de la Guerra del Pacífico». Serie Contribuciones, N°24, Programa FLACSO (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales), Santiago de Chile, 1984.

81 Gabriel Salazar: Op. cit., p. 59.

82 Ver Luis Vitale: Interpretación marxista de la Historia de Chile. Vol. 5, Fontamara, Barcelona, 1982, pp. 10-18 y Harold Blakemore: «¿Nacionalismo frustrado? Chile y el salitre, 1870-1895», en: Dos estudios sobre salitre y política en Chile (1870-1895). Departamento de Historia, Universidad de Santiago, Santiago de Chile, 1991, p. 15.

quiva en sus lugares de origen. Los censos de población levantados en Chile entre 1875 y 1907 grafican claramente este proceso.

Cuadro Nº2
Población comparativa: Norte Grande / Norte Chico (1875-1907).

Lugar	Censos			
	1875	1885	1895	1907
Tarapacá	-	54.669	97.677	121.001
Antofagasta	2.016	33.636	44.085	113.323
Atacama	69.462	64.143	59.713	63.968
Coquimbo	175.044	190.727	175.435	190.867
Choapa	49.078	46.246	42.282	45.213
Los Vilos	9.252	7.565	8.456	9.913
Puerto LV	782	431	766	1.332

FUENTE: CELADE: «XI Censo de Población. Chile 1940».

Los censos demuestran que la población del Norte Grande se incrementó sostenidamente entre 1875 y 1907, mientras que en el Norte Chico se vive un proceso de despoblamiento. La zona de Choapa, perteneciente a la Provincia de Coquimbo, vive intensamente este fenómeno. Pero en Los Vilos (tanto en la comuna como en el puerto) sólo se aprecia una baja hacia 1885, recuperándose los niveles de poblamiento entre 1895 y 1907.

El desarrollo de la actividad salitrera no sólo incorporó mano de obra a las faenas de explotación del salitre, también contribuyó al enganche de trabajadores en los transportes terrestres (especialmente ferroviarios) y en las faenas portuarias. A la vez el salitre se convirtió en la principal fuente de demanda de maquinarias, herramientas e insumos para las faenas productivas y en el eje fundamental que articulaba a los restantes sectores de la economía nacional.⁸³

83 Carmen Cariola y Osvaldo Sunkel: Un siglo de historia económica de Chile, 1830-1930. Madrid, 1982, pp. 65-71.

En torno a las actividades salitreras del Norte Grande comienza a consolidarse el modo de producción capitalista; se realizan inversiones masivas de capitales en el sector, se concentran grandes masas de mano de obra en sus faenas, se incorpora tecnología de punta para modernizar la producción y se organiza y planifica la actividad productiva a gran escala. El capital comercial, monopolizado por un reducido grupo de compañías de origen extranjero –Gibbs, Williamson and Balfour, Grace, etc.–, entra en fase de expansión, acentuando el carácter dependiente del modelo primario exportador y, por ende, de la economía nacional. A fines del siglo XIX los principales mantos calicheros pertenecían a compañías británicas⁸⁴ y a comienzos del siglo XX los yacimientos de cobre más importantes de nuestro país («Chuquicamata», «El Teniente» y «Potrerillos») pasan a ser controlados por empresas norteamericanas.⁸⁵

En el período comprendido entre 1880 y 1930 el país accede a un vertiginoso proceso modernizador, en el cual se consolida el modo de producción capitalista, se expanden las relaciones salariales y se reafirman los vínculos de dependencia de la economía nacional respecto de los centros hegemónicos de la economía mundial. En este proceso, fue el salitre el vehículo que transportó a Chile hacia la modernización capitalista.

84 Las características de la industria salitrera y su importancia en la estructura económica nacional pueden ser estudiadas en Julio Pinto Vallejos y Luis Ortega Martínez: *Expansión minera y desarrollo industrial: un caso de crecimiento asociado (Chile 1850-1914)*, Departamento de Historia, Universidad de Santiago, Santiago de Chile, 1990. Fernando Fernández: «El enclave salitrero y la economía chilena. 1880-1914», *Nueva Historia*, Nº3. Londres, 1981. Harold Blakemore: *Gobierno chileno y salitre inglés. 1886-1916*: Balmaceda y North, Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1978. Hernán Ramírez Necochea: *Balmaceda y la contrarevolución de 1891*, Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1972. Aníbal Pinto Santa Cruz: *Op. cit.*, pp. 44 ss.

85 La literatura referida a las actividades cupríferas del siglo XX es bastante nutrida. Un estudio introductorio al tema lo aporta Mario Vera Valenzuela: *Una política definitiva para nuestras riquezas básicas*. PLA (Prensa Latino Americana), Santiago de Chile, 1964.

2.2. *El movimiento portuario en la fase 1881-1930. La expansión*

La incorporación del salitre a la economía nacional, a comienzos de la década de 1880, se convirtió en un importante incentivo para el conjunto de las actividades productivas a nivel nacional. Un estudio reciente⁸⁶ ha demostrado que la expansión experimentada por las explotaciones salitreras incidió significativamente en el incremento experimentado por el conjunto de las actividades productivas del país. La permanente demanda de diferentes artículos emanada desde las oficinas salitreras daba cuenta de la constitución de un mercado consumidor cada vez más amplio y sofisticado.

En este contexto la crisis de la minería del cobre en el Norte Chico, logró ser parcialmente paleada con la expansión de las actividades agropecuarias. La zona de Choapa, por ejemplo, ofrecía una serie de ventajas desde el punto de vista agropecuario: sus áreas de producción se encontraban relativamente próximas a los mercados consumidores, en comparación con los centros productivos del núcleo central y de la zona sur; por otro lado el carácter transicional de sus suelos y de su clima le permitían desarrollar cultivos extensivos de cereales y de todas clase de productos de chacarería, lo cual en las zonas más septentrionales era inviable; además, los derivados de la ganadería, especialmente caprina (charqui, carnes frescas, leche, mantequilla, etc.) arribaban en mejores y más rápidas condiciones a la zona norte; por último en la zona de Choapa se obtenían las primeras cosechas de frutas, cereales y legumbres, lo que permitía colocar a buenos precios, en el mercado salitrero, los productos de la región.

La activación alcanzada por las faenas agropecuarias conllevó un mayor dinamismo en las actividades comerciales de la zona. Esto, evidentemente, repercutió profundamente en Los Vilos. En el período comprendido entre fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX el puerto vivió su época de mayor expansión y desarrollo.

En 1885, el Gobernador de Petorca de la época describía sus características y potencialidades de la siguiente forma:

86 Julio Pinto y Luis Ortega: Op. cit.

Este departamento contiene dos puertos el de Los Vilos que es el más importante, habilitado para el comercio de cabotaje en el año 1855, posee un fondeadero capaz de mantener un número considerable de buques. Su planicie ofrece todas las condiciones necesarias para fundar una estensa población. Contiene un edificio fiscal, una oficina telegráfica, una estafeta y una escuela fiscal alternada.⁸⁷

Las expectativas de acceder a una situación de progreso material sostenida se alimentaban principalmente de la expansión experimentada por las actividades marítimo-comerciales. Así, por lo menos, lo acredita un despacho (fechado en 1908) del corresponsal del periódico El Choapa de Illapel.

El comercio los vemos animado; el tráfico incesante a toda hora; tan pronto atraviesa la calle una carreta cargada con mercaderías, como una tropa que conduce a las bodegas los abundantes productos de las canchas de las haciendas vecinas... el comercio adquiere gran desarrollo, la población aumenta, i por todas partes amenaza ya la ola del progreso.⁸⁸

Los Vilos como puerto menor, estrechamente vinculado a las actividades productivas de los valles inmediatos (Combarbalá, Choapa y Petorca),⁸⁹ tenía como función básica exportar desde sus muelles recursos mineros en dirección a Europa, EEUU y Japón y enviar productos agrícolas en dirección al norte salitrero.

87 AN. IA. Vol. 154. Oficios de la Gobernación de Petorca. Memoria de la Gobernación de Petorca, correspondiente al año 1885.

88 El Choapa, Illapel, 16 de febrero de 1908.

89 Si bien Los Vilos operó principalmente como puerta de salida para los productos agropecuarios de los valles de Choapa e Illapel, también constituía un vínculo comercial fundamental para la zona de Petorca. En su Memoria Anual (1904), el Gobernador de Petorca indica al Intendente de Aconcagua: «Habría gran conveniencia i utilidad para el comercio, industria i agricultura con la reparación radical del camino que conduce desde Los Vilos hasta la rivera sur del Río Choapa pasando hasta Illapel... Este camino es de gran importancia, por cuanto es el único que existe para el acarreo de los productos i comercio, tanto de este departamento como del de Illapel...». La Voz de Petorca, Petorca, 19 de marzo de 1905.

El detalle de las mercaderías exportadas e importadas por el puerto de Los Vilos entre el 1 de abril de 1883 y el 15 de marzo de 1884, dan cuenta de las características del movimiento comercial que se realizaba por Los Vilos durante el último tercio del siglo XIX.⁹⁰

Vilos. Movimiento de esportación e importación del puerto menor de Los Vilos, desde el 1 de abril de 1883 hasta el 15 de marzo de 1884.

«IMPORTACION	
2.885	barriles de azúcar
1.402	sacos de azúcar
1.244	barriles de yerba mate
147	zurrone de yerba mate
341	marraquetas de chancaca
348	sacos de arroz
215	panzas de grasa
940	cajones de parafina
2.829	sacos de harina flor
1.493	piezas de fierro
2.102	toneladas de carbón piedra
704	barriles vacíos
3.747	cajones varios de mercaderías surtidas
668	bultos varios de mercaderías surtidas
328	barriles de cerveza
1.202	fondos varios de mercaderías surtidas
58.180	ladrillos a fuego
228	sacos de salitre
1.489	sacos de sal
55	javas de loza
1	caballo
281	barriles de licor
1.430	piezas de madera
ESPORTACION AL EXTRANJERO	
14.427	sacos de trigo
500	sacos de cebada

90 El Norte, Illapel, 31 de mayo de 1884.

ESPORTACION AL CABOTAJE	
10.580	barras de cobre
49	fardos con poncho
482	bultos con varias mercaderías
692	barriles de miel
114	sacos de harina flor
578	bultos de cueros cabríos
207	pipas vacías
4.929	sacos de carbón de madera
23.379	sacos de cebada
5.416	sacos de trigo
1.604	carneros
368	líos de charqui
1.715	gallinas
119	cajones de huevos
7	fardos de tabaco
301	bultos de lana
146	bultos de sebo
117	sacos de papa
119	sacos de fréjoles
52	cajones de cera
6.198	sacos de cobre
843	cajones de vino
82	sacos de maíz
57	sacos de nueces
28	sacos de cebollas
20	sacos de linaza
31	sacos de nabos
115	pipas de licor
22	sacos de almidón
124	sacos de metal
19	cajones de mantequilla
Puerto de Los Vilos, marzo 15 de 1884. MARTIN VICUÑA».	

El detalle manifestado en esta cuenta anual refleja claramente que los principales productos que ingresaban al Departamento de Illapel por el puerto de Los Vilos, corresponden a artículos no producidos en la zona: alimenticios (elaborados o semielaborados), como el azúcar, la sal, el

arroz, la cerveza y el licor; materiales de construcción, como ladrillos, madera y piezas de fierro; combustibles, como el carbón y la parafina; y utensilios, como la loza. Desde Los Vilos se exportaba, tanto al extranjero como al cabotaje, productos mineros, especialmente cobre, y una gran variedad de productos agropecuarios, principalmente granos.

En el marco de este proceso expansivo embarcaron y desembarcaron mercaderías en Los Vilos, durante 1883, 24 buques ingleses, 4 buques franceses, 1 buque holandés, 1 buque alemán y 112 buques nacionales. Estos mismos barcos movilizaron durante el mismo período un total de 320 pasajeros.⁹¹

Veinte años más tarde las exportaciones mineras continuaban jugando un rol importantísimo en las actividades comerciales del puerto vileño. De acuerdo con los registros del Boletín Oficial de la Superintendencia de Aduana, ese año se exportaron a EEUU desde Los Vilos, 12,381 kg. de minerales de oro y 25,321 kg. de minerales de cobre y oro.⁹²

La importancia del cobre y el oro en el marco de las exportaciones realizadas por el puerto de Los Vilos se relaciona estrechamente con las características mineralógicas de la zona inmediata. Como lo referimos previamente la zona de Choapa, rica en oro y cobre, era la principal fuente de abastecimiento de recursos mineros para el puerto, pero, además, había que sumar a ella los depósitos auríferos y cupríferos de la propia comuna. De ahí que, pese a la crisis de la industria del cobre, la minería nunca dejó de contribuir como fuente tradicional de trabajo y de riqueza en la región.

El Padrón General de Minas de 1905, corroborando la afirmación anterior, indica que en la comuna de Los Vilos existían 121 minerales en explotación; de ellos, 66 eran de cobre, 26 eran de oro y en 29 se extraía oro y cobre simultáneamente.⁹³

91 El Norte, Illapel, 2 de febrero de 1884. A medida que se incrementaron los servicios marítimos el valor de los pasajes entre Los Vilos y Valparaíso comenzó a descender gradualmente. En 1881 éste ascendía a \$20, mientras que en 1890 estaba avaluado en \$5; AN. MINT. Vol. 982. Intendencia de Coquimbo (1881) y Vol. 1.626. Municipios (1890). Oficio N°330.

92 BOSIA: Vol. I, N°2, Valparaíso, marzo de 1905.

93 SONAMI: «Padrón jeneral de minas (1905)». Santiago de Chile, 1907, pp. 200-202.

Los principales minerales y sus propietarios eran:⁹⁴

PROPIETARIO	MINERAL	EXPLOTACION
Alejandro Sepúlveda	«Tipai»	Cobre y oro
Ibíd.	«Gonzalo»	Cobre y oro
Teodoro Schüler	«Tilama»	Cobre y oro
Carlos Vergara	«Pupío»	Cobre y oro
Cia. Minera de Casuto	«Casuto»	Oro
Antonio Benavides	«Mauro»	Cobre
Cia. Aurífera Las Vacas	«Las Vacas»	Oro

Otra expresión de la importancia de las actividades mineras en la comuna fue la autorización obtenida veinte años después por la Compañía Minera «Las Vacas», cuyo gerente era Eduardo Cagliero, para exportar «los minerales conglomerados o concentrados, con leyes de oro, plata y cobre, provenientes de las minas de que es dueña en Chile la referida compañía».⁹⁵ Como consecuencia de esta autorización las exportaciones de minerales de oro, por el puerto de Los Vilos, durante el primer semestre de 1928, alcanzaron a los 246.003 kilogramos, lo que representó ingresos por valor de 216.994 pesos.⁹⁶

En 1915 la tendencia a importar productos manufacturados y exportar recursos agrícolas y mineros continuaba siendo la característica central del movimiento comercial del puerto de Los Vilos.

94 SONAMI: Op. cit., pp. 200-202.

95 BOSIA: Vol. XXX, N°360. Valparaíso, abril de 1925. Ministerio de Hacienda, Decreto Supremo N°838. Santiago de Chile, 18 de abril de 1925, p. 6347.

96 BOSIA: Año XXIV, N°402. Valparaíso, octubre de 1928, p. 558.

Cuadro N°3
Movimiento comercial. Los Vilos 1915. Valores en pesos de 6 d.

	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES
Productos de la Minería	158.908	116.410
Productos Naturales de Aguas y Bosques	76.981	13.096
Productos Agropecuarios	725.878	261.289
Productos Manufacturados	102.767	2.164.427
TOTALES	1.064.534	2.555.222

FUENTE: DGE. «Anuario Estadístico de 1915».

El Cuadro N°3 ratifica las características previamente definidas para el movimiento comercial de Los Vilos. El rubro productos manufacturados constituye la base de los artículos que ingresaba a la zona por el puerto, entre éstos los más importantes eran los derivados de la industria alimenticia (azúcar, harina, carnes en conservas, etc.), que representaban el 54.8% del total de manufacturas internadas, seguidos en orden de importancia por las industrias químicas (12.8%), textiles (8.4%) y bebidas y licores (5%). En cuanto a las exportaciones que se verificaban por Los Vilos, el principal rubro eran los productos agrícolas y entre ellos los cereales (24.1%), seguido de los productos mineros metálicos (12.3%) y de los recursos ganaderos (12.2%).⁹⁷

La mayor importancia que adquieren los productos agropecuarios en relación con los mineros, en esta etapa, se explica por la crisis que afectaba a la industria cuprífera local desde mediados de la década de 1870 y por la mayor demanda de productos agrícolas y ganaderos que surgía desde el mercado salitrero.

Las fuentes orales también dan cuenta de la relevancia del mercado salitrero para las actividades agropecuarias de la zona y, por ende, para las faenas portuarias de Los Vilos. El recuerdo de la fase de expansión de las actividades portuarias, se encuentra firmemente asentado en la memoria colectiva de los pobladores de la localidad.

97 DGE: «Anuario Estadístico, 1915».

En ese tiempo se embarcaba mucho cereal pal norte, pa' las salitre-ras... cebada, trigo, de todo eso... se embarcaban corderos, vacunos, cabros, huevos, en fin... cuando estaban las salitreras trabajando, todo eso iba pa' allá... la mayoría de la mercadería [embarcada] venía del interior, de Salamanca, de ahí venían los cereales.⁹⁸

Este era el segundo puerto de Coquimbo para el sur, así que el barco entraba por aquí a llevarse las gallinas, a llevarse los zapallos, a llevarse las papas pal' norte, todo se embarcaba aquí; animales, gallinas, de todo se embarcaba aquí en Los Vilos... lentamente fue agarrando fuerza como puerto de embarque Los Vilos. Entre Valparaíso y Coquimbo era Los Vilos donde llegaban [los barcos]... [con el auge del puerto] empezó a llegar gente, empezaron a construir otras casitas, empezaron a hacer la avenida Caupolicán, que eran las cuatro casas que habían en ese tiempo... este puerto era nombrado por todas las partes del norte... se cargaban barcos alemanes completos con cebada... venían las tropas de mulas, 40, 50, 100 mulas, dos sacos cada una pa' traer la cebada... de aquí de El Mollar bajaban en mula, de la mina Las Vacas embarcaban en ferrocarril... se venía por Conchalí, bajaba por ahí por Chungo por los arenales y se metía aquí... mucha gente se dedicaba a las actividades agrícolas en las inmediaciones del puerto: El Mollar, Huentelauquén, Agua Amarilla, Caimanes... sembraban cualquier cantidad de cereales, trigo, cebada, pa' que decirle de papas, choclos... por aquí, por la playa, pasaban caravanas de carretas cargás con choclos y papas y nosotros éramos cabros chicos y íbamos a encontrarlas y le íbamos a robar el choclito y la papa... en realidad estaban botados todos los productos aquí... todo se concentraba aquí en el puerto de Los Vilos.⁹⁹

Bajaba toda la mercadería de los fundos; de Illapel, Salamanca... la cebada, el trigo, los porotos.¹⁰⁰

Los convoyes de carretas que venían desde la hacienda Illapel, con mercaderías, demoraban tres días. La primera jornada era desde Illapel hasta la margen norte del río Choapa; la otra la hacían hasta el pie de la cuesta, el lado sur; y la tercera jornada hasta el puerto de Los Vilos... venían 60, 70, 80 carretas... parecía una migración de gitanos.¹⁰¹

98 Benito Tordesilla (1995).

99 Nibaldo Alfaro (1995).

100 Julio Rivera (1995).

101 Iván Pereira (1995).

Los Vilos era, antiguamente, un puerto de pasajeros que cargaba todos los productos y el pasaje de lo que llamamos hoy día Provincia del Choapa; productos como la carne, el queso, el huevo, la fruta seca y la fruta fresca, los cueros; todo eso iba pal' norte, en los buques que se llamaban los «pacotilleros», esos iban haciendo escala de Valparaíso hasta Iquique, llevando pasajeros y comistrajo, porotos, lentejas, el trigo, la cebada,¹⁰² el maíz... los últimos buques de la pacotilla funcionaron hasta el año 30, más o menos; en el año 32, con el crac, la pacotilla desaparece...¹⁰³

La mayor actividad comercial desplegada en el puerto de Los Vilos atrajo hasta sus costas a la mayoría de las empresas dedicadas al tráfico marítimo. Así, a la Compañía Inglesa de Vapores y a la Sociedad Vapor «Paquete de Los Vilos», que iniciaron sus recorridos entre 1855 y 1865, se sumaron, a comienzos de la década de 1880, la Pacific Steam Navigation Company y la Compañía Sudamericana de Vapores. Esta última, en 1884, determinó que sus vapores «Lontué» y «Copiapó» incorporaran a Los Vilos en sus carreras habituales al norte.¹⁰⁴

Yo trabajé en cuatro barcas veleras que venían de Puerto Montt con durmientes, antes de hacer el servicio militar [1927], en la «Nelson», la «Labra», en la «Piure»... trabajábamos meses, dejando durmientes pal' ferrocarril; después cargábamos esas lanchas con arena, pa' lastre.¹⁰⁵

El tráfico comercial de la época no estaba exento de dificultades. El mal tiempo, las marejadas y el precario estado o deficiente equipamiento de los vapores y buques de vela, ponía constantemente en peligro la vida de las personas y los bienes y mercaderías transportados. Entre los múltiples varamientos que conocen las costas de Los Vilos el hecho

102 La cebada aparece permanentemente citada en los testimonios como producto de exportación y cabotaje; las referencias documentales también ratifican su importancia. Por ejemplo, durante el año 1928 se embarcaron en Los Vilos 970.777 kilogramos de cebada, por un valor de 377.741 pesos. BOSIA: Año XXIV, N°403. Valparaíso, noviembre de 1928, p. 683.

103 Iván Pereira (1995).

104 El Norte, Illapel, 9 de febrero de 1884.

105 Benito Tordesillas (1995).

más sobresaliente fue, sin duda alguna, la explosión producida en el vapor «Paquete de Los Vilos» el día 8 de agosto de 1885.¹⁰⁶ El hecho, ocurrido a la cuadra de Puerto Oscuro, se originó en la explosión de una caldera en mal estado y significó la muerte de 5 personas. El buque fue remolcado por el vapor «Puno» de la Compañía Inglesa y permaneció en reparaciones en Valparaíso durante varios meses; con esto se resintieron significativamente las actividades regulares de tráfico comercial del puerto de Los Vilos.

Pese a este grave accidente el vapor «Paquete de Los Vilos» continuó operando en las costas del norte durante un prolongado período. En 1903 el vapor era propiedad de O. Shering y Co., agente de naves, comisionista y consignatario, domiciliado en la ciudad de Valparaíso. En esta época el paquebote mantenía al puerto de Los Vilos como uno de sus puntos de recalada, en él embarcaba y desembarcaba «todo tipo de mercaderías».¹⁰⁷

A comienzos de la década de 1920 la Compañía Sudamericana de Vapores incorporó definitivamente a Los Vilos a su servicio quincenal que cubría el circuito Arica, Valparaíso, Puerto Montt. Las inserciones comerciales de la época indican que los vapores «Cachapoal» y «Maipo», de dicha Compañía, embarcaban en Los Vilos toda clase de carga, incluidos animales y pacotilla.¹⁰⁸

Los crecientes y más complejos niveles de actividad comercial exigían de la articulación de una red de agencias navieras capaces de facilitar el almacenamiento, transporte, embarque y desembarque de mercaderías. Lo anterior también implicaba construir bodegas, instalar oficinas, contratar personal administrativo y enganchar cuadrillas de obreros para las faenas de carga y descarga.

Desde esta perspectiva uno de los factores que más contribuyó al desarrollo que experimentaron las actividades comerciales en Los Vilos, fue la construcción y habilitación de la red ferroviaria Los Vilos-Illapel-Salamanca y la incorporación de esta red al tendido longitudinal norte.

106 El Norte, Illapel, 16 de agosto de 1885.

107 La Hora, Illapel, 15 de marzo de 1903.

108 La Defensa, Illapel, enero-febrero de 1923.

La puesta en funcionamiento de los ferrocarriles locales fue un proyecto largamente anhelado por la comunidad local. Durante el siglo XIX y comienzos del siglo XX los ferrocarriles aparecían asociados íntimamente a la idea de progreso y desarrollo; la habilitación de una línea férrea no sólo era el medio a través del cual una comunidad se ponía en contacto con el mundo, sino que también era la puerta de acceso a la modernización.

En enero de 1884 el gobierno de Domingo Santa María publicó la ley Nº2.033, mediante la cual se autorizaba la construcción y explotación de un tendido ferroviario que uniera las ciudades de La Calera y Ovalle; desde esta línea principal debían surgir dos ramales: uno que uniera el pueblo de La Ligua con el puerto de Papudo y otro que vinculara el Valle del Choapa con el puerto de Los Vilos.¹⁰⁹ Esta iniciativa fue asumida con enorme regocijo por los habitantes de la región. Las expectativas de los lugareños frente a la construcción del ferrocarril quedan de manifiesto al leer la siguiente editorial del periódico El Norte de Illapel:

[El ferrocarril] vivificará un territorio que yace sin movimiento; se deberán activar las faenas mineras y agrícolas; se desarrollará la inmigración hacia Illapel... en fin, renacerá para todos estos pueblos una nueva era de bonanza que hará olvidar los contratiempos que sufren actualmente por falta de viabilidad.¹¹⁰

Una semana más tarde el mismo periódico señalaba:

[El Ferrocarril] hará nacer una vida más activa i prospera a esta región de Chile, hasta hoi olvidada de la protección administrativa. ¡Qué inmenso campo se nos presentará en adelante al espíritu iniciador i progresista de los hombres de la rejión setentrional!¹¹¹

En todo caso las expectativas de los habitantes de la región se vieron prontamente frustradas. El ansiado ferrocarril recién comenzó a construirse en 1889¹¹² y el tramo más importante (Los Vilos-Illapel) sólo

109 BLDRCh: Libro LII, Nº1, enero de 1884, pp. 130-134.

110 El Norte, Illapel, 19 de enero de 1884.

111 El Norte, Illapel, 26 de enero de 1884.

112 Los trabajos se iniciaron en abril de 1889 y estuvieron originalmente a

fue entregado en 1909; 25 años después de aprobada la ley y veinte años después de iniciadas las faenas de construcción de la red.¹¹³ Hacia 1897, época de tremenda importancia en la proyección económica de Los Vilos, el ferrocarril apenas cubría el tramo comprendido entre Los Vilos y la hacienda Las Cañas.¹¹⁴

La obra de ingeniería más importante que se llevó a cabo en el tendido ferroviario Los Vilos-Illapel fue la construcción del túnel de la Cuesta «Cavilolén». Estos trabajos estuvieron a cargo de la compañía franco-italiana F.G. Sottovía y Cia., y en sus obras (iniciadas en 1893) participaron 350 trabajadores chilenos y 60 italianos. El equipo de perforadores también era italiano y estuvo a cargo de Perollio y Garnero, los mismos que poco antes habían perforado el túnel de «El Melón». El túnel de «Cavilolén» tenía más de 1.066 metros de largo y fue considerado, en su época el túnel más largo de Chile y de Sudamérica. Las obras del túnel concluyeron el 21 de noviembre de 1895.¹¹⁵

El 28 de febrero de 1898 el Presidente de la República, Federico Errázuriz Echaurren (1896-1901) visitó el puerto de Los Vilos. En esa oportunidad Errázuriz inspeccionó el estado de avance de los trabajos del ferrocarril Los Vilos-Illapel-Salamanca y el funcionamiento de la actividad portuaria. En esos momentos Los Vilos era cabecera de una de las 7 zonas de administración de la Empresa de FF.CC. del Estado, por lo tanto contaba con una maestranza, y secciones de transporte, vías y contabilidad.¹¹⁶

En 1910 el periódico La Voz de Illapel describía de la siguiente forma las instalaciones del ferrocarril en Los Vilos.

cargo del empresario local Felipe Geisse, quien contrató a 150 peones para llevar a cabo las faenas; El Norte, Illapel, 1 de abril de 1889 y 25 de abril de 1889.

113 Emilio Vasallo Rojas y Carlos Matus Gutiérrez: Ferrocarriles de Chile. Historia y organización. Santiago de Chile, 1943, p. 38. El tramo Illapel-Salamanca sólo fue entregado a la explotación en 1914.

114 La Voz de Illapel, Illapel, 24 de abril de 1897.

115 La Hora, Illapel, 5 de diciembre de 1895 y La Voz de Petorca, Petorca, 1 de diciembre de 1895.

116 La Voz de Illapel, Illapel, 7 de marzo de 1898. Santiago Marín Vicuña: Los ferrocarriles de Chile. Santiago de Chile, 1912, pp. 90-100.

[Los Vilos] Posee bonitas construcciones descollando en primera línea el edificio fiscal de la estación del ferrocarril.

Es una construcción de dos pisos, con piezas espaciosas i oficinas confortables. Ahí están la administración, contaduría i demás dependencias para el movimiento del ferrocarril, aparte de la sección maestranza que tiene edificio especial para su objeto.¹¹⁷

Dos años más tarde Santiago Marín, uno de los ejecutores del proyecto ferroviario Los Vilos-Illapel, describía su obra de la siguiente manera:

Sale del puerto de Los Vilos (Provincia de Aconcagua) y después de recorrer algunos kilómetros a la vista del mar, toma el valle del estero Conchalí. Desde la estación Las Vacas empieza ya a separarse del valle y a subir con gradientes de más de 3% para vencer la cuesta de Cavilolén. El gran contrafuerte de Cavilolén lo salva con un túnel que tiene, sin contar los cortes de acceso, 1.530 metros y una gradiente de 2.5%. El desarrollo de la bajada es más suave y se extiende hasta la estación de Choapa (kms. 58).

De la estación Choapa, a orillas del río del mismo nombre, arranca un ramal en construcción a Salamanca (27 kms)... [la] sección de Choapa a Illapel, forma parte del ferrocarril longitudinal al norte y la sección Choapa-Vilos pasa a constituir un ramal transversal de descargue.¹¹⁸

Pese a la importante inversión financiera que significó este ferrocarril y pese a las grandes expectativas que en él había puesto el empresario mercantil de la región, su funcionamiento fue permanentemente irregular. La subutilización del servicio fue una constante durante gran parte de su funcionamiento, al punto que entre 1907 y 1910 se generó un déficit acumulado de 240.013 pesos.¹¹⁹ Lo anterior obligaba a las autoridades de la Empresa de Ferrocarriles del Estado a disminuir la frecuencia del tráfico, lo que obstaculizaba las actividades comerciales de la región.

A propósito de lo anterior el periódico El Choapa editorializaba en 1909.

117 La Voz de Illapel, Illapel, 22 de enero de 1910.

118 Santiago Marín: Op. cit., p. 121.

119 Ibíd., p. 222.

... viniendo tren únicamente los días jueves i sábado, no se alcanza a transportar toda la carga existente en las bodegas del puerto i en las estaciones intermediarias, debido a que las locomotoras de este ferrocarril no pueden arrastrar gran número de carros, no sabemos si por defecto de las vías férreas o por defectos de las mismas locomotoras.¹²⁰

Si bien Los Vilos había logrado consolidarse como cabecera de la variante ferroviaria que debía conducir a Illapel y Salamanca, y para ello se había constituido una infraestructura material, técnica y humana de gran envergadura, los inconvenientes derivados de la prolongación de las faenas de construcción de la red y de subutilización de la misma, se convertían en un serio obstáculo para el desarrollo de las actividades comerciales de la zona de Choapa y por ende para Los Vilos.¹²¹

En noviembre de 1912, se unieron los tramos finales de la red longitudinal norte que vinculaban la ciudad de La Serena con la localidad de Cabildo, pasando por la villa de Illapel.¹²²

La puesta en marcha de ambas líneas férreas permitió abaratar los costos de los fletes de las mercaderías que provenían desde las zonas interiores de Choapa. Este abaratamiento de los fletes permitió incrementar los volúmenes de carga que se despachaban desde Los Vilos, fenómeno que a su vez redundó en un mayor dinamismo comercial.

Esta activación de las actividades comerciales, derivada de la construcción de los tendidos ferroviarios, ya se aprecia a fines de la primera década del siglo XX. Al respecto una editorial del periódico illapelino El Choapa señalaba:

El comercio adquiere gran desarrollo; la población aumenta, i por todas partes amenaza ya la ola del progreso.¹²³

Como en muchas otras obras de infraestructura levantadas en Los Vilos o en sus inmediaciones, la construcción y explotación del tendido ferroviario Los Vilos-Illapel-Salamanca, no estuvo exenta de conflictos.

120 El Choapa, Illapel, 15 de agosto de 1909.

121 La Hora, Illapel, 7 de febrero de 1905.

122 La Voz de Illapel, Illapel, 12 de noviembre de 1912. Santiago Marín Vicuña: Op. cit., p. 133.

123 El Choapa, Illapel, 8 de marzo de 1908.

A las críticas permanentes a las compañías constructoras por su retraso en la implementación de la obras, se sumaban los cuestionamientos a los concesionarios que tenían a su cargo la explotación de los tramos construidos.¹²⁴ En estas polémicas se veían involucrados los poderes locales y nacionales y las grandes empresas transnacionales que, en esa época, construían o explotaban ferrocarriles.

Uno de los conflictos más agudos se desarrolló entre 1895 y 1897 y en él participaron el gobierno comunal y el administrador del ferrocarril Los Vilos-Illapel. Las diferencias comenzaron en octubre de 1895, cuando el municipio de Los Vilos «acordó contestar al señor Ingeniero en Jefe de la línea en construcción de Vilos a Illapel i Salamanca negativamente a la solicitud en que pide se le conceda serrar la línea férrea en la población. Se acordó también suplicarle haga prohibición se suban o vajan de los carros, estando el tren en movimiento, sean o no empleados del ferrocarril».¹²⁵ El objetivo de la solicitud de la administración de ferrocarriles era impedir los continuos robos que afectaban a los vagones en su tránsito por el perímetro urbano. La negativa del municipio para autorizar el cierre de la línea se convertía, entonces, en un molesto inconveniente para el normal desarrollo de las actividades de transporte de mercaderías.

Un año más tarde se suscitaba un nuevo conflicto; esta vez por los problemas sanitarios derivados de la construcción de un puente para el tendido ferroviario Los Vilos-Illapel-Salamanca. Una vez más la pugna involucraba al Ingeniero en Jefe del Ferrocarril y al Municipio. En la sesión municipal del 1 de septiembre el regidor José Manuel del Río denunciaba «[la construcción del puente] en la desembocadura de la quebrada i único varadero de las embarcaciones... impedirá el libre

124 El tramo Los Vilos-Choapa era explotado por el empresario Santiago Sotomayor. Su administración fue duramente criticada por la prensa illapelina; conceptos tales como: «ineficiente», «onerosa», «irregular» son recurrentes en estas publicaciones al referirse a dicha administración. Los editores solicitaban al ejecutivo que la administración de dicho ferrocarril fuera traspasada a la Dirección Jeneral de Ferrocarriles del Estado. Demanda que finalmente se hizo efectiva en 1906. Emilio Vasallo y Carlos Matus : Op. cit., p. 314.

125 MLV. LA. Sesión del 30 de octubre de 1895; fs. 20.

curso de las aguas, cuyo estagnamiento traería inevitablemente epidemias a esta población...». Consecuente con este informe «la Ilustre Corporación acordó unánimemente oponerse a dicho trabajo si es que el señor Ingeniero no quisiera salvar esta dificultad construyendo un puente de las mismas dimensiones que el actual...». ¹²⁶

Frente a esta situación el subdelegado de Los Vilos hacía presente al gobierno que la Municipalidad local obstaculizaba permanentemente las faenas de construcción del ferrocarril entre Los Vilos e Illapel. Según el subdelegado, el municipio había acordado impedir, con auxilio de la policía, que se «obstruyera el cauce de la quebrada que se encuentra en el centro de la localidad...». ¹²⁷ En esta circunstancia el Ejecutivo, a través de la Gobernación de Petorca, hizo saber al subdelegado vileño que «no acepta suspensión de ningún jénero en los trabajos de albañilería que se efectúan en esta...». Pero la situación había llegado a tal punto que el subdelegado señalaba que para hacer cumplir la orden del gobierno «necesitaría mandaran fuerza armada». ¹²⁸ Pese al amenazante clima desatado la corporación edilicia de Los Vilos no varió su posición, por el contrario, redobló sus esfuerzos para impedir la construcción del puente.

La Corporación... faculta al señor Alcalde, para que pueda aumentar la fuerza de policía, hasta en veinte hombres a fin de imponer respeto en el caso que quieran oponerse al cegamento del cauce. ¹²⁹

Pese a los esfuerzos del municipio local, el puente en definitiva se construyó. Con ello el desenvolvimiento de las actividades ferroviarias, y por ende de las comerciales, continuó a un ritmo sostenido.

Más tarde, en 1910, la Superintendencia de Aduanas recomendaba al gobierno ceder sólo un muelle en Los Vilos a la Compañía Inglesa constructora del Ferrocarril Longitudinal Norte. La Compañía

126 MLV. LA. Sesión del 1 de septiembre de 1896; fs. 42.

127 AN. IA. Vol. 214. Oficios enviados por la Gobernación de Petorca. Nota del Subdelegado de Los Vilos del 11 de diciembre de 1896.

128 AN. IA. Vol. 214. Oficios enviados por la Gobernación de Petorca. Nota del Subdelegado de Los Vilos del 17 de diciembre de 1896.

129 MLV. LA. Sesión del 10 de febrero de 1897; fs. 47.

pretendía usar los dos muelles (el muelle fiscal de carga y el muelle de pasajeros) pero, a juicio de la Superintendencia, con «esa concepción se producirían serios perjuicios para el movimiento comercial del puerto». La Compañía requería ambos para el desembarque de herramientas, materiales e insumos para las faenas de construcción del longitudinal norte.¹³⁰

El incremento de las actividades comerciales exigía el mejoramiento de la infraestructura portuaria y la modernización de su estructura de servicios. Por ello uno de los primeros problemas que hubo que resolver fue el de la habilitación de un muelle de carga capaz de absorber él los crecientes volúmenes de carga movilizados por el puerto. En mayo de 1884 el Gobernador del Departamento de Illapel, Waldo Aguayo, dio inicio a una campaña tendiente a construir un muelle en Los Vilos, para reemplazar el que resultó destruido durante los temporales de 1864. En carta dirigida al Ministerio de Hacienda Aguayo sostenía la «absoluta necesidad» de construir un muelle en el puerto de Los Vilos ya que «es por donde se esportan todos los productos de este departamento i se internan todas las mercaderías para su consumo».¹³¹ Un año más tarde el Gobernador de Petorca, en su Memoria Anual, reiteraba que el principal inconveniente de Los Vilos, en el marco de su desarrollo comercial, era la falta de un muelle de carga.¹³² Finalmente el muelle se construyó y fue habilitado para las faenas de embarque y desembarque en el mes de enero de 1887.¹³³

Este muelle se transformó, pese a sus precariedades, en una eficaz herramienta para la activación y regularización de las actividades portuarias de Los Vilos. Un año después de su habilitación el correspondiente en Los Vilos del periódico *El Norte*, señalaba:

130 BOSIA: Vol. VI, N°130, Valparaíso, julio de 1910. Oficio N°21; de la Superintendencia de Aduanas al Ministerio de Hacienda; Valparaíso, 28 de junio de 1910, p. 2125.

131 AN. MH. Vol. 1.414. Gobernaciones. Nota del Gobernador de Illapel al Ministro de Hacienda. Illapel, 6 de mayo de 1884. *El Norte*, Illapel, 10 de mayo de 1884.

132 AN. IA. Vol. 154. Oficios de la Gobernación de Petorca. Memoria de la Gobernación de Petorca correspondiente al año 1885.

133 *El Norte*, Illapel, 20 de enero de 1887.

MUELLE.

El construido en la bahía (1887) ha dado margen a muchas contradictorias opiniones acerca de su solidez. Hai algunos que se la niegan en absoluto; pero lo cierto del caso es que ha resistido ya varios temporales que no han hecho flaquear su resistencia.

Por lo demás, esta obra que tanta importancia significa para el comercio de Illapel, es elegante i el lugar escogido por las numerosas familias que hoi veranean en la costa.¹³⁴

Hacia 1898 el puerto ya contaba con dos muelles. El construido en 1887, operaba con carga liviana y en el movimiento de pasajeros, mientras que el segundo, construido a comienzos de la década de 1890, por la Empresa de Ferrocarriles del Estado, estaba habilitado para el embarque y desembarque de carga pesada.¹³⁵

A comienzos de la década de 1890 el muelle de pasajeros ya manifestaba en su estructura los rigores del uso intensivo y de las inclemencias del tiempo. En la Memoria Anual del año 1890 el Gobernador de Petorca demandaba al Gobierno, a través de la Intendencia de Aconcagua, «...la reparación del muelle fiscal que existe en el puerto de Los Vilos. Todo él se encuentra en mal estado. Sus barandas muy oxidadas, las abrazaderas y tornillos completamente flojos y algunos pilotes torcidos o en condiciones de no resistir el empuje de las olas. Si no se pone pronto remedio, lo que en la actualidad costaría mui poco, en la primera agitación del mar está espuesto a ser destruido».¹³⁶

A mediados de la década el muelle continuaba presentando daños estructurales, lo que motivó a la prensa illapelina a iniciar una campaña tendiente a presionar a los organismos públicos para que invirtieran en su reparación.¹³⁷

Este tipo de situaciones se hicieron permanentes a todo lo largo de la vida útil de ambos muelles. En 1914, el gobierno debió destinar

134 El Norte, Illapel, 9 de febrero de 1888.

135 La Voz de Illapel, Illapel, 12 de septiembre de 1897 y 7 de marzo de 1898. OCE: «Censo de Población. Chile 1895».

136 AN. IA. Vol. 178. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Memoria de la Gobernación de Petorca, correspondiente al año 1890.

137 La Voz de Illapel, Illapel, 12 de septiembre de 1897.

\$12.074,10 para llevar a cabo trabajos de reparación en el muelle fiscal, de acuerdo con un presupuesto presentado por la Comisión de Puertos.¹³⁸ Finalmente, en 1931, el periódico illapelino *La Semana* informaba que el constructor Erasmo Zamora, había concluido una serie de nuevos trabajos de reparación del muelle fiscal de Los Vilos.¹³⁹

Con la llegada de las más importantes líneas de vapores que surcaban el Pacífico del Sur hasta la rada de Los Vilos, se hizo necesario modernizar la función administrativa, al interior de las actividades comerciales. Consecuente con ello, en 1872 se instala en Los Vilos la Agencia Naviera «Manuel del Río y Compañía», y más tarde las Casas Comerciales «Streeter y Compañía» y «Porton y Compañía».¹⁴⁰

La primera agencia de embarques que se constituyó en Los Vilos fue la casa comercial de José Manuel del Río, empresario, agente de naves a vapor y bodeguero, quien se desempeñó como primer alcalde de Los Vilos en varias oportunidades.¹⁴¹ Al momento de su muerte (1900), fue sucedido al mando de sus empresas por su hijo Daniel del Río Lira. Este continuó con las actividades navieras de su padre hasta 1910, en sociedad con el diputado por el Partido Nacional y ex Ministro de Industrias Manuel Espinoza.¹⁴² Posteriormente será Maximiliano Toro del Río quien se encargará de la gestión de la empresa de embarques.¹⁴³ José Manuel del Río se había instalado en Los Vilos a comienzos de la década de 1870 y formó su empresa de embarque y desembarque (José Manuel del Río y Cia.), en 1872.¹⁴⁴

Las bodegas de la empresa de José Manuel del Río se ubicaban sobre la playa, en el tramo comprendido entre la actual plaza Alonso de Ercilla y el primer tramo de la avenida Fresia. Los terrenos, entre-

138 BOSIA: Vol. X, Nº226. Valparaíso, julio de 1914. Decreto Supremo del Ministerio de Hacienda Nº1.868. Santiago de Chile, 9 de julio de 1914, pp. 3753-3754.

139 *La Semana*, Illapel, 6 de junio de 1931.

140 Igor Goicovic Donoso: «La crisis de la minería del cobre. Choapa 1870-1890». Los Vilos, 1995.

141 *La Voz de Petorca*, Petorca, 9 de febrero de 1896.

142 *La Voz de Petorca*, Petorca, 16 y 23 de enero de 1910.

143 *La Voz de Illapel*, Illapel, 10 de enero de 1910.

144 *La Voz de Petorca*, Petorca, 28 de febrero de 1893.

gados en arriendo, pertenecían a la Dirección Jeneral de Ferrocarriles del Estado.¹⁴⁵

En esta misma época operaba como agente de naves en Pichidanguí el empresario local José Santiago González. En esa localidad González construyó un muelle y obtuvo una concesión de 50 metros de terreno fiscal para construir bodegas.¹⁴⁶ González construyó sus instalaciones tras el gigantesco incendio que en 1884 destruyó completamente las bodegas del puerto de Pichidanguí.¹⁴⁷

La compañía inaugurada por Enrique Streeter en 1902 fue sin duda alguna la más importante empresa de embarques y desembarques que se instaló en el puerto de Los Vilos. La empresa de la familia Streeter estaba constituida como agencia de vapores nacionales y extranjeros, atendía toda clase de movilizaciones marítimas, comisiones y negocios generales. Embarcaba frutos del país. Poseía, bodegas propias frente a los muelles del puerto, lanchas y remolcador. Era además, representante para el Departamento de Illapel de la compañía de petróleos West India Oil Co. Chile.¹⁴⁸ La empresa Streeter jugó un rol fundamental en la ampliación de la infraestructura portuaria y en el desarrollo urbano de la localidad. Su preocupación permanente fue invertir recursos materiales en el mejoramiento de la precaria estructura portuaria, esto los impulsaba a dirigir peticiones y a presentar proyectos ante las autoridades edilicias, marítimas y de hacienda.

145 AN. IA. Vol. 290. Oficios de la Gobernación de Petorca. Oficio N°434; del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua; Petorca, 26 de septiembre de 1906.

146 BLDRCh: Libro LV, N°2. Decreto Supremo del Ministerio de Hacienda del 25 de febrero de 1886, p. 126. Las bodegas de almacenamiento levantadas en Pichidanguí a comienzos de la década de 1860, habían resultado destruidas en un incendio que arrasó, en 1884, gran parte de las construcciones del caserío. AN. IA. Vol. 154. Oficios de la Gobernación de Petorca. Oficio N°133; del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 10 de diciembre de 1884.

147 AN. IA. Vol. 154. Oficios de la Gobernación de Petorca. Oficio N°133, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 10 de diciembre de 1884.

148 La Defensa, Illapel, 20 de enero de 1923, La Crónica, Illapel, 2 de marzo de 1929 y El Reflector, Illapel, 30 de octubre de 1937.

El 20 de diciembre 1907 Enrique Streeter, en oficio dirigido a la municipalidad de Los Vilos solicita «que se le conceda la línea de la calle con el propósito de hacer encerrar terreno de su propiedad». Lo anterior debido a «la necesidad de tender una línea de rieles en el terreno arriba aludido, con el fin de ayudar a los trabajos que voy a efectuar y dejar establecido un servicio de correos que una el edificio con el muelle, pido a esta Ilustre Corporación que me conceda el permiso respectivo... Encontrándose el terreno ocupado en parte por cañones para agua potable (para la red de agua de Illapel) pido a la Ilustre Corporación, que ordene hacerlo despejar, por obstaculizar los fines que persigo». La municipalidad acogió la solicitud de Streeter en todas sus partes y ofició a la Casa Toro del Río (consignataria de los cañones de agua) para que despejara los obstáculos de la calle, bajo apercibimiento de multa.¹⁴⁹

Tres años más tarde Enrique Streeter, en oficio dirigido al Supremo Gobierno solicitaba que se «le conceda en arrendamiento un trozo de playa en el punto denominado «Las Conchas»... para construir un varadero de lanchas, por el término de veinte años i abonando un canon mensual de un peso por metro».¹⁵⁰

Al año siguiente el mismo Enrique Streeter informaba a la Superintendencia de Aduanas que los dos pescantes que existían en el muelle fiscal no eran suficiente para las necesidades del servicio portuario de la localidad; debido a ello solicitaba permiso a las autoridades para colocar «de su cuenta un pescante de mano, a fin de llevar a cabo la descarga de sus naves i también para que lo pueda usar el público».¹⁵¹

149 MLV. LA. Sesión del 20 de diciembre de 1907; fs. 228.

150 BOSIA: Vol. VI, Nº131. Valparaíso, julio de 1910. Oficio Nº287; de la Superintendencia de Aduanas al Ministerio de Hacienda. Valparaíso, 12 de julio de 1910, pp. 2138-2139.

151 BOSIA: Vol.VII, Nº 156. Valparaíso, agosto de 1911. Oficio Nº4835; de la Superintendencia de Aduanas al Ministerio de Hacienda; Valparaíso, 24 de agosto de 1911, p. 2523. El 10 de noviembre de 1911 el Ministerio de Hacienda determinó no conceder el permiso requerido debido a que «...la concesión de este permiso orijinaría una especie de monopolio i no beneficiaría ni al fisco ni al comercio de ese puerto, ya que los pescantes que existen bastan para satisfacer las necesidades del

La empresa Porton y Compañía, creada a mediados de la década de 1920, por el empresario Roberto Avalos Fajardo, era también una agencia de vapores, dedicada al embarque y desembarque de mercaderías. Recepcionaba en sus bodegas toda clase de productos. Operaban como comisionistas y consignatarios y se dedicaban a la compra y venta de frutos del país.¹⁵²

La presencia de las compañías embarcadoras se mantiene viva en la memoria histórica de los habitantes de los Vilos. Su rol, como agentes dinamizadores de las actividades comerciales y como fuente de absorción de mano de obra durante un prolongado período de tiempo, hace que su imagen se mantenga arraigada entre quienes se relacionaron directa o indirectamente con ellas.

Habían dos casa de embarque Francisco Streeter y después llegó Roberto Avalos... el era socio nomás, creo que de una compañía [Guillermo Porton y Cia.].¹⁵³

Habían dos casa embarcadoras aquí, grandes, que tenían sus veinte, treinta faluchos cada una fondeados en la bahía pa' hacer el cabotaje de carga pa' los barcos... las faenas eran lentas. Había que remolcar los lanchones y no habían remolcadores... así que lo hacían a remo, con bote chico a remo; remolcar los lanchones a tierra... [después] inventaron un cordel largo, al barco, y empezaba la gente a tirar la lancha por la espía hasta que llegaban aquí al muelle... pero se demoraba casi un día en llegar un lanchón hasta aquí... después trajeron una lanchita con motor de centro y empezaron con un remolcador, ahí cambio la cosa al tiro, era más rápido... iba a dejar uno vacío y traía el otro cargao... los barcos cargaban metal día y noche, faltaba la gente pa' trabajar.. la gente trabajaba todo el día, toda la noche, hasta el otro día, hasta que se agotaba... la misma gente medio pestañeaba y tenía que irse otra vez, porque no había gente... aquí en las bodegas trabajaban los niños de la escuela, las mujeres... en fin la pega era pal' mundo en esos tiempos [Primera Guerra Mundial]. Las bodegas estaban llenas de trigo

servicio». BOSIA: Vol. VII, Nº162. Valparaíso, noviembre de 1911. Decreto Supremo del Ministerio de Hacienda, Nº3.122. Santiago de Chile, 10 de noviembre de 1911, p. 2641.

152 La Crónica, Illapel, 1 de enero de 1929 y El Reflector, 5 de agosto de 1939.

153 Julio Rivera (1995).

hasta las vigas; cebada, trigo; llegaban los barcos alemanes... qué manera de haber trabajo en esos tiempos aquí en Los Vilos.¹⁵⁴

Todo el espacio que está cerca del muelle eran despachos, bodegas... habían dos agencias, Streeter y Avalos... yo trabajaba en la firma Streeter... trabajábamos con un tarifado.¹⁵⁵

Las agencias que habían antiguamente, una era la Porton y la otra Streeter; la Porton los dueños eran don Roberto Avalos y el señor Roman... los Streeter venían de San Antonio.¹⁵⁶

Las instalaciones administrativas del puerto de Los Vilos en este período contaban básicamente con un recinto de aduanas ubicado, aproximadamente, en el mismo emplazamiento que tiene hoy día la Capitanía de Puerto de Los Vilos. El primer edificio, construido a fines de la década de 1850, se encontraba, a fines del siglo XIX, en precarias condiciones. Así se desprende por lo menos, de las comunicaciones establecidas entre el Gobernador de Illapel Pedro Monardes, y el Ministerio de Hacienda. El Gobernador informaba al Ministerio que el Teniente Administrador de la Aduana de Los Vilos le había hecho presente que por Decreto Supremo del 15 de diciembre de 1880 (Nº4.566) se dispone «que la Tenencia de Ministros de este departamento entre en cargo de la referida Aduana [Valparaíso] al Teniente Administrador de Los Vilos, la suma de trescientos pesos para que invierta en las reparaciones del edificio en que funciona su oficina».¹⁵⁷

Ante el colapso definitivo de la estructura física de la Aduana de Los Vilos, en 1910, el Ministerio de Hacienda, a través de la Dirección de Obras Públicas, invirtió 5.000 pesos, esta vez, en la construcción un nuevo edificio para la Aduana local.¹⁵⁸ Un año después el presupues-

154 Nibaldo Alfaro (1995).

155 Benito Tordesilla (1995).

156 Iván Pereira (1995).

157 AN. MH. Vol. 1.064. Gobernaciones. Oficio Nº89; de la Gobernación de Illapel al Ministerio de Hacienda; Illapel, 5 de marzo de 1881.

158 BOSIA: Vol. VI, Nº130. Valparaíso, julio de 1910. Decreto Supremo del Ministerio de Hacienda, Nº1.493. Santiago de Chile, 23 de junio de 1910, p. 2115.

to destinado a la construcción del edificio de la nueva Aduana había aumentado, alcanzando la cifra de 20.200 pesos.¹⁵⁹ Pese al monto de las inversiones realizadas en dicho edificio, el Teniente de Aduanas de Los Vilos informaba a la Superintendencia de Aduanas que el edificio en construcción se encontraba «en deplorable estado», por lo tanto «su habitabilidad será imposible».¹⁶⁰ Debido a estos inconvenientes los trabajos de construcción del nuevo edificio de la Aduana de Los Vilos, ejecutados por el contratista Arturo Figueroa, quedaron concluidos en el mes de marzo de 1914.¹⁶¹

Pese a los inconvenientes derivados de la precaria infraestructura portuaria (muelles deficientes y edificio de administración de aduanas en construcción), el puerto de Los Vilos adquirió, en el período 1881-1929, un importante crecimiento debido principalmente a la permanente demanda de productos agropecuarios proveniente de las faenas salitreras del Norte Grande. Con este incentivo los empresarios agrícolas y ganaderos de los valles interiores enviaban regularmente sus productos hasta el puerto de Los Vilos, lugar desde el cual eran embarcados hacia los mercados de consumo del norte. Simultáneamente se llevaban a cabo las faenas de embarque de minerales y de granos (especialmente cebada) con destino a puertos europeos y norteamericanos.

159 BOSIA: Vol. VII, Nº156. Valparaíso. agosto de 1911. Decreto Supremo Nº2.414, del Ministerio de Hacienda. Santiago de Chile, 21 de agosto de 1911, p. 2511.

160 BOSIA: Vol. VIII, Nº177. Valparaíso, julio de 1912. Oficio Nº3.868; de la Superintendencia de Aduanas al Ministerio de Hacienda. Valparaíso 28 de junio de 1912.

161 BOSIA: Vol. IX, Nº206. Valparaíso, septiembre de 1913. Oficio Nº6.629; de la Superintendencia de Aduanas al Ministerio de Hacienda. Valparaíso, 17 de septiembre de 1913.

3. La crisis económica de 1929 y el estancamiento de las actividades portuarias (1930-1955)¹⁶²

3.1. Características generales de la crisis

Al irrumpir en Chile la crisis económica que afectó al sistema capitalista internacional, a partir de 1929, las actividades económicas del país experimentaban un importante crecimiento; éste devenía del aumento de las exportaciones de salitre y cobre y de la importación de recursos financieros (empréstitos).¹⁶³ No obstante, las bases estructurales que sostenían este crecimiento habían demostrado, desde la crisis de 1860, su gran vulnerabilidad frente a las recesiones periódicas que afectaban al sistema.

Por otro lado las relaciones de dependencia que unían a la economía chilena con los centros hegemónicos del capitalismo mundial, determinaron que los efectos de la crisis se hicieran presentes con especial dureza en Chile.¹⁶⁴ Consecuencialmente el fenómeno recesivo afectó radicalmente a las estructuras económicas locales, en particular a aquellas que, como Choapa, vivían un prolongado período de decadencia.¹⁶⁵

162 Parte importante de las claves de análisis de esta unidad se encuentran más desarrolladas en el artículo «Crisis económica y respuesta social. Choapa: 1929-1935», que publicamos en la revista *Notas Históricas y Geográficas* N°4. Facultad de Humanidades. Departamento de Filosofía y Ciencias Sociales. Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación. Valparaíso, 1993.

163 Manuel Marfán: *Políticas reactivadoras y recesión externa: Chile 1929-1938*. Colección Estudios CIEPLAN, Santiago de Chile, marzo de 1984, p. 89.

164 Gabriel Palma: *Chile: 1914-1935. De economía exportadora a sustitutiva de exportaciones*. Colección Estudios CIEPLAN (Corporación de Investigaciones Económicas para Latinoamérica), Santiago de Chile, marzo de 1984, p. 76.

165 Un primer análisis de este proceso de «decadencia» se encuentra en Igor Goicovic Donoso: «Formación económico social y lucha de clases en el Valle del Choapa (1930-1973)». Los Vilos, 1990.

Los países primario-exportadores, como Chile, fueron los más afectados. La caída de la producción industrial y la subsecuente contracción de la demanda de materias primas en los países desarrollados redundó, en lo inmediato, en una liquidación de las reservas acumuladas en los mismos y, más tarde, en el colapso de la producción en los países exportadores.

Cuadro N°4

Chile: Producción neta por sectores de actividad (1929-1938).

Años	Agricultura	Minería	Industria	Construcción	Total
1928	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1929	97.6	112.3	121.8	178.7	109.7
1930	100.7	79.9	121.8	138.5	103.1
1931	81.1	54.3	90.6	61.5	77.6
1932	82.5	29.5	103.1	78.7	76.8
1933	102.3	36.8	111.6	103.3	90.9
1934	108.9	39.9	123.8	184.4	103.5
1935	95.2	68.6	142.6	197.5	105.4
1936	100.0	70.0	148.9	170.5	109.4
1937	108.1	96.4	153.1	204.9	117.4
1938	98.2	86.0	159.3	187.7	115.8

FUENTE: Guillermo Bravo: «La crisis de 1929 y los problemas de la sociedad urbana de Valparaíso». En: Valparaíso 1536-1986. Viña del Mar, 1987, p. 175.

El cuadro expresa claramente la marcada tendencia a la baja de las actividades productivas nacionales. El año 1931 emerge como el momento en que todas ellas se presentan deprimidas. Posterior a esto las diferentes ramas de la producción, exceptuando la minería, inician un gradual proceso de recuperación. La revitalización de la producción industrial adquiere mayor relevancia debido a que el nuevo patrón de acumulación, basado en la sustitución de importaciones, asume un rol protagónico en la estructura económica del país.

En una primera fase, que va desde 1929 a mediados de 1931, la crisis se presenta como un agudo proceso deflacionario; en él la reducción drástica del circulante y el deterioro de los términos del intercambio (que alcanza a un 10% en 1929 y a un 20% en 1930), se convierten en los elementos característicos.¹⁶⁶

En este período la reducción tanto en el volumen como en el precio de las exportaciones devino en una disminución considerable de los ingresos del Estado por concepto de tributaciones, lo que unido a la suspensión de ingresos por concepto de préstamos externos, desembocó en la paralización de los programas de obras públicas.¹⁶⁷

Entre julio de 1931 y fines de 1932 la crisis se presenta como un fenómeno inflacionario.¹⁶⁸ El inicio de esta nueva etapa está marcado por la adopción de dos medidas de política económica: el establecimiento del control de cambios (julio de 1931) y la cesación de pagos de la deuda externa (agosto del mismo año). Estas iniciativas permitieron regular la balanza de pagos y ejercer un control directo sobre las importaciones. Pese a lo anterior la caída del sector exportador no logró ser detenida; en 1932 las exportaciones representaron la mitad de lo que habían sido en 1931, siendo ese un año bajo.

En esta fase (1931-1932) las políticas restrictivas impuestas al comercio exterior no sólo permitieron estabilizar la situación de crisis, sino que además incentivaron el crecimiento y desarrollo de las actividades industriales.

La recuperación experimentada por los mercados mundiales a partir de 1934 permitió que Chile colocara nuevamente sus exportaciones en condiciones relativamente ventajosas. Lo anterior se convirtió en el principal factor de resolución –parcial y gradual– de la crisis. Ello también pone de manifiesto la dependencia de la economía chilena respecto del sistema capitalista internacional, en particular respecto de sus ciclos de expansión y crisis.

166 Manuel Marfán: Op. cit., p. 96.

167 Gabriel Palma: Op. cit., p. 77. Palma sostiene que la crisis llegó a Chile con un año de retraso (1930), generalizándose recién en 1931. Esto se explicaría por la afluencia, hasta 1932, de préstamos externos.

168 Manuel Marfán: Op. cit., pp. 99-103.

La política económica adoptada por el gobierno de Arturo Alessandri Palma (1933-1938), contribuyó de manera importante a desahogar la precaria economía nacional. Las medidas de política económica tomadas al calor de una fuerte concentración del poder político, impusieron al conjunto de la sociedad y en particular a sus sectores más modestos, fuertes restricciones sociales y económicas; esto en la perspectiva de incrementar los recursos financieros y de reimpulsar las actividades productivas. Para ello, el proyecto económico de mediano plazo elaborado por el Ministro de Hacienda, Gustavo Ross, apuntó a incrementar la producción industrial como una forma de paliar los efectos generados por la carencia de divisas para la importación de bienes durables. Este fenómeno vino a ratificar el proceso iniciado durante la segunda mitad del siglo XIX por una pequeña fracción de la élite empresarial, que bregaba por implantar un nuevo patrón de acumulación basado, esta vez, en la sustitución de importaciones.

El Plan de Emergencia de Gustavo Ross¹⁶⁹ y la recuperación de los mercados internacionales, facilitaron la recuperación de la economía nacional a partir de 1935.

3.2. *Efectos regionales de la crisis*

Como lo demuestra el Cuadro N°4 la crisis afectó con mayor fuerza a las actividades mineras y, por ello, con mayor rigor a aquellos países que articulaban sus economías en torno a estas actividades. En el caso chileno la experiencia fue dramática, la economía se asentaba en las exportaciones de salitre y cobre y, por ende, al sobrevenir el cierre de los mercados internacionales el colapso de nuestra economía se hizo prácticamente total.

Esta situación de crisis se hizo extensiva a la estructura minera local. En la zona el grueso de las faenas mineras experimentó un importante decrecimiento.

169 Este Plan contemplaba el alza generalizada de los impuestos (2% a los artículos de primera necesidad, 18% a la renta, etc.), la devaluación del peso, la introducción de políticas reactivadoras sectoriales y selectivas, el aumento de las tasas arancelarias a los tipos de cambio y el control al comercio exterior.

Cuadro N°5
Departamento de Illapel: Pertenencias mineras (1928-1936)

Años	Cobre	Oro	Oro y Cobre	Otras Substancias	Total
1928	261	82	34	67	444
1929	254	59	74	73	460
1930	285	48	80	31	444
1931	134	533	99	62	828
1932	167	109	67	24	367
1933	298	311	79	72	760
1934	122	723	87	49	981
1935	136	1.055	170	104	1.465
1936	152	772	257	122	1.303

FUENTE. DGE: «Anuario Estadístico», 1928-1936.

El cuadro anterior representa parcialmente los efectos de la crisis de la minería a nivel local.¹⁷⁰ Globalmente se puede apreciar que el año 1932 se presenta como el menos relevante en cuanto a la inscripción de pertenencias mineras. En el caso de la actividad cuprífera el registro de pertenencias indica que entre los años 1931 y 1932 estas inscripciones experimentaron una caída de 53 y 41 puntos respectivamente, en relación con su nivel más alto registrado en 1930.

En el caso del oro la situación presenta algunas particularidades. De acuerdo con Julio Ruiz, estas actividades escaparon a la constante recesiva que afectó al sector minero debido a que fue beneficiada con la intervención directa del Estado, que actuó como agente monopólico en su comercialización, y por la creciente demanda de este mineral en el mercado internacional.¹⁷¹ Este criterio se ve refrendado por los da-

170 Los registros estadísticos mineros de Chile, para el período en estudio, ofrecen datos de producción agrupados por provincias; esto impide construir series estadísticas para los departamentos o para las comunas.

171 Julio Ruiz: La minería chilena en la primera mitad del siglo XX. Santiago de Chile, s/f, p. 217.

tos que aporta el registro de inscripción minera de Illapel. La tendencia general de las inscripciones apunta a la alta desde 1931, pese a que en determinadas coyunturas se observan agudos quiebres y contracciones. La mayoría de ellos, en todo caso, encuentran su explicación en los temores y reticencias con que los gremios mineros enfrentaban las políticas oficiales. Una vez que la «crisis de confianza» es superada el ritmo de las actividades auríferas retoma la senda del crecimiento.

El régimen económico en crisis y las medidas de reactivación del gobierno no facilitaron la recuperación de la economía local. No se concedieron créditos, ni facilidades para el desarrollo de la pequeña y mediana minería y sólo se explotaron intensivamente los lavaderos de oro, que reeditarón jugosas ganancias a las compañías concesionarias de mayor capitalización y al Estado que monopolizó la comercialización. La reactivación global de la industria minera sólo se produjo cuando el sistema capitalista abrió nuevamente sus mercados a los productores dependientes.

El deterioro general de las actividades productivas, en especial el de las mineras, actuó como factor directo en la caída de la producción agrícola. Los recursos generados por la minería articulaban el desarrollo económico del país, generando una relativa capacidad de consumo en la población, que la agricultura nacional estaba en condiciones de satisfacer. Por ello, al desplomarse la minería y resentirse con ello toda la estructura económica del país, la agricultura también se sume en una fase recesiva.

Este deterioro productivo del agro no posee ni la intensidad ni la relevancia del que afectó a las faenas mineras, ya que la gran elasticidad de los productos agrícolas favoreció el crecimiento de la demanda y la reversión en el mediano plazo del proceso recesivo que los afectaba.

La fase recesiva se concentró en el ciclo 1930-1932; en este período los rubros trigo blanco, trigo candeal, frejoles, lentejas, maíz y papas, experimentan caídas significativas en sus volúmenes productivos y en sus índices de productividad.¹⁷² Esta fase recesiva se vio agudi-

172 Ver cuadros y tablas estadísticas en Igor Goicovic: «Crisis económica...».

zada por el desarrollo de un ciclo pluviométrico deficitario entre 1927 y 1936, el que se convirtió en una situación de sequía durante los años 1932-1936.¹⁷³

A partir de 1935 comienza a vislumbrarse una leve recuperación del sector. Este hecho se vio reforzado por la mantención de los niveles productivos en las actividades ganaderas de la zona. Las estadísticas indican que el número de cabezas de ganado en Choapa experimentó una caída global de 21.000 unidades, en el período 1930-1936. Esto adquirió especial relevancia al interior de las unidades agrícolas minifundarias que centraban sus faenas en las crías de caprinos y ovinos. En la comuna de Mincha¹⁷⁴ por ejemplo, donde la actividad campesina giraba en torno a la explotación de ganado, el número de ovinos descendió en 52 puntos en 1936 respecto de 1930; y los cabríos lo hicieron en 32 puntos en el mismo período. Por el contrario vacunos y caballares criados por lo regular en las grandes haciendas, mantuvieron, e incluso elevaron levemente su volumen en este ciclo.¹⁷⁵

El arcaísmo de la infraestructura productiva local fue un factor que acentuó los rasgos depresivos de la crisis. Un número reducido de explotaciones —evidentemente aquellas con un mayor nivel de capitalización— disponían de fuentes de energía propia, vehículos de transporte y maquinaria agrícola. A lo anterior había que agregar la carencia absoluta, en esta época, de embalses de regadío, situación que en tiempos de sequía afectaba duramente a las actividades agrícolas.

En la zona de Choapa el problema central de la agricultura estaba radicado en la existencia de una gran propiedad latifundaria, en muchos casos improductiva. En 1926 el 3.6% de los predios de la zona ocupaban el 87.4% de la superficie territorial. Hacia 1930 se había producido y extendido una concentración aún mayor de la tierra, el 2.2% de los predios ocupaba esta vez el 88.9% de la superficie.¹⁷⁶

Las cifras que arroja el Censo Agropecuario de 1930 son un fiel reflejo del alto grado de improductividad alcanzado por la gran propie-

173 DGE: «Anuarios Estadísticos», 1926-1937.

174 Hoy comuna de Canela.

175 DGE: «Censos Agropecuarios. Chile 1930 y 1936».

176 DGE: «Anuario Estadístico 1926» y «Censo Agropecuario. Chile 1930».

dad latifundaria. Sobre una extensión total de 819.015 hectáreas, sólo el 3.5% estaban destinadas a cultivos, el 69% correspondían a superficies cubiertas de arbustos y praderas naturales y un 25.5% eran tierras estériles.¹⁷⁷

El latifundio se convirtió en ese momento en el principal obstáculo para el desarrollo de las actividades agropecuarias y agudizó, con su escasa capacidad productiva, la tendencia recesiva del agro.

3.3. *El movimiento portuario en la fase 1930-1955.*

El estancamiento

Las estadísticas del año 1930 demuestran que Los Vilos, en la fase previa a la crisis, operaba básicamente como un puerto dedicado al movimiento de mercaderías al cabotaje. Del total de recursos ingresados por la Aduana local ese año (\$3.992.709), el 90.85% correspondía a valores derivados del comercio al cabotaje y sólo el 9.15% de los ingresos derivaba de las mercaderías exportadas.

177 DGE: «Censo Agropecuario. Chile 1930».

Cuadro N°6
Los Vilos: Movimiento aduanero. Comercio interior (1930).
Valor en \$ 6 d.

Mes	Cabotaje Salido	Cabotaje Entrado
Enero	379.695	91.715
Febrero	235.276	-
Marzo	283.325	96.225
Abril	375.262	123.795
Mayo	367.365	223.883
Junio	348.990	218.765
Julio	221.390	131.530
Agosto	352.790	145.072
Septiembre	179.420	143.470
Octubre	319.530	76.682
Noviembre	317.134	121.120
Diciembre	247.202	345.704
Totales	3.627.379	1.717.961

FUENTE: BOSIA. Vol. XXVI, N° 428. Valparaíso, diciembre de 1930, pp. 746-747.

El Cuadro N°6 permite inferir dos características del movimiento comercial anual del puerto. Por una parte que el cabotaje salido movilizaba un mayor volumen de recursos que el cabotaje ingresado y, por otra, que el movimiento del puerto no está sujeto a determinados ciclos productivos, ya que la estadística no refleja ninguna continuidad estacional. Desde esta perspectiva queda la impresión (tal como lo aseguran los testimonios orales) que el movimiento comercial mensual quedaba sujeto al flujo de vapores que hacían la carrera del norte y a los contratos que éstos concertaban con las casas embarcadoras de Los Vilos.

La estrecha relación entre el puerto de Los Vilos y los valles interiores de la zona de Choapa implicaba que cualquier proceso de expansión o crisis en dichos sectores desencadenara fenómenos de índole

similar a nivel local. La crisis económica mundial de 1929, con sus desastrosas consecuencias a nivel nacional, también afectó radicalmente al puerto de Los Vilos. El colapso productivo de las actividades mineras y agropecuarias en Choapa desaceleró el proceso de expansión que vivía el puerto desde fines del siglo XIX.

Cuadro N°7

Puerto de Los Vilos: Valor de las mercaderías exportadas (1929-1936).
En \$ de 6 de oro

Años	Valor
1929	265.330
1930	365.330
1931	148.361
1932	142.020
1933	76.345
1934	824.540
1935	910.823
1936	1.052.415

FUENTE: DGE: «Anuarios Estadísticos», 1929-1936.

El Cuadro N°7 demuestra que a partir de 1931 el valor de las mercaderías exportadas por el puerto de Los Vilos comienza a caer bruscamente. En esto incide de manera fundamental la crisis que atravesaba a las actividades mineras, ya que éstas representaban el 75% del total de las mercaderías exportadas por dicho puerto. La crisis del sector portuario toca fondo en 1933, iniciándose un importante proceso de recuperación a partir de 1934. En este proceso de recuperación juega un rol primordial la recuperación de la demanda agrícola, especialmente internacional, la que opera directamente sobre los productores de Choapa y, a través de éstos, en el incremento de las exportaciones del puerto vileño. En junio de 1931 las agencias de embarque Porton y Cia. y Streeter y Cia. embarcaban con destino a Inglaterra, en el vapor nacional «Lobos», 3.000 sacos de cebada.¹⁷⁸ Dos años más tarde el vapor alemán

178 La Semana, Illapel, 13 de junio de 1931.

«Ansgir» cargó en sus bodegas 2.079 sacos de cebada forrajera con destino a Londres. La operación fue llevada a cabo por la firma Porton y Cia. en representación de la casa comercial porteña Gianolis y Mustakis.¹⁷⁹

A fines de la década de 1930 los valores entre las mercaderías salidas al cabotaje y las mercaderías derivadas al comercio exterior prácticamente se habían equiparado. De la misma manera el cabotaje ingresado a puerto había crecido significativamente, disminuyendo la distancia que lo separaba del cabotaje salido.

Cuadro N°8
Los Vilos: Movimiento aduanero (1939).
(\$ 6 d. Exp.) (\$ m.c. Cabot.).

Exportaciones	Cabotaje salido	Cabotaje entrado
2.017.296	2.118.803	1.834.185

FUENTE: BOSIA. Vol. XXXVI, N°538. Valparaíso, enero de 1940, pp. 56-58.

A fines de la década de 1950 el grueso de las actividades portuarias de Los Vilos estaban radicadas en el comercio de exportación, debido a que el comercio de cabotaje había disminuido significativamente. Los cambios estructurales operados en la red de transporte terrestre (ampliación de la red longitudinal norte, construcción de la carretera panamericana, masificación del transporte camionero, disminución de los precios en los fletes terrestres, etc,) sepultaron definitivamente toda opción de desarrollo de esta vía comercial. Los productos agropecuarios que abastecían los mercados de consumo de la zona norte (reducidos drásticamente tras la crisis de 1930) comenzaron a salir del Departamento de Illapel a través del transporte ferroviario y carretero, mientras que las manufacturas, maquinarias, equipos y herramientas que ingresaban al Valle del Choapa también lo hicieron por estas vías. De esta forma la actividad marítima de Los Vilos quedó reducida a la exportación al exterior de algunos granos, como la cebada, y de minerales de cobre provenientes de Illapel y Petorca.

179 La Opinión del Norte, Illapel, 23 de diciembre de 1933.

Cuadro N°9

Los Vilos: Movimiento de vapores de Los Vilos (agosto de 1939).

Vapor	Mercadería tipo	Mercadería tonelaje	Destino
«Clav Bakke»	Fierro	1.500	Alemania
«Peru Maru»	Cobre con.	500	Japón
«Godrun Bakke»	Fierro	1.000	Alemania
«Cuxhaven»	Cobre con.	600	Alemania

FUENTE: Nuevo Cabildo, Illapel, 8 de septiembre de 1959.

El estancamiento de las actividades comerciales en el puerto de Los Vilos derivó en gran medida del colapso del comercio de cabotaje iniciado a fines de la década de 1940, pero también las falencias infraestructurales conspiraron permanentemente contra su proyección. Los Vilos siempre careció del equipamiento y la infraestructura necesaria como para llevar a cabo faenas portuarias de envergadura. Los muelles de que disponía eran pequeños, se encontraban habitualmente en precarias condiciones operativas y se carecía casi por completo de maquinaria adecuada para el desarrollo de las faenas de estiba y desestiba.

En junio de 1939 las actividades portuarias de Los Vilos sufrieron un golpe demoledor. Fallas humanas unidas a las malas condiciones del tiempo y a una estructura material ya agotada se combinaron para derrumbar el muelle de ferrocarriles Los Vilos. Con la caída del muelle se precipitaron al mar el martinete de acarreo y la caldera que lo hacía funcionar. Al sobrevenir este desastre el periódico El Reflector editorializó:

Con esto, las esperanzas se han derrumbado, igual que el muelle, y se agudiza el problema económico.¹⁸⁰

Debido al derrumbe del muelle de ferrocarriles se debió habilitar el muelle de pasajeros para que cumpliera sus tareas. El esfuerzo no suplió plenamente lo perdido. El muelle de pasajeros no era capaz de movilizar la cantidad de carga que soportaba el muelle de ferrocarriles, de-

180 El Reflector, Illapel, 12 de agosto de 1939.

bido a ello varias líneas de vapores comenzaron a ausentarse del puerto y, con ello, decayeron las actividades portuarias y comerciales.¹⁸¹

El estancamiento de las actividades portuarias en Los Vilos motivó a las autoridades de Hacienda a destinar, a través de la CORFO, \$300.000 para la reconstrucción del muelle.¹⁸² Pero la infraestructura física del muelle requería de reparaciones de fondo que, en este caso, los aportes de la CORFO no lograban cubrir. Debido a ello la Dirección de Obras Públicas determinó, en enero de 1948, la construcción de un nuevo muelle en Los Vilos para, de esta forma, «evitar la paralización comercial y la cesantía obrera».¹⁸³ En todo caso esta determinación sólo comenzó a llevarse a cabo a partir de 1950.¹⁸⁴ Ese año la Inspección de Muelles Fiscales, dependiente del Servicio de Departamento de Puertos de la Dirección General de Obras Públicas despachó desde la Aduana de Valparaíso, con destino a Los Vilos, dos carros con perfiles metálicos destinados a la construcción del nuevo muelle. Este envío correspondía a la primera parte de un total a movilizar de 420 toneladas de materiales de construcción. La Dirección de Obras Públicas designó al ingeniero civil Efraín Melnick en el cargo de supervisor técnico de la obra. Los proyectistas de la Dirección de Obras estimaban en \$9.300.000 el costo total de la obra.¹⁸⁵ Un año más tarde las obras del muelle de Los Vilos aún no concluían y el costo de la misma ya ascendía a los once millones de pesos. El contratista de la obra, Enrique Benítez, describía de esta manera, a la prensa local, las características que tendría el muelle de carga:

El cabezo tendrá cuarenta y ocho metros de largo por diecisiete de ancho y el puente de acceso tendrá cien metros desde la orilla o playa, con lo cual el muelle tendrá un largo de ciento cincuenta metros. Su capacidad está calculada para movilizar quinientas toneladas en un sólo turno sin sobre tiempo.¹⁸⁶

181 La Voz de Illapel, Illapel, 17 de septiembre de 1944.

182 El Choapa, Illapel, 1 de enero de 1944.

183 El Reflector, Illapel, 17 de enero de 1948.

184 Nuevo Cabildo, Illapel, 1 de junio de 1950.

185 Nuevo Cabildo, Illapel, 8 de junio de 1950.

186 Nuevo Cabildo, Illapel, 12 de mayo de 1951.

En 1952 el muelle se encontraba construido en 1/3 de su trazado original. Las faenas se habían dilatado porque los ingenieros que planificaron la obra y la empresa contratista que la llevó a cabo no consideraron que el fondo marino sobre el cual se asentaban los pilares «está formado de roca difícil de trabajar».¹⁸⁷

Sólo a fines de 1954 el muelle quedó en condiciones de operar en las faenas de embarque y desembarque de mercaderías; quince años después de haberse derrumbado y a cuatro años de haberse iniciado los trabajos de reconstrucción.¹⁸⁸

El nuevo muelle satisfacía todas las expectativas de los productores, comerciantes y agencias de embarque; era una valiosa obra de infraestructura que venía a resolver el problema más urgente del transporte marítimo local: ampliar la capacidad de carga movilizada por el puerto. Pero este adelanto infraestructural llegó demasiado tarde. En los momentos en que culminaban las obras, varias líneas de vapores habían dejado de frecuentar el puerto vileño y muchos productores locales movilizaban sus mercaderías, a menor costo, a través del transporte camionero o ferroviario.

Una de las obras de infraestructura más esperadas por los agentes económicos vinculados a las actividades del comercio marítimo, era la variante ferroviaria Longotoma-Los Vilos. Esta obra, proyectada a mediados de la década de 1930, fue concebida para dinamizar las vías de comunicación y el tráfico comercial entre los valles de Petorca y La Ligua (y especialmente de la mina de cobre «La Patagua»), con el Puerto de Los Vilos.

Esta obra fue proyectada en momentos que el problema de la cesantía, derivado de la crisis económica iniciada en 1929, asolaba a miles de trabajadores que habían emigrado desde el norte salitrero. Al respecto el periódico de Illapel El Reflector, editorializaba:

No es un misterio para nadie que esta región, como en otras del país, existe una marcada miseria en las clases trabajadoras... la variante de Longotoma, por ejemplo, absorbería a todos los brazos desocupados de esta región y aun de otras.¹⁸⁹

187 Nuevo Cabildo, Illapel, 16 de octubre de 1952.

188 Nuevo Cabildo, Illapel, 15 de julio de 1954.

189 El Reflector, Illapel, 11 de julio de 1936.

En abril de 1937 se declararon de utilidad pública los terrenos necesarios para la construcción de la variante¹⁹⁰ y en julio de ese mismo año se iniciaron las faenas de su construcción.¹⁹¹

El primer contratista de la obra fue el empresario Carlos Martínez. En febrero de 1938, sus faenas incorporaba a cientos de trabajadores:

Trabajadores.

Se necesitan 600 trabajadores para la ejecución de los trabajos de la variante de Longotoma a Los Vilos. Se pagan buenos salarios. Tratar en Los Vilos.

Carlos Martínez.

Contratista.¹⁹²

En 1942 las obras aún se encontraban en fase de ejecución. Inclusive el proceso de expropiación de terrenos no había concluido. Ese año la Dirección de Obras Públicas expropió en Los Vilos, tres lotes de terrenos a la Sucesión de Elena Wolrath, por un valor de \$69.035,38, para continuar los trabajos de implementación del tendido.¹⁹³

En febrero de 1943 un grupo de personeros de la Empresa de Ferrocarriles del Estado realizaron la ceremonia de junta de rieles en la variante Longotoma-Los Vilos, comprobando que para su puesta a disposición del tráfico público, sólo restaban algunas faenas de lastreo en sectores específicos de la línea.¹⁹⁴ A fines de 1943 las obras concluyeron definitivamente y, hasta mediados de la década de 1950, se convirtieron en un importante complemento del tráfico comercial que se realizaba por el puerto de Los Vilos. Así se desprende de la evaluación realizada por Eduardo Sepúlveda Jiménez en 1954.

Desde el año 1943 en que fue inaugurada la variante Longotoma, el puerto de Los Vilos ha recobrado un animado movimiento comercial

190 El Reflector, Illapel, 25 de abril de 1937.

191 El Reflector, Illapel, 17 de julio de 1937.

192 El Reflector, Illapel, 19 de febrero de 1938.

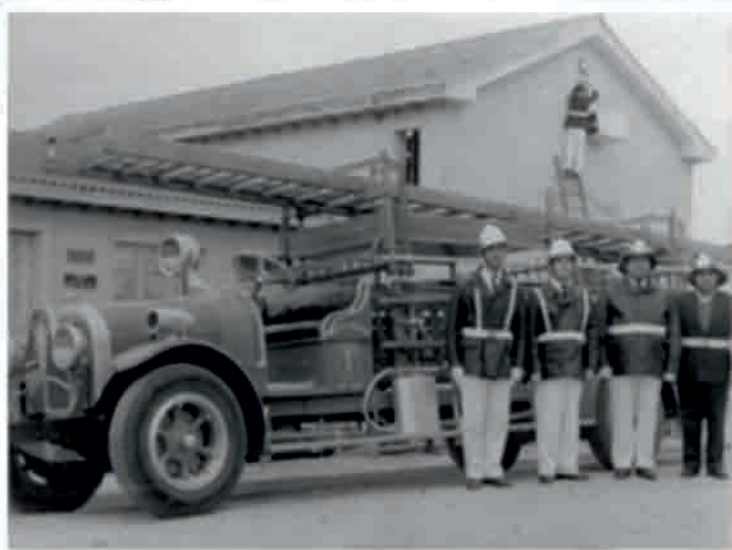
193 El Reflector, Illapel, 14 de junio de 1942.

194 El Reflector, Illapel, 20 de febrero de 1943.

después de haber soportado una larga y angustiosa etapa de decaimiento.¹⁹⁵

Al igual que en el caso del muelle fiscal, la construcción de la variante ferroviaria Longotoma-Los Vilos alcanzó efectividad para el movimiento comercial de Los Vilos sólo en su fase de implantación (1943-1955). La crisis estructural que afectaba al puerto vileño desde comienzos de la década de 1930 era, a mediados de la década de 1950, irreversible. De ahí que la vida útil del ferrocarril, mirado desde la perspectiva del comercio marítimo, haya alcanzado a tan sólo doce años.

195 Eduardo Sepúlveda Jiménez: «Biografía...», pp. 94-97.



Capítulo IV **EL Asentamiento Humano en Los Vilos (1860-1965)**

**Pasando a la Historia |
Los Vilos 1855 - 1965**

Capítulo IV

EL ASENTAMIENTO HUMANO EN LOS VILOS (1860-1965)

1. La evolución administrativa

CON LA REFORMA BORBÓNICA de 1786 el distrito de Los Vilos, perteneciente al curato de Quilimarí, pasó a depender del recién creado Partido de Illapel. Esta situación se mantuvo inalterable durante 40 años; pero la ley del 30 de agosto de 1826, que organizó administrativamente el país, alteró la situación, convirtiendo a Los Vilos en la subdelegación N°14, dependiente del departamento de Petorca, Provincia de Aconcagua. Esta subdelegación consideraba los distritos rurales de Casuto, Agua Amarilla, La Mostaza, Quebrada del Negro y Los Vilos.¹

Hasta 1855 Los Vilos se mantuvo como subdelegación y distrito rural dependiente del departamento de Petorca. En enero de ese año el Ministerio de Hacienda convirtió la caleta y varadero ubicada en la bahía de Conchalí en puerto menor habilitado para el comercio marítimo.² Un mes más tarde un nuevo decreto del Ministerio de Hacienda colocaba al naciente puerto de Los Vilos, bajo la tutela administrativa de la Gobernación Marítima de Valparaíso.³

En diciembre del año 1857 el Gobierno de Manuel Montt determinó el establecimiento de una población en el puerto de Los Vilos, a objeto de consolidar el asentamiento precario en que se encontraban sus habitantes.⁴ Dieciocho años más tarde el Decreto Supremo N°290, establecía los límites urbanos del puerto de Los Vilos.

1 María Teresa Cobos: «El régimen...», pp. 100-101. DEC: «XIII Censo de Población. Chile 1960», p. 2.

2 BLDRCh: Libro XXIII, N°1, enero de 1855, p. 10.

3 BLDRCh: Libro XXIII, N°2, febrero de 1855, p. 16.

4 BLDRCh: Libro diciembre de 1857.

... por el norte, la playa del mar i la quebrada denominada Mata Gorda; por el sur, el puerto llamado Cachina con dirección al morro de los Canelos; por el oriente la quebrada denominada los Peumos; i por el poniente, la orilla del mar.⁵

En 1885 la subdelegación N°14 tenía como límites físicos, por el norte, la hacienda Huentelauquén, por el sur, la hacienda Palo Colorado, por el este, la hacienda Las Vacas y por el oeste, el Mar. La subdelegación se dividía en cinco distritos: Casuto, Agua Amarilla, La Mostaza, Quebrada del Negro y Los Vilos. El distrito N°5 (Los Vilos) limitaba al norte, con la hacienda Huentelauquén, al sur, con la hacienda Palo Colorado, al este, con la hacienda Conchalí y al oeste con el Mar.⁶

Durante la última década del siglo XIX la aldea de Los Vilos accedió a la condición de cabecera municipal. El 24 de diciembre de 1891 el Gobierno de Jorge Montt promulgó la ley de «Comuna Autónoma»; la que en su artículo primero establecía:

Habrá una municipalidad en todas las capitales de departamento i en las demás poblaciones en que el Presidente de la República, oyendo al Consejo de Estado, tuviese por conveniente establecerla.⁷

Amparándose en este artículo el Presidente Montt dictó un decreto supremo que establecía la creación de 195 nuevas municipalidades a lo largo de todo el país. Entre estos nuevos municipios se encontraban Cuz Cuz, Canela y Salamanca en el departamento de Illapel, y Quilimarí, Tunga y Los Vilos, en el departamento de Petorca. El mismo decreto establecía que formaban parte de la nueva comuna las subdelegaciones de: Los Cóndores, Tilama, Pupío, Las Vacas y Los Vilos.⁸

Veintiséis años más tarde el Decreto con Fuerza de Ley N°8.582, determinaba retornar las subdelegaciones de Pupío, Las Vacas, Los Vilos,

5 BLDRCh: Libro XLII, N°10, octubre de 1875, pp. 570-571.

6 AN. IA. Vol. 154. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°85. Petorca, 1 de marzo de 1886. Memoria del Gobernador de Petorca correspondiente a 1884.

7 Diario Oficial: Santiago de Chile, 24 de diciembre de 1891.

8 Diario Oficial: Santiago de Chile, 24 de diciembre de 1891. DEC: «XIII Censo de Población. Chile 1960», p. 2.

Huentelauquén, Las Cañas, El Tambo y Quelén, al departamento de Illapel. Esta disposición fue complementada con el Decreto con Fuerza de Ley Nº2.335, de 1929, que restituía a Los Vilos la hoya del Río Quilimarí.⁹

Posteriormente el Decreto Nº 4.471 del 29 de noviembre de 1938 fijó los límites provinciales, departamentales, comunales y distritales de la Provincia de Coquimbo,¹⁰ límites que no sufrieron alteraciones con la reforma administrativa de 1975 (Regionalización). La única diferencia estriba en que la Provincia de Coquimbo se transformó en Región IV de Coquimbo, y que el departamento de Illapel se convirtió en la Provincia del Choapa.

2. El movimiento de población

Cuadro Nº10
Comuna de Los Vilos: Población urbana y rural (1855-1970).

Años	Población Urbana	Población Rural	Total
1855	365	1.425	1.790
1865	305	839	1.144
1875	468	851	1.319
1885 ¹¹	431	700	1.131
1895	766	7.690	8.456
1907	1.332	8.581	9.913
1920	957	7.142	8.099
1930	832	6.390	7.222
1940	1.305	7.865	9.170
1952	1.769	7.152	8.921
1960	3.383	6.656	10.039
1970	4.533	6.159	10.692

FUENTE: Censos de Población, años respectivos.

9 DEC: «XIII Censo de Población. Chile 1960», p. 2.

10 Ibídem.

11 Hasta el Censo de de Población de 1885 utilizamos la categoría subdelegación Nº14 a objeto de distinguir entre población urbana y rural. A partir de 1895 utilizamos la categoría comuna con el mismo objetivo.

Las cifras arrojadas por el XVI Censo de Población (1992) dan cuenta de un asentamiento mayoritariamente urbano en la comuna de Los Vilos. Según este censo, el 65.3% de la población esta radicada en el pueblo de Los Vilos y en las aldeas de Quilimarí, Caimanes y Pichidangui. Pero el desplazamiento, concentración y crecimiento de la población en las zonas urbanas es más bien un fenómeno reciente. Hasta mediados de la década de 1970 el grueso de la población de la comuna de Los Vilos continuaba asentada en las áreas rurales.

En su etapa formativa (1855-1865) Los Vilos no paso de ser un caserío de no más de 350 habitantes. En su mayoría pescadores, trabajadores de las faenas de embarque, empresarios de casas comerciales y representantes de agencias navieras.

El capitán de corbeta Francisco Vidal Gormaz, al visitar Los Vilos en 1869 lo describió como un «...pueblo nuevo que sólo cuenta poco más de 14 años de existencia... su caserío es irregular, no obstante de que el terreno se encuentra dividido en manzanas simétricas... las casas parecen ser más bien provisorias que permanentes i la población pasa de 300 almas».¹²

El lento crecimiento de la población, visible hacia 1875, se ve interrumpido diez años más tarde por el desplazamiento de importantes contingentes de población hacia el extremo norte del país. Miles de trabajadores partieron desde el Norte Chico en dirección al Norte Grande, primero para enrolarse en el ejército que combatió en la Guerra del Pacífico y más tarde para incorporarse a las faenas salitreras. Este proceso, que fue significativo en la zona de Choapa, también alcanzo, en menor medida, al caserío de Los Vilos.¹³

La última década del siglo XIX y la primera del siglo XX demarcan, de acuerdo con las fuentes, la fase de mayor expansión de las actividades comerciales del puerto de Los Vilos. El mejoramiento de la infraestructura portuaria (construcción de muelles), la ampliación de la oferta laboral (instalación de agencias de embarque) y la modernización de los medios de transporte y comunicación (construcción de líneas férreas), facilitaron el desplazamiento de nuevos contingentes

12 Francisco Vidal Gormaz: Op. cit., pp. 28-29.

13 Ver Cuadro N°2.

de población hacia Los Vilos y se convirtieron en importantes incentivos para su establecimiento permanente. Esto permite que en 1907 el puerto de Los Vilos cuente con 1.332 habitantes,¹⁴ una cifra significativa en el contexto regional que, además, sólo fue superada a comienzos de la década de 1950.

Desde mediados de la década de 1910 y hasta fines de la década de 1930 se produce un importante decrecimiento en el volumen de población. La instalación y puesta en funcionamiento de la red ferroviaria longitudinal norte absorbió parte de las mercaderías trasladadas por el transporte ferroviario, lo que unido al traslado de la maestranza y administración de los ferrocarriles a Illapel, redundó en una contracción de la oferta laboral. Esta situación se vio agudizada durante la década de 1930 al sobrevenir la crisis económica mundial, que colapso en Chile a la industria salitrera, principal mercado de consumo de los productos embarcados en Los Vilos. De esta manera muchos trabajadores de la zona se vieron obligados a desplazarse a otras regiones del país en busca de trabajo y de sustento para sus familias.

La recuperación en los indicadores de población a partir de la década de 1940 se explica inicialmente por el incremento de las exportaciones metalíferas; ellas incidieron significativamente en la dinamización de las actividades portuarias y, por ende, en la reactivación global de la estructura económica de la zona. De esta forma, al ampliarse una vez más la oferta laboral, nuevos grupos de personas tienden a instalarse en la localidad. Por otro lado las tasas de crecimiento vegetativo tienden a incrementarse con el mejoramiento de la infraestructura sanitaria (instalación de un hospital dependiente del Servicio Nacional de Salud, a comienzos de la década de 1960) y las tendencias al arraigo de la población se reafirman, al mejorar las ofertas educacionales (apertura de la Escuela Divina Providencia) y de servicios básicos (red de agua potable en la década de 1930, alumbrado público en la década de 1960).

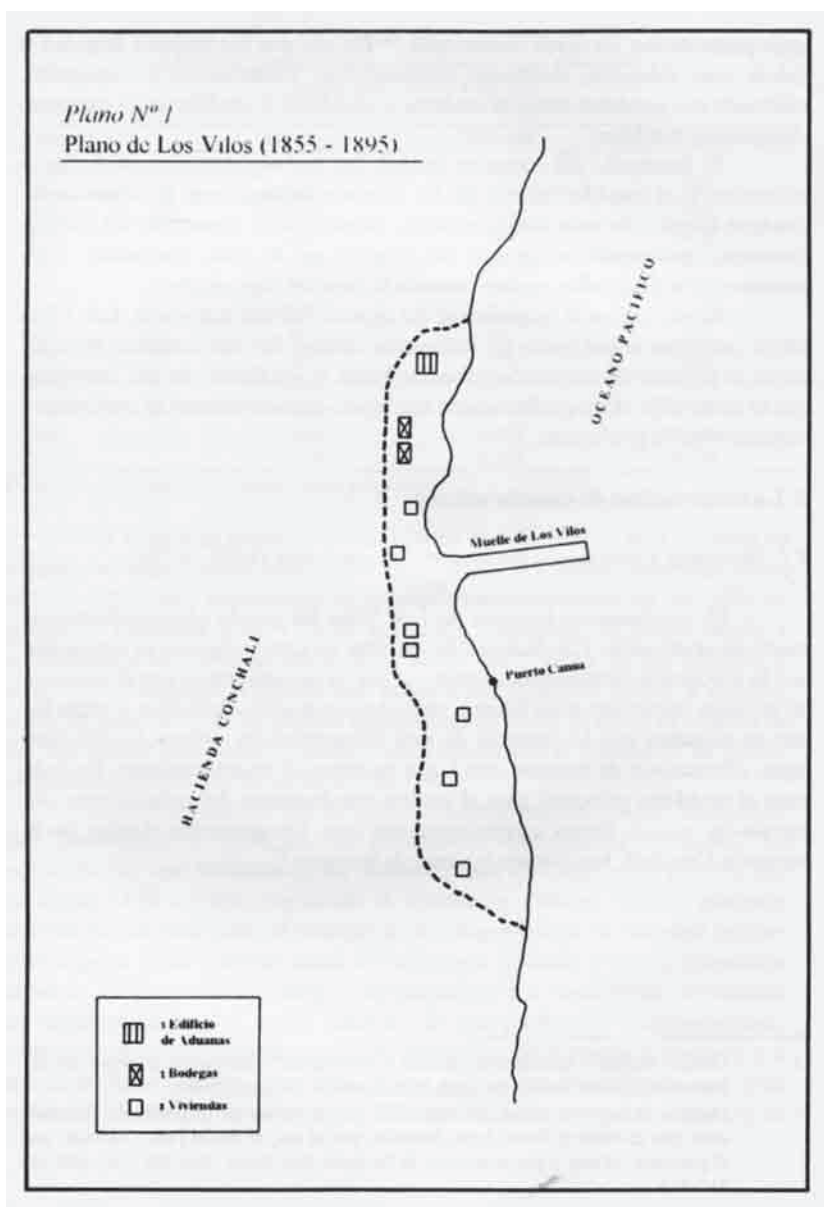
Debido a los factores enunciados en el párrafo anterior, a partir de la década de 1970 la tendencia de la población en la comuna es a

14 En esa misma fecha, los poblados de Illapel, Petorca y Salamanca contaban con 3.359, 1.191 y 1.397 habitantes respectivamente. CELADE: «XI Censo de Población. Chile 1940».

consolidar los asentamientos urbanos; lo anterior se puede apreciar al observar, tanto las estadísticas del sector construcción, como las nuevas características del paisaje urbano local.

El movimiento de población en las áreas rurales de la comuna se explica en gran medida por los mismos factores estructurales que afectan al poblado de Los Vilos. Así, los ciclos de expansión de las actividades portuarias tienden a consolidar el desarrollo de las faenas agropecuarias, lo que a su vez incide en el crecimiento y asentamiento poblacional. Lo anterior tiende a operar inversamente durante las fases de crisis o estancamiento del movimiento marítimo. Por último, la reducción gradual pero sostenida de la población en las zonas rurales, desde mediados de la década de 1940, obedece a la tendencia regional y nacional de desplazamiento de la población desde el campo hacia la ciudad.¹⁵

15 Una excelente evaluación estadística del movimiento migratorio campo-ciudad se encuentra en el documento de trabajo de Arthur Cönnig: «Estimación de la migración interna neta, clasificada por edad y por sexo en las provincias y regiones de Chile, durante los años 1930-1940, 1940-1952 y 1952-1960». Santiago de Chile, s/f. Para analizar las motivaciones de los migrantes rurales se puede consultar el libro de Hugo Zemelman: *El migrante rural*. Santiago de Chile, 1971.



Cuadro Nº11
Los Vilos: Distrito urbano. Distribución de la población
según sexo (1855-1970).

Años	Hombres	Mujeres	Total
1855	172	193	365
1865	142	163	305
1875	222	246	468
1885	193	238	431
1895	360	406	766
1907	607	725	1.332
1920	415	542	957
1930	393	439	832
1940	634	671	1.305
1952	900	869	1.769
1960	1.624	1.759	3.383
1970	2.216	2.317	4.533

FUENTE. «Censos de Población», años respectivos.

La tendencia histórica indica que en el área urbana de Los Vilos se produce un significativo predominio cuantitativo del género femenino. Entre 1855 y 1875 este predominio se expresó porcentualmente en un 53% de población femenina y un 47% de población masculina. El índice tiende a incrementarse en favor de las mujeres hacia 1885, fecha en que alcanza el 55%. Posteriormente el predominio poblacional femenino vuelve a estabilizarse en torno al 53%. Se dispara nuevamente en 1920, en plena expansión de las actividades portuarias, y tiende a equipararse con el porcentaje de población masculina a partir de la década de 1940.

¿Cómo se explica que en torno a faenas eminentemente masculinas (las portuarias) se produzca un predominio demográfico femenino? La respuesta hay que buscarla en la historia social de Chile, en el período que va desde 1850 a 1930. Siguiendo al historiador Gabriel Salazar podemos afirmar que en este ciclo, el proceso de desintegración de la sociedad campesina expulsa a las mujeres hacia los subur-

bios urbanos y los campamentos mineros. En estos sitios tienden a «arrancharse» y a desarrollar actividades de subsistencia para el grupo familiar, de tipo productivo e independiente, como el comercio a pequeña escala, la prestación de servicios a terceros y el entretenimiento popular. Los Vilos, hacia esta época, manifestaba una gran actividad comercial, había trabajo y recursos económicos; pero se carecía de gran parte de los servicios comerciales.¹⁶ De ahí que las mujeres llegaran a cubrir esas falencias, montando amasanderías, fritanguerías y cocinerías, ofertando sus servicios como lavanderas y vianderas y estableciendo cantinas, chinganas y burdeles.

El desarrollo del comercio formal, las reglamentaciones sanitarias y policiales y el establecimiento de la Iglesia Católica, con la consecuente condena moral a la vida «desarreglada», bloquearon el desarrollo del trabajo femenino, recluyendo al grueso de mujeres en la vida doméstica, para condenarlas a desarrollar exclusivamente la función reproductiva.

Al producirse la enajenación del espacio laboral autónomo, Los Vilos pierde atractivo como punto de «arranchamiento». En este contexto se desacelera el proceso de migración femenino hacia la localidad; de ahí, entonces, que el desarrollo demográfico quede entregado exclusivamente al crecimiento vegetativo de la población.

3. La construcción de espacio urbano

3.1. Hacienda y poblado: Una historia de conflictos (1855-1970)

El asentamiento humano en Los Vilos ha estado plagado históricamente de obstáculos. Los factores de ello son variados; algunos se relacionan con la topografía extraordinariamente rocosa de la zona, otros con la carencia de recursos materiales para llevar a cabo una ocupación definitiva y están los que se vinculan con la carencia de una infraestructura urbana básica (luz, agua, eliminación de excretas, etc.) que incentive el establecimiento. En todo caso el problema principal para

16 Gabriel Salazar: *Labradores, peones y proletarios. Formación y crisis de las sociedad popular chilena del siglo XIX*. Santiago de Chile, 1984.

el crecimiento histórico del radio urbano del pueblo ha sido la forma especulativa con que, los sucesivos dueños de la hacienda Conchalí, han tratado la venta de terrenos.¹⁷

Esta situación se arrastra desde el momento mismo en que se dictó el Decreto Supremo que ordenó el establecimiento de una población en el puerto habilitado de Los Vilos. De acuerdo con esta disposición la población debía contar con 25 cuadras cuadradas de terrenos, las que se organizarían siguiendo el plano levantado, el 4 de diciembre de ese año, por el ingeniero fiscal H. Jequier. El ingeniero, además, tenía como misión practicar la tasación de los terrenos, mientras que los propietarios quedaban obligados a venderlos, al Estado o a particulares, a los precios sugeridos en la tasación.¹⁸ H. Jequier fijó la tasación en 100 pesos por cada cuadra de 100 metros en área. Esta tasación no satisfizo las expectativas de la propietaria de la hacienda en esa época, Carmen Luco, la que planteó su molestia al Gobierno, logrando paralizar toda iniciativa que apuntara a enajenar terrenos o a facilitar el establecimiento masivo de personas.¹⁹

Pese a lo anterior, a fines de la década de 1850 Los Vilos ya era un pequeño caserío. Este se había constituido con los terrenos de orilla de playa cedidos por el fisco,²⁰ más aquellos arrendados y vendidos por Carmen Luco a algunos comerciantes recientemente instalados en la zona. Las primeras construcciones levantadas correspondieron a bodegas de almacenaje y despachos comerciales, edificados por las casas Gatica Hermanos, Fernández & López Hermanos y por los pequeños empresarios Francisco Rojas, Mateo Cádiz y Ramón María González.

17 Durante la segunda mitad del siglo XIX los deslindes de la Hacienda Conchalí eran, por el norte el fundo Agua Amarilla, por el sur, el fundo Palo Colorado, por el poniente, el mar y por el oriente, la hacienda Las Vacas. AN. NS. Vol. 648; fs. 312-313.

18 BLDRCh: Libro XXV, N°12, diciembre de 1857, pp. 519-520.

19 AN. MINT. Vol. 401. Oficios recibidos de la Intendencia de Aconcagua. Nota del Subdelegado de Los Vilos y Subdelegado Marítimo al Gobernador de Petorca. Petorca, 5 de agosto de 1875.

20 Como lo señalamos en una nota anterior, las disposiciones de la época establecían que, era propiedad del fisco todos los terrenos comprendidos entre la línea de más alta marea hasta 80 varas al interior.

A estas construcciones había que agregar el edificio fiscal que cobijó a la Tenencia de Aduanas, más algunas «chozas» y «ranchos» pertenecientes a los primeros pescadores y obreros marítimos instalados en Los Vilos.²¹

Al morir Carmen Luco (1860), la testamentaria a cargo de los bienes de la sucesión determinó arrendar los terrenos de la hacienda Conchalí a Miguel Silva García por el lapso de seis años. A cargo de la administración del fundo fue designado el agricultor Juan Domingo Arrate. Tanto el arrendatario, como el administrador procedieron al arriendo de sitios y autorizaron el levantamiento de nuevas bodegas y viviendas «i mediante estas buenas disposiciones se formó un buen pedaso de la calle única que esciste».²²

Al cumplir Carmela Larraín y Luco, la heredera principal, la mayoría de edad (fines de la década de 1860) comenzaron a suscitarse las dificultades más serias entre la hacienda y el naciente poblado, ya que la nueva propietaria, a juicio de las autoridades locales, «quería pedir precios favulosos por los terrenos».²³ Los precios abusivos impuestos por la propietaria a los arrendatarios y potenciales compradores, movieron a los pobladores de Los Vilos a presentar una nota al Supremo Gobierno, en la cual solicitan la aplicación del decreto del 16 de diciembre de 1857, el que, hasta esos momentos, continuaba sin efecto. En su nota, fechada en Los Vilos el 20 de diciembre de 1874, los vecinos de la población señalaban:

Hoy que se ven nuestros intereses amenazados, que estamos en el caso de decir que, con riesgo de perder nuestras casas de habitación por la manifiesta hostilidad con que nos persigue el hacendado, fomentamos con nuestro trabajo los intereses jenerales de la «población» que ha fuerza de labor hemos formado y de cuyo incremento tendrá VS cabal conocimiento, creemos que es justo, Señor Gobernador, que recurriendo a VS pidiendo el amparo de la autoridad en la conservación de nuestras poseciones; nada más justo, repetimos, que el «Supremo Gobierno» venga en nuestro ausilio, amparando nuestros intereses que son los de la nación.

21 AN. IA. Vol. 143. MH. Vols. 388, 525 y 786. MINT. Vol. 401.

22 AN. MINT. Vol. 401. Oficios recibidos de la Intendencia de Aconcagua...

23 AN. MINT. Vol. 401. Oficios recibidos de la Intendencia de Aconcagua...

Más adelante clamaban por el auxilio del Gobierno:

Por tanto a VS rogamos tenga a bien elevar al Supremo Gobierno la presente solicitud encomiando nuestra suplica, a fin de que cuanto antes se le de curso al espediente iniciado, que está apoyado en una ley de la República, con cuya medida cesarán nuestras actuales y fundadas inquietudes.²⁴

Terciando decididamente en la disputa Carmela Larraín también envió su nota explicatoria a las autoridades de Gobierno.²⁵ En ella señalaba que:

... recientemente ha llegado a mi noticia que algunas personas, con o sin mi voluntad, se han establecido en el lugar...

Estas personas, como le constaba a Carmela, estaban solicitando al Gobierno que se declararan de utilidad pública y se expropiaran algunas cuadras de sus terrenos a fin de organizar un pueblo, sin ponerse de acuerdo con ella. A mayor abundamiento Carmela daba fe al Gobierno de que no era su disposición oponerse al establecimiento del pueblo:

... lejos, señor ministro, mui lejos de mi ánimo está el propósito de contrariar la fundación de un pueblo en Los Vilos... Me alienta por el contrario el más sincero deseo de fomentar esa población, de invertir cuantos recursos pueda en su planteación i en su progreso...

En su argumentación le restaba toda validez y vigencia al Decreto Supremo de 1857, debido a que:

Dictada esa lei i ese decreto se sucitaron diversas dificultades para la ejecución, i el resultado fue que el decreto quedó sin efecto hasta el día de hoi. Nunca se hizo la demarcación ni se procedió a tasación de acuerdo con el propietario que era entonces mi señora madre, ni se

24 AN. MINT. Vol. 401. Oficios recibidos de la Intendencia de Aconcagua. Nota de los pobladores de Los Vilos al Gobernador de Petorca, para ser transcrita al Ministerio del Interior. Los Vilos, 20 de diciembre de 1874.

25 AN. MINT. Vol. 401. Oficios recibidos de la Intendencia de Aconcagua. Nota de Carmela Larraín y Luco al Ministerio del Interior. Santiago, 21 de diciembre de 1874.

llegó a resultado alguno sino es el de mandarme suspendido, según lo que he visto, los efectos de aquella disposición.

Carmela concluye su exposición solicitando al gobierno que tome en consideración su condición de mujer sola y desamparada, a objeto de que la auxilie frente a la demanda de los pobladores de Los Vilos.

Se ha querido arrebatarme mi propiedad abusando de mi orfandad, de mi escasez de medios, de la ventaja que siempre lleva una aglomeración de individuos en lucha con una mujer.

En su informe a la autoridades superiores, el Gobernador de Petorca, parte exponiendo las raíces del conflicto entre la hacienda y el vecindario de Los Vilos.²⁶

La población de Los Vilos data desde algún tiempo antes del Decreto Supremo que declaró avilitado dicho puerto. El desarrollo que imprimió al comercio de este departamento i de importantes poblaciones del interior como son Choapa e Illapel. La importación i exportación por el puerto atrajo allí como era natural un número considerable de habitantes que se establecieron con la aquiescencia del propietario en favor de quien pagaban moderadamente una especie de arriendo o canon anual por la porción de terreno que cada uno tomó para formar su avitación.

Más adelante señalaba que, como el Decreto Supremo de 1857 no había sido derogado aun podía dársele cumplimiento. Con ello legitimaba y respaldaba la petición de los pobladores y la acción de ocupación que realizaban.

Para el Gobernador de Petorca, amparar dicha población:

...es motivo de poderosa influencia para el desarrollo de las costumbres de buena moral i civilización así como para las industrias en jeneral.

26 AN. MINT. Vol. 401. Oficios recibidos de la Intendencia de Aconcagua. Informe del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 2 de enero de 1875.

A juicio del Gobernador de Petorca, Carmela sólo aspiraba a imponer sus condiciones en la enajenación de terrenos, tanto al Gobierno como a los pobladores. Por ello termina sugiriendo a sus autoridades directas que se acoja la solicitud de los pobladores y que se considere en las tasaciones las «mejoras» introducidas a los terrenos por los vecinos.

Por último el Intendente de Aconcagua, en oficio fechado el 22 de enero de 1875, despachó al Ministerio del Interior todos los antecedentes y solicitudes del caso y sugirió apoyar la solicitud de los habitantes de Los Vilos,²⁷ estableciendo algunas condiciones:

...no debe tomarse en cuenta las mejoras que han hecho en ellos los mencionados pobladores, debe si considerarse a juicio de esta Intendencia el aumento natural de valor que hayan tomado [los terrenos] por sólo el trascurso del tiempo.

De acuerdo con un informe del subdelegado de Los Vilos al gobernador de Petorca, del mes de agosto del mismo año, Carmela Larraín, como una forma de presionar a los vecinos de la localidad, había arrendado el fundo al empresario illapelino Felipe Geisse y se había reservado los terrenos del pueblo a objeto de sembrarlos y cercarlos, con el fin de destinarlos a potreros. Carmela también intentó cercar la orilla de playa que conducía a Los Vilos con la intención de impedir el tránsito carretero desde y hacia el puerto.²⁸

A comienzos de la década de 1880 el conflicto continuaba en toda su intensidad. Carmela Larraín, a esas alturas casada con su primo Arsenio Larraín, habían hipotecado la hacienda Conchalí (en noviembre de 1882) a objeto de garantizar un préstamo de 17.000 pesos que les había concedido el mercader de La Serena Federico Marín.²⁹ Una de las cláusulas del acuerdo de mutuo hipotecario señalaba que:

27 AN. MINT. Vol. 401. Oficios recibidos de la Intendencia de Aconcagua. Informe del Intendente de Aconcagua al Ministro del Interior. San Felipe, 22 de enero de 1875.

28 AN. MINT. Vol. 401. Oficios de la Intendencia de Aconcagua. Nota del Subdelegado de Los Vilos...

29 AN. NS. Vol. 648; fs. 312-313.

[Se] hipotecan además unos terrenos de veinticinco cuabras de estensión destinados a formar el puerto de Los Vilos.

De esta forma los Larraín bloqueaban toda posibilidad de expropiación y enajenación de los bienes hipotecados.

Diez meses después, bajo presión del Gobierno, los Larraín levantaron la hipoteca que gravaba parte de los terrenos de la hacienda Conchalí. Para ello amortizaron la deuda de 17.000 pesos, con un anticipo de \$3.000 y cubrieron el saldo restante con una nueva hipoteca que, esta vez, afectaba a dos sitios que poseían en las calles Curicó y Jofré de la ciudad de Santiago.³⁰ Al hacerse efectivo este anticipo el notario Nicanor Yanetti levantó la hipoteca que afectaba a:

...veinticinco cuabras destinadas a la formación de la población del puerto de Los Vilos i del demás terreno que sea necesario a esa población, según el plano levantado por el ingeniero don Fernando Fernández Frías...

En octubre de ese mismo año Arsenio Larraín y los representantes del Ministerio del Interior arriban a un acuerdo que debía permitir el establecimiento definitivo de un poblado en Los Vilos. Mediante este acuerdo Larraín aceptaba la expropiación de los terrenos necesarios para la constitución de la población y el fisco lo indemnizaba con 12.463 pesos, los cuales fueron cancelados «a su entera satisfacción» el 18 de febrero de 1884.³¹

A la fecha del acuerdo sólo se encontraban vendidos los sitios en que se encontraban las bodegas de Fernández & López Hermanos y los que ocupaban los «ranchos» pertenecientes a José Manuel del Río.³² El resto de la población se extendía por la línea de la playa y en arriendos («piseros») u ocupaciones de hecho de parte de los terrenos de la hacienda.

El acuerdo de octubre de 1883 fue prontamente impugnado por Carmela Larraín, quién desautorizó lo obrado por su marido. Carmela

30 AN. NS. Vol. 663; fs. 80-82.

31 AN. NS. Vol. 635; fs. 103.

32 AN. NS. Vol. 635; fs. 103.

recurrió a los tribunales de justicia y el proceso, que se dilató en el tiempo, paralizó, una vez más, la tasación y venta de los terrenos. Debido a ello, en 1897, el grueso de la población continuaba asentada en los terrenos fiscales que bordeaban la línea de la playa.

Estos terrenos están divididos en pequeños sitios i ocupados por los pobladores de este puerto.³³

En 1897 el periódico La Voz de Petorca informaba que el 14 de noviembre de ese año el Gobierno había designado una comisión, compuesta por Vicente Echavarría, Abraham Gatica y el ingeniero de la provincia, a objeto que procediera a:

...tasar los sitios de propiedad fiscal que deben formar la población de Los Vilos, con arreglo al plano formado por el ingeniero señor J. Demanguel.³⁴

El cronista de La Voz de Petorca responsabilizaba a las autoridades de Gobierno por el «olvido» en que habían incurrido respecto de la tarea de «...llevar adelante una obra de tanta importancia...».

En 1901 la Gobernación de Petorca sometió a consideración del intendente de la provincia una propuesta en la cual sugirió agilizar los trámites de regularización de la entrega de sitios.³⁵ Para ello era necesario desarrollar los siguientes procedimientos:

- Regularizar los títulos de propiedad;
- Hacerlos tasar por una comisión especial formada por «un ingeniero i dos personas de respetabilidad reconocida i que no fueran vecinos de la villa»;
- Esta Comisión debía dividir los terrenos en sitios, de acuerdo con los planos;

33 AN. IA. Vol. 200. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°96, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 8 de marzo de 1893.

34 La Voz de Petorca, Petorca, 5 de diciembre de 1897.

35 AN. IA. Vol. 251. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°434, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 8 de noviembre de 1901.

- Los terrenos a esa fecha ocupados debían ser tasados;
- En la tasación había que considerar la proximidad del sitio con respecto al centro de la villa;
- La enajenación tenía que hacerse en remate público principian-do por los precios de la tasación;
- Los que estaban ocupados debían adjudicarse a los actuales poseedores siempre que sus aportes no fueran inferiores a las mejores ofertas.

Pese al esfuerzo desplegado por la máxima autoridad política del departamento, la situación de precariedad jurídico-institucional del asentamiento poblacional de Los Vilos no logró ser resuelta durante toda la primera década del siglo XX. Para el Estado Nacional el puerto de Los Vilos no era un emplazamiento estratégico, ni desde el punto de vista económico, ni del político, y mucho menos del militar; de ahí, entonces, que las iniciativas dirigidas a estabilizar en derecho el asentamiento urbano tuvieran como destino regular el «olvido» oficial. En vista de esto, en agosto de 1903, las autoridades municipales de Los Vilos acordaron «...por unanimidad dirigirse al Supremo Gobierno solicitando le sean cedidos al Municipio los terrenos destinados a la población para hacer el remate de cuenta de la Municipalidad».³⁶

Cinco meses más tarde «...se acordó y quedó facultado el Sr. Alcalde para dirigirse a nombre de la Corporación, al actual Ministro de Industrias y Obras Públicas Sr. Manuel Espinoza Jara para que por medio del puesto que actualmente ocupa se digne ajitar la pronta entrega de los terrenos para la población en proyecto de este puerto».³⁷

En 1910 Manuel Espinoza Jara, en esos momentos diputado por el Partido Nacional, denunciaba ante los medios de comunicación el monopolio ejercido por los propietarios de la hacienda Conchalí, con los terrenos de Los Vilos.

Si la población no se ha fundado y hai monopolio por falta de terrenos, el único responsable es don Arsenio Larraín. El vendió al Fisco veinticinco cuerdas cuadradas de terrenos, recibió el precio, se quedó con él y después alegó que los terrenos eran de su esposa. Lo más curioso

36 MLV. LA. Sesión del 2 de agosto de 1903; fs. 154.

37 MLV. LA. Sesión del 17 de enero de 1904; fs. 161.

es que él mismo le dio poder a su señora, doña Carmela Larraín, para reclamar la nulidad de la venta que él había contratado solemnemente y cuyo precio había recibido en dinero sonante.³⁸

Pese a las gestiones realizadas por el municipio local y pese a las diferentes presiones desplegadas por la opinión pública, a través de parlamentarios y de la prensa regional, la entrega definitiva al Estado de los terrenos destinados a la construcción del poblado sólo se regularizó en 1938. En esa oportunidad, una vez resueltos los juicios pendientes con la testamentaria de Carmen Larraín, el Ministerio de Tierras y Colonización procedió a inscribir los terrenos en el registro de propiedad del Conservador de Bienes de Illapel. A partir de este momento se inicia la fase saneamiento de los sitios ya ocupados y edificados por los pobladores de Los Vilos.³⁹ En todo caso el proceso de asignación de los sitios fue extraordinariamente lento; en 1944 el periódico *El Reflector* de Illapel informaba que sólo en esos momentos el Ministerio de Tierras y Colonización había procedido a «...efectuar en el terreno la demarcación de los suelos expropiados y a dividirlos en manzanas y sitios de dimensiones adecuadas, para proceder a su arrendamiento a los actuales dueños de mejoras y las partes desocupadas a las personas que se interesen por construir en dicho balneario».⁴⁰ El nuevo plano de la población consideraba 29 manzanas, divididas en 250 sitios, y con los terrenos necesarios para escuelas, hospital, cuartel de carabineros, plazas y oficinas públicas.⁴¹

A comienzos de la década de 1960 el proceso de asignación de terrenos a particulares comenzó a masificarse, regularizándose de esta forma las ocupaciones de terrenos realizadas por los pobladores de Los Vilos.⁴² Así el Estado reconocía y legitimaba la estrategia de ocupación y construcción de espacio urbano desplegada por las diferentes generaciones de habitantes de la localidad. Frente a la negativa de los hacendados a reconocer el decreto de expropiación de 1857 y ante su

38 La Voz de Petorca, Petorca, 23 de enero de 1910.

39 CBI: Registro de Compraventa, 1938; fs. 28-29.

40 El Reflector, Illapel, 15 de enero de 1944.

41 Ibídem.

42 CBI: Registro de Compraventa, 1938. Glosas marginales; fs. 28-29.

actitud de enajenar terrenos a precios exorbitantes, los pobladores, en diferentes épocas, procedieron a ocupar los terrenos en litigio y a construir en ellos sus «rucas», sus «ranchos» y «mejoras». Con el tiempo fue este procedimiento el que permitió la constitución y desarrollo del poblado. Las carencias y la lucha por la permanencia se convirtieron en el motor del proceso.

La expansión del radio urbano de la localidad se torna vertiginosa desde mediados de la década de 1950. A la regularización de los sitios del poblado original se vino a sumar la adquisición del sector denominado «Balneario Los Vilos», por la Sociedad Turismo Norte Ltda.⁴³ Esta empresa procedió a lotear varios sitios en el costado norte del poblado a objeto de construir en ellos un balneario marítimo.⁴⁴

A fines de la década de 1960 y comienzos de la década de 1970 se comienza a producir el asentamiento de familias en los terrenos de la actual población «Diego Portales» y en marzo de 1973, treinta familias pertenecientes a un Comité de Pobladores sin Casa procedió a tomarse los terrenos que darían origen a la futura población «El Llano».⁴⁵ Estos conglomerados barriales son la base de la actual proyección urbana de la localidad.

3.2. *Edificaciones y urbanización*

Las primeras edificaciones construidas en Los Vilos correspondieron a bodegas y despachos relacionados con las actividades comerciales del puerto; junto a ellas se encontraba el edificio fiscal que albergaba a la Tenencia de Aduanas y dispersas a la orilla de la playa se levantaban las viviendas de pescadores y obreros marítimos.

Las condiciones de vida en la época de asentamiento eran difíciles. La pequeña aldea no superaba los 400 habitantes y sus comunicaciones con las zonas interiores y con el resto del país eran precarias; los caminos habitualmente se encontraban en mal estado y el arribo de buques al puerto era esporádico.

43 CBS: Registro de Compraventas, 1952 y 1953.

44 El Regionalista, Illapel, 1 de abril de 1953 y Tribuna, Los Vilos, 12 de julio de 1959.

45 Carlos Salinas A. (1989).

En 1869 el capitán de corbeta Francisco Vidal Gormaz al referirse a la infraestructura urbana de Los Vilos señaló:

La casa fiscal, (que contiene la aduana, etc.), dos grandes bodegas, las casas nuevas de la hacienda de Los Vilos i 12 o 14 más de menor importancia forman el conjunto del caserío, que se extiende E. a O. magnético.

Los recursos del pueblo no son muchos. No hai hotel; carne fresca no se obtiene todos los días, i el agua, como antes hemos dicho, es de mala clase, a menos que se traiga de algún punto lejano, lo que la hace algo costosa.⁴⁶

Diecinueve años más tarde las características del villorrio habían cambiado levemente. Una nota despachada desde Los Vilos para el periódico El Norte daba cuenta de los cambios experimentados por la localidad:

El esfuerzo progresista del acaudalado vecino don Manuel del Río ha llegado a formar del caserío que hace años conocimos, una buena población, con buenos edificios, que le dan un aspecto pintoresco.

La calle, antes irregular y tortuosa, se va normalizando, merced a la buena voluntad de los vecinos que reedifican sus viejas propiedades i a las medidas administrativas de la autoridad local.

Es una lastima que el subdelegado no haya hasta hoi escitado el celo del vecindario, a fin de conseguir que los propietarios construyan poco a poco veredas, que tanta falta hacen en el accidentado terreno que forma la calle del puerto.⁴⁷

En 1899 el «Diccionario Geográfico...» de Francisco Solano Astaburuaga describía a Los Vilos como un:

...asiento de municipalidad... y contiene 431 habitantes, oficinas de tenencia de aduana, de registro civil, de correo y telégrafo, escuela gratuita, una iglesia... Dista 60 kilómetros de la ciudad de Illapel, con la que se comunica por un buen camino...⁴⁸

46 Francisco Vidal Gormaz: Op. cit., p. 29.

47 El Norte, Illapel, 9 de febrero de 1888.

48 Francisco Solano Astaburuaga: Op. cit., p. 882. Los Vilos se conectó a la red telegráfica en 1875. La primera oficina de este servicio

En 1910, el caserío había logrado ampliar su radio urbano, configurar el trazado de sus calles principales y levantar un número importante de construcciones.

Situado a orillas de playa i sobre una gran llanura de una hacienda vecina, se extiende su población en distintas direcciones, formando varias calles que vienen a darle aspecto de pueblo.

Posee bonitas construcciones descollando en primera línea el edificio fiscal de la estación del ferrocarril... De la estación avanzamos hacia el centro i nos encontramos con la Gobernación Marítima, primera autoridad del puerto... Un poco más allá están las espaciosas bodegas de los señores Toro del Río i Ca., que por más de un cuarto de siglo ha servido al público en el ramo de embarques, desembarques, etc., las cuales están situadas frente al muelle fiscal.⁴⁹

La ampliación del perímetro urbano del pueblo y el surgimiento de las calles obligó a las autoridades edilicias a organizar una Comisión encargada de buscarles denominación, ya «...que hasta la fecha ninguna tiene nombre».⁵⁰ La Comisión quedó constituida por el Segundo Alcalde, Blas Alarcón, por el regidor Alberto Salinas y por el preceptor de la Escuela de Hombres, Hernán Silva Lillo.⁵¹ El informe evacuado por la Comisión fue entregado a la Municipalidad de Los Vilos durante la sesión del 15 de agosto de 1915, y en ella fue aprobado por la unanimidad de sus miembros. A partir de ese momento las calles de la localidad pasaron a tener los nombres de diferentes caciques mapuches que se destacaron en la Guerra de Arauco.⁵²

comenzó a funcionar en la residencia del empresario José Manuel del Río; AN.MINT. Vol. 401. Oficios recibidos de la Intendencia de Aconcagua.

49 La Voz de Petorca, Petorca, 22 de enero de 1910.

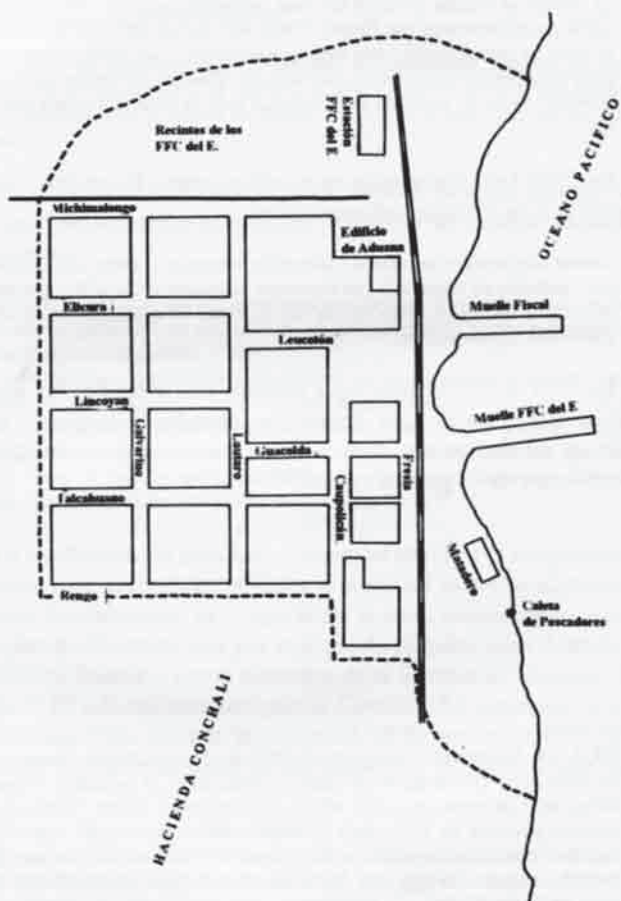
50 MLV. LA. Sesión del 16 de mayo de 1915; fs. 328.

51 MLV. LA. Sesión del 6 de junio de 1915; fs. 331.

52 MLV. LA. Sesión del 15 de agosto de 1915; fs. 336. La Voz de Petorca, Petorca, 3 de junio de 1915. Un suelto de crónica publicado en el periódico Tribuna de Los Vilos, el 3 de mayo de 1959, afirma que las calles fueron bautizadas con sus actuales nombres en 1918, bajo la administración edilicia de Blas Alarcón. En realidad la decisión respectiva se había tomado tres años antes, durante el mandato de Pedro Fajardo.

Plano Nº 2:

Plano de Los Vilos (1895 - 1925)



Tres años más tarde el capitán de fragata Emilio Günther describía la villa de Los Vilos de la siguiente forma:

El caserío es regular y cuenta con una población de unos 1.000 habitantes. Esta unido por el ferrocarril con Illapel...Tiene una oficina del telégrafo del Estado, que la pone en comunicación con toda la República... Los víveres frescos y de campaña se obtienen con facilidad. Las verduras abundan en verano, pero escasean en invierno. Sirve de punto de exportación a toda la zona atravesada por el ferrocarril.⁵³

En 1924 Luis Risopatrón en su «Diccionario Jeográfico...» retrataba la situación de Los Vilos con estas palabras:

Cuenta con servicio de correos i telégrafos, aduanas, registro civil, escuelas públicas i estación de ferrocarril i se encuentra estendido de E. a W., con un ensanche proyectado hacia el S. hasta formar una treintena de manzanas, en la costa sur del puerto del mismo nombre.⁵⁴

En 1931 Jorge Gustavo Silva describe Los Vilos con las mismas características que le asigna Luis Risopatrón, abundando solamente en que, a esa fecha, el rol de avalúos de la comuna mostraba la existencia de 120 predios urbanos y de 14 predios rurales.⁵⁵

A fines de la década de 1930 Los Vilos ya había adquirido gran parte de su actual trazado, pese a ello muchos sitios permanecían sin ocupantes.⁵⁶ El pueblo (las 25 manzanas del decreto de 1857) tenía como perímetro, a comienzos del siglo XX, la calle Purén por el noreste, Tucapel por el sur y la costa, por el norte y el noroeste. Los sitios ocupados fuera de este perímetro correspondían a arriendos de «piso» que se hacía a los propietarios o administradores de la hacienda Conchalí. Poste-

En todo caso fue la iniciativa de Blas Alarcón la que desembocó en la rotulación de las arterias vileñas.

53 Emilio Günther U.: *Derrotero de la costa de Chile desde la Isla Guafo a Punta Sama*. Valparaíso, 1918, pp. 176-177.

54 Luis Risopatrón: *Op. cit.*, p. 934.

55 Jorge Gustavo Silva: *Op. cit.*, p. 306.

56 Según Iván Pereira (1995) los sitios de la planta original del poblado de Los Vilos, eran de 25 metros de frente por 40 metros de fondo.

riormente bienes nacionales reconoció a los ocupantes la propiedad de los terrenos por el tiempo de asentamiento que llevaban e indemnizó a la propietaria, Edith Wessely Wolrath. La mayoría de las edificaciones se desplazaban desde la plazuela «Ercilla» en dirección al Este. Se trataba de bodegas de adobón y madera y de casas de adobe y quinchá.

Esto era un campo; las casas que se veían eran las casas de los pescadores nomás: esas casas se ubicaban bordeando la actual playa de Los Vilos y frente a la caleta [plaza Arturo Prat] que era un cerrito... a la falda del cerro estaban instaladas las ruquitas de los pescadores... [el actual pueblo] eran cerros, cardonales y garrochas, todas esas cuestiones... [frente al muelle]... ahí habían otras rucas de pescadores... según lo que nos conversaban a nosotros los pescadores más antiguos, decían que este fue un pueblo que lo iniciaron los pescadores... empezaron a llegar, sembraban, cuando les daba el tiempo iban a la mar y los demás a trabajar a los barcos... eran ruquitas de quinchá nomás, de barro...⁵⁷

Habíamos unas 300 personas, con los pescadores, con todo... si los pescadores eran los más... habían muy pocas casas... donde había gente era en la playa... porque todos los pescadores tenían su chocita... desde «Las Brisas» [restaurante y quinta de recreo] hasta la quebrá de selva, hasta allá había casitas de los pescadores.⁵⁸

...las casas de los pescadores estaban a la orilla de la caleta, bordeando la línea del tren... las casas eran de adobe... no había nada de concreto, nada, puros adobes nomás.⁵⁹

En esa época Los Vilos era re' chico... lo único que había era la calle Caupolicán... el resto estaba pelado... lo único que había acá (barrio Tucapel-Hospital) era la pura Iglesia nomás... aquí eran puros fierros y alambres nomás [cercos]; por aquí no había ninguna cosa.⁶⁰

...la casa más alejada era la de «Peruco» Salas, al final de la calle Caupolicán, por el lado sur la más lejana era la de don Dionisio Tapia que estaba al final de Rengo, de Caupolicán 5 cuadras al sur; la Iglesia era

57 Nibaldo Alfaro (1995).

58 Julio Rivera (1995).

59 Benito Tordesilla (1995).

60 Javier Espinoza (1995).

la última casa al oeste de Los Vilos, por el lado de Caupolicán, al final, estaba la Estación Vieja [de ferrocarriles]... me da la impresión que la Avenida Fresia fue la primera calle habitada que tuvo Los Vilos... [predominaban las viviendas de] adobe parado, adobe sentado, quinchá, con techo de fonolita y techo de zinc inglés... el que fletaba a Valparaíso [los materiales de construcción] era don Roberto Avalos, tenía un camión, se demoraba tres días.⁶¹

La construcción de viviendas en Los Vilos, hasta mediados del presente siglo se relaciona estrechamente con el modelo de asentamiento precario que distinguía a la localidad. Los sitios ocupados no se encontraban regularizados (hasta fines de la década de 1930) de ahí que la vivienda popular se edificara con sentido provisorio y que los materiales de construcción utilizados fueran de bajo costo y de fácil acceso. La ocupación de hecho de los terrenos disponibles y el carácter provisorio y precario de la vivienda identifican, inclusive hoy, muchas de las habitaciones populares en Los Vilos.

Los pobladores llegaron con carpas y mediaguas en las primeras horas de la madrugada del viernes pasado, e izaron en cada una de las improvisadas viviendas la bandera chilena.⁶²

El crecimiento espacial y demográfico de Los Vilos planteaba a las autoridades administrativas, tanto nacionales como locales, serios problemas de infraestructura. Este crecimiento hacía necesario cubrir todos los servicios básicos de una urbe moderna: agua, luz, salud y educación, entre otros.

Uno de los primeros problemas en la vida de la comunidad fue, paradójicamente, como enterrar a sus muertos. Hasta comienzos del siglo XX los habitantes de Los Vilos debían trasladar a sus difuntos hasta el cementerio de Quilimarí o a otro de las inmediaciones, ya que Los Vilos carecía de infraestructura y servicios inhumatorios.

Hacia 1883 la mayoría de los distritos rurales de la actual comuna de Los Vilos contaban con sus propios cementerios. En Pupío existía

61 Iván Pereira (1995).

62 Proclama, Illapel, 30 de marzo de 1973. Toma de terrenos en actual población «El Llano», Los Vilos.

uno, construido entre 1832 y 1835 con fondos de los vecinos; se situaba en terrenos de la hacienda Pupío, propiedad de Salustio Montalva y era administrado por el cura de la parroquia de Santo Tomas de Choa-pa. En Huentelauquén habían dos cementerios, uno levantado en 1843 y el otro en 1849. Ambos habían sido construidos con erogaciones de los vecinos. El primero se encontraba en la comunidad de Tunga y el segundo en el mineral de Casuto. Ambos eran administrados por el párroco de Quilimarí. El cementerio de Tilama había sido construido en 1863 a expensas de Manuel Tapia y de otros vecinos de la subdelegación. Se encontraba situado en los terrenos de Francisco Sepúlveda y era administrado por el párroco de Quilimarí. Por último el cementerio de Quilimarí había sido construido en 1869, con fondos de los vecinos en terrenos cedidos por Eulalia de la Fuente, a favor de la parroquia de Quilimarí. En este caso se trataba de un cementerio parroquial.⁶³

La falta del necesario cementerio para la localidad impulsó a las autoridades de Los Vilos a solicitar reiteradamente al Supremo Gobierno la expropiación de una cuadra cuadrada de terreno con el objeto de instalarlo.⁶⁴ Acogiendo estas solicitudes el diputado y empresario local Manuel Espinoza Jara, presentó, en julio de 1901, en la Cámara de Diputados un proyecto tendiente a crear un cementerio en Los Vilos. Respecto de éste la prensa de la zona comentó:

Nada más justa es la petición del señor Espinosa: un cementerio en Vilos es de necesidad manifiesta. En primer lugar, considerada la importancia de la localidad i que día a día toma mayor incremento su población, que es numerosa i luego después, los sacrificios que se impone actualmente para la sepultación de un cadáver: tener que cargar a cuesta con él i recorrer una distancia de 8 a 9 leguas desde la población de Vilos a Quilimarí, donde hai cementerio.⁶⁵

63 AN. IA. Vol. 143. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°382, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 8 de octubre de 1883. Nómina de los cementerios del Departamento de Petorca.

64 MLV. LA. Sesiones del 15 de septiembre de 1894, 30 de enero de 1895 y 20 de agosto de 1895.

65 La Voz de Petorca, Petorca, 21 de julio de 1901.

Atendiendo a estas solicitudes y proyectos, el Gobierno de Germán Riesco dictó, el 30 de noviembre de 1904, un Decreto Supremo que en su parte medular establecía:

Se declara de utilidad pública una cuadra cuadrada de terrenos, situada en el lugar denominado Llano de la Parada, de la subdelegación de los Vilos, departamento de Petorca, cuyos límites son: por el norte i poniente el camino público; i por el sur i oriente, terrenos del fundo Conchalí de doña Carmen L. de Larraín... destinados al cementerio local.⁶⁶

El Decreto estipulaba, además, que el valor de los terrenos debía ser acordado entre Gobernador de Petorca y el propietario del fundo o, en su defecto, por resolución judicial. El Fisco destinó a la erección del cementerio \$1.500.⁶⁷

La prensa de la zona haciéndose eco de la satisfacción que embargaba a la opinión pública local editorializaba días después de promulgado el decreto:

Es de felicitarse, por el bien que reciben los pobladores de Vilos e intermediaciones de que al fin se les haya proporcionado un lugar donde puedan hacer la inhumación de cadáveres.

Este establecimiento era necesario en Vilos, puerto progresista, que año por año aumenta de población, con rapidez... En fin, hoy se ve que se atiende a una necesidad de manifiesta conveniencia, gracias a los esfuerzos de los señores [Ignacio] Silva Ureta i [Manuel] Espinoza Jara, Senador y Diputado respectivamente, que de una manera incansable han trabajado ante el gobierno para conseguirlo.⁶⁸

Los cierros del cementerio se comenzaron a construir en enero de 1905, después de haber sido superado el problema devenido de las diferencias de precio suscitadas entre los tasadores oficiales y los peritos designados por la propietaria de la hacienda Conchalí, Carmela Larraín. Mientras los primeros avaluaban la cuadra cuadrada en \$50, la hacendada los hacía subir a \$500. Una vez morigeradas las expecta-

66 BLDReCh: Libro LXXV, cuarto trimestre de 1904, p. 1153.

67 Ibídem.

68 La Voz de Petorca, Petorca, 25 de diciembre de 1904.

tivas rentistas de la propietaria, las autoridades locales se dieron a la tarea satisfacer uno de los grandes anhelos de la comunidad, construir el cementerio público.⁶⁹

El abastecimiento regular de agua a la población fue otro de los graves problemas que debió enfrentar la comunidad en su conjunto. Desde el asentamiento del poblado el abastecimiento de agua provenía de las vertientes ubicadas en el sector de Mata Gorda, en plena hacienda Conchalí. Al respecto el ya citado informe de Francisco Vidal Gormaz señalaba:

El agua se estrae de pozos abiertos a espaldas de la población i es salobre. Hai aguas excelentes en Conchalí, en la quebrada Mata Gorda, en el cerro la Posa de Agua i en otros puntos, pero en lugares inadecuados para proveer a los buques en cantidad suficiente i a precios módicos.⁷⁰

Desde su constitución en 1894, una de las primeras preocupaciones del municipio vileño fue tratar de resolver el problema del abastecimiento y calidad del agua que consumían los pobladores de la localidad. El problema era grave; en abril de 1897 el médico de la comuna y su colega de Illapel informaban al municipio que el agua de Los Vilos «es nociva i esta llamada a causar graves epidemias». Consecuente con esto la Corporación acordó pedir al Supremo Gobierno la provisión de una red de agua potable para el pueblo.⁷¹

A la pésima calidad del agua que se consumía en el pueblo había que agregar los altos precios que le imponían los hacendados de Conchalí. Debido a ello la corporación edilicia se veía obligada a subvencionar dicho consumo contratando nuevos servicios de extracción y abastecimiento.

Habiéndose dado cuenta de que el actual hacendado pretende subir el precio a 15 centavos el barril de agua i aun a 20 centavos el año venide-

69 AN. IA. Vol. 290. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°3, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 2 de enero de 1905. La Voz de Petorca, Petorca, 19 de marzo de 1905.

70 Francisco Vidal Gormaz: Op. cit., p. 21.

71 MLV. LA. Sesión del 30 de abril de 1897; fs. 56.

ro; la corporación acordó subvencionar en lo que sea posible a algunas persona que quiera encargarse de la provisión del agua manteniendo los precios actuales y dando preferencia al que proporcione el agua en mejores condiciones de limpieza y sanidad para esto se procederá a pedir propuestas en licitación pública...⁷²

En diciembre de 1907 la Municipalidad aprobó la construcción de dos piques para la provisión de agua, a un costado del camino público, en el lugar denominado Mata Gorda, y encargó la construcción de la obra al señor Antonio Cortes. Se aprobó también el gasto de 580 pesos para la implementación de los trabajos.⁷³

Pese a los esfuerzos desplegados por el municipio local, el monopolio ejercido por la hacienda Conchalí con la producción y comercialización del agua acentuaba las precarias condiciones de vida de los habitantes de Los Vilos. En 1909 los vecinos de Los Vilos denunciaban:

...el pueblo de Los Vilos se ha reunido en comicio público a fin de protestar contra los precios abusivos que ha fijado al agua que espense en este pueblo para la bebida el arrendatario del fundo de Conchalí, señor Adolfo Carrases... El señor Carrases ha suspendido el precio del agua en más de un cuatrocientos por ciento sobre los precios fijados en la escritura que tiene el dueño del fundo señor Arsenio Larraín con el Fisco... el agua que espense es de calidad pésima tomada en el punto llamado Mata Gorda, donde tiene un estanque que lo conserva en el peor estado de limpieza.⁷⁴

Un año más tarde la editorial del periódico La Voz de Petorca denunciaba ante la opinión pública:

El agua, elemento tan indispensable es la más escasa i la que más caro se paga.

El arrendatario del fundo Los Vilos... hace hoi, con la venta de este artículo, un negocio que llega a ser odioso.

El Supremo Gobierno debe dotar a este pueblo de agua potable lo más

72 MLV. LA. Sesión del 6 de diciembre de 1907; fs. 224-225.

73 MLV. LA. Sesión del 27 de diciembre de 1907; fs. 230-231.

74 MLV. LA. Sesión del 17 de octubre de 1909. Nota enviada al Ministerio del Interior; fs. 264-266.

pronto posible, a fin de cortar el abuso que allá se hace, i todavía más, el agua que se vende es de la peor calidad.⁷⁵

Días después el diputado Manuel Espinoza Jara ventilaba a través de la prensa regional una denuncia similar.

Acaso no tiene él [Arsenio Larraín] y su inquilino don Adolfo Carrasco Albano el monopolio más odioso todavía del agua, que la venden de pésima calidad y a un precio exorbitante, treinta veces más que en Santiago. Diez litros de agua valen en Vilos 7 1/2 centavos.⁷⁶

A fines de la década de 1910 el problema del abastecimiento de agua para la villa de Los Vilos comienza a resolverse. En 1919 se iniciaron las obras de habilitación de la red de agua potable, cuyo origen se encontraba en las vertientes ubicadas en la quebrada de Quereo. El gobierno de Juan Luis Sanfuentes designó al ingeniero de la Inspección de Agua Potable, Emilio Dugast, a cargo de las faenas. Para la concreción de dichos trabajos la municipalidad debió contratar un préstamo de \$3.000 con la Casa Comercial Zuvich e hijos avecindada en Los Vilos.⁷⁷

La vertiente de Mata Gorda abasteció de agua al pueblo de Los Vilos durante mucho tiempo. Desde los orígenes de Los Vilos y hasta fines de la década de 1910 esta vertiente fue la principal fuente de abastecimiento de la zona. Debido a ello el monopolio ejercido por la hacienda Conchalí, en su extracción, distribución y comercialización afectó tanto a los buques que se abastecían en Los Vilos, como a la población de la localidad, convirtiéndose en uno de los problemas más serios que debieron enfrentar los vileños en su diaria lucha por la subsistencia. La lucha por el agua fue, entonces, otro de los elementos que agudizó la ya larga confrontación entre la hacienda y el poblado.

75 La Voz de Petorca, Petorca, 22 de enero de 1910.

76 La Voz de Petorca, Petorca, 23 de enero de 1910.

77 MLV. LA. Sesión del 8 de agosto de 1919; fs. 381. El primer intento por abastecer de agua potable a Los Vilos desde Quereo se produjo en 1913 y estuvo a cargo del ingeniero de la sección Hidráulica de la Dirección de Obras Públicas, Julio Acuña Castro. En esa oportunidad se alcanzó a levantar el perfil del terreno y elaborar el presupuesto, pero las faenas de habilitación no se realizaron por falta de presupuesto. La Voz de Petorca, Petorca, 7 de septiembre de 1913.

La intervención del Estado en la habilitación de la red de agua potable y la participación del municipio en su financiamiento y activación operativa, vino a quebrar el «odioso» monopolio. La motobomba instalada en la Quebrada de Quereo y la red de cañerías que abastecían una serie de pilones instalados en diferentes puntos de la población, se convirtieron en los signos visibles del proceso de modernización que muy lentamente arribó a Los Vilos.

En la vertiente de Mata Gorda los dueños de la hacienda tenían a cargo de la noria a un inquilino de confianza. Este, fuera de desempeñar las funciones propias de un vigilante, se encargaba de llenar los toneles que el arriero, posteriormente, debía trasladar, a lomo de mula, hasta el poblado. La recua se desplazaba lentamente por los arenales de la playa hasta llegar al centro del poblado donde vaciaba su carga en los estanques dispuestos a lo largo de la calle principal. Hasta esos estanques se acercaban los pobladores con sus baldes, los cuales eran llenados de acuerdo con la tarifa impuesta por el hacendado. Esta escena mil veces repetida a lo largo de la historia de la localidad aún tiene testigos presenciales.

Primero la hacienda repartía agua, vendía agua. Venía en un carretón, tres baldes por diez pesos; vendía el agua aquí; iba a Mata Gorda, esperaba que se llenase el estanque y venir a vender, todo el día así... después al tiempo pusieron el agua en Quereo.⁷⁸

El agua la traían en cubas de Mata Gorda, pa' pueblo, venían en una carreta tirada por bueyes, eran unas cubas grandes... se vendía por tarros, a veinte centavos el tarro... después se hizo la instalación en «Quereo» y tuvimos agua por cañería.⁷⁹

El agua se traía de Mata Gorda y de Quereo era pa' los barcos y pa' los trenes... Llegaba (de Quereo) por unas motobombas, al final de la población habían unos estanques grandes y ahí almacenaban agua y de ahí para el pueblo. Aquí habían pilones que se llamaban, unas casetas, ahí llegaba el agua, habían unos tambores grandes tirados por mulas que recorrían el pueblo vendiendo el agua.⁸⁰

78 Julio Rivera (1995).

79 Benito Tordesilla (1995).

80 Nibaldo Alfaro (1995).

La acarreaban a domicilio en unos toneles... habían garitas, en la calle Colo Colo había una garita, por la calle Galvarino, por el lado de la escuela de mujeres había otra... había que salir a buscar agua a la garita en baldes.⁸¹

La instalación del servicio de alumbrado público y domiciliario fue otra de las demandas locales que involucró desarrollar un largo proceso de presiones, negociaciones e iniciativas autogestadas, para que el anhelo se concretizara definitivamente en Los Vilos.

Parte importante de la historia del poblado se desarrolló en las penumbras. La carencia o precariedad del alumbrado local obligaba a desarrollar un quehacer, laboral y social, eminentemente matutino. La jornada se iniciaba al amanecer y culminaba al hundirse el sol tras la línea azul del horizonte. La noche recluía a los primeros habitantes de Los Vilos al resguardo de sus «rucas» o viviendas precarias, donde la luz de una vela o de un candil disipaba levemente las tinieblas.

La organización del alumbrado público fue, entonces, una de las primeras tareas que debió asumir el municipio instalado en 1894. En su sesión del 30 de mayo de ese año los municipales acordaron autorizar «...el gasto de seis pesos mensuales para comprar parafina i el importe de cuarenta pesos para cuatro faroles que se colocaran convenientemente en la población».⁸²

Los cuatro faroles a parafina fueron el único alumbrado público existente en Los Vilos hasta 1917. En esta fecha las autoridades locales recurrieron a la Casa de Andrés Dubois y Cia. a objeto de iniciar la instalación de un tendido de alumbrado público con gas de acetileno en las calles de la población.⁸³ Aproximadamente veinte años después se encendió la primera bujía eléctrica en Los Vilos. Le correspondió a la gestión edilicia de Carlos Streeter (1935-1938) el hacer andar el primer motor que proporcionó energía eléctrica a la población.⁸⁴

81 Javier Espinoza (1995).

82 MLV. LA. Sesión del 30 de mayo de 1894; fs. 3.

83 MLV. LA. Sesión del 1 de julio de 1917; fs. 355. El alumbrado público con gas se inició en Copiapó en 1853. Posteriormente se sumaron las ciudades de Valparaíso, en 1856 y Santiago, en 1857. Ricardo Nazer Ahumada: Op. cit., pp. 135-136.

84 El Reflector, Illapel, 16 de febrero de 1938.

No había luz [se alumbraba] con unos chonchones a parafina... Había un caballero muy habiloso, un ingeniero [Hugo Streeter, hermano del alcalde Carlos Streeter], él empezó a hacer un motor para dar luz en Los Vilos, el primer motor que se hizo en Los Vilos... era un motor a caldera... uso el tambor de un donkey y con carbón de piedra hacían hervir el agua y daba vapor y empezó a poner un generador para que diera la corriente ahí.⁸⁵

[Antes]... habían tres farolitos a carburo... Streeter puso la luz, don Hugo Streeter, él puso la luz... compró un motorcito a leña, un caldero, echaba a correr unas poleas y de ahí sacaba la luz... primero la colocó en su casa y después compró un motor a petróleo y creció más la luz.⁸⁶

En esa época no habían más que faroles nomás... se ponían en las esquinas... funcionaban a parafina... la primera luz eléctrica la puso Streeter.⁸⁷

Habían puros faroles a parafina... ya después los Streeter instalaron un motorcito y pusieron luz en el pueblo.⁸⁸

El motor instalado por Hugo Streeter a mediados de la década de 1930 fue ampliando su capacidad operativa e involucrando cada vez más sectores de la población al tendido del alumbrado eléctrico. Esta ampliación adquirió un nuevo impulso modernizador en 1945 cuando el municipio local reemplazo el viejo motor a carbón por un motor a gas que no sólo abasteció a algunas calles y viviendas del pueblo, sino que también benefició al grueso de las calles y residencias instaladas en la población.⁸⁹

El salto definitivo a la modernización se dio en 1959, cuando se inició la construcción, en las afueras de Los Vilos, de la subestación de ENDESA, que unía al puerto local con el sistema interconectado nacional. La planta de Los Vilos se convirtió en un importante eslabón del tendido eléctrico nacional, al abastecer de energía a toda la región del Norte Chico comprendida entre Los Molles y Ovalle.

85 Nibaldo Alfaro (1995).

86 Julio Rivera (1995).

87 Benito Tordesilla (1995).

88 Javier Espinoza (1995).

89 Nuevo Cabildo, Illapel, 7 de agosto de 1954.

La conquista del alumbrado eléctrico permanente se convirtió en una importante instrumento de los procesos de sociabilización. El quehacer de los sujetos populares conquistó, de la mano de la energía eléctrica, nuevos espacios y ámbitos para la construcción de redes de amistad, solidaridad y afectividad. La electricidad puso, además, al habitante del pueblo en contacto diario y permanente con el acontecer nacional y mundial (especialmente con la subsecuente comercialización de los aparatos de radio). La iluminación de la penumbra trajo aparejada toda una serie de transformaciones en el acontecer cotidiano de los sujetos que, hoy día, son difíciles de evaluar. El actual desarrollo de una vida citadina funcionalizada desde hace tiempo al uso (y abuso) de la energía eléctrica hace difícil comprender la enorme trascendencia que tuvo para la generación del año 1930 la incorporación al patrimonio local de este tipo de adelanto. Quizás la expresión más gráfica es aquella que aporta don Nibaldo:

[Hugo Streeter] instaló unas cuatro, cinco luces ahí; ah fue una fiesta muy re' grande que se hizo cuando por primera vez hubo luz en Los Vilos... la mayoría de la luz era pal' centro de la avenida Caupolicán, no tenía más voltaje, era una luz que apenas se veía, una luz colorá, no alumbraba na' casi; pero teníamos algo nuevo, una novedad.

La precariedad material de las viviendas populares, la falta y mala calidad del agua que se consumía, las insuficiencias nutricionales, las deficiencias del sistema de eliminación de excretas y el aislamiento del poblado respecto del hospital más próximo,⁹⁰ generaban serios problemas médico-sanitarios entre los pobladores. Las epidemias y las enfermedades más comunes de la época (tuberculosis, diarreas, infecciones sexuales, alcoholismo, etc.),⁹¹ devastaban a la población... especialmente a sus sectores populares. En este contexto las autoridades administrativas intentaban palear los efectos de la crisis médico-

90 El centro médico más cercano a Los Vilos era el Hospital «San Juan de Dios» de Illapel, fundado en 1863, que se encontraba a 60 kilómetros de distancia.

91 Francisco A. Encina: Historia de Chile. Santiago de Chile, 1984. Vol. 36, pp. 103-105.

sanitaria estableciendo reglamentaciones preventivas que morigeran las causas desencadenantes.

El Reglamento de Policía dictado por la gobernación de Petorca en 1879, para las villas de Chincolco y el Rosario, para la aldea de Quilimarí y para el puerto y aldea de Los Vilos, contiene 21 artículos relacionados con los problemas médico-sanitarios.⁹² En él se encuentran, fundamentalmente, disposiciones dirigidas a mejorar las condiciones medio ambientales de la población como, la penalización a todo establecimiento que «sea capaz de corromper el aire o hacerlo insalubre...»; la prohibición para «lavar en las calles, tender ropa, tener cocinerías, hacer fuego, bañar animales, derramar aguas fétidas o arrojar cualquiera otra inmundicia»; la prohibición para instalar en la calle artefactos de trabajo que arrojaran basura; y la sanción a quienes arrojaban escombros y anegaban las calles. También se encontraban algunas normas relativas a la prevención de potenciales daños a la salud como, la prohibición impuesta a las boticas para despachar recetas que no procedieran de un facultativo autorizado o la penalización de la venta de productos en estado de descomposición.⁹³

Pese a los esfuerzos preventivos desplegados por algunas autoridades, las deficiencias en la infraestructura urbana y médico-sanitaria del caserío de Los Vilos lo hacían extraordinariamente permeable a todo tipo de flagelo infectocontagioso. Debido a ello, entre diciembre de 1882 y febrero de 1883, el poblado se vio afectado por una epidemia de viruela que obligó a las autoridades departamentales a levantar un lazareto en el cual albergar a los «varilosos».⁹⁴ Una nueva epidemia de viruela, también de graves consecuencias, se volvió a presentar

92 El Reglamento consta de un total de 35 artículos.

93 AN. IA. Vol. 132. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°339, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 7 de noviembre de 1879. Proyecto de ordenanza de policía para las villas de Chincolco, El Rosario, puerto i aldea de Los Vilos i aldea de Quilimarí.

94 AN. MINT. Vol. 1.236. Oficios recibidos de la Intendencia de Coquimbo. Oficio N°81, del Intendente de Coquimbo al Ministro del Interior. La Serena, 18 de marzo de 1884.

en la zona a mediados del año 1893.⁹⁵ En 1905, por tercera vez en poco más de veinte años, la viruela arriba a Los Vilos, nuevamente en condiciones de epidemia.⁹⁶ La última epidemia de viruela con efectos mortíferos para la zona se registro a fines de 1913; en esa oportunidad fallecieron a causa de ella más de 24 personas en el departamento de Illapel.⁹⁷

Pero la viruela no fue la única epidemia recurrente; a ella se agregaba periódicamente el cólera, siendo la más grave de todas sus irrupciones la que afectó a las zonas de Choapa y Petorca entre los años 1886 y 1887.⁹⁸

La mortalidad infantil también constituía un problema de graves proyecciones en la región. Los menores, alejados prácticamente de todo auxilio médico y en las más precarias condiciones de higiene, corrían graves y permanentes riesgos de morir al nacer y en el ciclo que se cerraba antes de cumplir el primer año de vida.

95 AN. IA. Vol. 200. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°307, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 11 de agosto de 1893. El año 1893 se habilitó un lazareto para los variolosos de Los Vilos en la quebrada «Los Loros» «frente al callejón que atraviesa el río para Agua Amarilla». La Voz de Petorca, Petorca, 31 de agosto de 1913.

96 La Voz de Illapel, Illapel, 22 de julio de 1905.

97 El Obrero, Illapel, 13 de noviembre de 1913. La Voz de Petorca, Petorca, 7 de septiembre de 1913.

98 AN. MINT. Vol. 1.470. Oficios recibidos de la Intendencia de Coquimbo. Oficio N°30, del Intendente de Coquimbo al Ministro del Interior. La Serena, 8 de febrero de 1888. El Coquimbo, La Serena, 18 de febrero de 1888.

Cuadro N°12
Distrito de Los Vilos: Mortalidad Infantil (1926-1936)

Años	Total de nacimientos	Defunciones de menores de 1 año	% de Defunciones por N.V.
1926	111	39	35.1
1927	149	14	9.4
1928	169	19	11.2
1929	169	50	29.6
1930	172	27	15.7
1931	185	37	20.0
1932	226	21	9.3
1933	168	31	18.5
1934	196	33	16.8
1935	194	37	19.1
1936	192	27	14.1

FUENTE: DGE: «Anuarios Estadísticos», años respectivos.

La gravedad y el dramatismo del problema de la mortalidad infantil en Los Vilos queda macabramente reflejado en las cifras del Cuadro N°12. Al comparar los porcentajes actuales de este indicador, que no superan el 1% (sobre los nacidos vivos), con su correlación histórica se llega a comprender la tremenda incidencia que tenían hasta mediados de siglo las precariedades médico-sanitarias en las expectativas de vida y salubridad de la población.

La atención de salud en Los Vilos se inició en 1894, cuando el municipio local contrató los servicios del médico Tomas P. Davis, para garantizar la atención de la población en el dispensario local.⁹⁹ Davis

99 MLV. LA. Sesión del 15 de septiembre de 1894; fs. 8. Los Dispensarios eran pequeñas unidades de salud, dependientes de la Junta de Beneficencia, encargados de atender a los enfermos indigentes y de despachar gratuitamente las medicinas. Su eficacia dependía directamente del financiamiento de que disponían y de la calidad de la atención que se brindaba.

fue reemplazado en 1903 por Santiago Ledesma, quien contrajo «la obligación de recetar gratis el día viernes de cada semana de una a cuatro de la tarde en el local que él designe...».¹⁰⁰ A su vez Ledesma fue sucedido en las funciones médicas, en 1915, por Remigio Hidalgo quien en 1921 continuaba en el puesto.¹⁰¹

Junto con la contratación de servicios médicos se comenzaron a desplegar, desde fines del siglo XIX, las primeras iniciativas tendientes a operativizar las disposiciones del Reglamento de Policía de 1879. Así, en 1896, las autoridades edilicias de Los Vilos acuerdan construir un corral «...que sirva de matadero por los grandes abusos que se presentan actualmente, siendo que en las partes donde los abasteros matan sus animales, comprometen la higiene pública, dando lugar a graves consecuencias... la parte más apropiada es el lado sur de la Maestranza del Ferrocarril en construcción debiendo hacerse de treinta metros de largo, por quince de ancho más o menos i con cierre de piedras i barro de dos varas de alto i con sus respectivas puertas... pudiendo gastar (el alcalde) la suma que sea necesaria».¹⁰²

Seis años más tarde la municipalidad local destinaba \$200 para la «adquisición de una carreta que se hace necesaria para el aseo de la población».¹⁰³

El año 1902 la municipalidad dictaba un decreto tendiente a que la población hiciera aseo en sus corralones, desagües y calles «...debiendo depositar las basuras en lugares en que puedan ser estraidas por el carretón en cargado del aseo».¹⁰⁴

La atención de salud se vio notablemente mejorada a partir de 1906 cuando Alfonso Urbina instaló la primera Botica en Los Vilos. El notable incrementó de la población en este período (ver Cuadro N°10) movió a Urbina (que no era farmacéutico, pero contaba con la autorización del Gobierno para Regentar el giro Botica) a instalarse en Los Vilos en el rubro de venta de medicamentos. En esta época, junto a la

100 MLV. LA. Sesión del 26 de julio de 1903; fs. 152.

101 MLV. LA. Sesión del 6 de junio de 1915; fs. 331 y sesión del 3 de mayo de 1921; fs. 399.

102 MLV. LA. Sesión del 20 de noviembre de 1896; fs. 45.

103 MLV. LA. Sesión del 5 de julio de 1902; fs. 129.

104 La Voz de Petorca, Petorca, 8 de noviembre de 1903.

botica de Urbina, sólo había un establecimiento más en todo el departamento de Petorca.¹⁰⁵

Pese a los importantes avances registrados en la comunidad en cuanto a regularizar el suministro de medicamentos, en la recolección de basuras y en la higienización del servicio de matadero, los problemas médico-sanitarios continuaron constituyendo un problema gravísimo. Los antiguos Dispensarios, dependientes de la Junta de Beneficencia, habían cedido su lugar a las Postas Sanitarias (a fines de la década de 1920) que operaban bajo el control de la Caja del Seguro Obrero. Lamentablemente para la comunidad vileña, este servicio se caracterizó no tan sólo por la sempiterna precariedad, sino que también por su gran irregularidad. A comienzos de la década de 1930 el Dispensario de la Junta de Beneficencia había sido retirado y la Posta aún no se instalaba, con lo cual la población de Los Vilos se encontraba huérfana de servicio médico.¹⁰⁶ Una vez instalada esta Posta (1932) los problemas devinieron de la falta de medicamentos y de las visitas esporádicas a la población por parte del médico responsable.¹⁰⁷ Más tarde, en 1935, la Posta fue trasladada al mineral de «Las Vacas», dejando en el más completo desamparo médico a los habitantes de Los Vilos.¹⁰⁸ Estos problemas sólo comenzaron a solucionarse a comienzos de la década de 1960, cuando se habilitó el Hospital de Los Vilos, dependiente del Servicio Nacional de Salud. El proyecto original de este establecimiento (que aún presta servicios en la localidad) consideraba 330 mts.2 de edificación y una capacidad de 88 hospitalizados. Los costos de construcción ascendieron, en esa época, a los E\$33.938,22.¹⁰⁹

En materia educacional el emergente caserío de Los Vilos también presentaba graves insuficiencias. La realidad educativa de la zona a mediados del siglo XIX se encontraba absolutamente desmedrada. El Censo de Población de 1875 demostró que sólo el 34.4% de la pobla-

105 AN. IA. Vol. 290. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°429, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 17 de diciembre de 1906.

106 La Crónica, Illapel, 30 de agosto de 1930.

107 El Reflector, Illapel, 10 de febrero de 1933.

108 La Opinión del Norte, Illapel, 28 de septiembre de 1935.

109 Nuevo Cabildo, Illapel, 30 de enero de 1962.

ción de la aldea sabía leer y escribir. Además se pudo comprobar que el 64.4% de los hombres y el 66.7% de las mujeres eran analfabetos.¹¹⁰ Diez años más tarde la situación se había tornado aún más crítica. En esa oportunidad sólo el 26.2% de la población del caserío de Los Vilos reconoció saber leer y escribir. En dicho momento el analfabetismo alcanzaba el 71% entre los hombres y el 76.1% entre las mujeres. Asistían a la escuela sólo 16 varones y 19 mujeres.¹¹¹

El drama del analfabetismo involucraba por igual a hombres y mujeres, incluso comprometía a muchos sujetos que debido a los bienes acumulados se habían convertido en primeras figuras sociales y políticas. Así, en 1914, al formarse la nómina de mayores contribuyentes de la comuna de Los Vilos, dos de los cinco personajes más ricos (Eusebio Meneses y Juan Ahumada) no pudieron incorporarse a la Junta Calificadora de Elecciones «por no saber leer ni escribir».¹¹²

Parte de los problemas educativos de la población se originaban en las dificultades que debía enfrentar la autoridad departamental para contratar los servicios de preceptores que se hicieran cargo responsablemente de los establecimientos de la localidad. En 1862 el Gobernador de Petorca informaba al Intendente provincial que el preceptor de la escuela de Los Vilos, Bartolomé Golobera, «abandonó el establecimiento que se le había confiado» sin dar cuenta y sin pedir permiso. En virtud de ello se procedió a nombrar a Claro Olmos para hacerse cargo del establecimiento.¹¹³

A comienzos del siglo XX la falta de preceptores idóneos para desempeñarse en Los Vilos continuaba constituyendo un problema difícil de solucionar. En 1905 el subdelegado de Los Vilos informaba al Gobernador de Petorca que hasta el 28 de febrero de ese año no se había abierto la matrícula en la escuela elemental de hombres N°5, ya que el preceptor Juan Salas Valenzuela estaba ausente. Por otro lado la preceptora de la escuela mixta N°6, Josefina Baquedano, no se había

110 OCE: «V Censo de Población. Chile 1875».

111 OCE: «VI Censo de Población. Chile 1885».

112 MLV. LA. Sesión del 1 de noviembre de 1914; fs. 316.

113 AN. IA. Vol. 64. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°612, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 22 de octubre de 1862.

hecho cargo del empleo.¹¹⁴ Al año siguiente el preceptor Juan Salas nuevamente se encontraba ausente de su empleo al momento de iniciarse el proceso de matrículas.¹¹⁵

Las dificultades para desarrollar los procesos educativos también devenían de la precariedad de recursos materiales con que contaban las autoridades de la zona para llevar a cabo dicho cometido. El financiamiento de la planta de preceptores y la habilitación de los establecimientos se convirtieron en problemas endémicos para las autoridades locales. En 1902 la subvención de un preceptor para la escuela nocturna de Los Vilos ascendía a 50 pesos mensuales, remuneración elevadísima para su época, pero, a la vez, única forma de contar con dichos servicios en una localidad pobre y aislada como Los Vilos.¹¹⁶

Pese a la disposición a invertir en dichos procesos, los recursos locales siempre fueron insuficientes y no lograban cubrir las necesidades básicas de los procesos educativos. En 1904, por ejemplo, se constataba que la escuela nocturna de Los Vilos, subvencionada por el municipio y dirigida por el preceptor Juan Antonio Salas, tenía poca asistencia «debido a la falta de acientos».¹¹⁷ Un año más tarde el Inspector Visitador de Escuelas del Departamento de Petorca informaba a la primera autoridad local que las escuelas de Los Vilos se encontraban en mal estado, debido a que «los dueños (de los locales) no tienen disposiciones para llevar las más indispensables reparaciones». En esos momentos funcionaban en la localidad una escuela de hombres, una escuela de mujeres, una escuela mixta y

114 AN. IA. Vol. 290. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°46, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 2 de marzo de 1905.

115 AN. IA. Vol. 290. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°76, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 7 de marzo de 1906.

116 MLV. LA. Sesión del 14 de mayo de 1902; fs. 124.

117 MLV. LA. Sesión del 15 de mayo de 1904; fs. 168. La escasa asistencia de la escuela nocturna motivó que la Municipalidad local decidiera en 1921, cerrar dicho establecimiento si no contaba con una matrícula mínima de 15 alumnos. MLV. LA. Sesión del 3 de mayo de 1921; fs. 399.

una escuela nocturna, en locales arrendados a algunos propietarios del pueblo.¹¹⁸

Las primeras referencias señalan que los establecimientos educacionales de Los Vilos se encontraban en locales arrendados en el poblado; las propiedades de Felipe Geisse, Tomas Zambrano y Del-fín Rufatt (ex sede del sindicato marítimo), fueron ocupadas con este objetivo. Los actuales establecimientos educacionales comienzan a emerger a comienzos de la década de 1920. La actual Escuela D-388 comenzó a ser construida a comienzos de la década de 1920, pero sólo fue concluida a fines de ese mismo período.¹¹⁹ Inicialmente comenzó a funcionar como escuela para niñas, pero a mediados de la década de 1960 se transformó en escuela mixta.

Yo trabajé en esa escuela [Escuela Pública de Calle Lautaro], con mi papá, acarreando ripio cuando la estaban construyendo... yo tenía como catorce años [1920]...¹²⁰

La escuela era la única ésta [señala la Escuela Pública, ubicada en calle Lautaro]... después se construyó la que está en el Estadio.¹²¹

A comienzos de la década de 1930 se iniciaron los trabajos de construcción de la Escuela de Hombres de Los Vilos. Este establecimiento quedó ubicado en la esquina de calles Lincoyán y Colo Colo y funcionó hasta su fusión con la Escuela de Mujeres. El local en que funcionó quedó anexado al actual Estadio Municipal como dependencias del mismo.

Cuando yo llegué (1937) estaba la Escuela de Hombres [actual Estadio Municipal] y la Escuela de Mujeres [Escuela Pública de calle Lautaro].¹²²

118 AN. IA. Vol. 290. Oficio s/n. del Inspector Visitador de Escuelas al Intendente de Aconcagua. La Ligua, 9 de abril de 1905. Oficio N°149, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 3 de mayo de 1905.

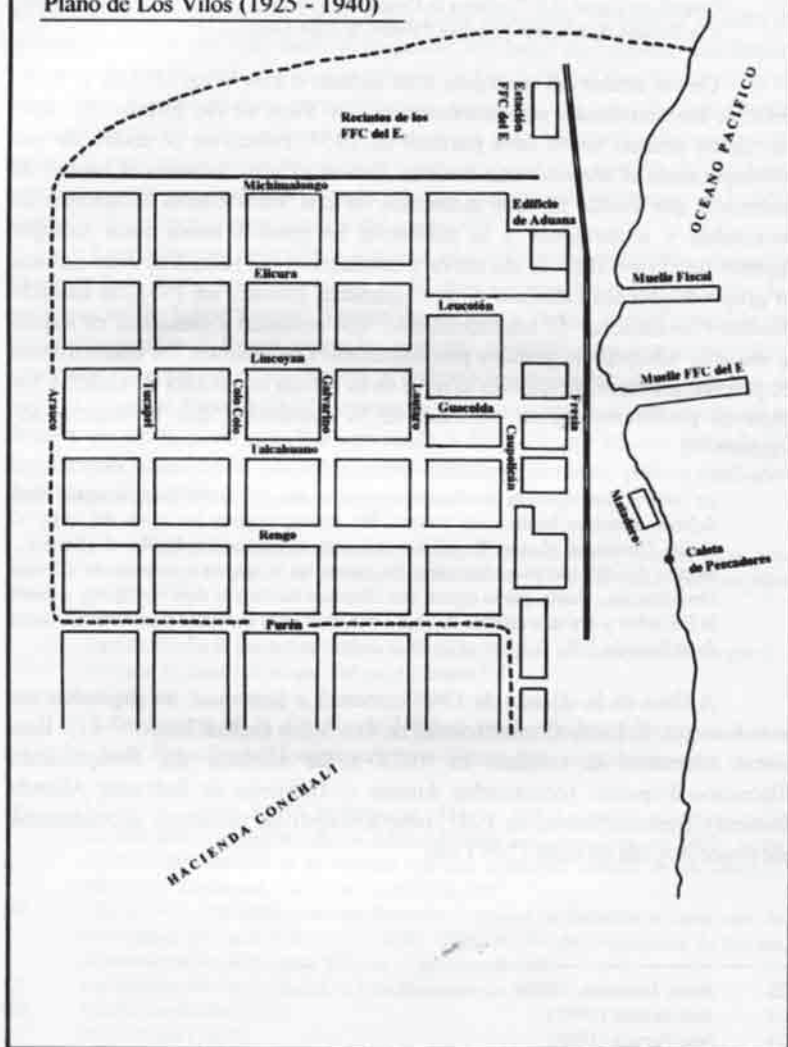
119 La Opinión del Norte, Illapel, 21 de diciembre de 1929.

120 Benito Tordesilla (1995).

121 Julio Rivera (1995).

122 Javier Espinoza (1995).

Plano N° 3:
Plano de Los Vilos (1925 - 1940)



Con el arribo del sacerdote José Salinas a Los Vilos (1952), el desarrollo de las actividades educacionales en Los Vilos se vio fortalecido. Salinas, quien asumió como cura párroco en 1957, colocó en el centro de sus preocupaciones el levantar una escuela. Para el «Padre Salinas» el cuerpo de profesores que existía en esos momentos en Los Vilos estaba compuesto de «borrachos y mujeriegos» y la población en general «eran unos salvajes alejados de Dios». Bajo la iniciativa y conducción del sacerdote José Salinas un grupo de jóvenes católicos de la comunidad levantó, en 1955, la Escuela «Divina Providencia». El establecimiento, que comenzó a funcionar en marzo de ese año, adolecía de grandes precariedades. Los muebles los construyeron los propios alumnos, se habilitó la nave de la Iglesia como sala de clases y los primeros profesores fueron personas de la comunidad que trabajaron ad-honorem.¹²³

La escuela parroquial la fundamos nosotros el año '55; trabajábamos con el cura Salinas; nosotros hicimos las bancas, las mesas; éramos los hijos del cura, el «Tito» Zamora, el «Lolo», Yo, el David Rivera, el Nelson Tordesilla: el «Yemo»... el cura dividió con sacos harineros las naves de la Iglesia y empezó la «Divina Providencia»... hasta que la agarró don Eleodoro Matte y le dijo: «yo te voy a hacer la Escuela» y era una escuela de lujo... vinieron unas monjitas y se hicieron cargo de la Escuela.¹²⁴

A fines de la década de 1960 comenzó a funcionar, en dependencias de la Escuela, el Liceo Coeducacional de Los Vilos (actual Liceo C-17). Este centro educativo se trasladó en 1976 a las cabañas del desaparecido «Balneario Popular» (construidas durante el Gobierno de Salvador Allende Gossens). Posteriormente, en 1981, pasó a ocupar las modernas dependencias que posee hoy día en calle Colo Colo.

El abastecimiento de la población con los productos básicos de consumo era el único requerimiento que se encontraba adecuadamente cubierto en Los Vilos. La presencia del puerto y el dinamismo de sus actividades permitía una regular provisión de las más necesarias

123 José Salinas (1995).

124 Iván Pereira (1995).

y variadas mercaderías. Las mismas empresas de almacenamiento y bodegaje que operaban en la internación y exportación de productos, actuaban en el mercado local como distribuidores al por menor. De esta forma los primeros «despachos» estuvieron a cargo de la Casa Gatica Hermanos, de Mateo Cádiz, Francisco Rojas y Ramón María González.¹²⁵

A fines de la década de 1870 se instaló en Los Vilos la casa Comercial de Baltazar Ureta, la más importante de todas las que se afincaron en la localidad durante el siglo XIX. El «despacho» de Baltazar Ureta abastecía a la población con los más variados suministros. En el rubro abarrotos vendía, velas, arroz, grasa, azúcar, yerba, tabaco, sal, chuño, panes, porotos, galletas, ají, harina, vinagre, charqui, papas, fósforos; en mercaderías surtidas abastecía de: papel, palmatorias, jarrros, bombillas, vasos, frazadas, tocuyo, mezcilla, sacos, algodón, sombreros, jabón, botella de jarabe, cordel, zapatillas, lienzo, madejas de hilo; también despachaba vino blanco, cerveza y cal.¹²⁶

El primer hotel de la localidad, construido a mediados de la década de 1855, fue destruido por los temporales de julio de 1860. A comienzos de la década de 1880 Dámaso Rivera construyó el hotel «Vilos», el que fue traspasado a Benjamín Emparán en 1888.¹²⁷ A comienzos del siglo XX, Felix Tian comenzó a explotar el hotel «Liverpool».¹²⁸

Sin duda alguna que el establecimiento comercial más antiguo que aun opera en la localidad es la «Casa Jorquera». Este establecimiento fue fundado por Miguel Luis Tapia a comienzos del siglo XX; fue heredado por Carmen Tapia Sunny a mediados de la década de 1920 y adquirido en la década de 1940 por su empleado de confianza Juan Jor-

125 AN. MH. Vol. 388. Oficios recibidos de la Aduana de Valparaíso. Recibidos enviados desde la Tenencia de Aduana de Los Vilos (1856-1857).

126 AN. MINT. Vol. 1.236. Oficios recibidos de la Intendencia de Coquimbo. Oficio N°81, del Intendente de Coquimbo al Ministro del Interior. La Serena, 18 de marzo de 1884. Cuenta pasada por Baltazar Ureta, el 17 de abril de 1883, a la Tenencia de Ministros de Illapel, por los suministros entregados al lazareto de variolosos de Los Vilos.

127 El Norte, Illapel, 1 de noviembre de 1888.

128 La Defensa, Illapel, 20 de enero de 1923.

quera Rojas.¹²⁹ Un aviso comercial insertado en la prensa illapelina en 1908 informaba de la siguiente manera respecto del giro del negocio:

MIGUEL LUIS TAPIA.

LOS VILOS.

ALMACEN POR MAYOR I MENOR.

Harina flor, azúcar refinada, arroz de la India, yerba mate, grasa, para-fina, cerveza Limache, vino Panquehue, fósforos, loza, cristalería, artículos de mercería, materiales para zapateros, materiales para talabarteros, calzado para hombres, señoras i niños.

Abarrotes, surtido completo.

Paquetería, perfumería, lienzo, tocuyos, casinetas, casimires i, en general, todo artículo de tienda.¹³⁰

Muchos antiguos pobladores de Los Vilos aún recuerdan los orígenes de la «Casa Jorquera».

No queda ningún negocio de los antiguos, puros nuevos nomás ahora... la más antigua es la casa Jorquera.¹³¹

Esta Casa empezó como un emporio... compraba y vendía a los buques, los aprovisionaban... compraba un arreo de mil cabras y al otro día lo embarcaba para el norte... abarcaba desde la esquina hasta donde Mario Jorquera y por Rengo hasta donde está el Cuerpo de Bomberos, ahí deslindaba... fue una casa que tuvo un poder comprador pero tremendo...¹³²

La gran mayoría de los establecimientos dedicados a la venta al menudeo de artículos de consumo, así como los hoteles y oficinas comerciales se instalaron a lo largo de la calle Caupolicán. Así lo describía el escritor illapelino Angel Toledo Carvajal, en 1954:

Siempre, desde que llegué a estos pagos, me gustó la calle del comercio o «del medio» de este pueblo. En ella se encuentra todo. La botica

129 Julio Rivera (1995).

130 El Choapa, Illapel, 5 de enero de 1908.

131 Benito Tordesilla (1995).

132 Iván Pereira (1995).

con su radio, que ocupa la mitad de las estanterías. Está el deportivo, lleno de tapas de «Estadio» y «Gráfico» en sus murallas. Está también la cantina. ¡Qué hermosa es la cantina! Tantas botellas y de tantos colores, tanto vale olvidado y tanta «mona» perdida. Están las oficinas públicas, y está todo lo humanamente posible...¹³³

A comienzos de la década de 1930 la West India Oil Co. instaló en Los Vilos la primera bomba de bencina, la que era regentada por Luis Octavio Gutiérrez,¹³⁴ mientras que durante la década de 1940 se instaló una agencia de la Caja Nacional de Ahorros, a cargo de Roberto Provis.¹³⁵

Por último, en julio de 1950, los comerciantes de la localidad constituyeron la Cámara de Comercio Minorista de los Vilos. Su primera mesa directiva estuvo constituida por: Pedro Inostroza (Presidente), Juan Nazer (Vicepresidente), Héctor Eyzaguirre C. (Secretario), Aníbal Olivares (Tesorero), Héctor Ramírez, Rudecindo Tapia y Enrique Martínez (Directores). Entre los objetivos de dicha asociación se encontraban: solicitar al Comisariato de Subsistencia la fijación de los precios de los artículos de primera necesidad; solicitar una rebaja a la Empresa de Ferrocarriles del Estado en los fletes de verduras, frutas y legumbres y solicitar una rebaja a la tasa impositiva que afectaba a las patentes comerciales.¹³⁶

Los restantes adelantos infraestructurales se implementaron a partir de la década de 1950, y son coincidentes con el proceso de reconversión del puerto en balneario.¹³⁷ Entre ellos podemos citar la instalación de la Primera Compañía de Bomberos de Los Vilos («Carlos Condell»), fundada el 5 de abril de 1955; la entrega al uso público del tramo Pichidangui-Huentelauquén de la Carretera Panamericana Norte, en mayo de 1961¹³⁸ y la instalación de los primeros aparatos telefónicos a mediados de la década de 1960.

133 Angel Toledo Carvajal: «Imágenes de Los Vilos». En: Dos siglos..., p. 50.

134 La Semana, Illapel, 1 de julio de 1931.

135 Centauro. Año IV, Nº42. Santiago de Chile, enero de 1947, p. 21.

136 El Reflector, Illapel, 16 de julio de 1950.

137 Por ello serán tratados en detalle en el capítulo siguiente.

138 Nuevo Cabildo, Illapel, 2 de mayo de 1961.

4. El gobierno local

4.1. *Las estructuras locales del Estado*

En los Vilos confluían tres estructuras administrativas que expresaban, cada una, un nivel distinto de representación de la autoridad del Estado.

La Subdelegación era la expresión territorial y administrativa en la cual un funcionario público (el subdelegado) ejercía la representación del gobierno departamental. Los Vilos fue por largo tiempo la Subdelegación Nº14 del Departamento de Petorca, Provincia de Aconcagua, que tenía bajo su jurisdicción los distritos rurales de Casuto, Agua Amarilla, Quebrada del Negro y La Mostaza. También formaba parte de la Subdelegación el distrito urbano Nº 5, es decir el puerto de Los Vilos; en este último lugar se encontraba el asiento del subdelegado.¹³⁹ Hasta la dictación de la Ley de Municipios de 1891, las atribuciones de los subdelegados (al igual que las de los gobernadores) eran bastante amplias: supervisaban los establecimientos educacionales, el desempeño de la policía urbana y rural y convocaban, organizaban y dirigían los procesos electorales. Los subdelegados eran, en definitiva la voz y la acción, del Gobierno en el ámbito local, ya que eran nombrados en sus puestos por el Intendente Provincial.¹⁴⁰ Sus errores o aciertos expresaban la situación política del país en un espacio territorial reducido, de ahí que parte importante de las luchas de poder que se vivieron en Los Vilos eran la traspolación de los enfrentamientos nacionales, o en su defecto, que los problemas específicos y particulares de los sujetos fueran trasuntados como parte de dichas luchas políticas.

La habilitación del puerto en 1855 dio origen a una nueva instancia administrativa. Surgió entonces La Tenencia de Aduanas, que para efectos jurisdiccionales dependía de la Gobernación Marítima de Valparaíso y desde el punto de vista de su funcionamiento lo hacía de la Aduana de la misma ciudad y, a través de ella, del Ministerio de Hacienda. La Tenencia supervisaba el funcionamiento del puerto, administraba sus muelles, controlaba las actividades de estiba y desestiba y

139 DEC: «XIII Censo de Población. Chile 1960».

140 «Constitución Política de la República». Chile 1833. Reformada hasta el 26 de junio de 1893. Santiago de Chile, 1893, p. 55.

recaudaba los derechos de exportación e internación. Esta instancia se encontraba a cargo de un Teniente de Aduanas, el que era secundado en sus funciones por un Guarda Interventor y por dos Marineros.¹⁴¹

Por último, en diciembre de 1891, Los Vilos fue constituido como municipio. Esta estructura, de carácter político-administrativo, será en definitiva la que perdurará en el tiempo y la que, a la vez, concentrará sobre sí misma la mayor parte de las facultades económicas, políticas y sociales del espacio local.¹⁴² Las municipalidades estaban compuestas por el Alcalde y un número variable de regidores, elegidos por un período, inicialmente de tres años y más tarde de cuatro. Entre las atribuciones más importantes del municipio se encontraban:

- Cuidar de la policía de salubridad, seguridad, ornato y recreo.
- Promover la educación, la agricultura, la industria y el comercio.
- Cuidar de los establecimientos educacionales que se paguen de los fondos municipales.
- Cuidar de los hospitales, hospicios, casas de expósitos, cárceles, casas de corrección, y demás establecimientos de beneficencia.
- Cuidar de la construcción y reparación de caminos, calzadas, puentes y de todas las obras públicas que se costeen con fondos municipales.
- Administrar e invertir los caudales de propios y arbitrios.
- Hacer el repartimiento de las contribuciones, reclutas y reemplazos que hubiesen cabido al territorio de la municipalidad.
- Dirigir al Congreso cada año las peticiones que se estimaran convenientes.
- Proponer medidas administrativas tendientes al bien general del Departamento.
- Formar las ordenanzas municipales a partir de los objetivos que le eran propios.

El primer municipio vileño, constituido el 6 de mayo de 1894, estuvo integrado por: José Manuel del Río (Primer Alcalde), Miguel Gatica (Segundo Alcalde), Nicanor Lodi (Tercer Alcalde) y los Regidores Gervacio Montalva, Carlos Vergara y Arsenio Larraín.¹⁴³

141 AN. MH. Vol. 525. Memoria de la Aduana de Valparaíso, 1864.

142 «Constitución Política...», pp. 55-57.

143 MLV. LA. Sesión del 6 de mayo de 1894; fs. 1.

Mientras en el siglo XIX fue la Subdelegación la principal instancia de Gobierno en Los Vilos, durante el siglo XX le corresponde al Municipio asumir la conducción de los destinos de la comunidad. Pero semejante tarea ha chocado históricamente con la insuficiencia de recursos destinados a cubrir los gastos municipales. La tendencia al déficit municipal no es un problema detonado en los últimos años; es más bien un problema endémico que encuentra sus primeras explicaciones en el excesivo centralismo de la política fiscal y en la confección de una agenda territorial de prioridades que ha excluido sistemáticamente a la mayoría de las provincias y comunas del Norte Chico. Lo anterior se puede constatar hoy día al observar el listado de las 70 comunas más pobres del país; al hacerlo se puede apreciar que un número importante de las comunas de la III y de la IV región tienen el molesto privilegio de formar parte de la nómina.

Cuadro N°13
Comuna de Los Vilos: Ingresos municipales (1894-1920).

Años	Ingresos (\$)
1894	5.927,16
1895	6.999,00
1896	7.264,70
1897	5.446,00
1898	5.551,00
1899	4.935,00
1900	3.987,75
1901	4.432,75
1903	8.520,00
1904	6.870,00
1905	7.700,00
1907	8.025,00
1908	11.818,00
1911	16.300,00
1914	18.891,97
1916	19.996,95
1917	30.635,00
1919	31.102,00
1920	32.080,00

FUENTE: MLV. LA. (1894-1921).

Si bien la tendencia general de los ingresos municipales es a su incremento sostenido (salvo la inflexión producida en el ciclo 1897-1901), la falta de recursos para acometer las tareas que les eran propias o para satisfacer las demandas de la comunidad, continuó siendo un problema permanente.

Entre 1894 y 1896 (en su fase de instalación) el municipio local debió recurrir al «aucilio fiscal» a objeto de cubrir un déficit prome-

dio del 42%.¹⁴⁴ Sin estos aportes extraordinarios parte importante del programa de inversiones del municipio no habría podido ser cubierto. Pero quizás la manifestación más clara de la precariedad en que se desenvolvía el primer municipio sea la carencia de una sala de sesiones para funcionar y el que, para cubrir dicha carencia, el primer alcalde, José Manuel del Río, debiera facilitar dependencias de su casa particular a objeto que se reuniera el consejo edilicio.¹⁴⁵

De acuerdo con los presupuestos presentados por el municipio, entre 1894 y 1920, el grueso de los ingresos de la corporación provenían de la contribución de haberes, es decir, el pago de contribuciones sobre la propiedad urbana y rural; le seguían en importancia: las patentes industriales y comerciales, las patentes de minas, el remate de animales aparecidos, los derechos de carnes muertas y diversiones públicas, las patentes de vehículos y las multas.

La regulación del faenamiento de animales, con la construcción del matadero en 1896, se convirtió en una importante fuente de ingresos para el municipio y contribuyó, además, de manera importante a disminuir los problemas médico-sanitarios de la población.¹⁴⁶ La forma como el municipio regulaba el funcionamiento del matadero queda explicitada en los acuerdos de la Corporación del 26 de julio de 1903.

Quedó acordado imponer una contribución a los animales veneficiados en el matadero desde agosto en adelante, siendo; por buey, cuarenta centavos, vaca o toruno treinta centavos, ovejuno diez centavos y chanco veinte centavos.

Obligando a todas las personas que veneficien animales para la venta, a que estos animales sean veneficiados todos en el matadero público y bajo la vigilancia del jefe de policía quien dará cuenta a la Alcaldía cada vez que se voltee un animal que no este en completo estado de sanidad. Los derechos impuestos a cada animal serán recaudados por la policía mientras no haya nueva resolución.¹⁴⁷

144 MLV. LA. Presupuestos Municipales, años respectivos.

145 MLV. LA. Sesión del 30 de diciembre de 1897; fs. 71.

146 MLV. LA. Sesión del 20 de noviembre de 1896; fs. 45.

147 MLV. LA. Sesión del 26 de julio de 1903; fs. 151.

Las patentes de minas eran también un importante ingreso municipal, especialmente cuando el mineral de «Las Vacas» se encontraba en ciclo expansivo. Entre 1894 y 1900, el municipio vileño recabó \$3.326,19 por este concepto, lo que equivalía al 13% del total de los ingresos de todas las municipalidades del Departamento de Petorca, por patentes mineras, en el mismo período.¹⁴⁸

Con los ingresos provenientes de los rubros señalados el municipio debía determinar las áreas y montos de las inversiones anuales. En el ámbito de los gastos o salidas las partidas más importantes eran: sueldos (funcionarios administrativos, policía municipal, médicos, etc.), reparaciones de caminos, aseo, alumbrado, subvención educacional, gastos de oficina e imprevistos.

Los gastos en obras de mejoramiento urbano constituían uno de los aspectos más importantes en los presupuestos municipales. Los Vilos, a comienzos del siglo XX, era una aldea semirural carente de prácticamente todos los recursos básicos de una urbe moderna; sus edificios y galpones públicos se encontraban en precarias condiciones, los caminos en determinadas épocas (especialmente en invierno) se tornaban intransitables, no había abastecimiento regular de agua, el alumbrado comunal era deficiente, la seguridad ciudadana estaba entregada a un pequeño contingente policial y no había un adecuado sistema de eliminación de excretas.

Debido a lo anterior las preocupaciones de las autoridades municipales apuntaban fundamentalmente a resolver, al menos en parte, esta precaria situación. Así, en enero de 1900, la corporación edilicia acordó:

- Invertir \$300 para el arreglo del matadero.
- Invertir \$190 en el arreglo de la calle y desagües.
- Invertir \$130 en la compra de 5 faroles para el alumbrado.¹⁴⁹

Un año más tarde las inversiones apuntaban a comprar seis faroles para mejorar el alumbrado público, arreglar la calle principal de Los

148 AN. IA. Vol. 251. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°31, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 22 de enero de 1901.

149 MLV. LA. Sesión del 14 de enero de 1900; fs. 87.

Vilos, crear dos plazas más en la policía de seguridad e invertir 1.500 pesos en la reparación de caminos de la comuna.¹⁵⁰

Los decretos dictados por la Municipalidad de Los Vilos, en mayo y junio de 1903, también dan cuenta del tipo de inversiones que se realizaban a comienzos de siglo. El 5 de mayo se cancelan 10 pesos a Santiago Toro por el alquiler de una carreta para el arreglo de calles; el 7 mayo se pagan \$10,50 a Daroch y Cia. por 15 cuartones para el arreglo de veredas; también en esos días Dolores Collao recibe \$30 por el arriendo de una pieza destinada a salón municipal y tres cuartos destinados a cárcel y cuartel de policía.¹⁵¹

Siempre en la misma línea de acción, en la sesión del 3 de abril de 1904, la municipalidad acordó:

Ordenar el aseo de corralones, fosos i desagües de la población, como medida de salubridad, para esto se designó una comisión que visitará e inspeccionará los sitios en el recinto urbano, quedando compuesta dicha comisión del señor doctor don Santiago Ledesma, el Secretario municipal i el Comandante de policía.¹⁵²

En 1910 las cuentas canceladas por la Municipalidad de Los Vilos no difieren de aquellas canceladas a comienzos de siglo. Así se desprende de los decretos municipales del primer trimestre de ese año; se trata principalmente de remuneraciones por servicios de aseo y seguridad, adquisición y reparación de equipos de alumbrado y pertrechos y abastecimientos para la policía de seguridad.¹⁵³

Con la dictación de la Constitución Política de 1925 y con la mayor participación del Gobierno Central en todos los asuntos públicos, los municipios fueron perdiendo gradualmente muchas de las atribuciones de que gozaban desde la dictación de la ley de 1891. Los servicios de orden y seguridad fueron traspasados a Carabineros de Chile (1927), institución que dependía políticamente del Ministerio del Interior; los dispensarios de salud, reconvertidos en postas sanitarias,

150 MLV. LA. Sesión del 10 de febrero de 1901; fs. 103-104.

151 La Voz de Petorca, Petorca, 8 y 15 de noviembre de 1903. Decretos promulgados por la Municipalidad de Los Vilos.

152 MLV. LA. Sesión del 3 de abril de 1904; fs. 162-163.

153 La Voz de Petorca, Petorca, 1 de mayo de 1910.

pasaron a depender de la Caja del Seguro Obrero primero y, más tarde, del Servicio Nacional de Salud; los procesos educativos quedaron radicados exclusivamente en el Ministerio de Justicia e Instrucción Pública y, más tarde, en el Ministerio de Educación. Pese a lo anterior, la democratización del sistema político nacional le otorgó al municipio un rol mucho más dinámico en las intermediaciones entre el Estado y los grupos sociales a nivel local. Debido a ello la lucha política por el sillón municipal comenzó a adquirir dimensiones cada vez más globales, vinculando los problemas específicos de la comunidad con los proyectos políticos que convocaban y movilizaban al país.

4.2. La lucha política por el poder local

La hegemonía económica ejercida por la oligarquía terrateniente en la zona de Los Vilos, durante todo el siglo XIX, tuvo su correlato en el control del poder político. Lo anterior resultaba imprescindible dado el carácter expoliador y excluyente del sistema económico-social que estos mismos sectores habían impuesto.

Desde la fundación de las villas de Illapel y Petorca (segunda mitad del siglo XVIII) los latifundistas de la zona dieron inicio a un sistemático proceso de copamiento de las instancias locales de poder. El soborno, el cohecho y las milicias rurales, les garantizaban el uso discrecional de municipios, gobernaciones, juzgados de letras, servicios postales y de prensa, instituciones que, unidas al proselitismo religioso de la Iglesia Católica, aseguraban la sumisión política e ideológica de las clases subalternas. En este contexto la lucha política adquiría un carácter más bien formal, ya que se centraba exclusivamente en las pugnas, rencillas y reacomodos de las facciones liberal y conservadora al interior del bloque dominante.

En Los Vilos estas disputas se manifiestan con cierta claridad; enfrentando a los dueños y administradores de la hacienda «Conchalí», con la burguesía mercantil establecida en Los Vilos. Los aspectos involucrados en esa lucha se relacionan fundamentalmente con el asentamiento de los mercaderes en el puerto y con la proyección política que deviene del proceso de consolidación del poblado.

Para el latifundio resultaba esencial imponer sus condiciones económicas tanto al avalúo de los sitios a ocupar, como al modelo de tránsito de las mercaderías que entraban y salían por el puerto. De esta forma se imponía a los mercaderes un modelo económico en el cual el principal beneficiario era la hacienda. La lucha política de los mercaderes, entonces, es una lucha por la autonomía económica, de ahí que su preocupación principal consista en copar los espacios comunales de poder a objeto de contrarrestar las presiones de la hacienda.

Las demandas permanentes al Estado para regular la asignación de sitios, los esfuerzos por implementar el transporte ferroviario y los intentos de poner fin al monopolio del agua, expresan claramente la disposición de la burguesía mercantil a romper la dependencia del poblado respecto de la hacienda.

Pero las formas en que se expresan estas disputas no pasan siempre, ni necesariamente, por el enfrentamiento abierto y directo, ya sea en los tribunales de justicia, en las demandas ante el Gobierno o el Parlamento o por las denuncias políticas a través de la prensa. En muchos casos los conflictos se manifiestan como pequeñas disputas y rencillas personales que anteponen y combinan (en un intrincado sistema de alianzas) a todos los miembros de la clase dominante.

En la dura coyuntura que precedió a los enfrentamientos político-militares de 1891, la zona de Los Vilos también se vio amagada por los enfrentamientos desencadenados. En noviembre de 1890 el Gobernador de Petorca denunciaba ante el Intendente de Aconcagua al subdelegado de Los Vilos, por las supuestas irregularidades que éste habría cometido:

...debo hacerle presente que la subdelegación de Los Vilos estaba servida interinamente por don Benjamín Emparán y que, aparte de las muchas quejas que la gobernación ha recibido por causas de procedimientos arbitrarios, este sujeto parece ser el menos a propósito para ejercer el cargo en aquella subdelegación por la clase de ocupación particular que tiene [hotelero].¹⁵⁴

154 AN. IA. Vol. 178. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio s/n del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 25 de noviembre de 1890.

Los conflictos y problemas político-administrativos a nivel local eran permanentes. Esto aparece con nitidez al observar los permanentes destituciones, cambios y remociones de autoridades locales, especialmente durante el período (1884-1891).¹⁵⁵

Tras el conflicto armado de 1891 una Junta Departamental, encabezada por Pedro Rial y Manuel Izamotegui, destituyó al gobernador departamental T. Zambrano y a todos los jefes de servicio.¹⁵⁶ De esta forma no sólo se reajustaba políticamente el bloque en el poder, sino que también se imponía un modelo de disciplinamiento que apuntaba a reforzar las bases del resquebrajado sistema de dominación oligárquico. Esta misma Junta dispuso, con fecha 6 de septiembre de 1891, que Martín Vicuña reasumiera el cargo de Teniente Administrador de la aduana de Los Vilos. Vicuña había sido despojado del mismo por disposición del «gobierno dictatorial», el 2 de febrero de 1891.¹⁵⁷

Morigeradas las pasiones de los conflictos que enfrentaron sangrientamente a la clase política del país en 1891, los espacios locales de poder se convirtieron en el escenario más adecuado para discernir el rol y función que le correspondía a cada sector.

En 1904 el Miguel Luis Tapia, Primer Alcalde, recientemente electo, denunciaba ante el Juzgado de Letras de Petorca que el regidor José Saturnino Verdugo, apoyado por el subdelegado Maximiliano Lira y por el comandante de policía Cesar Montalva, se había apropiado de la Alcaldía y de la Sala Municipal, autoproclamándose primer alcalde.¹⁵⁸

Cinco años más tarde el hacendado Arsenio Larraín y el administrador del ferrocarril Los Vilos-Illapel Gonzalo Gómez, denunciaban vicios formales en las elecciones municipales, lo cual, a su juicio, ameritaba la anulación del proceso. En la respuesta elaborada por las

155 Ver: remoción del Juez Subdelegado, señor Ureta, y de su reemplazante, señor Geraldo Ampuero, 1884; AN. IA. Vol. 154. Remociones de Benjamín Emparán y de Carlos Román, 1890; AN. IA. Vol. 178.

156 AN. IA. Vol. 178. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca.

157 AN. IA. Vol. 178. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°27, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 15 de septiembre de 1891.

158 MLV. LA. Sesión del 2 de octubre de 1904; fs. 172.

autoridades municipales se desecharon los cargos y se validó la elección.¹⁵⁹

En 1913 Arsenio Larraín salía nuevamente a la palestra pública; esta vez coludido con el embarcador Enrique Streeter, denunciaban la irresponsabilidad funcionaria del Oficial del Registro Civil de Los Vilos, Delfín Rufatt Izquierdo, y solicitaban su destitución. De acuerdo con los dichos de Rufatt esta denuncia sólo se fundaba en la «mezquindad de alma» de ambos denunciantes. El Juzgado de Letras de Petorca atendiendo los dichos de Rufatt no dio lugar a la solicitud de destitución y reafirmó en su cargo al afectado.¹⁶⁰

Tres años después las rencillas entre los más connotados personajes públicos de la localidad terminaron con la remoción por unanimidad del Primer Alcalde de Los Vilos, Pedro Fajardo, y con su reemplazo por Juan Jorquera Rojas. El cuerpo edilicio consideraba imprescindible renuncia de Fajardo «por no contar con la confianza de la mayoría municipal».¹⁶¹

Este tipo de confrontaciones, más bien formales y de carácter personal, se transformarán en enfrentamientos abiertos y radicales a partir de la década de 1930.

Tras la crisis económica de 1929, que afectó con particular rigor a la industria salitrera, miles de pampinos quedaron cesantes y acicateados por el hambre y la miseria iniciaron un largo peregrinar hacia la zona central del país. Muchos de estos emigrantes eran antiguos campesinos y obreros portuarios de la zona de Los Vilos que se habían desplazado hacia las salitreras en busca de mejores condiciones de vida. Con la crisis del sector, retornaron a sus antiguos hogares, pero en esta oportunidad traían consigo la experiencia sindical y política que las luchas obreras les habían proporcionado durante más de 30 años. Coincidente con el desplazamiento de estos trabajadores surgen en la zona de Chopa, entre 1931 y 1938, aproximadamente 18 organizaciones sindicales y gremiales, constituyéndose, además, los dos partidos

159 MLV. LA. Sesión del 2 de mayo de 1909; fs. 249-255.

160 La Opinión del Norte, Illapel, 16 de marzo de 1913. La Voz de Petorca, Petorca, 13 de abril de 1913.

161 MLV. LA. Sesión del 3 de febrero de 1916; fs. 344.

de la izquierda tradicional (el Partido Socialista y el Partido Comunista). En el marco de este movimiento asociativo se constituye el Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos.¹⁶²

La primera seccional del Partido Socialista de Chile se constituyó en Los Vilos a mediados de 1937, al calor del proceso electoral que llevaría al Gobierno (en 1938) al candidato del Frente Popular, Pedro Aguirre Cerda. Entre los primeros dirigentes socialistas destacan las figuras de Arnoldo Eyzaguirre Cáceres, Felix Rojo Fuentes, Augusto Villalón, Julio Rivera, Manuel Arenas, Telmo Salas y Florencio Suárez.¹⁶³

162 Igor Goicovic Donoso: «Crisis económica...».

163 El Reflector, Illapel, 4 de septiembre de 1937. Carlos Salinas (1989 y 1995).

Cuadro N°14
Comuna de Los Vilos: Votaciones de las elecciones de regidores
(1938-1971)¹⁶⁴

Años	Partido Conservador	Partido Liberal	Partido Radical	Partido Socialista	Partido Comunista	Partido Agrario Laborista	Partido Demócrata Cristiano
1938	-	394	-	58	-	-	-
1941	-	254	61	217	-	-	-
1944	-	310	97	119	3	-	-
1947	-	233	126	78	-	-	-
1950	-	482	103	120	-	-	105
1953	-	510	109	145	-	68	-
1960	310	537	157	241	52	-	2
1963	-	832	341	485	142	-	-
1967	-	365	217	768	244	-	592
1971	-	715	141	1.143	479	-	655

FUENTE: DGRE: Elecciones de Regidores, años respectivos.

164 Observaciones al Cuadro N°14.

1. El archivo de la DGRE mantiene antecedentes públicos referidos a elecciones de regidores sólo para el período 1938-1971. Los registros correspondientes a las elecciones de regidores de 1956 no se encuentran disponibles.
2. La simbología (-) indica que el referente político no presentó candidaturas.
3. En 1947 el PS se dividió en dos tendencias, el Partido Socialista de Chile (PSCh) y el Partido Socialista Popular (PSP). Las votaciones de los años 1950 y 1953 corresponden al PSP.
4. El año 1944 el PC se presentó a las elecciones de regidores con el nombre de Partido Progresista Nacional.
5. En las elecciones de regidores de 1950 y 1953 el PC no pudo participar ya que había sido colocado fuera de la ley, por el gobierno de Gabriel González Videla.
6. La votación de la Democracia Cristiana de 1950 corresponde a su antecedente histórico, la Falange Nacional. De este partido surgió, en 1957, la DC.
7. En 1965 liberales y conservadores fusionan sus referentes y dan origen al Partido Nacional (PN). Las votaciones de 1967 y 1971 del PN aparecen en el casillero de su antecedente histórico el PL (Partido Liberal).

El Cuadro N°14 permite afirmar que durante el período 1938-1971, dos referentes políticos mantienen la hegemonía electoral en la comuna de Los Vilos. Por una parte los sectores vinculados a la derecha¹⁶⁵ tradicional, representados por el Partido Liberal y por la otra los emergentes grupos de izquierda,¹⁶⁶ encabezados por el Partido Socialista.

La tendencia oligárquico conservadora no tuvo una presencia electoral relevante en la región. Por el contrario la tendencia liberal se convirtió, durante un período bastante prolongado (1938-1965), en la fuerza política más importante de la comuna. La alta votación obtenida por el Partido Liberal en esta etapa se explica básicamente por el férreo control social que ejercían los latifundistas locales, adherentes a este partido, sobre los trabajadores agrícolas de sus haciendas («Palo Colorado», «Los Maquis», «Agua Amarilla», «Cavilolén». «Conchalí») y se explica, también, por la influencia indirecta, pero determinante, de la Casa Comercial Streeter y Cia., sobre el voto de los habitantes del distrito urbano. Cabe destacar que esta empresa ejercía (especialmente a partir de la década de 1940) un rígido monopolio sobre las faenas de embarque y desembarque de mercaderías en el puerto de Los Vilos; para estas faenas reclutaba habitualmente un promedio de 120 obreros portuarios, que si bien se declaraban mayoritariamente socialistas, mediatizaban sus votos y el de sus familias, ante las presiones de la empresa.

Llama la atención, por ejemplo, que el Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa, halla mantenido históricamente relaciones exentas de conflictos con la empresa embarcadora.

...el sindicato siempre fue manejado por gente de izquierda; por el Partido Socialista, que existía con fuerza en esos años; pero tengo la

165 Entendemos por partidos de «derecha» a aquellos que asumían la defensa de un orden económico-social oligárquico, caracterizado por: la sobreexplotación laboral, la desigual distribución de la riqueza y por la subordinación político-social de los sectores populares.

166 Asumimos que la «izquierda» está representada por los partidos políticos que se autoproclaman depositarios de un proyecto político-social que aspira a transformar radicalmente la estructura de dependencia económica y de explotación social, para dar paso a un régimen (a estas alturas más teórico que práctico) fundado en la solidaridad y en la justicia social.

impresión que las relaciones [agencia-trabajadores] eran buenas; el dueño de la empresa, Héctor Streeter, tenía muy buenas relaciones con la gente.¹⁶⁷

La regularización de los procesos electorales a través de la Cédula Nacional de Identidad (1958), la ley de sindicalización campesina (1967) y el acceso al sufragio de la población analfabeta (1971), limitaron la capacidad de subordinación que ejercía la derecha sobre determinados sectores populares y la sumieron, especialmente a partir de 1967, en un progresivo deterioro electoral.

Con posterioridad a las elecciones parlamentarias de 1965, los referentes de derecha (conservadores y liberales) se fusionaron en una nueva colectividad, el Partido Nacional; éste, en el período 1967-1971, no logró recuperar para la derecha la hegemonía perdida en el municipio vileño.

La izquierda local ha estado representada históricamente en la zona por los partidos Socialista y Comunista.

El Partido Comunista no ha logrado destacar en la comuna como una fuerza política relevante. Lo anterior se explica en parte por su tardía aparición en el escenario político y social de la localidad. Las primeras células del PC se organizan en Los Vilos en 1947, después de la campaña electoral que llevó a la presidencia del país a Gabriel González Videla. En esos momentos el escenario político local se encontraba copado por liberales, radicales y socialistas; el grueso de la población tenían una adscripción política ya definida en la derecha, el centro o la izquierda, y el único sindicato era hegemonizado por el PS. Debido a ello el PC centró el eje de su accionar agitativo entre los sectores campesinos de la comuna, logrando en ellos un importante nivel de representatividad hasta 1971. Fueron militantes comunistas, por ejemplo, los que organizaron, en la década de 1940, el Sindicato de Trabajadores Agrícolas de la hacienda «Conchalí», disuelto más tarde por el Gobierno de Gabriel González Videla. Los primeros dirigentes comunistas de la localidad fueron Aníbal Olivares, Augusto Tapia, Manuel Ramírez y Luis Alberto Montenegro.¹⁶⁸

167 Carlos Salinas (1995).

168 Aníbal Olivares (1989).

Por su parte el Partido Socialista, durante el período de hegemonía liberal (1938-1963), ocupó el segundo lugar en las preferencias del electorado local. Su principal base de respaldo político se encontraba entre los trabajadores portuarios y entre los trabajadores del gremio de pescadores artesanales.¹⁶⁹

[La gente se hacía socialista] por la diferencia económica que había; había gente muy adinerada, como los latifundistas de esta zona que eran amos y señores, y gente que no tenía más que cesantía y bajos salarios; entonces por un lado estaban los que estaban en la derecha, un Partido Conservador en esa época o Liberal y la gente se agrupó al otro extremo, en el Partido Socialista que daba más confiabilidad; no habían otros partidos me figuró en esa época y el Partido Socialista tuvo un auge enorme acá... yo muy chico me acordaba de los grandes desfiles que se hacían por la calle, uniformados... el pueblo se agrupó en torno a un sindicato y en torno a un partido.¹⁷⁰

El PS surgió en Los Vilos como una alternativa a la hegemonía secular de la derecha en el ámbito de la política local. Fue internalizado entre los sectores populares (marítimos y pescadores) como un proyecto políticamente viable y atractivo, sugerido y encabezado por sujetos de la comuna. El PS se construyó y articuló, entonces, no sólo con un partido de izquierda con un proyecto socialista, sino que también fue capaz de darle un profundo sentido popular y local a su propuesta de sociedad.¹⁷¹

Los enfrentamientos electorales entre liberales y socialistas llenaron el quehacer político del período 1938-1971. Pero si bien las bases programáticas de ambos referentes los separaban de manera radical, los contenidos específicos de sus programas de gobierno local ponían en evidencia los múltiples aspectos que los acercaban. Durante la campaña electoral de 1960 para elegir regidores, el periódico local «Tribuna» insertó dos «semblanzas» de candidatos.¹⁷² Una correspondía a Juan Jorquera Niño de Zepeda, inscrito en la lista D del Partido

169 Héctor Eyzaguirre (1989).

170 Carlos Salinas (1995).

171 Igor Goicovic Donoso: «El Partido Socialista de Chile en el período 1940-1949». Viña del Mar, 1992.

172 Tribuna, Los Vilos, 27 de marzo de 1960.

Liberal. En el programa de Jorquera los elementos centrales eran: «... propender a que Los Vilos ocupe el lugar que le corresponde como balneario y terminar de una vez por todas con todos los borrones que tanto afean a la playa y procurar que se construya un casino digno». Señalaba, además su preocupación por instalar una red de aparatos telefónicos e iniciar la construcción del alcantarillado.

Uno de sus oponentes era el candidato socialista Hugo Castillo, de la lista I. Su programa también apuntaba a fomentar el turismo, mejorar los caminos, desarrollar el ornato, plantar árboles en las avenidas y construir una plaza pública. También estaba preocupado de formar una Junta de Vecinos que colaborara con el municipio, formar un biblioteca y de crear una beca de estudios para los alumnos mejor dotados.

Los partidos autoreferidos como de «centro» no manifiestan una tendencia histórica clara. Sus irrupciones y decrecimientos electorales coyunturales, son los elementos que más los identifican. En Los Vilos estos sectores están representados por el Partido Radical y por el Partido Demócrata Cristiano.

Los radicales aparecen ligados a los trabajadores de la educación y a los funcionarios de la burocracia fiscal. El PR no a operado en Los Vilos como un partido de masas, sino que ha sido más bien un partido de opinión. Personalidades importantes del quehacer cultural y social de la localidad, como Federico Loshe Vargas y Blas Alarcón, militaron en las filas del radicalismo. Las intervenciones electorales más importantes del PR se produjeron en 1947 y en 1963.

Los partidos de inspiración socialcristiana, representados por la Falange Nacional (1938-1957) y por su heredera doctrinal, la Democracia Cristiana (1957-1971), no lograron, durante el período que estudiamos, convertirse en una fuerza política hegemónica. Salvo la coyuntura electoral de 1967, en que la DC logró el segundo lugar en las adhesiones del electorado, este partido no destacó como fuerza política de primer orden.

Por último hemos consignado el caso del Partido Agrario Laborista, pese a que se manifiesta como una irrupción puntual sin manifestar tendencia de largo plazo, debido a que se constituyó, durante el segundo gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, como un partido ins-

trumental, de carácter corporativo, al servicio de los intereses de este caudillo populista; logrando construir un movimiento de masas a nivel nacional que cuestionó las formas tradicionales del quehacer político nacional. El impacto del Ibañismo en Los Vilos fue significativo, no sólo por los 68 votos que obtuvo el PAL en 1953, sino que también como respaldo al «caudillismo» como forma de hacer política.

Una grandiosa recepción popular tributo este Puerto al candidato presidencial, don Carlos Ibáñez del Campo, en la proclamación efectuada a las 11 horas en la Avenida Caupolicán. El Partido Socialista Popular, concurrió con todos sus efectivos, a los que se sumaron diversos elementos independientes, sindicatos agrícolas, marítimos y pescadores y obreros de la Carretera Panamericana... en el día de la concentración se adhirieron valiosos elementos independientes para robustecer las filas de la candidatura del General de la Victoria.¹⁷³

Es importante precisar, en todo caso, que las adscripciones del electorado vileño frente a una u otra opción política, esta más relacionada con la red de relaciones familiares y de amistad (regularmente muy extendidas) que logran establecer los candidatos, que con teorías o programas políticos, los que son percibidos por los sujetos populares, como ajenos y distantes. Conceptos como: «socialismo», «sociedad libre», «lucha de clases», «economía de mercado», etc., carecen, en el imaginario y lenguaje popular local, de significado concreto y tangible; son en definitiva, para los sujetos populares, abstracciones que escapan a sus necesidades y realidades cotidianas.

La apreciación anterior se ve refrendada por varios elementos, a saber: los bajos niveles de compromiso orgánico-partidarios, la precaria internalización entre los «militantes» de los contenidos teórico-programáticos de la organización, la constitución de comandos electorales en torno a núcleos familiares, el nulo funcionamiento de los partidos en períodos no electorales, el «caciquismo» en la conducción de los partidos, los desfases entre las aspiraciones y demandas locales y los programas y gestión política del gobierno central.¹⁷⁴

173 Nuevo Cabildo, Illapel, 19 de febrero de 1952.

174 Igor Goicovic Donoso: «Elección municipal y sufragio popular: Los Vilos 1938-1971». El Norte Chico, junio-julio de 1992.

La persistencia histórica de estos fenómenos (que atraviesan a todo el arco de partidos políticos locales) permite afirmar que la incorporación del electorado vileño a una determinada opción política, obedece más bien a vínculos de afectividad y compromiso cultural (izquierda) o a relaciones de subordinación (derecha), que a compromisos ideológicos o militantes con determinado partido.



Capítulo V Pasajes de la Vida Cotidiana

**Pasando a la Historia |
Los Vilos 1855 - 1965**

Capítulo V

PASAJES DE LA VIDA COTIDIANA

1. El quehacer popular

LOS SUJETOS POPULARES EN LOS Vilos fueron construyendo su multifacética identidad social en el contexto de la estructura marítimo-portuaria, en torno a variadas actividades laborales y en ámbitos de sociabilidad amplios y acogedores.

Obreros portuarios, pescadores artesanales, empleados públicos (aduana, telégrafo, escuela, policía, registro civil, etc.), abasteros y jornaleros, junto a lavanderas, cocineras, cantineras, comerciantes al menudeo y «mujeres de su hogar», fueron conformando un heterogéneo mundo popular, que desarrolla sus mecanismos de sociabilidad en el movimiento cotidiano por la subsistencia y en los ámbitos de convergencia que les son propios: el muelle, la cantina, la pulpería, el despacho, la Iglesia, la caleta, la playa, el sindicato, el estadio, la escuela, la estación de ferrocarriles, etc. Se trata de espacios territorialmente dispersos, pero socialmente amplios y acogedores; en ellos no existen segregaciones, ni discriminaciones, por el contrario, operan como puentes de contacto entre las diferentes manifestaciones de la vida cotidiana. En ellos se van construyendo las redes de amistad y solidaridad, se recrean las relaciones de pareja (formales y furtivas), se planifica y ejecuta la actividad laboral diaria, se acometen las transgresiones al orden público, etc. En síntesis, estos son los ámbitos del quehacer cultural, de la interacción social, de la construcción de identidades.

1.1. *El espacio*

Como ya ha sido señalado el asentamiento urbano original en Los Vilos correspondió a una estrecha faja de terreno que bordeaba la línea de

la costa. En estos terrenos, pertenecientes al Estado, construyeron sus «ranchos» y «rucas», los jornaleros marítimos y los pescadores artesanales; simultáneamente la burguesía mercantil levantaba sus bodegas y viviendas. A medida que se desarrollaba el conflicto entre los propietarios de la hacienda «Conchalí», los vecinos de Los Vilos y el Estado, por la dictación y aplicación del decreto expropiatorio de diciembre de 1857, cientos de pobladores comenzaron a ocupar lentamente los sitios y manzanas definidos en dicho decreto. Se trataba de una ocupación lenta, silenciosa, al borde de la (i)legalidad... pero necesaria.

Las actividades portuarias adquirirían cada año un ritmo más dinámico; nuevos contingentes de personas provenientes de los distritos rurales y de otras zonas del país comenzaban a asentarse en Los Vilos, convocados por las expectativas laborales que ofrecía el puerto.

Julio Rivera y su familia arribaron a Los Vilos en 1911, cuando él contaba con seis años de edad. Arrendaron unos «cuartos» en una propiedad ubicada en el actual Estadio Municipal. «...En la escuela vieja... nos arrendaba una señora». El y sus padres eran originarios de Canela. En esa localidad su familia se desempeñaba en la agricultura y la ganadería.

No había nada de trabajo por allá... hubieron dos años malos y se nos estuvieron muriendo los animales... entonces dijo mi papá: nos vamos pa' Los Vilos... aquí en Los Vilos [su papá] tenía dos hermanos que trabajaban en las faenas marítimas.¹

Javier Espinoza venía de Antofagasta. Emigró de la «Perla del Norte» en 1934, en plena crisis de las actividades salitreras. Salió de su hogar a los quince años, en una época en que no había adolescencia, cuando de la infancia se pasaba bruscamente a la adultez.

Yo nací en Antofagasta y llegué a Los Vilos el año 37... me vine porque salí de la casa, me quedé sólo, ya los viejitos murieron, quedamos dos hermanos nomás, me largué a la vida y a andar nomás... salí de la casa a los quince años... Llegué sólo; anduve pal' norte, estuve en los lavaderos de oro de Andacollo, estuve en Calera, Quillota, La Cruz; estuve trabajando en unas minas de cal... después me vine aquí buscando

1 Julio Rivera (1995).

trabajo... cuando empezó la variante Longotoma-Los Vilos me entusiasmé y me vine pa' acá... me vine en un enganche pa' acá pa' Los Vilos y aquí me quedé.²

Los inmigrantes requerían de un espacio en el cual «arrancharse». La amplitud y soledad de los terrenos que bordeaban el puerto invitaban a la ocupación. Lentamente fueron emergiendo las viviendas populares. Casas de adobe y «quincha», «rucas» de palos y ramas.

A la precariedad y provisionalidad de la vivienda, se unían las deficiencias infraestructurales del poblado: deficiente y oneroso abastecimiento de agua, escaso alumbrado público, insuficiencia en los servicios médico-sanitarios, falencias en los servicios educativos, etc. Si a ello se sumaba un ciclo de contracción en las actividades marítimas, las condiciones de vida de la población se tornaban dramáticas.

Pese a lo anterior el poblamiento del radio urbano, diseñado en el plano de Jequier, continuó a un ritmo lento pero sostenido. Año a año emergían nuevas viviendas y se delineaban nuevas calles.

En diciembre de 1874 cincuentaitres vecinos de Los Vilos suscriben una nota dirigida al Supremo Gobierno, en la cual dan cuenta de las dificultades que oponen los propietarios de la hacienda «Conchalí», a la ejecución del decreto que dispone el establecimiento de una población en el puerto.³ A esa fecha, y de acuerdo con el V Censo de Población de 1875, Los Vilos contaba aproximadamente con 468 habitantes.⁴ Este primer núcleo humano ocupa los bordes de la playa en el terreno fiscal y los terrenos que se encuentran entre el perímetro formado por el actual Terminal de Buses (antigua estación de ferrocarriles), calle Rengo, calle Caupolicán y la línea de la costa.

En el Rol de Avalúos de las propiedades afectas al pago de contribución de haberes de la comuna de Los Vilos, del año 1903, figuran varias propiedades urbanas y sus respectivos propietarios.

2 Javier Espinoza (1995).

3 AN. MINT. Vol. 401.

4 OCE: «V Censo de Población...». Los autores de la misiva son básicamente los mercaderes establecidos en la población, los cuales, entre otras de sus ventajas, saben leer y escribir y, por lo tanto, están en condiciones de rubricar la nota. Ver anexo.

Cuadro N°15
Los Vilos. Distrito urbano. Rol de avalúos (1903)

Propietario	Tipo de Propiedad	Avalúo (\$)
José Saturnino Verdugo	Casas	14.000
Francisco del Caso	Casas	20.000
Rosalía Mesa	Casa	3.500
María Riveros	Casa	2.200
Daniel del Río Lira	Casa y Bodega	14.000
Daniel del Río Lira	Bodega Sur	5.000
Daniel del Río Lira	Casa Comercial	10.000
Juana Collao	Casa	2.500
Dolores Collao	Casa	4.000
Suc. Felipe Geisse	Casa	5.000
Suc. Miguel Bravo	Casa	3.500
Suc. Pedro Palazuelos	Casa	10.000
Roberto González	Casa	2.000

FUENTE: La Voz de Petorca, Petorca, 13 de septiembre de 1903.

El Cuadro N°15 permite establecer que el número de propietarios debidamente asentados en la localidad es extraordinariamente bajo. Se trata de once propietarios en no más de quince propiedades; varias de ellas dedicadas a las actividades de bodegaje naviero, como las de Daniel del Río y la de la Sucesión de Pedro Palazuelos; otras, como las de las hermanas Collao se entregaban en arriendo a los servicios municipales. No se encuentran registradas en este rol de avalúos las ocupaciones de hecho del resto de la aldea, la que debe haber sido considerable, ya que en esa época la población de Los Vilos promediaba los 1.000 habitantes.

Llama la atención un hecho significativo. Si bien las propiedades urbanas son escasas un número importante de ellas se encuentra en manos de mujeres.⁵ El monto de sus avalúos permite inferir que se

⁵ Cuatro de los diez propietarios son mujeres y cuatro de las quince propiedades se encuentran en sus manos.

trataba de propiedades más pequeñas o cuya edificación era más precaria, y el hecho de estar dedicadas principalmente al arriendo, indica que se trataba de mujeres (eventualmente solas) desarrollando una particular estrategia de subsistencia.

Dos años más tarde el Rol de Avalúos urbanos de Los Vilos reproducía básicamente la misma nómina anterior. Los únicos cambios operados decían relación con el traspaso de los bienes de Daniel del Río Lira, a su heredero universal Maximiliano Toro del Río, y con la incorporación a la nómina de dos nuevos propietarios Donato Vivanco y Manuel González.⁶ Lo anterior indica que la enajenación de sitios urbanos por parte de la hacienda «Conchalí» continuaba a un ritmo lento.

Cuadro N°16
Los Vilos: Distrito urbano. Rol de avalúos (1914)

Propietario	Tipo de Propiedad	Avalúo (\$)
Delfín Rufatt	Varias casas	30.030
Desiderio Henríquez	Casa	8.479
Maximiliano Lira	Casa	9.900
Ricardo Araya	Casa	7.700
Juan Ahumada	Casa	8.954
Juan Yáñez	Casa	3.080
Froilán Hidalgo	Casa	3.080
Sucesión Bórquez	Casa	4.477
Clorinda Rodríguez	Casas	14.960
Enrique Streeter	Bodega	24.200
Braulio Zambrano	Casa	6.600
Suc. Miguel Tapia	Casa	49.610
Rosa v. de Fuenzalida	Casa	3.388
Vicente Villalobos	Casa	4.950
Magdalena Loza	Casa	7.740
Roberto González	Casas	34.100
Felix Tian	Casa	7.260
Rosa Villalobos	Casa	24.926
Roberto Hidalgo	Casa	6.050
Manuel Espinosa Jara	Bodega	176.000
Dolores Collao	Casa	34.650

⁶ La Voz de Petorca, Petorca, 10 de septiembre de 1905.

Continuación cuadro anterior

Suc. María Rivera	Casa	8.470
Rosalba Meza	Casa	8.800
Julián Román	Casa	5.390
Propietario	Tipo de Propiedad	Avalúo (\$)
Suc. Juan Villalobos	Casa	6.050
Testam. Miguel Bravo	Casa	9.075
Margarita Hidalgo	Casa	6.270
Domitila v. de Palazuelos	Bodega	22.000
Elvira Machao Collao	Casa	9.680
Testam. Felipe Geisse	Casa	30.030
Pinto Hermanas	Casa	10.010
Carlos Reyes	Bodega	29.700
Cipriano Correa	Casa	2.200
María Guinel de Fajardo	Casa	12.100
Manuel González	Casa	6.600

FUENTE: La Voz de Petorca, Petorca 16 de septiembre de 1914.

En 1914 el número de propiedades se había incrementado levemente. En un lapso de once años el número de propietarios se había elevado de once a treintaseis. El giro de bodegas marítimas involucraba a Enrique Streeter, Manuel Espinosa Jara (socio comercial de Maximiliano Toro del Río), Carlos Reyes y a la familia Palazuelos. El resto de las propiedades correspondía a sitios destinados a casa-habitación.

En esta oportunidad las mujeres nuevamente ejercen un importante nivel de control sobre las propiedades urbanas,⁷ y a diferencia del avalúo de 1903, en esta oportunidad no sólo ocupan propiedades depreciadas, sino que también ejercen dominio sobre establecimientos de alta rentabilidad, como las bodegas del fallecido mercader Pedro Palazuelos que, después de su muerte, pasaron a propiedad de su esposa Domitila Buzeta.

En todo caso el volumen de sitios asignados en propiedad continuaba siendo bajo. Si comparamos los 36 propietarios de 1914, con los 107 vecinos connotados que dirigen la nota al Presidente de la República sobre la calidad y abastecimiento del agua, en 1909, llegamos a la

7 De acuerdo con el avalúo de 1914, once mujeres eran propietarias de catorce sitios con casa-habitación en Los Vilos.

conclusión que un número importante de personas, vinculadas principalmente al tráfico marítimo, a las actividades comerciales o insertas en el aparato público, carecían de propiedades inmuebles en la localidad. Si comparamos la misma cifra con los aproximadamente 1.000 pobladores del puerto, la cantidad de propietarios parece aún más irrisoria.

Al año siguiente el número de propietarios había subido a 39, la mayoría de ellos ocupando sitios como casa-habitación; se mantenían en todo caso las cuatro bodegas de almacenaje: una en poder de Carlos Streeter (hermano de Enrique y Francisco), dos de propiedad de la Sociedad Manuel Espinosa Jara-Maximiliano Toro del Río y la última perteneciente a Domitila Buzeta viuda de Palazuelos.⁸

En 1924 los sitios urbanos eran 77 y su distribución, en las recién delineadas y bautizadas calles, era la siguiente: 39 en calle Caupolicán, 12 en calle Rengo, 7 en calle Lautaro, 5 en calle Colo Colo, 4 en calle Talcahuano, 4 en calle Galvarino, 2 en la plaza Ercilla, 2 en calle Guacolda, 1 en calle Michimalongo y 1 en Avenida Fresia.⁹ Los principales propietarios de predios urbanos eran Delfín Rufatt, Francisco Streeter, Domitila viuda de Palazuelos, la Sucesión de Miguel Luis Tapia, Clorinda Rodríguez viuda de González y la Sociedad Bodega Los Vilos. El Fisco era propietario de sitios edificadas en calle Lautaro, calle Colo Colo y en la Avenida Fresia.

Trece años después la ocupación predial en Los Vilos había experimentado un crecimiento notorio. Los sitios asignados se elevaban a 127 y el plano urbano ya se encontraba perfectamente delineado.¹⁰ La mayoría de los sitios se concentraban en la principal arteria de Los Vilos: calle Caupolicán, con 62 sitios, le seguían calle Rengo con 12, calle Lautaro con 11, calle Galvarino con 11, calle Talcahuano con 8, calle Colo Colo con 7, calle Purén con 6, calle Guacolda con 3, Avenida Fresia con 3, calle Tucapel con 2, calle Leucotón con 1 y calle Michimalongo con 1.¹¹ La concentración de la propiedad urbana en los espacios vin-

8 La Voz de Petorca, Petorca, 11 de septiembre de 1915.

9 La Voz de Petorca, Petorca, 23 de enero de 1924.

10 Ver en anexo, «Plano de Los Vilos, 1936». Asociación de Aseguradores de Chile. Comité de Incendio.

11 El Reflector, Illapel, 4 de septiembre de 1937.

culados a las actividades portuarias y en la calle Caupolicán (principal arteria comercial) era relevante. Elena Wohlrath de Wessely, heredera de la hacienda «Conchalí», poseía 5 sitios en calle Caupolicán; el agente embarcador Carlos Streeter Vicuña había adquirido 2 sitios en Avenida Fresia, 4 en calle Caupolicán, 1 en el callejón Leucotón y uno en Michimalongo; el Banco Anglo, en sociedad con la Sucesión Streeter, poseían 4 sitios en calle Caupolicán y uno en calle Talcahuano; otros importantes propietarios eran: el Estado que poseía los terrenos de la Aduana en la Avenida Fresia, el sitio en que se asentaba la Escuela de Niñas de calle Lautaro y el sitio de la Escuela de Hombres en calle Colo Colo.

A comienzos de la década de 1950 la planta urbana del pueblo de los Vilos estaba ya definitivamente trazada y debidamente asignada. Esta planta estaba constituida por 369 sitios, divididos arterialmente de la siguiente forma: calle Caupolicán 60, calle Lautaro 42, calle Michimalongo 36, calle Colo Colo 35, calle Galvarino 34, calle Rengo 33, calle Tucapel 29, calle Talcahuano 28, Calle Purén 26, calle Elicura 21, Avenida Fresia 11, calle Lincoyán 9, calle Guacolda 3, callejón Leucotón 1 y camino a Illapel 1.¹² Los principales propietarios urbanos en este período son la Sociedad Inmobiliaria Editha Wessely y Cia., Carlos Streeter Vicuña, y el Fisco, que en esos momentos había establecido convenios de pago con los descendientes de los antiguos ocupantes de los terrenos o detentaba la propiedad de sitios baldíos.¹³

De acuerdo con lo expuesto, y con los demás antecedentes recopilados, se puede deducir que el asentamiento poblacional en Los Vilos y su expansión urbana posee varias fases. La primera, que comienza en 1855 y se extiende hasta 1895, se caracteriza por ser una instalación de carácter provisorio, con viviendas de material ligero, construidas en las inmediaciones de los muelles de embarque y en las proximidades de la caleta de pescadores. Algunas bodegas pertenecientes a las principales

12 El Regionalista, Illapel, 26 de septiembre de 1950.

13 De los 369 sitios que formaban la planta del pueblo de Los Vilos, 136 (36.9%) se encontraban registrados como promesa de venta entre el Fisco y particulares, 128 (34.6%) estaban en manos del Fisco y en condiciones de ser enajenados y 105 (28.5%) estaban en manos de particulares.

casas embarcadoras de la época, José Manuel del Río y Pedro Palazuelos, se levantaban en las inmediaciones de la actual plaza Alonso de Ercilla.

La segunda fase se inicia a comienzos de la década de 1890 y se extiende hasta mediados de los años 20; en este período los asentamientos populares experimentan un importante desarrollo. La afluencia de peones en busca de colocación laboral en las faenas portuarias detona un crecimiento vertiginoso en la población. Debido a ello se incrementan las ocupaciones de hecho en los terrenos que la hacienda «Conchalí» se encontraba disputando con el Fisco. La burguesía mercantil logra formalizar con la hacienda la adquisición de nuevos sitios para la instalación de bodegas; surge entonces la Casa Embarcadora de Enrique Streeter y se constituye la Sociedad Manuel Espinosa Jara-Maximiliano Toro del Río. Con la construcción del ferrocarril Los Vilos-Illapel, se amplía y moderniza el edificio fiscal que aloja a la Tenencia de Aduanas, se construye la Estación de Ferrocarriles (actual Terminal de Buses) y se levanta una maestranza. Con todo esto el perímetro urbano se amplía, abarcando desde calle Michimalongo por el oeste, calle Rengo por el Este, calle Colo Colo por el sur y la playa por el norte.

La tercera fase que va desde 1925 y se extiende hasta fines de la década de 1930, marca la consolidación definitiva del radio urbano de Los Vilos. Se regularizan las inscripciones fiscales en el Conservador de Bienes de Illapel y el Fisco comienza a celebrar contratos con promesa de venta con los antiguos ocupantes de los terrenos. Las viviendas comienzan a construirse de material sólido y tornarse definitivas. El perímetro de la población se extiende desde calle Purén por el este, hasta calle Michimalongo por el oeste, y desde calle Arauco por el sur hasta la playa por el norte.

A partir de 1940 se inicia la cuarta y última etapa en el poblamiento histórico de la comuna; la población comienza a extenderse sobre su límite oriental. Los antiguos «piseros» que arrendaban terrenos a los propietarios de la hacienda «Conchalí», para desarrollar cultivos de subsistencia, compran los terrenos y regularizan sus dominios, mientras que el Estado, a través de la Empresa de Ferrocarriles (tras la construcción de la variante Longotoma-Los Vilos) extiende los límites del pueblo en dirección suroriente. A partir de la década de 1950 y

con la constitución de la Sociedad Turismo Norte se desarrolla un nuevo proceso de adquisición de terrenos, esta vez para la construcción del «Balneario Los Vilos», con lo cual el perímetro urbano se extiende en dirección nororiente. Por último la constitución de la Sociedad Inmobiliaria Editha Wessely y Cia., propietaria de un gran volumen de terrenos en la localidad, surge como interlocutora en el proceso de compra-venta terrenos.

1.2. *Los oficios*

La constitución del puerto en Los Vilos atrajo hasta sus costas a un numeroso contingente de peones que se enganchó en las faenas portuarias. Ellos constituyeron durante un prolongado período de tiempo la principal fuerza de trabajo de la localidad. Los primeros jornaleros involucrados en las faenas marítimas se vinculaban laboralmente con las casas embarcadoras de Francisco Rojas, Mateo Cádiz y de la Sociedad González y Collados.¹⁴ También en el ámbito de la actividad portuaria desempeñaban funciones laborales los empleados de las reparticiones públicas, como el Teniente Administrador, el Guarda Interventor y los dos marineros del bote de reconocimiento. Y estaban, además, los mercaderes locales que ponían en funcionamiento las agencias de embarque y desembarque de mercaderías.¹⁵

Pero el mar no sólo proveía de sustento a los sectores populares de Los Vilos a través de las actividades portuarias, también lo hacía por la vía de la extracción de productos del mar. La riqueza bentónica del litoral vileño lo convertían en un punto propicio para las actividades de recolección marina; de ahí que la caleta de Los Vilos fuera frecuentada por pescadores de la región, mucho antes, inclusive, que se formara el puerto.

La pesca artesanal y la recolección de mariscos era, también, una alternativa viable para los sectores populares, especialmente en los ciclos críticos de las actividades portuarias. En esas circunstancias, para el obrero portuario no constituía ningún obstáculo el reconvertir-

14 AN. MH. Vols. 388 y 525. Oficios recibidos de la Aduana de Valparaíso.

15 AN. MH. Vol. 525. Oficios recibidos de la Aduana de Valparaíso.

se en pescador; el ámbito de trabajo le era familiar y los aprendizajes populares eran lo suficientemente extensivos como para adquirir las destrezas necesarias en la medida que se requerían. De ahí que muchos obreros marítimos se dedicaran durante largas temporadas a la actividad pesquera o que los hijos de los obreros privilegiaran el trabajo en «la mar», por sobre el oficio familiar.

En 1875, en el departamento de Petorca, 30 personas se dedicaban a la pesca artesanal. De ellas, 21 eran hombres y 9 eran mujeres. Es probable que muchos de estos pescadores no tuvieran un asiento fijo, y que deambularan por las diferentes caletas del litoral de Petorca desarrollando sus actividades. Papudo, Pichidangui y Los Vilos, eran, probablemente, sus resguardos más socorridos pero no necesariamente los sitios de asentamiento definitivo.¹⁶

Los oficios más especializados, vinculados a las faenas de construcción de los edificios fiscales o de las bodegas de los mercaderes, quedaban a cargo de maestros, oficiales, albañiles, carpinteros y barrereros, provenientes de Illapel, Petorca, Quilimarí o Casuto. Sólo la peonada de apoyo para estas faenas era reclutada entre la población local.¹⁷

En torno al comercio local se fueron desarrollando nuevas actividades laborales y, a la vez, nuevas manifestaciones sociales. La nómina de patentes industriales de 1895 establece que en la subdelegación N°14 de Los Vilos habían, 13 despachos o pulperías,¹⁸ 6 tiendas, 2 carnicerías, 2 billares, 1 posada, 1 hotel, 1 molino de pan y 1 bodega. Los comerciantes más prósperos de la localidad eran, Miguel Luis Tapia (tienda), la sociedad Serey Hermanos (billar, posada y tienda), José L. Henríquez (hotel), José Saturnino Verdugo (tienda) y José Manuel del Río (tienda y bodega).¹⁹

Tres años después, en plena expansión de las actividades portuarias, los servicios comerciales experimentaban un importante

16 OCE: «V Censo de Población. Chile 1875».

17 AN. MH. Vol. 388. Oficios recibidos de la Aduana de Valparaíso.

18 Los despachos o pulperías eran locales de expendio de todo tipo de mercaderías: abarrotes, géneros, bebidas, etc.

19 La Voz de Petorca, Petorca, 22 de septiembre de 1895.

crecimiento; los despachos habían subido a 20, las tiendas a 10, se mantuvieron las 2 carnicerías pero, además, surgieron 2 abastos; el hotel continuó en funciones y la posada se transformó en restauran; la bodega de José Manuel del Río seguía operando y se organizó una talabartería.²⁰

En 1903 el proceso expansivo de las actividades comerciales continuaba a un ritmo sostenido. El crecimiento de la población y el aumento de los recursos económicos de los consumidores, fueron los factores determinantes en dicha expansión. La diversificación de las actividades comerciales se convirtió, en esta época, en el principal desafío para los mercaderes locales. La matrícula de patentes de 1903 indica que en la subdelegación N°14 existían: 1 bodega y 1 agencia de vapores, ambas de propiedad de José Manuel del Río, 2 hoteles, 15 baratillos (despachos o pulperías), 1 botica, 1 posada, 9 abasterías, 1 restauran, 10 tiendas, 2 billares, 1 panadería, 1 talabartería, 1 zapatería y 1 reñidero de gallos. De esta forma, a los servicios básicos de consumos, se sumaban, la venta de medicamentos, dos industrias artesanales (talabartería y zapatería) y tres espacios de recreación (2 billares y un reñidero de gallos). La matrícula de patentes industriales de 1905 no presenta mayores diferencias con la de 1903 salvo, la incorporación del taller de sastrería de Nicolás Tapia y la inscripción en la matrícula de patentes de las bodegas y agencia de vapores de Enrique Streeter, que funcionaban en Los Vilos desde 1902.²¹

En la matrícula de 1915 aparecen registradas, la primera relojería (Arturo Collao), la primera peluquería (Alejo Olivares) y la primera cigarrería (Dolores Collao).²² Más tarde, en 1923, aparecen en el regis-

20 La Voz de Petorca, Petorca, 18 de septiembre de 1898.

21 La Voz de Petorca, Petorca, 17 de septiembre de 1905. La matrícula de patentes industriales de 1912 no difiere sustancialmente de las anteriores. Da cuenta de la existencia de bodegas y agencias de vapores que ya tenían varios años de instaladas, como las de la sociedad de Maximiliano Toro del Río y Manuel Espinosa Jara y la de Carlos Reyes, incorpora además, la barraca de Abelardo Rojas y las patentes de cinco vehículos de carga: dos carretones y tres carretas. La Voz de Petorca, Petorca, 25 de agosto de 1912.

22 La Voz de Petorca, Petorca, 25 de septiembre de 1915.

tro los primeros establecimientos que expenden bebidas alcohólicas:²³ las pensiones con cantina de María de Eyzaguirre y de Felix Tian, y los expendios de licores de la Sucesión de Miguel Luis Tapia y de Zuvich Hermanos.²⁴ En 1926 se establecía en Los Vilos la bodega de depósitos de la empresa illapelina, productora y exportadora de ají pimentón, Luis Alberto Vera y Cia. y la agencia compradora de minerales de Mauricio Hoschild.²⁵

Las bodegas de almacenaje, los despachos, las cantinas, los billares, el establecimiento de abastos, la peluquería, etc. no fueron sólo manifestaciones de una peculiar estrategia de subsistencia o de acumulación de riqueza; no negándoles dicha funcionalidad se hace necesario establecer que fueron también ámbitos fundamentales en el desarrollo de la sociabilidad local. En un medio espacial semirural como era Los Vilos hasta mediados de la década de 1950, carente de los elementos básicos que permitirían reconocerlo como una urbe moderna, los mecanismos de sociabilización de los sujetos populares son intensos y tienden a recrearse en los ámbitos de participación laboral o de uso cotidiano.

De esta forma, la cuadrilla de jornaleros que dirige «Ño» Miguel, que realiza el traslado de los sacos con granos, cargados hasta con 90 kilos, desde las bodegas de José Manuel del Río hasta el muelle de ferrocarriles, probablemente, al terminar la jornada, concurra al «boliche» de Eloí Godoi, a jugar un billar y a tomarse una cerveza «Lima-che» y, si aún quedan fuerzas y está entrando la «oración», caminará con sus amigos por la polvorienta calle Caupolicán, discutiendo sobre la mejor alternativa en la próxima riña de gallos donde Horacio Ureta o sobre la idea de constituir un sindicato como lo sugirieron los «compa-

23 El que este tipo de establecimientos no figuraran en las nóminas anteriores no significa, en ningún caso, que no se vendiera bebidas alcohólicas en la localidad; por el contrario, como lo veremos más adelante, su venta y consumo constituían un serio problema para las autoridades. Las alternativas de esta omisión son dos: que su venta fuera clandestina o que la misma estuviera rotulada bajo otra patente, por ejemplo: posada, restauran, despacho, etc.

24 La Voz de Petorca, Petorca, 12 de mayo de 1923.

25 La Voz de Petorca, Petorca, 29 de octubre de 1926.

ñeros» Adrián González, Florentino Véliz y Luis Rojo; comprarán tabaco «rubio» en la Casa Comercial de Miguel Luis Tapia, y rematarán la jornada en la posada del «chino» Tian.

Al día siguiente, si la «resaca» es pesada, «Ño» Miguel le ordenará a María, «su» mujer, que vaya al despacho de Martín Gahona a buscar un litro de chicha para arreglar el cuerpo... y que se lo anote en la libreta. En todo caso María tiene otras preocupaciones en la mente. El «Paquete de Los Vilos» no venía hace quince días y los jornales de ayer y antes de ayer son los primeros que se han visto por el «rancho» en las últimas dos semanas. Miguel se gastó la mitad en la posada del «chino» Tian y ella tiene la idea que terminó la «zalagarda» en la «chingana» de la «Calerana» que, según le dijo una vecina, queda pasadito el estanque de agua de la calle Colo Colo. María no se explica cómo el sargento Montalva aún no hace nada por expulsar a las «rameras» del pueblo; el doctor Tomas Davis dijo que ellas habían traído la sífilis y el padre Bastidas denunció que «ese grupo de mal entretenidas corrompe la moral y las buenas costumbres». En todo caso lo que ella quiere es parar la olla, así que irá al despacho de su comadre, la «Meche» Hidalgo, a ver si le fía unos porotos y algo de ají; total le pagará el lunes en la mañana; ese día seguramente tendrá sus «cobres», después del fin de semana, cuando le paguen el lavado los Streeter y los Rufatt.

Esta reconstrucción del quehacer cotidiano de un obrero portuario o de una mujer de Los Vilos, apunta a destacar la importancia de los ámbitos de sociabilización en los procesos de conformación de identidades populares. En la faena el obrero construye sus redes de amistad, de camaradería, de solidaridad; en ellas incuba también su rechazo o su vergüenza ante la explotación patronal; se reafirma en su condición de obrero y de pobre. En la cantina exterioriza su sensibilidad, sus temores, sus iras y frustraciones. En la «chingana» despliega afecto, pasión, sensualidad, violencia. En el «rancho», reafirma su condición de «macho dominante»; satisface la libido y hecha hijos al mundo. En el éxtasis de su frustración traslada al hogar la estructura vertical y autoritaria de que es víctima en la faena; en el «rancho» María y sus hijos cumplirán las funciones de dócil jornalero que él desempeña en los muelles.

Los espacios de sociabilización de la mujer difieren según sean los grados de subordinación o autonomía que logran establecer en sus relaciones de pareja. Las viudas, las solteras, las «camaradas», en su condición de soledad, se ven lanzadas al mundo de las estrategias de subsistencia; en él serán cocineras, lavanderas, fritangueras o peladoras de pescado, montarán una amasandería, venderán licor de manera clandestina y eventualmente se prostituirán o se dedicarán al arriendo de cuartos en la propiedad heredada. Poseen autonomía; básicamente son dueñas de sus actos, lo cual les permite establecer, en el marco de su pertenencia de clase, relaciones de igual a igual con los varones. Distinto es el caso de aquella que contrajo matrimonio cumpliendo un contrato de esponsales, o de la otra, que habiendo gozado de una vida autónoma, monto una relación de amancebamiento con el trabajador que la arrastró hasta Los Vilos. En ambos casos los ámbitos de sociabilización quedan restringidos a las funciones «propias del ser mujer»: las tareas del hogar, el cuidado de los hijos, las manifestaciones religiosas, el apoyo a los estudiantes y a los enfermos, las compras cotidianas y el corrillo vecinal.

A medida que la aldea crecía producto de la afluencia de nuevos contingentes de población, las actividades laborales se iban diversificando. A los obreros portuarios, pescadores, comerciantes y funcionarios públicos, se fueron sumando una cuantiosa y variada gama de artesanos y trabajadores independientes, que ofertaban sus servicios en un mercado de consumo cada vez más amplio.

Cuadro Nº17
Comuna de Los Vilos: Oficios y profesiones de los varones inscritos en los registros electorales (1914-1960)²⁶

Oficio	1914	1916	1925	1952	1960
Agricultor	16	17	23	8	6
Carpintero	8	3	3	2	2
Comerciante	32	1	11	7	3
Empleado	25	7	14	19	10
Herrero	4	3	-	1	-
Jornalero	2	6	7	3	2
Lanchero	4	1	2	4	-
Mecánico	2	1	2	2	1
Minero	1	1	-	1	3
Pescador	8	4	11	2	7
Profesor	2	-	-	1	1
Zapatero	3	-	1	-	1

FUENTE: La Voz de Petorca, Petorca 29 de agosto de 1914, 15 de enero de 1916 y 4 de agosto de 1925. Nuevo Cabildo, Illapel, 25 de marzo de 1952 y 3 de diciembre de 1960.

El Cuadro Nº17 no pretende establecer una tendencia definitiva en el desarrollo de los oficios al interior de la sociedad vileña. El objetivo es más simple; se trata de presentar aquellos oficios que manifestaban una mayor incorporación de fuerza de trabajo en algunas coyunturas históricas.²⁷

26 Estas nóminas no dan cuenta del conjunto de personas y sus oficios en una población, debido a que el padrón electoral no es universal. Cabe recordar que las mujeres sólo comienzan a participar en los procesos electorales en las elecciones municipales de 1934 y que los analfabetos (un porcentaje importante de la población hasta fines de la década de 1960) sólo lo hacen a partir de 1971.

27 Los registros electorales no son la mejor fuente para hacer un seguimiento exhaustivo de la participación de la fuerza de trabajo en los diferentes oficios y profesiones. Por la evolución histórica misma del

Los agricultores considerados en la muestra son mayoritariamente personas radicadas en los distritos rurales de la comuna (Causo, Conchalí, Agua Amarilla, La Mostaza, Palo Colorado, etc.). Su vinculación con Los Vilos se realiza a través de la entrega de sus producciones de grano y para el comercio al cabotaje y de ganado para el mercado de abastos.

El «maestro chasquilla», capaz de llevar a cabo las tareas más complicadas e inverosímiles, fundado en un conocimiento esencialmente empírico, engloba los múltiples oficios manuales ejercidos por los sujetos populares; la mayoría de ellos vinculados al ámbito de la edificación de viviendas o de la reparación de infraestructura o artefactos. En el rubro de la construcción aparecen el carpintero y el estucador, planificando, asesorando, dirigiendo o ejecutando los trabajos de construcción de viviendas. Su discontinuidad histórica se relaciona estrechamente con los procesos de modernización de la sociedad. La construcción en serie de viviendas, herramientas y artefactos, ha desembocado en un paulatino arrinconamiento de esta categoría popular. Los aprendizajes tradicionales, transmitidos a través de la práctica y de la oralidad, han cedido terreno ante la especialización y la capacitación técnico-profesional.

El comercio, como lo señalamos previamente, jugaba un importante papel, como estrategia de subsistencia (despachos, baratillos, pulperías, tiendas, cantinas, etc.), y como centros de convergencia y sociabilización de los sujetos populares. A partir de la década de 1950 y en el marco de la expansión de las actividades turísticas, el comercio local tiende a modernizar su infraestructura. Se apunta a una especialización de los servicios (boutiques, tiendas de ropa, librerías, farmacias, restaurantes, hoteles, etc.) y a una concentración de la función de aprovisionamiento (supermercados). Lo anterior ha mejorado cualita-

sistema político chileno no resultan muy representativos; adolecen de gruesos errores de categorización de la función laboral; y ofrecen grandes discontinuidades temporales. Las 5 matrículas de electores que tuvimos a la vista ofrecen un total de 58 oficios o profesiones; la mayoría de ellas aparece registrada sólo en una oportunidad. Ello no indica la temprana desaparición de la actividad, sino que más bien, su encubrimiento bajo otra categoría.

tivamente los servicios ofertados pero, a la vez, ha desembocado en el estancamiento o colapso de los establecimientos tradicionales.

Bajo la categoría empleados se registra al conjunto de funcionarios de la burocracia pública y privada: funcionarios municipales, trabajadores de las empresas estatales (Correos y Telégrafos, Caja Nacional de Ahorros, Tenencia de Aduanas, Ferrocarriles del Estado, etc.), miembros de las fuerzas de seguridad y personal administrativo de las agencias de embarque. Su presencia en la localidad es más bien eventual; las destinaciones y redestinaciones tienden a convertirlos en trabajadores itinerantes, sin mayor capacidad ni disposición de arraigo. Su número fluctúa de acuerdo con las diferentes coyunturas históricas que atraviesa el aparato estatal o la empresa privada. Así, los funcionarios de ferrocarriles: empleados, obreros de maestranza, trabajadores de vía, etc., conformaron un gremio bastante numeroso mientras Los Vilos fue cabeza de administración y maestranza, del ferrocarril Los Vilos-Illapel (fines del siglo XIX, comienzos del siglo XX). Un proceso inverso se vive al momento de colapsar las actividades portuarias en la década de 1960; en ese momento los empleados de la agencia Streater y el personal de la Aduana local, cesaron en sus trabajos debiendo recurrir a diferentes estrategias para reinserirse laboralmente.

Los servicios especializados: relojero, cochero, peluquero, talabartero, chofer, etc., se desarrollan como prácticas laborales individuales y convocan a un número reducido de sujetos. Estos oficios fueron introducidos en Los Vilos por trabajadores independientes atraídos hasta el puerto por el dinamismo adquirido por su movimiento de población. En 1914, punto cúlmine en el proceso de crecimiento de las actividades portuarias, figuran en la nómina del registro electoral de la subdelegación N°14: 2 peluqueros, 1 relojero, 1 talabartero y 3 zapateros.²⁸

En torno a las actividades portuarias se articulaba una amplia y variada gama de oficios populares.²⁹ Los núcleos laborales más impor-

28 La Voz de Petorca, Petorca, 29 de agosto de 1914.

29 Resulta difícil cuantificar a través de los registros electorales la incidencia cuantitativa de los gremios de pescadores y obreros portuarios en el ámbito local, debido a que la mayoría de sus miembros eran iletrados y, por ende, carecían de derecho a voto y no podían estar inscritos en los registros electorales.

tantes eran los estibadores de tierra, los lancheros y los estibadores de a bordo. En las cuadrillas de trabajo que se formaban en torno a estos tres núcleos surgían una serie de oficios específicos: huincheros, pontaloneros, fogoneros, maquinistas, calafateros y caldereros; además, si la faena lo requería, eran incorporados los servicios de torneros, fleteros, herreros, mecánicos e ingenieros.

El oficio de marítimo se adquiría por la vía familiar. Regularmente el trabajador enrolado incorporaba a las faenas a su hijo físicamente más capacitado o a un pariente o amigo cercano. Se ingresaba a temprana edad a las faenas (sólo el Reglamento Aduanero impedía que los adolescentes menores de 18 años se incorporaran antes de esa edad al servicio portuario); ello debido a que los problemas principales de los sujetos jóvenes de la época era encontrar trabajo. La expulsión o salida del hogar promediaba los 15 años, de ahí que la necesidad básica del joven popular de fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX sea insertarse laboralmente en el medio que le fuera más próximo y más propicio. Las alternativas laborales en Los Vilos eran escasas; se era portuario, pescador o ferroviario; en ningún caso estudiar. Completar la preparatoria para un niño proletario constituía toda una hazaña.

Benito Tordesilla llegó al puerto a los 16 años, convocado por su padre que también era marítimo. Benito se había iniciado en las actividades laborales a los 14 años, acarreado ripio en las obras de construcción de la Escuela de Mujeres.

Yo trabajaba antiguamente con un permiso... Yo empecé a trabajar cuando tenía 16 años; de desaguador en las lanchas... con un permiso nomás... donde desaguaba yo faltaban lancheros... yo ya tenía un cuerpo con harta agilidad, así que saqué un permiso provisorio pa' lanchero... ahí trabajaba mi papá, yo trabajé con él y con mis hermanos... (cuando llegue del servicio) fui a sacar permiso al tiro donde el capitán de puerto, me nombraron al tiro de capataz pa' los viejos... yo era capataz de lanchero.³⁰

Julio Rivera comenzó a trabajar en las faenas portuarias en 1928. Una vez que regresó de haber cumplido su servicio militar. En esos momen-

30 Benito Tordesilla (1995).

tos había cumplido los 23 años. Su padre era sereno en el ferrocarril Los Vilos-Illapel, pero sus tíos eran marítimos, y fueron ellos quienes facilitaron su acceso al puerto. Julio se inició en la actividad como estibador de tierra.

Yo llegué del servicio el año 28 [se fue en 1926 y permaneció 2 años 4 meses]... cuando se tomó el país Ibáñez... estaba en el Almirante Latorre [acorazado]... me toco en cubierta... salí el 28 [del servicio] y el 28 entré a trabajar en las faenas marítimas.³¹

Javier Espinoza había emigrado de Antofagasta en plena crisis salitrera; al momento de arribar a Los Vilos (1937), traía sobre sus hombros una larga experiencia laboral: había sido minero en Andacollo y Nogales y obrero agrícola en Calera, Quillota y La Cruz. Llegó a Los Vilos a engancharse en los trabajos de la variante ferroviaria Los Vilos-Longotoma; después de una corta experiencia en esas faenas se enroló en las actividades portuarias. En esos momentos acababa de cumplir los 18 años.

Empecé trabajando en el ferrocarril y de a poco me fui haciendo ambiente, ambiente, hasta que me metí en las faenas marítimas... comencé de gallero primero... trabajando en los metales, en los camiones, en los carboneros... hasta que de a poco me fui metiendo pa' adentro de estibador... ahí me recibieron en el sindicato, ellos me reconocieron mi trabajo y entré a la planta.³²

Iván Pereira había estudiado en la Escuela Industrial de Illapel. Había egresado con el oficio de herrero. En 1957, a los 19 años, se incorporó a las actividades portuarias.

...empecé como maestro herrero en las bodegas de la agencia [Stree-ter], soldador; trabajaba con el finado Robinson Marín, que era maestro tornador... empece a trabajar a los 18, 19 años... recién salido de la Escuela Industrial...³³

31 Julio Rivera (1995).

32 Javier Espinoza (1995).

33 Iván Pereira (1995).

El puerto de Los Vilos no tenía el calado suficiente para permitir el acceso de los barcos hasta los muelles, además los vientos que penetraban en el fondeadero desde el suroeste generaban fuertes marejadas que dificultaban cualquier actividad naviera. Debido a ello las faenas de carga y descarga de las naves se realizaba mediante complejas y prolongadas maniobras. La carga era acumulada en los muelles por los jornaleros de tierra, luego era embarcada en lanchones de aproximadamente 30 toneladas que la trasladaban, a remolque, hasta los barcos que se encontraban a la gira. En ellos los jornaleros de abordaje realizaba la faena de carga y descarga de acuerdo con la función específica encomendada al navío.

Las condiciones de trabajo eran durísimas. Prácticamente se carecía de todo apoyo maquinizado, por lo tanto el esfuerzo y la capacidad física se convertían en los únicos respaldos del trabajador marítimo.³⁴

Habíamos tres gremios: lancheros, jornaleros, que trabajan en tierra y estibadores, que trabajaban adentro. Los jornaleros descargaban los camiones...³⁵

Habían tres clases de oficios, estibadores de abordaje, lancheros y estibadores de tierra, yo era de tierra... nuestra pega era acarrear los sacos en tierra... yo calculó que por lo menos pasaron 10 millones de sacos por el espinazo mío. Descargábamos los camiones, los carros de adentro [del muelle], a puro hombro nomás, hasta la bodega, 100 metros de correr con el saco al hombro... nosotros trabajábamos cuando venían los vapores extranjeros... teníamos que trabajar hasta terminar; todo el día; los dos días hasta terminar, porque venían con 500, 600 toneladas... trabajábamos desde las 7 de la mañana, hasta terminar,

34 Los recursos materiales disponibles en el puerto de Los Vilos eran escasos. En el muelle de ferrocarriles habían dos donkey (burros o grúas) que apoyaban la faenas de carga y descarga de los lanchones. Se contaba, además, con una pequeña máquina a vapor que ingresaba por el muelle los carros cargados con minerales. Los minerales eran cargadas en tinajas de acero o fierro, las redondas para el carbón y las cuadradas para el hierro. El concentrado de cobre era cargado en lingas y los granos se dejaban caer desde el muelle a través de un tubo de latón que descendía directamente sobre la embarcación.

35 Javier Espinoza (1995).

sin parar, día y noche... cuando amanecían los vapores aquí ya estaban las 8 lanchas cargás. El día antes en la tarde trabajábamos; así todo el día y toda la noche; hasta las 3 de la tarde del otro día debíamos estar a veces para terminar; porque los vapores no esperaban...³⁶

El trabajo era pesado... sacos de 80 kilos, 90 kilos... era sacrificado... lo mas duro era el trabajo del jornalero... la estiba y desestiba se hacía con ganchos... se levantaba el chinguillo y se descargaba... el huinche-ro agarraba la linga y la echaba pa' adentro nomás, pa' la bodega... la linga era la lona donde van todos los sacos... el que mandaba era el portalonero... pero todos trabajábamos a la vuelta... todos aprendimos.³⁷

Las faenas se llevaban a cabo de corrido; no se trabajaba en turnos «... porque no había nada de gente... muy poco trabajador... de primera nosotros éramos 28... después llegaron más; como llegó tanto metal de acá de La Patagua y del norte».³⁸

La extensión de las faenas obligaba a los trabajadores a permanecer más de 48 horas en los muelles.

Mi madre era casada con un marítimo... había que estar a las siete de la mañana con una vianda y a las doce del día con el almuerzo, con las once y la comida y así... porque se trabajaba en forma continuada, las 48 horas, o más, sin parar, porque los barcos venían y tenían que cargarse y no se descansaba.³⁹

En ese tiempo no habían remolques, no habían lanchas a motores, no había na'... se remolcaban en una chalupa a remo; cuatro hombres a remo. Y las lanchas eran anchas antiguamente, cuadrás; o sea la popa cuadrá; se ponía una bayona [una guía o alambre de gran espesor que se extendía desde el muelle hasta el barco] y se iba remando pa' los barcos.⁴⁰

Se embarcaba en lancha. Unos lanchones de 20 toneladas, 28, 30, algunos más grandes; porque habían lanchones nomás. Cuando llegó

36 Julio Rivera (1995).

37 Javier Espinoza (1995).

38 Julio Rivera (1995).

39 Carlos Salinas (1995).

40 Benito Tordesilla (1995).

Streeter [se refiere a Carlos Streeter que llegó desde San Antonio, a mediados de la década de 1930], él puso más material, más lanchas; habían 9 a 11 lanchas.⁴¹

El grupo en la faena [lancheros] eran doce personas; habían dos lancheros en una lancha y los demás eran jornaleros pa' llenar las tinas o los chinguillos... había un canal muelle y por el canal se echaba pa' abajo [el grano] pa' la lancha, a granel... en el barco se llenaban las tinas o chinguillos y ésas se subían por los huinches pa' las bodegas del barco.⁴²

Gran parte del quehacer laboral y social de Los Vilos tenía su eje articulador en las actividades portuarias. En las faenas del puerto se constituyó la identidad social predominante del ciclo histórico que se inicia en 1855 y se extiende por más de cien años. El trabajo colectivo, con predominio del esfuerzo físico, organizado en cuadrillas especializadas, magramente retribuido, fue delineando un tipo específico de trabajador, independiente de la función particular que desempeñaba en la faena; emergía el obrero portuario, esforzado, tenaz, solidario, varonil; se construía una identidad esencialmente obrera, popular y patriarcal. Desde el ámbito portuario esta identidad se irradiaba e invadía al conjunto de la sociedad local. Interactuaba subordinadamente con la contraparte empresarial, se socializaba sensualmente en los espacios de recreación y desarrollaba un autoritarismo feroz al interior de su núcleo familiar. Esta construcción social, si bien ha colapsado históricamente, dejó profundas raíces en la sociedad local. Raíces que emergen y se manifiestan a través de las formas específicas del quehacer cotidiano de la sociedad vileña: en el coraje del recolector de productos del mar, en un quehacer cultural esencialmente popular y en la supervivencia de relaciones familiares de carácter patriarcal.

Las actividades de recolección de productos del mar convocaban a un número importante de personas en Los Vilos. Pescadores artesanales, mariscadores de orilla, vendedores y limpiadores de pescado y pequeños empresarios que trabajaban en la comercialización de los productos.

41 Julio Rivera (1995).

42 Benito Tordesilla (1995).

Según el Anuario Estadístico de 1945, sesenta personas se desempeñaban en Los Vilos en el rubro pesca; seis años después la prensa regional estimaba en 50 el número de sujetos involucrados en esta actividad.⁴³

Hasta mediados de la década de 1950, los pescadores de Los Vilos se dedicaban principalmente a la captura del congrio y a la extracción del erizo, productos que se enviaban a Valparaíso en unos «barquitos chiquitos y colorados».⁴⁴

Las actividades de extracción de productos del mar representaron históricamente una alternativa eficiente para resolver los problemas de subsistencia de la población. El ámbito pesquero resultaba acogedor cuando las actividades portuarias se tornaban esporádicas y, por ende, los hogares populares comenzaban a sufrir las penurias de la miseria.

Habían pocos pescadores, 20 cuando más... la caleta eran los puros botes nomás... Pedro Miguel Urrechaga trajo un barquito pesquero chico [el «Euzkady»]; y el traficaba a Valparaíso con erizo y congrio... se cargaba y iba a vender a Valparaíso... Trabajaba con tres, cuatro personas, un maquinistas y tres pescadores.⁴⁵

La caleta era más chica [1937]... cuando la pega estaba mala nos la rebuscábamos en la mar, yo rebuscaba por la orilla... uno tenía familia, hijos y los trabajos llegaban a lo lejos; a veces pasaban diez meses y no llegaba ningún barco.⁴⁶

...la caleta era distinta, no había malecón, no había ninguna cosa, era una playa nomás de piedras y rocas... las casas de los pescadores estaban a la orilla de la caleta, bordeando la línea del tren... cuando no había trabajo aquí [el puerto] yo iba a trabajar al mar. Cuando no habían barcos se trabajaba en el mar con un permiso provisorio de la Gobernación Marítima... entonces yo salía pa' la pesca...⁴⁷

43 DGE: «Anuario Estadístico. Chile 1945». Nuevo Cabildo, Illapel, 17 de marzo de 1951.

44 La Opinión del Norte, Illapel, 21 de diciembre de 1929.

45 Julio Rivera (1995).

46 Javier Espinoza (1995).

47 Benito Tordesilla (1995).

El oficio de pescador se adquiría en el ámbito familiar. Se trataba de un aprendizaje que se transmitía de padres a hijos, a través de la observación y de la práctica cotidiana. El hijo de un trabajador del mar abandonaba tempranamente los estudios escolares y se sumergía en el cautivador mundo de la caleta. Apoyar con sus débiles brazos la entrada o salida del bote, pelar y destripar pescado, ayudar a encarnar, se convertían en las primeras manifestaciones del reclutamiento laboral de los futuros trabajadores del mar.

[La pesca se aprendía] de generación en generación nomás, nosotros lo aprendíamos de los viejos pescadores; llegábamos a la caleta como novedad, a jugar, a mirar, a ayudar a tirar los botes... la atracción que había era la caleta y de ahí a ayudar a encarnar espineles. De ahí nos empezaron a pagar... después ese encarnaor fue pescador, esa fue la escuela. Empezó limpiando pescado, todos los días con los pescadores, lavándole los botes, todas esas cosas; y después, de ahí, a ayudar a encarnar, a aclarar los espineles, las redes... esos eran los años de aprendizaje pa' nosotros que queríamos ser pescadores al final.⁴⁸

Este aprendizaje precoz se consolidaba rápidamente en la adolescencia. Los factores de expulsión hacia el mundo laboral que operaban para los marítimos, no eran diferentes para los pescadores. Familias numerosas, con precarias condiciones materiales de vida, viviendo permanentemente las angustias de la subsistencia cotidiana, carecían de los elementos necesarios para acoger por largo tiempo a los hijos en edad de trabajar. Los mayores debían involucrarse tempranamente en las tareas de subsistencia a objeto de contribuir al sostenimiento global del grupo. Ese requerimiento resultaba indispensable en la estrategia global de subsistencia y proyección de la comunidad de trabajadores del mar.

Nosotros nos embarcábamos re' cabros, estábamos en la escuela todavía... yo estaba en la escuela estudiando... cuando llegaba un barco mi papá me decía «andaba buscarme las cosas allá al bote porque no voy a ir na' a pescar»... y un día don Isaías Trigo [el patrón del bote en que trabajaba] me dice, quizás sería en broma, sería en serio, «oye que ve-

48 Nibaldo Alfaro (1995).

nís a reemplazar a tu papá». Sí, le dije yo. Pero en broma, yo no había andado nunca en bote, no sabía lo que era esa cuestión; entonces, él vino me quitó las cacharpas y comenzó al tiro a hacerme la cama ahí en el bote. «Ya», me dijo, «nos vamos a ir a pescar al tiro» y fui con él... la primera vez, yo tenía como trece años, doce años nomás... casi me morí en la noche allá, mareao; y él me decía «si encontramos congrio aquí vay a aprender a pescar al tiro, si no lo pescaí pa' arriba te van a comer la mano»; y así fue como empecé con él.⁴⁹

La abundancia de recursos marinos y los escasos volúmenes de captura dedicados a la comercialización, convertían a Los Vilos en una caleta privilegiada en el contexto del litoral central. Estos mismos factores condicionaban el que las faenas de captura y extracción se desarrollaran en condiciones bastante rudimentarias. La explotación de los recursos marinos dependía entonces, esencialmente, de la voluntad y audacia que ponía cada trabajador en su faena diaria.

...la gente se dedicaba más a la extracción de mariscos, que de pesca artesanal como tal... antes no había buceo, usted se sacaba los zapatos y ahí mismo había de todo, sacaba erizos, sacaba mariscos, sacaba locos, sacaba de todo... porque no se comercializaban en ese tiempo y a lo único que se dedicaban los pescadores antiguos [que comercializaban sus capturas] era al congrio y a la jerguilla los calaores, porque tampoco habían motores en ese tiempo; así que todo se hacía a remo, a la vela y no se salía más allá de una milla, dos millas mar afuera, porque pa' qué iba a ir más lejos si los pescados estaban aquí mismo, adentro, y los mariscos estaban aquí en la orilla.⁵⁰

...los buzos a resuello eran en un comienzo el «camará» Lino, Rodolfo Avalos, el «Lambio», el «Pepe» Tordesilla, Manuel Avalos, Rubén Tapia, Ricardo Martínez (el «Callo»), eran buzos que trabajaban desnudos, hacían dos o tres metidas y se calentaban un poco al fuego... y después otra vez pa' adentro; pero trabajaban a resuello... eran orilleros.⁵¹

El trabajo de extracción de mariscos era una faena colectiva, articulada en torno a grupos familiares o de amistades estrechas.

49 Nivaldo Alfaro (1995).

50 Nivaldo Alfaro (1995).

51 Iván Pereira (1995).

Cada uno con su grupo; siempre grupos familiares, parientes, hermanos, tíos; cada persona que aprendía a buzo andaba con sus hermanos o parientes...⁵²

La abundancia de mariscos en la zona litoral de Los Vilos condicionó tempranamente la funcionalización extractiva de los trabajadores del mar. En una primera fase dicha actividad se desarrollaba en condiciones materiales bastante precarias: a «resuello»⁵³ y recorriendo la orilla de la playa. Pero la apertura de los mercados de la zona central a los productos marinos y la modernización de los medios y vías de comunicación, incrementó significativamente la demanda de estos productos, lo cual acentuó la presión sobre la fuerza de trabajo a objeto de elevar los niveles de producción. El rápido agotamiento de los recursos en las inmediaciones de la playa exigió llevar a cabo faenas en profundidad, debido a esto se inicia un lento pero sostenido proceso de modernización de las actividades extractivas.

El primer buzo que llegó aquí a Los Vilos fue un caballero que llegó de Horcón, de Quintero, de allá de esas partes, a hacer trabajos al muelle; y ahí él, cuando tenía su poco de tiempo, iba a sacar mariscos... el maestro Lagos que le decían... después don José Tapia, uno de los antiguos que había aquí; él como recorría tantas partes del país, ese caballero fue viendo cómo podía hacerse de una máquina pa' trabajar en la extracción del marisco... este caballero vivía en Totalillo. En Valparaíso se consiguió unas máquinas viejas de la Armada y fue armando el equipo... era medio maestro artesanal, hacía sus botes el mismo... hasta que instaló un equipo y a uno de los hijos mayores de él le empezó a enseñar a bucear. Y de ahí ya empezó a tirar pa' arriba la cuestión pesca y la extracción de loco y erizo... los apozaban ahí mismo en un varadero que hizo él y por ahí empezó a llevar a Valparaíso... en bote a la vela a Valparaíso desde aquí de Totalillo... se demoraban sus cinco seis días en llegar a Valparaíso, se iban caleteando por ahí... hasta que se armó de una camionetita y fue llevando el erizo por tierra. Después de ese material hizo otro.⁵⁴

52 Nibaldo Alfaro (1995).

53 Ventilación pulmonar.

54 Nibaldo Alfaro (1995).

[Los primeros buzos] ...son los buzos de escafandra que trabajaban con el equipo grande, la cabeza de cobre o de bronce, trabajaban con una máquina inmóvil... tra-bajaban 5 a 6 personas, los buzos eran aquí, don Raúl Tapia, Orlando Tapia, «Candongo», Gilberto Ramírez, Eduardo Tapia, Alfonso Valdivia, el «Paco» Tello, Nibaldo Alfaro, Eduardo Tapia... Aparece la extracción del loco mayoritaria ya por los años 60, 61... aparecen los primeros buzos ranas... y comienzan a sacar cientos, miles de locos... se comienza a abrir el comercio con Santiago, en el Terminal y empiezan ahí los buzos en su apogeo... Después aparece el buzo rana con traje de neoprén y un regulador y un compresor arriba que le permite cierta movilidad y cierto trabajo a una profundidad hasta diez brazas, más o menos.⁵⁵

La masificación de las actividades extractivas conllevó el desarrollo de aprendizajes prácticos, inspirados en la tradición recolectora de los trabajadores locales, pero también exigió una adecuación a las exigencias impuestas por el Estado a través de la Gobernación Marítima. El trabajo del pescador artesanal, desde fines de la década de 1950, comenzó a profesionalizarse, sin que por ello perdiera las características de empresa audaz y aventurera.

Yo trabaje mucho tiempo con los parientes que eran buzos... Mi Tío Segundo Tapia decía: «a ver quién quiere aprender a buzo... querís bajarte tú», bueno le dije yo. Empezaron a ponerme el equipo, con escafandra, zapatos de 14, 15 kilos y me llevaron a la orilla del mar y casi poco me empujaron pa' que me tirara al agua; por tierra sí, de aquí de la orilla pa' allá pa' la mar, no en un bote... yo empecé así... a los 18 años... estuve un rato metió en el agua, después me salí... aaah casi me morí; dormí todo el día, medio aturdido... como a los dos días me dijo de nuevo «querís entrar otra vez», bueno le dije; y de ahí fui aprendiendo... de ahí nos tomó la Capitanía de Puerto, que teníamos que hacer cursos y nos llevaron a Valparaíso. Cada cierto tiempo íbamos a Valparaíso al apostadero naval y ahí nos daban un manual de buceo y una libreta pa' anotar la profundidad que trabajábamos, el tiempo que durábamos y después teníamos que llevársela a Valparaíso; a algunos nos hacían bajar en la poza, después unas clases teóricas de la maquinaria, del aire...después habíamos como quince materiales de ese sistema, del antiguo... hasta que en 1960

55 Iván Pereira (1995).

empezaron a llegar los primeros compresores de aire, los famosos buzos rana...⁵⁶

Pero esta modernización y profesionalización de la actividad extractiva también significó la depredación del ecosistema marino de las costa vileña. El trabajo extensivo desarrollado por los modernos buzos mariscadores fue agotando paulatinamente los recursos de la zona. Aún se mantiene en la retina de miles de personas que viven o han visitado Los Vilos las montañas de conchas de loco que se levantaban en el costado oeste de la caleta «San Pedro», como una muestra concreta de la devastación sufrida por el recurso en menos 20 años.

...ahí ya la cosa cambio del cielo a la tierra... con el antiguo sistema no se habría terminado ninguna cosa en la mar... porque podíamos sacar hasta cierto punto nomás y todo lo demás quedaba; porque no teníamos la movilidad, porque andábamos caminando en el fondo del mar nomás, no nadando... entonces salió este famoso traje de buzo rana y fue la perdición de todo... ya se peló todo.⁵⁷

La masificación del trabajo extractivo desde comienzos de la década de 1960 ha dado origen a profundos cambios en la sociedad local y, por ende, a modificaciones significativas en las identidades populares históricas. El obrero marítimo cedió su lugar al buzo mariscador como agente del proceso de generación de riqueza y sociabilidad. La caleta «San Pedro» desplazó al muelle «Arturo Prat» como eje articulador de los procesos económicos y laborales más relevantes. La caleta se convirtió, entonces, en el ámbito generador de sociabilidad y cultura por excelencia. En ella se conforman los equipos de trabajo, se negocian los precios de los productos desembarcados, se contratan los servicios de los «materiales» a utilizar, se expenden los recursos extraídos o capturados, se articulan las organizaciones gremiales y se conmemoran las festividades de los santos que amparan a los trabajadores del mar. A ella concurren pescadores, mariscadores, limpiadores de pescado, empresarios revendedores, turistas, autoridades políticas y religiosas... en

56 Nibaldo Alfaro (1995).

57 Nibaldo Alfaro (1995).

ella se trabaja, se discute, se comercia, se disfruta, se conmemora... en ella se expresa y manifiesta la nueva estructura de vida de la localidad.

1.3. *La recreación*

Los espacios y prácticas recreativas en Los Vilos han cambiado significativamente con el correr del tiempo. Los procesos modernizantes han introducido cambios radicales en el quehacer recreativo de los habitantes de la localidad, al igual que en los demás aspectos de la vida. Los hábitos, costumbres, espacios e instrumentos recreativos han sufrido transformaciones rotundas.

La conquista del alumbrado permanente amplió el tiempo útil destinado a la distracción; la introducción de los aparatos electrónicos introdujo el «mundo» en la aldea; el crecimiento de la población y la expansión del sector turismo favorecieron el incremento cuantitativo y cualitativo de los servicios de esparcimiento; la democratización de la sociedad despenalizó actividades y costumbres otrora perseguidas; la práctica reiterada de determinadas conductas produjo un relajamiento de las sanciones sociales y morales, generando una sociedad básicamente permisiva. Sin duda alguna que los tiempos de hoy... ya no son los de ayer.

El Proyecto de Ordenanza de Policía elaborado por la Gobernación de Petorca en 1879, consideraba entre las actividades sujetas a control, la apertura de chinganas fuera de los puntos designados por el subdelegado y el montaje de espectáculos públicos; además penalizaba la práctica en calles y plazas «de los juegos de chapas, chueca y rayuela, u otro juego que pueda molestar a los transeúntes».⁵⁸

Con esta Ordenanza las autoridades intentaban establecer un tipo de control a la proliferación de establecimientos de «vida disipada» y, con ello, precaver la desorganización de las conductas populares. La chingana no sólo operaba como espacio de ingesta alcohólica, sino que también proporcionaba las condiciones para la comerciali-

58 AN. IA. Vol. 132. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio Nº339, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 7 de noviembre de 1879. Proyecto de Ordenanza de Policía...

zación del sexo. Ambos fenómenos arrastraban al sujeto popular a la indisciplina laboral y a la desorganización de la vida conyugal, fuera de exponerlo a contagiosas y mortíferas enfermedades (venéreas).

Por otro lado la penalización de determinados juegos, practicados habitualmente en espacios abiertos, pretendía alejar a los trabajadores de la vida de holganza, evitar los feroces enfrentamientos en que desembocaban, en muchos casos, estas competencias y reprimir las manifestaciones de alcoholismo que se producían en torno a ellas.

A la vez que se reprimían algunas formas específicas de recreación y diversión popular, se incentivaban aquellas, que a juicio de las autoridades, apuntaban a generar hábitos y costumbres útiles para la sociedad.

En 1913, Alfredo Urbina, Presidente del Club de Tiro de Los Vilos proponía al preceptor de la Escuela de Hombres de la misma localidad, Luis Silva Lillo, la formación en dicho establecimiento de una Brigada de Tiro compuesta por alumnos del plantel, a objeto de «...propender por todos los medios a su alcance el desarrollo del Tiro al Blanco, preparando jóvenes aptos que puedan salvar a la patria en cualquier momento de peligro...». Para Urbina el desarrollo de este tipo de experiencias tenía enorme trascendencia en la formación de los sujetos.

Los Clubs de Tiro son Instituciones que ejercen una influencia directa y eficaz en la educación moral, intelectual y física del pueblo: son escuelas en que se rejenera y vigoriza la raza.⁵⁹

De esta forma en el pequeño escenario aldeano se confrontaban dos manifestaciones de la discusión pública de la época, por una parte los hábitos y conductas populares y, por la otra, los afanes infructuosos de las autoridades por disciplinar y regenerar a la población.

El arraigo de las conductas «disipadas» entre la población popular, fue entendido por un sector de los mercaderes locales como una buena forma de incrementar sus ingresos. Así, importantes figura públicas de Los Vilos, como el regidor Miguel Luis Tapia, el subdelegado

59 La Voz de Petorca. Carta del Presidente del Club de Tiro de Los Vilos, al Preceptor de la Escuela de Hombres. Petorca, 23 de noviembre de 1913.

José Saturnino Verdugo y el Alcalde y mercader José Miguel del Río, establecieron tiendas y despachos que, entre otras cosas, expendían bebidas alcohólicas.⁶⁰ Otros optaron por establecer locales recreativos que cautivaran el interés popular; surgieron entonces los billares de: Serey Hermanos, José María Bazai, Manuel González, Santiago Toro, Gabino Gutiérrez, Feliciano Eyzaguirre, Donato Vivanco, Luis Ahumada, María L. de Eyzaguirre, Elvira Rojas y Eloí Godoy. A estos billares, que en diferentes épocas no pasaron de dos, se sumó en 1903, el reñidero de gallos de Horacio Ureta.⁶¹

En todo caso, el hábito recreativo más recurrente de los sectores populares continuó siendo la ingesta alcohólica. Entre 1895 y 1926, se otorgaron patentes de hotel, posada, pensión con cantina y restaurant, a José L. Henríquez, Serey Hermanos, Félix Tian, Margarita Savorich, Abelardo Rojas, Ureta y Compañía, Floriano Araya, Quiteria Maturana, Alfredo Rojo, Sara de Castañeda, Ismael Peña, María L. de Eyzaguirre y Ramiro Tapia. A partir de 1923 comenzaron a proliferar los expendios de vinos y de licores, En este rubro se inscribieron: Zuvich Hermanos (que también oficiaban de prestamistas), los herederos de Miguel Luis Tapia, Ernesto Olivares, Emiliano Rivadeneira, nuevamente María L. de Eyzaguirre, Custodio Tapia, Higinia Lodis, Berta de López, Viviana de Rojas y Eugenia de Rojo.⁶²

La instalación de expendios de bebidas alcohólicas y el consumo de las mismas generaba múltiples problemas a las autoridades locales. En 1903, el municipal Zambrano denunciaba que el comerciante Santiago Toro ha instalado una cantina «al lado de la escuela mista N°6». En virtud de esto Zambrano solicita a la autoridad que clausure dicho

60 La Voz de Petorca, Nómina de Patentes Industriales de la Comuna de Los Vilos. Petorca, 22 de septiembre de 1895.

61 La Voz de Petorca. Matrícula de Patentes Industriales. Petorca, 22 de septiembre de 1895, 27 de septiembre de 1903, 17 de septiembre de 1905, 25 de agosto de 1912, 5 de octubre de 1913 y 4 de junio de 1926.

62 La Voz de Petorca. Matrícula de Patentes Industriales. Petorca, 22 de septiembre de 1895, 18 de septiembre de 1898, 27 de septiembre de 1903, 17 de septiembre de 1905, 25 de agosto de 1912, 5 de octubre de 1913, 25 de septiembre de 1915, 12 de mayo de 1923 y 4 de junio de 1926.

local. La moción del regidor fue acogida por el Alcalde y demás miembros de la Corporación.⁶³

Tres años después el Alcalde de Los Vilos, Maximiliano Toro del Río informaba consternado al cuerpo edilicio el «abandono absoluto que ha hecho de su puesto el secretario municipal don Flaviano Araya habiéndose presentado ante él en manifiesto estado de ebriedad».⁶⁴

Un dato interesante que surge de la información aportada por las matrículas de patentes industriales es el relativo a la participación de las mujeres en los diferentes rubros relacionados con el expendio de bebidas alcohólicas. Al observar la evolución de las matrículas en el tiempo, se aprecia que su participación en el giro se torna cada vez más importante. Y quizás lo más significativo es que se trata de mujeres casadas, lo cual se deduce del hecho que su nombre en el registro va regularmente acompañado de la preposición «de», que indica pertenencia al «conyuguo». Lo anterior no es simplemente anecdótico; a nuestro juicio encierra una gran carga de historicidad que requiere un análisis más riguroso. Cabe tener en cuenta que el despertar del siglo XX no fue una coyuntura fácil para las mujeres, mucho menos en aquellos lugares, como Los Vilos, en los cuales primaban las relaciones familiares de carácter autoritario-patriarcal. Era un período, además, en el que el combate de la Iglesia contra las tendencias disolventes de la familia tradicional se tornaba cada vez más encarnizado. De ahí, entonces, que el que la mujer abandonara el hogar para desempeñarse en el «licencioso» oficio de la venta de alcohol debe haber generado más de algún conflicto político-social, que lamentablemente las fuentes revisadas no registran. En todo caso parte importante del segmento femenino que hoy día se desempeña en oficios comerciales conyugalmente independientes tiene, sin duda alguna, sus antecedentes históricos en estas mujeres que asumieron la tarea de brindarle al «bajo pueblo» el espacio de recreación que reclamaba.

Las características del quehacer recreativo popular se encuentran retenidas en la memoria histórica de los sujetos que fueron parte de la época.

63 MLV. LA. Sesión del 2 de agosto de 1903; fs. 154.

64 MLV. LA. Sesión del 24 de julio de 1910; fs. 275.

Habían dos billarcitos y en la noche habían sus cuatro cantinitas en casitas por ahí, que se cantaba, tenían cantantes; tenían la niña o dos niñas que cantaban... no se usaba esa locura de bailes, lo único que se bailaba era la cueca nomás.⁶⁵

Habían cantinas que se llamaban donde había un restaurán, un puesto de bebidas alcohólicas y ahí se tomaba. Se jugaba al dominó, al naípe, después llegaron unos billares y se hacían bailes casi más caseros... ahí donde está el Banco [del Estado] ahora había un salón social que se llamaba, y ahí hacían bailes para las fiestas y ahí acudía la gente; se entretenía lo más bien. Eran pocas las personas que tenían vitrolas en ese tiempo, no era tan común comprarse una radio o una vitrola pa' los discos y en casas particulares que tenían vitrolas, se vendía trago y iba a divertirse la gente...⁶⁶

Antes había que pedir permiso pa' tomar en casa de familia, en casa de amigos; compraba sus chuicas de vino... habían cantinas donde tocaban arpa... esa gente ya no existe... no es como ahora... aquí no admitían que hubieran niñas... había que tomar como caballeros nomás... la única entretención era la radio nomás... el primero en tenerla fue don Octavio Gutiérrez, el «Paipa» que le decían... íbamos todos allá a escuchar radio cuando fue la Segunda Guerra Mundial.⁶⁷

Habían fondas donde cantaban con arpa... ahora no hay de eso... ahora hay pura música.⁶⁸

Las actividades deportivas en Los Vilos tienen un origen tardío. Recién el 28 abril de 1929 se constituyó el «Centro Deportivo Los Vilos», que inscribió dos equipos en la Liga de Fútbol de Illapel, donde competían con clubes como «Lautaro», «Huintil», «Ferroviarios» y «Deportivo Illapel».⁶⁹

Las gestiones para sacar adelante este primer club corresponden a las autoridades empresariales y políticas de la época. Esto es evidente al observar la nómina de su primer directorio; en él figuran los empresarios embarcadores Francisco y Carlos Streeter y el Alcalde

65 Julio Rivera (1995).

66 Nibaldo Alfaro (1995).

67 Javier Espinoza (1995).

68 Benito Tordesilla (1995).

69 La Opinión del Norte, Illapel, 26 de abril de 1930.

Juan Jorquera Rojas. Lo anterior responde a la tendencia imperante en ese momento, que apuntaba a rescatar a los sujetos populares de las «garras de la vida disipada», a través de la práctica deportiva.

En el «Centro Deportivo Los Vilos» destacaban como jugadores de balompié, José Pérez, Cándido Collao, Servando Molina, Raúl Fuentes, Humberto Legua, Germán Trigo, Luis Ahumada, Luis Céspedes, Luis Rojas y Oscar Pérez.⁷⁰

A mediados de la década de 1930 se había conformado la Comisión Deportiva de Los Vilos, dirigida por Julio Rivera, Víctor Barahona y Carlos Vergara. Esta Comisión articulaba un campeonato local disputado por cuatro clubes, «Los Vilos (o Viejo Vilos) », «21 de Mayo», «Nuevo Vilos» y «Agua Amarilla».⁷¹ A comienzos de la década de 1950 la estructura deportiva de la localidad había experimentado nuevas variaciones; algunos equipos habían desaparecido producto de un prolongado receso, pero habían emergido otros. La Liga de 1950 estaba conformada por, «Caupolicán», «Lusitania», «Nuevo Vilos», «Pingüinos», «Quilimarí» y «Vasco Solar» de Pichidanguí.⁷²

Habían clubes deportivos, nosotros jugábamos en la playa, había una cancha aquí [residencia mormona]... estaba el «Nuevo Vilos» y el «Viejo Vilos», «Estrella del Mar».⁷³

[El deporte] más común y el más popular ha sido siempre el fútbol... la cancha estaba aquí [residencia mormona] ahí se jugaba fútbol; esa era la cancha oficial, pero abierto, no había ninguna cosa... era fiesta cuando venía un equipo de la minera «Las Vacas» a jugar aquí, «Agua Amarilla» en el fundo, también tenía su equipo...⁷⁴

Aquí jugaba el «Viejo Vilos», el «21 de Mayo», el «Nuevo Vilos»... esos fueron los primeros; pero no había ni estadio; había una cancha ahí donde están los mormones.⁷⁵

70 La Opinión del Norte, Illapel, 3 de mayo de 1929.

71 El Reflector, Illapel, 20 de junio de 1937.

72 Nuevo Cabildo, Illapel, 17 de junio de 1950.

73 Benito Tordesilla (1995).

74 Nibaldo Alfaro (1995).

75 Javier Espinoza (1995).

El tránsito de la infancia a la adultez era un trecho muy corto para los hijos de las familias populares. El niño rápidamente pasaba de sus juegos infantiles a la práctica laboral en las faenas portuarias o embarcado en un bote a remos. De ahí que el corto ciclo de la niñez fuera una aventura permanente, marcada por estaciones lúdicas que hundían sus raíces en la tradición colonial.

Los juegos que teníamos nosotros eran por épocas... de la bolita pasábamos al trompo, del trompo a la troya, de la troya al volantín, del volantín pasábamos al emboque, del emboque al run run, del run run a jugar en las tardes al «librao», al «creo»... Un buque era una novedad, había que ir a mirar el buque; venían los buques de la Escuadra Nacional tupido y parejo, a hacer ejercicios, a disparar en las noches, era bonito, era poético, era simpático...⁷⁶

Era una verdadera fiesta ver los barcos que llegaban, la gente se deleitaba y era bonito, era muy bonito que después de seis meses llegara un barco, ver de a dónde es, qué bandera trae.⁷⁷

1.4. *La religiosidad*⁷⁸

Las adscripciones y manifestaciones religiosas entre los sujetos populares pueden entenderse en dos dimensiones, por una parte como creencia en un Jesús mistificado y, por otra, como respuesta o satisfacción a necesidades psicosociales y culturales del individuo. Con esto no se invalida o cuestiona la relevancia mística o revelada de la fe, sino que se hace énfasis en las necesidades que motivan una demanda por lo religioso.⁷⁹

76 Iván Pereira (1995).

77 Carlos Salinas (1995).

78 Este tema podría ser tratado de manera más rigurosa si contáramos con las fuentes históricas necesarias. Lamentablemente, según el testimonio del señor cura párroco, José Salinas, la Iglesia Parroquial de Los Vilos no cuenta con Archivos debido al «desorden» en que ésta se encontraba al momento de su llegada.

79 Iván Cordero et al.: «La práctica de los católicos de Achupallas». Documento de Trabajo N°2, CIDPA. Viña del Mar, mayo de 1994, p. 47.

Es en el plano de las creencias donde cobran vigencia las utopías y las esperanzas tanto de los individuos, como de los pueblos. Es por ello que al aproximarnos a las manifestaciones de religiosidad de los sujetos populares en Los Vilos, lo estamos haciendo en cuanto éstas son expresión de un modelo cultural específico y dan cuenta, además, de formas de sociabilidad particulares.

La Iglesia Católica constituyó su templo parroquial en Los Vilos en 1908. Su primer cura párroco fue el sacerdote Nicolás Bastidas, quien se mantuvo al frente de la Iglesia hasta su muerte, acaecida en 1952.⁸⁰ Hasta 1908 los feligreses de la subdelegación N°14 recibían atención religiosa en la Iglesia de Quilimarí, la que había sido constituida como Curato en el año 1767.⁸¹

Las primeras manifestaciones de religiosidad están estrechamente asociadas a circunstancias de convivencia social. Los actos religiosos exteriorizados en el templo cumplían la doble misión de poner a los sujetos en contacto con sus creencias y, además, proporcionarles un espacio de reunión y sociabilización comunitaria. Las misas dominicales, especialmente la del mediodía, convocaban a la población a compartir colectivamente los sacramentos y manifestaciones de devoción.

En marzo de 1913 el periódico de Illapel, *La Opinión del Norte*, deba cuenta de la realización en la iglesia de Los Vilos de la ceremonia de bendición solemne de la imagen de la Virgen de Lourdes, acto realizado el domingo 23 de febrero de ese año. Esta imagen fue colocada en su correspondiente gruta «...con una inmensa concurrencia de jente pocas veces vista en este pueblo».⁸²

La influencia de la Iglesia Católica al interior de la sociedad vileña en esta época, es un fenómeno incuestionable. La población participaba activamente de las iniciativas emanadas de la autoridad eclesiástica y convertía a la Iglesia y sus festividades en un ámbito más de sociabi-

80 José Salinas (1995).

81 En 1924 la Iglesia Parroquial de Los Vilos aparece en el Rol de Avalúos de la comuna, con una tasación de 20.000 pesos. Según el Rol la iglesia se ubicaba en calle Colo Colo, en el mismo lugar que ocupa en la actualidad.

82 *La Opinión del Norte*, Illapel, 9 de marzo de 1913.

lidad. En estos ámbitos el obrero marítimo, el pescador y el mercader, asumían una nueva carga identitaria: católicos.

Una de las condiciones básicas para reafirmar esta identidad y para proyectar los ámbitos de su sociabilización, era la participación activa y obediente en los festejos que organizaba la Parroquia.

A comienzos de 1927 el Arzobispo de Aconcagua, Monseñor Melquiades del Canto, realizó una visita episcopal a las parroquias de Los Vilos y El Tambo. En esa oportunidad la comunidad de fieles de Los Vilos nuevamente expresó su incondicional respaldo a la autoridad y representaciones de la Iglesia Católica.

A la llegada del ilustre sacerdote, que venía acompañado del primer Alcalde de Los Vilos, don Francisco Streeter, el pueblo presentaba un soberbio aspecto.

Las casas estaban embanderadas i una serie de arcos adornaba la calle principal, desde los comienzos del pueblo hasta la misma Parroquia. Esperaban la comitiva las escuelas i una gran muchedumbre que había sido aumentada por la de los pueblos vecinos que vinieron especialmente a la llegada del Obispo.

Emocionante momento fue aquél, cuando el niño Arnoldo Eyzaguirre le hizo entrega al Sr. Obispo de un hermoso ramo de flores, junto con declamarle en forma correcta una bien inspirada poesía, cuyo autor es el poeta ligüense don Aquilino Arancibia V.⁸³

Seis años después los pescadores de la caleta «San Pedro» de Los Vilos» conmemoraban la fiesta de su santo patrono; en el evento participó una cofradía de bailes chinos, el cura párroco ofició la Santa Misa en la caleta y, posteriormente, los pescadores pasearon la imagen de San Pedro por la bahía.⁸⁴

En 1952, pocos meses antes de la muerte del párroco Nicolás Bastidas, arribó a los Vilos el actual cura párroco de la localidad, sacerdote José Salinas. Al momento de su llegada la situación de la Iglesia era precaria, «no asistían más de 4 a 5 personas a misa»; la población se comportaba como unos «salvajes». Debido a ello la preocupación principal del padre Salinas fue la de formar hábitos de sociabilidad;

83 La Voz de Petorca, Petorca, 18 de febrero de 1927.

84 La Opinión del Norte, Illapel, 22 de julio de 1933.

lograr que al interior de la familia se recreara un clima de armonía y respeto.

El instrumento a través del cual llevó a cabo su programa de evangelización fue la Escuela «Divina Providencia», la que construyó y habilitó con un grupo de jóvenes católicos de la comunidad en 1955. Con la reconstrucción de la Iglesia Parroquial, tras el terremoto de 1964, se inicia una nueva etapa en la participación de la comunidad local en las actividades de la Iglesia. La habilitación de áreas verdes en el espacio urbano en las proximidades de la Iglesia y el crecimiento cualitativo de la Escuela «Divina Providencia», son manifestaciones de ese reencuentro entre la parroquia y su comunidad de feligreses.

1.5. *Las transgresiones*

Las trasgresiones más importantes al orden social impuesto por las élites, que afloran en los diferentes ámbitos y períodos históricos de la sociedad vileña son, la embriaguez, las riñas, los robos con violencia y los homicidios. Las dos primeras caen en la categoría de faltas y, por ende, tienen una sanción penal menos rigurosa y, en muchos casos, son cometidas a vista y paciencia de las autoridades policiales. Ello debido al alto grado de legitimidad social que ambas manifestaciones conductuales poseen al interior de una sociedad patriarcal como la vileña. Los robos con violencia y los homicidios constituyen, sin embargo, delitos tipificados como gravísimos por el Código de Procedimiento Penal, por ello quienes los cometen reciben duros castigos de parte de la sociedad.

La proliferación desde comienzos del siglo XX de locales habilitados para el expendio de bebidas alcohólicas y la venta clandestina de las mismas en chinganas y casas particulares, convirtieron el problema de la ingesta alcohólica en una situación preocupante para las autoridades municipales y para los agentes de naves. Para el municipio local se trataba de un problema de orden público que requería de controles rigurosos, mientras que para los empresarios conllevaba dificultades de orden laboral que debían ser subsanadas. Ya en el Proyecto de Or-

denanza de Policía de 1879, las autoridades establecían, en su artículo N°1, la penalización a las personas que «transitaren ebrias por las calles». ⁸⁵

Más tarde las actas de las sesiones municipales también dan cuenta de la relevancia del problema al interior de la pequeña comunidad.

En marzo de 1897 el cuerpo de municipales acordó «...tratar de prohibir en lo posible la escesiva borrachera que se nota en la población, ordenando al Sargento de Policía se haga recoger a la cárcel pública a todo individuo que se encuentre en la calle en estado de embriaguez i de vijilar constantemente las casas que indebidamente spenden licor al pormenor en los días de trabajo». ⁸⁶

Cinco meses después la situación no había experimentado mejoras significativas. Así se desprende de los comentarios formulados por el regidor Gatica en la sesión del día 10.

El Regidor Sr. Gatica hace indicación para que se nombre una comisión que estudie algún modo o procedimiento tendiente a prohibir el escetivo vicio de la embriaguez; pues espone que constantemente se ve a individuos que en estado de embriaguez molestan en público a toda clase de personas. ⁸⁷

A partir de 1902 las autoridades municipales comenzaron a considerar en todas sus partidas presupuestarias un ítem especial destinado a «combatir el vicio de la embriaguez». ⁸⁸

En vista que ninguna medida preventiva ni punitiva surtía efectos eficaces en el control del «vicio del alcoholismo», las autoridades dispusieron, el 12 de septiembre de 1909, «...facultar al señor primer Alcalde para que haga clausurar todos los negocios en que se venda bebidas alcohólicas al por menor sin tener la patente correspondiente y para que aplique el máximo de la pena que fija la ley a los particulares que hagan el expendio de estas bebidas». ⁸⁹

85 AN. IA. Vol. 132. Proyecto de Ordenanza...

86 MLV. LA. Sesión del 30 de marzo de 1897; fs. 55.

87 MLV. LA. Sesión del 10 de agosto de 1897; fs. 65-66.

88 Ver: MLV. LA. Actas de aprobación de Presupuestos Anuales.

89 MLV. LA. Sesión del 12 de septiembre de 1909; fs. 261.

Pero pese a lo anterior el problema de la venta y consumo indiscriminado de alcohol no logró ser resuelto. Los intereses involucrados eran demasiado significativos. Como lo señalamos previamente, importantes personajes públicos formaban parte del circuito de venta de bebidas alcohólicas y, para los sectores populares, su ingesta constituía una válvula de escape o una forma de construir «paraísos artificiales» en los cuales las miserias de la vida cotidiana quedaban subsumidos en el sopor etílico.

Los estados de excitación alcohólica o las frustraciones de la vida cotidiana terminaban ocasionalmente en explosiones de violencia que llevaban a los sujetos a violentar la integridad física del otro. La riña callejera se convertía en el mejor acto de liberación tensional. De ahí que, en una sociedad agobiada por las presiones laborales y por las miserias materiales, el ejercicio de la violencia callejera se convirtiera en un hecho recurrente.

En 1860, el arribo a la zona de un grupo de trabajadores eventuales que venían a enrolarse en las faenas portuarias, generó serios problemas de orden público.

PUÑALADAS.

También en Los Vilos las dan.

En estos días se suscitó una pendencia a consecuencia de las borracheras de San Lunes, entre varios cargadores; i un tal Juan Vega, recibió una tremenda bofetada de un otro José Briseño, alias el jabonero, quien se la contesto con tres puñaladas que recibió éste en diferentes partes del cuerpo, las que a pesar de la mala parte en que fueron recibidas, felizmente no se encuentra en estado de peligro. Esta vez no se han descuidado las autoridades del lugar, pues a pesar de las diligencias que hizo Vega para sustraerse a la persecución judicial, fue tomado i se nos informa ya está condenado a sufrir un año de presidio. Ejemplos como éste son mui necesarios para escarmentar a la clase trabajadora de este puerto, que de tiempo atrás está bastante desmoralizada.⁹⁰

Al finalizar el siglo XIX el Subdelegado de Los Vilos informaba al Gobernador de Petorca que el 14 de febrero de 1896, «a las 8 P.M., ha sido herido a bala el súbdito francés don Luis Cousinet, empleado en la empresa del ferrocarril en construcción de los Vilos a Cavilolén, en el

90 El Porvenir, Illapel, 2 de abril de 1860.

muelle fiscal. Se cree jeneralmente que el hechor es otro empleado de la empresa, don Fernando Olivares, quien fue herido en la frente con un instrumento cortante».⁹¹

Respecto de este mismo hecho un periódico local informaba en su edición del 29 de marzo que Fernando Olivares había muerto a consecuencia de las heridas recibidas en su riña con Cuisiniere.⁹²

Mientras en el área portuaria la ingesta alcohólica y las riñas callejeras constituían los problemas y transgresiones sociales más graves y habituales, en los distritos rurales de la comuna los problemas eran más agudos. El bandolerismo rural, activado por el proceso de descomposición de la sociedad campesina desde mediados del siglo XIX, se transformó en el principal flagelo para los latifundistas de la zona. Este fenómeno, que afectaba a todas las zonas agrícolas del país, obligó a las autoridades políticas a dictar la ley del 16 de diciembre de 1881, que creaba la Policía Rural en todas las subdelegaciones rurales de cada departamento del país.⁹³

En septiembre de 1886 el periódico El Norte de Illapel informaba de la presencia de una peligrosa banda en las inmediaciones de la hacienda «Las Cañas», del departamento de Petorca.

BANDIDO MUERTO.

En la hacienda de Las Cañas, del departamento de Petorca, fue encontrado muerto, al parecer asesinado, Hipólito Ogaz (El Chumaco) famoso en éste i aquel departamento, por sus crímenes.

Según todas las probabilidades, el Chumaco ha sido ultimado por sus compañeros de carreras; pues se sabía que andaba como jefe de cuadrilla, desde hacía tiempo, en aquel lado del Choapa.⁹⁴

91 AN. IA. Vol. 214. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Nota del subdelegado de Los Vilos al Gobernador de Petorca. Los Vilos, 15 de febrero de 1896.

92 El autor del suelto de crónica difiere con el Subdelegado de Los Vilos tanto en el nombre del ciudadano extranjero (Cousinet y Cuisiniere) y en su nacionalidad, francés para el subdelegado y belga para el periodista. La Voz de Petorca, Petorca, 29 de marzo de 1896.

93 BLDRCh: Libro XLIX, Nº12, diciembre de 1881; pp. 481-484 y Libro L, Nº4, abril de 1882; pp. 340-343.

94 El Norte, Illapel, 26 de septiembre de 1886.

En junio de 1897 un grupo de 470 trabajadores arriban a Los Vilos procedentes de Iquique. Su masiva presencia en la región trastornó todas las medidas de seguridad de las autoridades locales. El 11 de julio de ese año una partida de estos trabajadores asaltó las casas de la hacienda «Las Cañas», saqueando bienes y violando mujeres. Estos hechos derivaron en violentos enfrentamientos armados con el hacendado Ignacio Baltra.

Hará aproximadamente veinte días que desembarcaron en el Puerto de Los Vilos cuatrocientos setenta trabajadores traídos de Iquique. Estos, al ser desembarcados se esparcieron en todas direcciones por falta de trabajo en las faenas del ferrocarril de Vilos. Un buen número se ha estacionado en todo el trayecto del camino de Vilos a Illapel, los que merodean i cometen sus hazañas.⁹⁵

Si bien en el siglo XX el bandolerismo rural morigeró en parte sus expresiones más violentas, no dejó de ser un fenómeno social de envergadura. A mediados de la década de 1930 el periódico conservador *La Opinión del Norte* instaba a las autoridades departamentales a combatir severamente el robo de ganado en la zona de Quilimarí.

Se hace necesario emprender cuanto antes una campaña a fondo a fin de contener la ola de robos de animales que se están produciendo en esta zona y que tiene alarmados a los propietarios... [es necesario] castigar sin contemplaciones a los que resulten culpables.⁹⁶

En muchas ocasiones los asaltos y los abigeos cometidos en áreas rurales desembocaban en la muerte de los afectados. La agresividad acumulada a través de siglos de explotación y discriminación y la carencia de armamentos sofisticados, convertían los homicidios protagonizados por sujetos populares en acciones extraordinariamente violentas y sangrientas.

En agosto de 1883 el arrendatario del fundo «Mauro», Raimundo Vergara Ñíguez, es asaltado y asesinado mientras se dirigía a su posesión.⁹⁷ Tres de los supuestos autores fueron detenidos y conducidos

95 La Voz de Illapel, Illapel, 17 de julio de 1897.

96 La Opinión del Norte, Illapel, 20 de marzo de 1935.

97 El Norte, Illapel, 8 de septiembre de 1883.

a la Cárcel de Petorca. Se trataba de Florencio Saavedra, Pedro Campos y Marcelino Hidalgo, trabajadores agrícolas de la zona.

Sabido es que la víctima sucumbió a golpes de piedra i garrote. Según los datos que tenemos de fuente fidedigna las cosas sucedieron así: los malhechores esperaron en una parte mui estrecha del camino al joven Vergara. Uno de ellos, Marcelino Hidalgo, situado en una altura hacía las veces de loro para avisar la aproximación de cualquier persona; cuando llegó el momento oportuno Saavedra derribó al occiso de una pedrada, hecho lo cual Pedro Campos lo ultimó a garrotazos.⁹⁸

El desarrollo del bandolerismo rural, la afluencia hasta la zona portuaria de trabajadores expulsados de las faenas salitreras y el incremento de las faltas sociales y morales en el caserío, convertían la «defensa del orden público» en el tema central de discusión para las autoridades políticas de la región.

2. El disciplinamiento

Si bien las continuas pugnas interoligárquicas daban cuenta de la existencia de un escenario político amplio y participativo para las clases dominantes, este modelo no era en absoluto extensivo para el conjunto de la sociedad. Por el contrario, el grueso de los sectores populares se encontraba excluido del modelo político y férreamente adscrito a sus funciones laborales y a su posicionamiento social. El régimen inaugurado por la oligarquía en la década de 1830 continuaba presentándose para los sujetos populares de comienzos del siglo XX, como altamente autoritario y coactivo.

La fuerza del Estado y la ley operaban básicamente como mecanismos de control social, dirigidos a contrarrestar toda forma de transgresión que debilitara las bases del ordenamiento impuesto por las élites. En este contexto las autoridades locales colocaban el acento de su gestión administrativa en la organización y puesta en operación de los organismos llamados a preservar el sistema y a castigar las transgresiones.

98 El Norte, Illapel, 27 de octubre de 1883.

La policía de seguridad siempre constituyó una preocupación fundamental para las autoridades de la zona. Mucho antes que se constituyera el municipio la Gobernación de Petorca había establecido un destacamento policial en la subdelegación N°14, el que quedó constituido por dos cabos y ocho soldados.⁹⁹ Posteriormente, al iniciarse las faenas de construcción del ferrocarril Los Vilos-Illapel, este destacamento fue reforzado significativamente con un cuerpo especial de seguridad que pasó a denominarse Fuerza de Policía del Ferrocarril, la que quedó a cargo del «subdelegado ambulante, Lucindo Godoy».¹⁰⁰ En 1891 esta fuerza estaba formada por un subdelegado, un cabo y catorce guardianes; mientras que el costo anual de su mantención ascendía a la suma de 7.980 pesos.¹⁰¹

También el municipio vileño asumió, como una de sus primeras iniciativas, la constitución de un cuerpo policial, el cual, originalmente, quedó formado por dos policías. Un mes después de esta decisión la policía de seguridad de Los Vilos quedaba estructurada con un comandante, un cabo y cuatro soldados, al mando de Manuel González, quien fue reemplazado en 1896 por Marco Antonio Orellana.¹⁰² Este cuerpo policial contaba, en 1904, con «cuatro carabinas Winchester y tres monturas completas».¹⁰³

99 AN. MINT. Vol. 401. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°66, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 7 de mayo de 1872.

100 AN. IA. Vol. 178. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 24 de junio de 1889.

101 AN. MINT. Vol. 1.627. Oficios recibidos de Municipalidades. Nota N°187, de la Municipalidad de Illapel al Ministerio del Interior. Illapel, 23 de enero de 1891.

102 MLV. LA. Sesión del 30 de mayo de 1894; fs. 3. Sesión del 6 de abril de 1896; fs. 27. Presupuesto Municipal de 1894; fs. 4. Entre 1894 y 1921 los comandantes de la policía de seguridad de Los Vilos fueron, Manuel González, Marco Antonio Orellana, César Montalva, Teodoro Arancibia y Manuel Aragón.

103 MLV. LA. Sesión del 3 de abril de 1904; fs. 162.

Cuadro N°18
Comuna de Los Vilos: Ingresos municipales y recursos destinados
a la policía de seguridad (1894-1920)

Años	Ingresos (\$)	Item Policía de Seguridad	% del Total
1894	5.927,16	1.620,00	27.33
1895	6.999,00	2.640,00	37.71
1896	7.264,70	2.400,00	33.03
1897	5.446,00	3.120,00	57.28
1898	5.551,00	3.120,00	56.20
1899	4.935,00	3.120,00	63.22
1900	3.987,75	2.040,00	51.15
1901	4.432,75	2.160,00	48.72
1903	8.520,00	4.326,00	50.77
1904	6.870,00	3.516,00	51.17
1905	7.700,00	4.576,00	59.42
1907	8.025,00	3.120,00	38.87
1908	11.818,00	5.500,00	46.53
1911	16.300,00	8.760,00	53.74
1914	18.891,97	9.780,00	51.76
1916	19.996,95	9.320,00	46.60
1917	30.635,00	10.180,00	33.22
1919	31.102,00	10.480,00	33.69
1920	32.080,00	11.600,00	36.15

FUENTE: MLV. LA. (1894-1921).

Al observar el Cuadro N°18 se puede apreciar la relevancia que poseía el tema de la seguridad pública para las autoridades municipales de fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX. En los 26 años que median entre 1894 y 1920 el cuerpo edilicio de Los Vilos destinó aproximadamente el 46% de los recursos disponibles en la Corporación para conformar un cuerpo de policía de seguridad capaz de imponer el «orden»

en el emergente poblado vileño. Incluso en los años en que el presupuesto municipal aparece más desmedrado, la inversión en seguridad mantiene o incrementa su participación en los gastos totales de la Corporación. Esto permite asegurar que las principales prioridades de las autoridades locales eran la mantención del orden público y la defensa de la propiedad.

Pese a estas prevenciones de las autoridades municipales, en opinión del Gobernador de Petorca Pedro Rencoret, estos esfuerzos presupuestarios no eran suficientes. En su Memoria Anual correspondiente al año 1904, Rencoret señala al respecto:

Así mismo se impondrá de la poca atención que presentan estas Corporaciones al servicio policial, al tomar en consideración el escaso personal que nombran i la gran extensión de territorio que tienen que vijilar; de lo que se deduce que ese personal apenas si alcanza para el servicio del villorrio o Villa del asiento municipal...¹⁰⁴

El desenvolvimiento de los organismos policiales no estuvo ajeno a los conflictos que atravesaron al conjunto de la élite dominante; por el contrario, el cuerpo policial se convertía en uno de los principales objetivos de todo sector o grupo que aspirara a ocupar una posición hegemónica en el aparato estatal de la localidad. Así, en 1902, el Comandante de Policía César Montalva protagonizó un conato de insubordinación frente al Primer Alcalde Roberto González, en el marco de una disputa de poderes con el Ingeniero Jefe del Ferrocarril.¹⁰⁵ Debido a esto el cuerpo edilicio acordó por unanimidad remover a Montalva de su cargo.¹⁰⁶ En todo caso, en una sesión posterior, el municipio acordó reinstalarlo en su puesto. Al respecto el regidor Zambrano señaló:

...si la Corporación tomó lijeramente el acuerdo de ocupar nuevamente al ex comandante Sr. Montalva, lo hizo en vista de la humillante declaración que hizo el ex comandante en esa sesión ante la Corporación, manifestando que si desobedeció al Sr. primer alcalde fue por haber

104 La Voz de Petorca, Petorca, 12 de marzo de 1905. Memoria Anual del Gobernador de Petorca, correspondiente al año 1904.

105 MLV. LA. Sesión del 30 de enero de 1902; fs. 120.

106 MLV. LA. Sesión del 23 de febrero de 1902; fs. 122.

interpretado mal la ley y por haber recibido consejos particulares del ex alcalde Sr. Ismael Guerra y del Administrador del Ferrocarril Sr. Gonzalo Gómez.¹⁰⁷

Dos años después el Primer Alcalde Miguel Luis Tapia denunciaba ante el Juzgado de Letras de Petorca que el regidor José Saturnino Verdugo, apoyado por el subdelegado Maximiliano Lira y por el comandante de policía César Montalva, se había apropiado de la Alcaldía y de la Sala Municipal, autoproclamándose primer alcalde.¹⁰⁸

Pese a estos eventuales afanes de protagonismo político, los cuerpos policiales de Los Vilos siempre tuvieron como primera y fundamental prioridad la ejecución de la política de control social que le asignaban la ley y las autoridades estatales.

El ya citado Proyecto de Ordenanza de Policía de 1879 expone claramente la trama legal que la policía de seguridad debía hacer respetar.¹⁰⁹

- Quedaban sujetas a penalización las personas que transitaban ebrias por las calles.
- También eran penalizados los que en las calles y lugares públicos, generaban pendencias, alteraban la tranquilidad pública, emitían expresiones subversivas o inmorales o molestaban a los vecinos o transeúntes.
- Se sancionaba el uso de disfraces en la noche.
- Se prohibía cargar, sin permiso del subdelegado, pistola, cuchillo, puñal y toda arma blanca o de fuego.
- Quedaba prohibido disparar dentro de la población.
- Y se prohibía correr a caballo dentro de la población.

La amplitud de temática de la Ordenanza permitía una variada gama de atribuciones para los cuerpos represivos. Así, competía a la policía local detener a los ebrios, perseguir a los enemigos políticos, confiscar todo tipo de armas y reprimir a aquellos que cometían faltas contra el ordenamiento urbano.

107 MLV. LA. Sesión del 12 de marzo de 1902; fs. 123.

108 MLV. LA. Sesión del 2 de octubre de 1904; fs. 172.

109 AN. IA. Vol. 132. Proyecto de Ordenanza...

En todo caso la preocupación esencial de los cuerpos policiales era cautelar el orden público, especialmente en las áreas y centros laborales que facilitaban la concentración de trabajadores. En 1889 el Gobernador de Petorca reclamaba alarmado al Intendente de Aconcagua el armamento necesario para imponer el orden en las faenas del ferrocarril Los Vilos-Illapel.

De nuevo me permito hacer presente a Ud. la necesidad que se haga la remisión del armamento a la brevedad posible, pues es indispensable para mantener el orden i precaver las desgracias que pueden ocurrir en faenas como la del citado ferrocarril en el cual hai empleados actualmente más de 700 hombres.¹¹⁰

Un año más tarde el Ministro del Interior informaba al Subdelegado de Los Vilos sobre el envío a dicha localidad de un contingente armado, destinado a custodiar a los obreros de las faenas del ferrocarril.

Por nota N°456 del 11 del actual, el Señor Ministro de la Guerra comunica a este ministerio que con esa misma fecha ha dispuesto se envíen a la orden de US los diez carabineros con sus respectivos tiros que, por nota N° 202 del 29 de mayo último, solicita US para el servicio de la fuerza de policía que custodia las faenas del ferrocarril en construcción de Los Vilos a Illapel y Salamanca.¹¹¹

En agosto de ese mismo año el Subdelegado de Los Vilos recibía un nuevo contingente de carabineros, tanto para reforzar el grupo destacado en las faenas ferroviarias, como para organizar un cuerpo de policía en el pueblo.

Por vapor próximo recibirá 21 carabineros para la fuerza de policía de las faenas del ferrocarril. Entregue diez al subdelegado ambulante i con los otros once restantes organice un cuerpo de policía de un cabo

110 AN. IA. Vol. 178. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 27 de noviembre de 1889.

111 AN. MINT. Vol. 1.626. Oficios enviados a diferentes autoridades. Oficio N°731, del Ministro del Interior al Subdelegado de Los Vilos. Santiago de Chile, 16 de junio de 1890.

con 50\$ mensuales i diez soldados con 35\$ cada uno. Esta fuerza debe custodiar el pueblo i las faenas próximas.¹¹²

Días después el Ministerio de la Guerra ordenaba a la Comandancia de Armas de Valparaíso el traslado a Los Vilos «...en el vapor del sábado próximo, a disposición de la autoridad local 25 hombres del Pisagua al mando de un oficial».¹¹³

Durante 1890, y en el lapso de pocos meses, las faenas ferroviarias del tendido Los Vilos-Illapel quedaron bajo el control de 62 hombres, entre ellos 20 carabineros y 26 soldados del regimiento «Pisagua». Paralelamente, en el puerto, se acantonaron 11 carabineros que vinieron a reforzar a la tropa de 5 policías existentes en el caserío. Con esto el Supremo Gobierno intentaba poner atajo a cualquier intento por subvertir el orden público. Se trataba en definitiva de asegurar la continuidad de las faenas imponiendo un régimen disciplinario de cuartel a los más de 700 trabajadores que laboraban en el tendido de líneas férreas en el tramo Los Vilos-Las Cañas. Esto pone en evidencia que, para las autoridades de Gobierno de la época, sólo a través del control policiaco y militar era posible mantener la «paz social» en campamentos sobresaturados de trabajadores.

El refuerzo policiaco militar en Los Vilos se explica por el rol que cumplía el puerto en el desarrollo de las faenas ferroviarias. A fines de la década de 1890 Los Vilos era la plaza administrativa de dicho ferrocarril; a su puerto llegaban los materiales de construcción, el equipamiento, las herramientas y los trabajadores. Por otra parte la localidad se transformaba en espacio de recepción para los obreros cuando estos obtenían su feriado. Así, los fines de mes y los festivos la localidad se veía invadida por cientos de trabajadores en busca de los espacios propios de entretenimiento popular: cantinas, chinganas, reñideros de gallos, etc. La sola presencia de los obreros en el pueblo ya alarmaba a

112 AN. MINT. Vol. 1.626. Oficios enviados a diferentes autoridades. Oficio N°904, del Ministro del Interior al Subdelegado de Los Vilos. Santiago de Chile, 19 de agosto de 1890.

113 AN. MINT. Vol. 1.626. Oficios enviados a diferentes autoridades. Oficio N°916, del Ministerio de la Guerra a la Comandancia de Armas de Valparaíso. Santiago de Chile, 1890.

la élite local, de ahí, entonces, que se demandara permanentemente refuerzos policiales, los cuales fueron diligentemente proporcionados por las autoridades del Estado. El discurso político del período era claro, en ningún lugar del país, por pequeño que fuera, había lugar para la anarquía social.

Las continuas paralizaciones que afectaron a los trabajos de construcción del ferrocarril Los Vilos-Illapel arrojaban a la cesantía a cientos de trabajadores periódicamente. En estas circunstancias muchos de ellos trataban de engancharse en las faenas portuarias, mientras que otros deambulaban por los campos en busca de sustento en las haciendas. La presencia en la región de un número considerable de obreros, esta vez cesantes, se convertía en un problema aun mayor para las autoridades locales. Debido a ello se redoblaban las presiones para obtener más contingentes policiales susceptibles de ser utilizados en el control de las masa obrera.

En una emergencia de esta índole la municipalidad de Los Vilos acordó, en abril de 1896, convocar a los policías de Los Cóndores y Púpío para que prestaran servicio en Los Vilos, «en vista de la necesidad que hai de policía local».¹¹⁴

Un año más tarde la municipalidad local acordaba solicitar a la Gobernación departamental el refuerzo de la fuerza policial acantonada en la subdelegación.

A indicación del Sr. Gatica se autorizó al Sr., primer alcalde para que se dirija a la Gobernación del departamento en demanda del amparo de alguna fuerza, a fin de salvar la mala situación porque atraviesa el territorio Municipal, a causa de la cantidad de jente desocupada que mero-dea por la comuna, cometiendo continuos atropellos; haciendo presente para esto, el poco personal de policía con que cuenta el municipio.¹¹⁵

Nueve años después la situación no había cambiado significativamente. La comuna continuaba siendo un espacio privilegiado para el desarrollo de acciones de violencia social, lo cual, a juicio de las autoridades, sólo podía ser contrarrestado con una mayor dotación represiva.

114 MLV. LA. Sesión del 6 de abril de 1896; fs. 27.

115 MLV. LA. Sesión del 10 de agosto de 1897; fs. 66.

Quedó acordado dirigirse al Supremo Gobierno en demanda del auxilio de alguna fuerza armada que recorra la comuna por haber denuncias de que se están cometiendo continuos salteos y ser reducido el personal de policía para atender a una comuna tan estensa.¹¹⁶

En todo caso la distribución espacio-laboral de la policía continuaba siendo el eje de la política de control social sustentada por las autoridades. Lo anterior se ve nuevamente ejemplificado con la asignación de dos policías de la Comandancia de Los Vilos para servir la guarnición del mineral de «Las Vacas». Desde fines del siglo XIX las explotaciones auríferas en «Las Vacas» habían adquirido un nuevo impulso; esto evidentemente amplió la oferta laboral en la región y facilitó la concentración obrera en el campamento. Debido a ello los gerentes de la Compañía y las autoridades locales estimaron conveniente establecer un cuerpo policial en el mineral. Consecuente con la situación generada la Compañía Minera se comprometió ante las autoridades municipales a contribuir al sostenimiento de dichos guardianes.¹¹⁷

Una situación similar se produce en 1916; en esa oportunidad el subdelegado de Pupío solicita al Gobernador de Petorca que se «siente» en esa subdelegación una pareja de carabineros «...en razón de la gran distancia que esciste entre esa subdelegación y Los Vilos». La solicitud encontraba su fundamento en la futura instalación en la zona de dos fundiciones de cobre «...lo que traerá una mayor afluencia de obreros».¹¹⁸

La falta de recursos humanos para llevar a cabo las tareas de control social y de represión de las acciones delictuales debía ser compensada con incentivos económicos. Sólo de esta forma se podía garantizar el desarrollo de una política de seguridad que impidiera los desbordes a que tan afectos parecían ser los sujetos populares. Una manifestación de ellos es el acuerdo municipal del 12 de septiembre de 1909. En esa oportunidad se acordó obsequiar 50 pesos al sarjento

116 MLV. LA. Sesión del 7 de mayo de 1905; fs. 180.

117 MLV. LA. Sesión del 15 de mayo de 1904; fs. 167.

118 AN. IA. Vol. 349. Oficios recibidos de la Gobernación de Petorca. Oficio N°129, del Gobernador de Petorca al Intendente de Aconcagua. Petorca, 24 de febrero de 1916.

de policía, Francisco Puga, y 20 pesos a cada uno de sus acompañantes, Francisco Avalo, Nicanor Avalo, y Rosario Leiva, «por la enérgica actitud asumida en la captura de los bandidos Juan Núñez, Arturo Cepeda y Alfredo Torres, llevada a cabo el siete del corriente».¹¹⁹

En los distritos rurales las carencias de fuerza policial eran suplidas por las atribuciones represivas que se autoconferían y autolegitimaban los latifundistas. La influencia política y social de estos sectores en la sociedad nacional, y en particular en los ámbitos rurales, era prácticamente incontrarrestable. En zonas como Los Vilos los latifundistas ejercieron, hasta bien avanzado el siglo XX, un poder omnímodo al interior de sus extensas propiedades.

De esta forma a nadie extrañó que en 1924 el terrateniente Donato Ahumada, propietario del fundo «Puerto Oscuro», hiciera detener y golpear por la policía rural a tres de sus inquilinos, a los que acusaba de robo de animales. Ahumada determino, además, la expulsión de los inquilinos de sus tierras y la confiscación de sus animales y cosechas.¹²⁰

Dos años después un hecho mucho más grave ponía al descubierto las características que adquiriría la aplicación de «justicia» en las zonas rurales. En febrero de 1926 el propietario de la hacienda «Huentelauquén», Belisario Buzeta, en compañía de su mayordomo, Martín Salinas, y amparado por el teniente Cerda de carabineros y por el juez distrital Manuel Acosta, procedieron a detener en los calabozos de la hacienda a varios inquilinos acusados de robo. Producto de las torturas a que fueron sometidos uno de los inculpados, Ramón Galleguillos Briçño, murió en el interior de la celda. Los antecedentes del caso fueron entregados al juez de letras de Petorca el que luego de un rápido sumario puso en libertad a los responsables del crimen.¹²¹

Desde mediados de la década de 1920 el Estado monopoliza la definición de políticas represivas y ejecuta, a través de estructuras centralizadas, las acciones de control social. El desarrollo de amplios movimientos sociales, desde fines del siglo XIX, que cuestionan las ba-

119 MLV. LA. Sesión del 12 de septiembre de 1909; fs. 262.

120 Oriente, Illapel, 31 de agosto de 1924.

121 La Voz de Illapel, Illapel, 27 de febrero de 1926. La Voz de Petorca, Petorca, 12 de marzo de 1926.

ses de sustentación del sistema de dominación de clase, operan como estímulos para la modernización de la función represiva. Surgen entonces el cuerpo de Carabineros de Chile (1927) y se funda la Policía de Investigaciones (1933). Con esto las estructuras locales de poder comienzan a perder las atribuciones represivas que ostentaron hasta comienzos del siglo XX.

Una manifestación de la centralidad que adquiere la política represiva la constituye la exclusión de los militantes comunistas, en 1948, de los registros electorales. Esta medida tomada durante la administración del gobernante radical Gabriel González Videla, se amparaba en la Ley N°8.897 sobre «Defensa de la Democracia», y se insertaba en la adscripción del régimen chileno al contexto global de confrontación entre los países capitalistas liderados por EEUU y los países socialistas encabezados por la URSS. Esta globalización de las confrontaciones y la centralidad represiva determinan que diez habitantes de Los Vilos sean borrados de los registros electorales e impugnados como ciudadanos.¹²²

En este mismo contexto los organismos policiales, por mandato de la Inspección del Trabajo local, vigilaban permanentemente a los dirigentes laborales a objeto de establecer sus posibles conexiones con el «comunismo internacional». Así, en mayo de 1956, Juan Rubiño Sepúlveda, encargado de la Subcomisaría Illapel de la Dirección General de Investigaciones informaba al Inspector del Trabajo, que los integrantes de la directiva del Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos: Manuel Arenas González, Edmundo Godoy Campusano, Manuel Martínez Martínez, Germán Morales Rodríguez y Vidal Bugueño Tirado, no registraban antecedentes, como militantes comunistas.¹²³

En esta centralización del accionar represivo la aplicación de procedimientos policiales se hace cada vez más drástica. El disciplina-

122 DGRE. Nómina de ciudadanos eliminados del Registro Electoral en la comuna de Los Vilos. Santiago de Chile, 15 de diciembre de 1948.

123 ITI. Archivador N°2. Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos. Oficio Confidencial N°29. Dirección General de Investigaciones. II Prefectura: Atacama-Coquimbo. Subcomisaría Illapel, al Inspector del Trabajo de Illapel. Illapel, 14 de mayo de 1956.

miento social se convierte en una necesidad de Estado, de ahí entonces que las transgresiones sociales, por mínimas que sean, encuentran respuestas cada vez más rigurosas de parte de los destacamentos represivos.

Así, en 1961, Raúl Correa Sierra, de 19 años, pescador de la localidad de Pichidangui cae asesinado bajo las balas de una patrulla militar que custodiaba las líneas del ferrocarril longitudinal, en el marco de una paralización nacional,¹²⁴ y un año más tarde, los desordenes protagonizados por un grupo de «parroquianos» en las inmediaciones del casino «Las Brisas», terminan con la muerte del obrero marítimo Magino de la Cruz Rojo a manos de un piquete de carabineros que actuó duramente para dispersar a los «enfiestados bebidos».¹²⁵

A mediados de la década de 1970 ya no quedaban vestigios de las antiguas policías rurales y de los destacamentos municipales. El resguardo del «orden público» superaba los márgenes del combate a las faltas menos graves (ebriedad, pendencia, etc.) y al raterismo menor; las funciones policiales, insertas en la cuestionada Doctrina de la Seguridad Nacional y en la Estrategia de Contrainsurgencia, se concentraron en la «guerra a la subversión» y en el control social del conjunto de la población. La gradual militarización de las funciones policiales transformó radicalmente el carácter institucional y social de la seguridad pública.

3. El Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos

Las primeras organizaciones de trabajadores en Chile, las Sociedades de Obreros y Socorros Mutuos, comienzan a manifestarse embrionariamente a partir de 1840 y alcanzan su pleno desarrollo en la década de 1880. Al interior de estas instancias los trabajadores manuales del país (tipógrafos, talabarteros, sastres, zapateros, orfebres, etc.), practicaban formas de asociatividad democrática, llevaban a cabo procesos educativos, implementaban mecanismos de ayuda mutua y organiza-

124 Nuevo Cabildo, Illapel, 31 de agosto de 1961.

125 Nuevo Cabildo, Illapel, 23 de enero de 1962.

ban empresas autogestadas. Fue en estas primeras manifestaciones de organización popular donde se comenzó a incubar el proyecto social y cultural del futuro movimiento obrero del país.¹²⁶

El desarrollo y extensión experimentado por el proceso de proletarización de la mano de obra, en las faenas salitreras, en las minas de carbón, en las zonas portuarias y en los talleres industriales de las emergentes ciudades, configuró un escenario social cargado de contradicciones y antagonismos. En este escenario, en el cual las movilizaciones populares eran enfrentadas con la más brutal represión militar, se fueron articulando nuevas formas de organización popular: las sociedades en resistencia, las mancomunales obreras y los sindicatos. En estas instancias los trabajadores fueron precisando su proyecto de sociedad y articulando sus reivindicaciones sociales y laborales. En ellas se produjo el aprendizaje de la lucha por la emancipación social, se desarrolló la conciencia de clase y se profundizaron los vínculos de solidaridad y apoyo mutuo; fue al interior de los sindicatos donde se construyó una nueva manifestación de sociabilidad popular: la sociabilidad obrera.

Si bien el escenario social vileño no difiere sustancialmente, en sus características estructurales (sobreexplotación, pobreza, discriminación, etc.) de aquel que identifica a los núcleos proletarios de la zona norte del país, el desarrollo organizacional de sus trabajadores es mucho más lento. En esto influyen factores estrictamente locales, como la inserción de las faenas en un ámbito eminentemente rural, la inestabilidad de las actividades portuarias y el escaso volumen cuantitativo de la masa obrera.

Debido a lo anterior los obreros portuarios de Los Vilos permanecieron durante largo tiempo huérfanos de una estructura orgánica

126 El estudio del mutualismo en Chile se encuentra en su fase inicial. Las primeras aproximaciones al tema pueden encontrarse en: Sergio Grez: *Les Mouvements d'Ouvriers et d'Artisans en Milieu Urbain au Chile aux XIXe Siecle, 1818-1890*. París, 1990. María Angélica Illanes: *La revolución solidaria. Historia de las sociedades obreras de socorros mutuos. Chile 1840-1920*. Santiago de Chile, 1988. Nicolás Corvalán e Igor Goicovic: «Crisis económica y respuesta social: El movimiento urbano artesanal. Chile 1873-1878». *Revista Ultima Década* N°1. Viña del Mar, diciembre de 1993.

que protegiera sus intereses y agitara sus demandas. Lo anterior no significa que los sujetos populares de la zona no desarrollaran, esporádicamente, iniciativas dirigidas a representar sus problemas y a demostrar su fuerza.

A fines del siglo XIX toda el área correspondiente a los departamentos de Illapel y Petorca se encontraba convulsionada por la agitación social, devenida de las precarias condiciones materiales de vida y de las duras condiciones laborales.

En junio de 1885 la tropa del Batallón Cívico de Illapel, compuesta por más de cien soldados reclutados en leva forzosa, se amotinaron tras la muerte en el cepo de uno de sus compañeros (Pedro Collao). El movimiento es duramente reprimido; nueve soldados, sindicados como los cabecillas del motín son sometidos a un Consejo de Guerra que siete meses después los absolvería.¹²⁷ Este tipo de movilizaciones eran percibidas por la prensa local como el germen de futuras convulsiones que era necesario reprimir a tiempo.

En la familia, en el pueblo, en el ejército, en el recinto mismo en que los legisladores ejercen sus augustas funciones; en todas partes se encuentra un fanático o un loco predicando doctrinas subversivas i provocando los ánimos al desobedecimiento del orden constituido i a la exaltación que produce la anarquía, única forma de gobierno en que puede imperar el ignorante fanatismo.

No cesaremos de repetirlo: el movimiento militar del domingo, no es un movimiento aislado. Obedece a una consigna.

I aunque por los actores y las circunstancias no sea en sí otra cosa que una farsa sin inmediatas consecuencias, no hai que dejarla pasar.¹²⁸

Más tarde, en abril de 1898, los obreros que trabajaban en el tendido ferroviario Los Vilos-Illapel se declaraban en huelga.

La huelga se ha producido porque los peones no quieren recibir vales en reemplazo de la fichas que hasta hace poco circulaban como única moneda para el pago de esos operarios.¹²⁹

127 El Norte, Illapel, 21 de junio de 1885 y 10 de enero de 1886.

128 El Norte, Illapel, 28 de junio de 1885.

129 La Hora, Illapel, 6 de abril de 1898.

Cuatro años más tarde estos mismos obreros denunciaban en carta dirigida al Gobierno, los bajos salarios que percibían, el atraso en los pagos de sus remuneraciones y el monopolio comercial ejercido por las pulperías de la empresa constructora. A juicio de los obreros esta situación daba origen a la emigración de los trabajadores y a la dilación en la entrega de las obras.¹³⁰

La primera organización popular surgida en la zona fue la Sociedad de Obreros y Protección Mutua de Illapel, fundada el año 1912. Los objetivos esenciales de la Sociedad se relacionaban con la promoción cultural de la clase obrera y con la necesidad de «hacer sentir su voz».¹³¹ Su propuesta programática sostenía:¹³²

- El control de precios para los artículos de consumo popular.
- El establecimiento de drásticas sanciones al comercio especulador.
- La habilitación de una red de caminos que facilitara el acceso de los campesinos hasta la villa.
- El despacho de una ley de irrigación.
- La liberación del impuesto al ganado argentino.
- El aprovisionamiento de los barrios populares con agua potable.
- La parcelación de los fundos de la Beneficencia Pública.

Esta propuesta reunía básicamente las demandas esenciales de los sectores populares de la región. Por una parte establecía criterios que debían facilitar soluciones a los problemas específicos y cotidianos de los más desposeídos y, por otra, reivindicaba una solución a los problemas globales de la comarca.

En la misma época y en una similar línea reivindicativa y de acción, se constituye el Consejo Federal Illapel de la Gran Federación Obrera de Chile. Los objetivos de la Federación eran, la instrucción moral y social de sus afiliados y el auxilio mutuo.¹³³

A comienzos de la década de 1920 los órganos de prensa regional comienzan a denunciar la presencia en la zona de activistas de

130 La Hora, Illapel, 8 de julio de 1902.

131 El Obrero, Illapel, 17 de julio de 1913.

132 El Obrero, Illapel, 5 de septiembre de 1914 y 16 de enero de 1915.

133 El Obrero, Illapel, 25 de abril de 1913.

la Federación Obrera de Chile (FOCH) y del Partido Obrero Socialista (POS). Bajo el título «La Amenaza Bolchevique en Illapel», el periódico La Voz de Illapel editorializaba:

Hoy que estos agitadores asalariados han llegado a este pueblo que parece condenado por una ley fatal a ser víctima de todo tipo de peste, es necesario que todo elemento de orden se levante para combatir a esta plaga social, sembradora de desordenes.¹³⁴

El punto más alto de este proceso de organización popular y de movilización social se manifiesta en abril de 1923. En esa oportunidad el Comité Campesino de la hacienda «Tranquilla» (propiedad del senador liberal Abraham Gatica), promueve una huelga que desembocó en el asalto y saqueo de la pulpería. Esta acción, duramente reprimida por carabineros y por las guardias blancas de la hacienda, dejó como saldo, un obrero muerto (Adolfo Cabrera), dos heridos y decenas de expulsados.¹³⁵

El jefe policial a cargo de la represión del motín campesino describió los hechos, en un parte telegráfico, de la siguiente forma:

Chilepín, Abril 24.

Anoche llegue a ésta con seis carabineros a fin de reforzar este destacamento.

El domingo a las 11 A.M. los revoltosos atacaron a la fuerza de carabinero i policía en la hacienda La Tranquilla, resultando un muerto i dos heridos.

De la fuerza armada, un guardián herido.

Los cabecillas revoltosos fueron detenidos por carabineros i puestos a disposición del juzgado.

Jefe de subdelegación instruyó sumario respectivo, facultado por el juez de letras del departamento de Petorca.

En hacienda Cuncumén sin novedad.

Véliz.¹³⁶

Desde comienzos de la década de 1930 y a partir del colapso de la industria salitrera, miles de pampinos iniciaron un largo peregrinar hacia

134 La Voz de Illapel, Illapel, 11 de marzo de 1922.

135 El Combate, Santiago de Chile, 1 de mayo de 1923.

136 La Voz de Illapel, Illapel, 27 de abril de 1923. Transcripción del parte oficial de Carabineros.

la zona central del país en busca de trabajo y sustento para sus familias. Muchos de estos emigrantes eran antiguos campesinos y obreros oriundos del Departamento de Illapel, los que al sobrevenir la crisis del sector salitrero retornaron a sus antiguos hogares. Pero al momento del retorno el que arribó ya no era el mismo que partió. Decenas de años de vinculación a una organización laboral moderna y a movimientos sociales dotados de un programa político-social claro y con una estrategia de lucha definida, habían moldeado a un sujeto popular consciente de sus derechos y dispuesto a desarrollar iniciativas que le permitieran conquistarlos y preservarlos. Estos trabajadores que retornan a sus hogares, a cobijarse solidariamente en la tierra que los vio nacer, son los responsables directos del vertiginoso proceso de articulación orgánica de los sectores populares de la zona de Choapa. Las fuentes revelan que, entre 1931 y 1938 (fase de arribo y asentamiento del destacamento salitrero), surgen en el departamento de Illapel aproximadamente 18 organizaciones sindicales y gremiales, constituyéndose, además, los dos partidos de la izquierda tradicional (el Partido Socialista y el Partido Comunista). En el marco de este movimiento asociativo se constituye el Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos.¹³⁷

El 27 de noviembre de 1932, un grupo de 52 trabajadores formaron el Sindicato Profesional de Obreros Marítimos de Los Vilos. En su primera directivas figuraban, Adrián González como presidente, Luis Sepúlveda como secretario, Florentino Véliz como tesorero y Julio Boin como director.¹³⁸ De esta primera organización no hay muchas referencias, esto indicaría que su existencia efectiva fue efímera. Esta hipótesis adquiere mayor fuerza al constatar que pocos meses después surge un nuevo referente sindical: el Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos. Este sindicato, fundado en el puerto de Los Vilos el 22 de octubre de 1933, constituyó su primera mesa directiva con Florencio Rojas en el puesto de presidente, Pablo Martínez en el de secretario, Julio Rivera como tesorero y Roberto Alfaro y Luis Rojo como directores.¹³⁹

137 Igor Goicovic Donoso: «Crisis económica...».

138 El Reflector, Illapel, 2 de diciembre de 1932.

139 El Reflector, Illapel, 16 de febrero de 1934. La Opinión del Norte, Illapel, 24 de febrero de 1934.

Concurrieron a formar este sindicato 58 obreros marítimos, los que sancionaron, en los Estatutos, los siguientes objetivos:

a) Velar por el estricto cumplimiento de todas las leyes sociales que benefician a sus asociados; b) Procurar el mayor bienestar económico-social de sus asociados; c) Representar en forma amplia y eficiente ante los patrones y las autoridades constituidas a todos sus asociados; d) Representar a los asociados en los conflictos colectivos del trabajo ante los patrones y especialmente en las instancias de conciliación y arbitraje y los Tribunales del trabajo según sea el caso en todo lo que se refiera a la defensa económica de sus asociados y que tienda a la solución pacífica de las dificultades que se susciten...¹⁴⁰

Más adelante el sindicato se declaraba «...ajeno a toda acción partidista, política o religiosa y no podrá intervenir sino en asuntos que afecten directamente a la estabilidad económica de sus asociados».¹⁴¹

Las difíciles condiciones de trabajo que imperaban en las faenas portuarias y la desmedrada situación contractual de los obreros, se convirtieron en la causal directa para la conformación del sindicato.

...vino un inspector del trabajo de Illapel... aquí llegó donde los patrones... entonces nosotros trabajábamos a convenio, nos pagaban cinco centavos por saco de 90 kilos que había en ese tiempo, que teníamos que cagarlos... El inspector del trabajo nos puso como contratistas, no como asalariados... Entonces empezamos a juntarnos con los demás compañeros y dijimos: «esto no puede ser, tenemos que ser apatronados, como vamos a pagar nosotros nomás [las imposiciones] y el no va a pagar na'... Entonces hicimos una nota y se la mandamos al inspector... recién al año volvió el inspector del trabajo a organizarnos y a decirnos que nosotros pagábamos el 9% y el patrón pagaba el 6%. Ahí organizamos el sindicato nosotros.»¹⁴²

Las expectativas de los trabajadores respecto del sindicato no se vieron plenamente satisfechas; las demandas salariales no eran resueltas

140 CBI. Registro de Instrumentos Públicos, 1935. N°260, fs. 313. Acta de Fundación y Estatutos del Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos.

141 CBI. Registro de Instrumentos Públicos, 1935. Acta de Fundación...

142 Julio Rivera (1995).

favorablemente y las condiciones laborales no mejoraron sustancialmente. La gestión directiva se tornó burocrática y los asociados comenzaron a distanciarse. Lo anterior derivó en el colapso de la organización sindical, al punto que en enero de 1946 debió entrar en proceso de reorganización.

El nuevo referente sindical se constituyó el 16 de enero de 1946 y fue patrocinado por 36 obreros marítimos. En la directiva formada en esa fecha figuraban Telmo Salas Salas como presidente, Manuel Alvarado Alvarado como secretario, Florencio Rojas Valdenegro como tesorero y Manuel Arenas González y Julio Rivera Arenas como directores.¹⁴³

La crisis de las actividades portuarias a mediados de la década de 1960 repercutió directamente en el quehacer del gremio de estibadores. En agosto de 1965, en plena crisis portuaria, los estibadores constituyeron una nueva directiva, la que debía asumir un problema clave: la falta de trabajo «por la inactividad del embarque de metal por el puerto». Esta directiva quedó formada por: Orlando Legua Vargas, Juan Rojas Ortiz, Manuel Gutiérrez, Manuel Martínez y Edmundo Godoy.¹⁴⁴

Siete años más tarde, en 1972, Germán Morales Rodríguez y Héctor Patricio Rojo Rojo encabezaban la última directiva del sindicato marítimo de Los Vilos. El 9 de abril de 1974 el decreto N°290 del Ministerio del Trabajo canceló su personalidad jurídica y el decreto N°594 del 10 de noviembre de 1976, expedido por el mismo ministerio, lo declaró en liquidación.¹⁴⁵

En sus más de treinta años de historia el Sindicato Marítimo de Los Vilos estructuró una relación armoniosa con la principal agencia de embarques de la localidad (Streeter y Cia.). Para algunos esto involucraba una virtual dependencia de los trabajadores respecto de sus patrones,¹⁴⁶ para otros la eventualidad del movimiento marítimo no permitía desa-

143 CBI. Registro de Instrumentos Públicos, 1947. N°717, fs. 792 vta. y N°564, fs. 581 vta. Acta de Constitución y Estatutos del Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos.

144 La Opinión del Norte, Illapel, 7 de agosto de 1965.

145 ITI. Archivador N°2. Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos. Oficios varios.

146 Aníbal Olivares (1989).

rollar movimientos de presión que pusieran en peligro la precaria fuente laboral,¹⁴⁷ por último están quienes sostienen que la sola existencia del sindicato constituía, por sí sola, una situación de presión que mejoraba las condiciones laborales y de vida de la fuerza de trabajo.¹⁴⁸

Pese a lo anterior los orígenes del Sindicato estuvieron marcados por el conflicto y la confrontación. A la oposición inicial de los patrones a la constitución del sindicato se vino a sumar una coyuntura laboral especialmente crítica. Los trabajadores portuarios venían acumulando desde hacía décadas un sordo descontento respecto de las características que adquirirían sus relaciones contractuales y sus funciones laborales. Se impugnaba el carácter de contratistas y no de asalariados que les asignaba la empresa, se rechazaba la subordinación de los funcionarios de la Dirección del Trabajo ante las compañías embarcadoras, se exigían mejores remuneraciones, se aspiraba a tener un sistema de turnos de trabajo... en años de trabajo era poco lo conquistado y muchas las necesidades. Este era el escenario social de Los Vilos al momento que se producía el masivo proceso de sindicalización obrera en el Departamento de Illapel.

El inspector del trabajo era uña y carne con el patrón y con el Capitán de Puerto, que era Alberto González; hacían y deshacían... el juez igual; así que las tenían todas. Nosotros no hacíamos casi nada... claro que llorándoles nosotros, nos aumentaban el sueldo, pero nos aumentaban un cinco, un dos, un tres por ciento, tres centavos, cuatro centavos.¹⁴⁹

Los dirigentes obreros provenientes de Illapel, Coquimbo, Valparaíso y Santiago, que realizaban acciones agitativas y organizativas en provincias, encontraron en Los Vilos el terreno abonado para sembrar su prédica de asociatividad popular. El 22 de octubre de 1933 los trabajadores marítimos de Los Vilos asumen el compromiso histórico de revertir las condiciones de explotación y subordinación que identificaron el quehacer de los trabajadores locales desde la habilitación del puer-

147 Iván Pereira (1995).

148 Javier Espinoza (1995).

149 Julio Rivera (1995).

to. Se trataba de construir una herramienta de defensa de los intereses de la clase obrera y para ello constituían «su» sindicato.

La primera acción social conducida por el Sindicato apuntó a regularizar el pago de los salarios por parte de la agencia de embarques Porton y Cia. En febrero de 1934, pocos meses después de su fundación los trabajadores acordaban:

No efectuar en lo sucesivo ningún embarque o desembarque de mercaderías por cuenta de la firma embarcadora Guillermo Porton hasta mientras esta no hubiese hecho, primeramente, un depósito en dinero equivalente al salario que le corresponde percibir a los obreros, después de cada faena.¹⁵⁰

Dos años más tarde las negociaciones entre el Sindicato, las casas embarcadoras y los funcionarios de la Inspección del Trabajo de Illapel permitían a los obreros obtener un aumento del 35% en las tarifas vigentes en las faenas de embarque y desembarque. Respecto de estas negociaciones el periódico popular El Reflector de Illapel comentó lo siguiente:

Considerando el alto costo de la vida y las bajas tarifas de pago que actualmente rigen, el Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa, pidió aumento de salario.

El Inspector del Trabajo, señor Luis Guzmán... atendió esta petición de los obreros marítimos y se llegó al acuerdo con las firmas embarcadoras C.H. Streeter V. y Porton y Cia. concediendo un aumento del 35%, a las tarifas actuales, empezando a regir este aumento el 1 de julio del presente año.

Con esto el Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Tierra, ha obtenido un verdadero triunfo, demostrando a la vez lo que vale una cantidad de obreros organizados.¹⁵¹

En esta fase constitutiva el Sindicato exponía con mucha fuerza los argumentos y demandas de los trabajadores. La defensa de los intereses de sus asociados legitimaba toda forma de presión y lucha. Es por ello que en septiembre de 1936 el Sindicato acordó declarar la huelga en contra de la firma embarcadora Portón y Cia. por el no pago del au-

150 La Opinión del Norte, Illapel, 3 de febrero de 1934.

151 El Reflector, Illapel, 1 de junio de 1936.

mento del 35% establecido, en junio de 1936, sobre el tarifado. Esta declaración de huelga involucraba no movilizar carga alguna a esta empresa hasta que no pagara el reajuste.

Por este motivo el Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Tierra en sesión del miércoles 2 del presente, con asistencia del Capitán de Puerto Sr. Pedro Acuña S., y de todos los sindicatos, acordó declararse en huelga y no movilizar carga alguna a dicha firma, hasta mientras tanto no proceda a pagar lo que adeuda a sus obreros.¹⁵²

Una vez legitimado el sistema de tarifados el Sindicato y las casas embarcadoras iniciaron una larga etapa de estabilidad en sus relaciones contractuales. Este sistema operaba sobre la base de reajustes periódicos a los convenios establecidos; de esta manera se fijaban tarifas a la carga y descarga de mercaderías, para los diferentes turnos de trabajo (8 a 16 horas, de 16 a 24 horas y de 0 a 8 horas), las que experimentaban reajustes en períodos programados (tres, seis o doce meses), de acuerdo con el alza experimentada por el costo de la vida.

El desahucio al convenio de tarifados planteado por el Sindicato en noviembre de 1955 expone claramente las características del procedimiento utilizado. En nota fechada en Los Vilos el 25 de noviembre de 1955, los trabajadores portuarios informan a la agencia de naves C.H. Streeter e Hijo que:

...por acuerdo adoptado por nuestro sindicato, comunicamos a Uds. que por la presente, desahuciamos el convenio de tarifas de carga y descarga aprobado para el año en curso, en consideración a que oportunamente presentaremos un nuevo tarifado que entrará en vigencia el 1º de Enero de 1956, cuyas principales cláusulas serán: a) duración de tres meses como máximo en cada tarifado; b) aumento del tarifado en relación con el alza del costo de la vida, determinado por el Banco Central de Chile. Hacemos presente a Uds. que el hecho de convenir un tarifado con duración de 12 meses, perjudica nuestros intereses por el alza desproporcionada y constante del costo de la vida.¹⁵³

152 El Reflector, Illapel, 8 de septiembre de 1936.

153 Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa. Nota N°35, del Sindicato Profesional... a la Agencia de Naves C.H. Streeter e Hijo. Los Vilos, 25 de noviembre de 1955.

Esta reglamentación de las tarifas de carga y descarga permitía disponer de ingresos regulares, en directa relación con la afluencia de naves al puerto. De esta manera una temporada favorable podía redundar en un incremento significativo de las remuneraciones de los trabajadores. Este tipo de relación contractual, sumado a la eventualidad del trabajo marítimo, morigeró todo tipo de confrontaciones entre empresa y trabajadores, de ahí, entonces, que el quehacer sindical estuviera atravesado por aspectos cotidianos, con una fuerte carga de sociabilidad popular. La sede sindical era el espacio de sociabilidad por excelencia. En ella los trabajadores discutían sus problemas, tomaban sus resoluciones, organizaban y llevaban a cabo sus actividades recreativas; desde la sede sindical emergía la identidad portuaria.

Trabajábamos con tarifado, todo funcionaba en orden; ahí no podían hacer ninguna cosa ellos de abusar... el sindicato estaba bien formado.¹⁵⁴

Nosotros teníamos sindicato... compramos un sindicato [sede]... el padre mío con otros viejitos compraron el sindicato... ahí nos reuníamos pa' ver cuando había un cambio de capataz, algún reclamo de jornaleros, en fin; habían buenos dirigentes, Floro Rojas, Julio Boin...¹⁵⁵

Cuando se quería hacer una ayuda, había un niño enfermo, un jornalero, un inconveniente en la casa, se le ayudaba; nos poníamos todos de acuerdo y le hacíamos una ayuda; de esa manera éramos nosotros; eso sí que éramos unidos nosotros.¹⁵⁶

...los obreros marítimos tienen un local propio, salón de peluquería, biblioteca, cancha de básquetbol y rayuela y una magnífica radio que deleita a sus asociados.¹⁵⁷

El acontecer del Sindicato no estaba ajeno a las dinámicas regionales y nacionales del movimiento obrero. Como una forma de sumarse a las demandas locales de los trabajadores del Departamento de Illapel,

154 Javier Espinoza (1995).

155 Benito Tordesilla (1995).

156 Javier Espinoza (1995).

157 Héctor Eyzaguirre: «Los Vilos, puerto del porvenir». Revista En Viaje. Año XII, Nº141. Santiago de Chile, julio de 1945.

los portuarios de Los Vilos se incorporaron en 1938 al comité departamental de la Confederación de Trabajadores de Chile (CTCH) que dirigía el obrero socialista Lucas Ortiz.¹⁵⁸

La represión desatada por el Gobierno de Gabriel González Videla, unida a la dispersión y fragmentación del sindicalismo histórico, habían colapsado el quehacer sindical en todo el país.¹⁵⁹ Los primeros intentos destinados a recomponer la articulación orgánica y la unidad del movimiento sindical se comenzaron a desarrollar en la zona a comienzos de la década de 1950. En esta coyuntura el Sindicato Marítimo jugó un rol de primer orden. En 1950, junto a los sindicatos agrícolas de Salamanca y los sindicatos industriales de Illapel, participó en la constitución del Comité de Unidad Sindical, primer paso en la reconstrucción del movimiento sindical autónomo y clasista de la zona.¹⁶⁰

Dos años después los marítimos organizaban en Los Vilos una Conferencia Regional de sindicatos obreros destinada a diseñar un plan de acción para combatir la carestía de los productos de primera necesidad. A esta Conferencia concurrieron: la Unión de Ferroviarios, los sindicatos de Panificadores, de la Construcción, Indusvera; los sindicatos agrícolas de Limahuida, Peralillo y Los Vilos; la Asociación Pedro Aguirre Cerda, la Asociación de Obreros Municipales, asociaciones mineras y de dueñas de casa.¹⁶¹

Posteriormente, en 1961, los trabajadores portuarios de Los Vilos acordaban afiliarse al Sindicato a la Federación de Estibadores de Chile. Este paso favoreció, a mediados de la década de 1960, la inserción laboral de los portuarios en otros puertos del país, tras la crisis marítima de Los Vilos.¹⁶²

158 Igor Goicovic Donoso: «Formación económico social...»; p. 150.

159 Para un análisis histórico, en perspectiva político-social, del período 1938-1953 se puede revisar: Alan Angell: Partidos políticos y movimiento obrero en Chile. México, 1974. Fernando Casanueva y Manuel Fernández: El Partido Socialista y la lucha de clases en Chile. Santiago de Chile, 1973. Paul Drake: Socialism and Populism in Chile. 1932-1952. Illinois, 1978.

160 El Reflector, Illapel, 17 de junio de 1950.

161 Nuevo Cabildo, Illapel, 2 de octubre de 1952.

162 ITI. Carpeta N°2. Sindicato Profesional de Lancheros...

Una vez concluidas las actividades portuarias en Los Vilos y dispersa la fuerza laboral en diferentes puertos del país, los antiguos obreros marítimos, acogidos a jubilación, constituyeron la Asociación de Jubilados y Montepiadas de la Marina Mercante Nacional de Los Vilos. Este referente, que funcionó entre 1968 y 1979, asumió como objetivos la lucha por el reajuste de pensiones y el desarrollo de actividades de apoyo mutuo a socios y familiares. El 17 de agosto de 1972 la Asociación se afilió a la Central Unica de Trabajadores (CUT). Sus dirigentes fueron los mismos que estuvieron a la cabeza del Sindicato Marítimo durante muchos años: Manuel Alvarado y Manuel Martínez.¹⁶³

Los pescadores artesanales y los buzos mariscadores de Los Vilos sólo recientemente han logrado constituir referentes gremiales orgánicamente coherentes y con continuidad de gestión. Este fenómeno encuentra su explicación en las características de las faenas extractivas; en general se trata de una actividad independiente y no asalariada, en la cual los ingresos del sujeto dependen del volumen de captura o extracción que logra y de los precios de sus productos en el mercado. De ahí que el pescador local no apreciara el sentido y la función social de la articulación gremial y privilegiara el esfuerzo personal como única forma de mejorar su condición de vida. Estos rasgos debilitaron históricamente todas las iniciativas dirigidas a conformar gremios de pescadores en Los Vilos. De acuerdo con las fuentes consultadas las primeras iniciativas en este sentido fracasaron estrepitosamente; la primera en 1947 y la segunda a fines de la década de 1950.¹⁶⁴

Pese a lo anterior el 6 de diciembre de 1968, un grupo de 42 pescadores y buzos mariscadores de Los Vilos fundaron el Sindicato Profesional de Pescadores y Extractores de Productos Marinos de la Comuna de Los Vilos, y eligieron como sus dirigentes a: Rodolfo Avalos, Gabriel Tapia Rojo, Nelson Tapia Vega, Luis Enrique Villarroel y Alonso René Villarroel.¹⁶⁵ Este sindicato funcionó hasta el mes de septiembre

163 Asociación de Jubilados y Montepiadas de la Marina Mercante Nacional. Libro de Actas, 1968-1979.

164 Héctor Eyzaguirre Cáceres, 1989. Tribuna, Los Vilos, 17 de mayo de 1959.

165 ITI. Archivador s/n. Sindicato Profesional de Pescadores y Extractores de Productos Marinos de la Comuna de Los Vilos. Libro de Actas. Acta de Fundación. Los Vilos, 6 de diciembre de 1968.

de 1974. En esa oportunidad, el Inspector del Trabajo de Illapel, el Capitán de Puerto de Los Vilos Juan Gálvez, el Capitán de Carabineros de apellido Zavaleta y el Cura Párroco José Salinas, procedieron a designar a la nueva directiva del sindicato a partir de los pescadores más antiguos registrados en la matrícula local. Con este acto de intervención estatal terminó de colapsar la novel organización gremial de los pescadores locales.¹⁶⁶

La vida sindical era una faceta más del quehacer social y cultural de los obreros. Los sindicatos no sólo eran una herramienta de lucha que permitía la consecución de determinados objetivos económicos o sociales, eran también las instancias naturales de asociación, socialización y recreación del mundo obrero.

En los sindicatos se realizaba el complejo y profundo proceso de reconversión de las identidades populares que accedían al mundo del trabajo. A ellos se incorporaban los emigrantes rurales y los jóvenes que adscribían por primera vez a las faenas portuarias. Tras la incorporación laboral devenía la incorporación sindical, la que en una primera instancia podía ser percibida como una obligación difícil de eludir, pero que más tarde se transformaba en un espacio propio con el cual se articulaba una plena identificación.

Los dirigentes con una larga trayectoria en el sindicato se encargaban de formar a los recién incorporados. Se implementaban formas y espacios de recreación (fútbol, pool, naipes, cantinas, etc.) que aglutinaban a los obreros y que facilitaban la socialización del discurso sindical; se hacía hincapié en la necesidad de la organización y de la unidad de la clase trabajadora; se elaboraban pliegos reivindicativos; se organizaban e implementaban movilizaciones; se creaban fondos de asistencia a los sindicalistas que enfrentaban problemas económicos o familiares; se establecían relaciones amplias y extendidas con otras organizaciones sociales y políticas; se incorporaba a la familia al quehacer recreativo del sindicato, etc.

Inmersos en este cúmulo de actividades los obreros iban adscribiendo a nuevos valores y a nuevas formas de socialización. Las iden-

166 Sindicato Profesional de Pescadores... Cuaderno Borrador de Actas. Acta del 6 de septiembre de 1974.

tidades de entrada (campesina, poblacional, generacional, de género, etc.) se iban diluyendo en beneficio de una identidad homogeneizadora: la identidad obrera y sindical.



Tercera Parte Las Perspectivas



Pasando a la Historia |
Los Vilos 1855 - 1965



Capítulo VI **Crisis y Reconversión**

**Pasando a la Historia |
Los Vilos 1855 - 1965**

Capítulo VI

CRISIS Y RECONVERSIÓN

1. La crisis de las actividades portuarias

LA DECADENCIA Y CRISIS DE los puertos menores a nivel nacional se explica, en gran medida, a partir de la construcción de la red longitudinal ferroviaria. La vinculación de los puertos menores, a través de los ramales costeros, a la línea ferroviaria que atravesaba el país de sur a norte no tuvo el efecto proyectivo que las autoridades políticas le suponían. Esta articulación no sólo no dinamizó las actividades portuarias, sino que por el contrario, contribuyó a colapsarlas al absorber la producción de las áreas agrícolas y mineras que antes servían los puertos.¹

La decadencia de puertos menores como Puerto Saavedra, Constitución, Pichilemu, Papudo y Los Vilos, si bien posee características específicas, también es expresión de una matriz común, que no es otra que su entroncamiento a la red longitudinal de ferrocarriles.

Ya en 1923 la prensa local insinuaba la futura crisis del puerto local como producto del desarrollo experimentado por el ferrocarril longitudinal.²

Antes del longitudinal, medio departamento de Petorca, todo el de Illapel i parte del de Combarbalá miraban hacia Los Vilos... a su estensa bahía arribaban las naves mercantes llenas de toda clase de mercaderías i se alejaban repletas de los innumerables i ricos productos agrícolas i mineros de estas regiones... en época de veraneo la estensa

1 Lenka Domic: «Evolución y proyección de los antiguos puertos menores de Chile Central». Academia Nº7. Santiago de Chile, 1983, pp. 122-124.

2 El tramo que unía La Calera con La Serena, pasando por Illapel, había sido inau-gurado en noviembre de 1912.

playa vileña se veía poblada por centenares de personas que iban allá a gozar del vasto Océano... Disminuido enormemente el movimiento de vapores, el longitudinal entró a ser el nervio motor de las rejiones que antes servía el puerto.³

Seis años después los comentarios eran mucho más precisos. Para la prensa local el ferrocarril longitudinal se había convertido en el responsable directo del estancamiento de las actividades portuarias.

El ferrocarril longitudinal hirió de muerte al pueblecito de nuestra historia. La maestranza y los depósitos se trasladaron a Illapel, y calles enteras de gente abandonaron el lugar, con la particularidad de que hasta las casas desaparecieron; el tráfico derivó hacia la nueva líneas ferroviaria, el pueblo enfermó de anemia...⁴

También el destacado intelectual de la zona Eduardo Sepúlveda Jiménez denunció los efectos desestabilizadores del ferrocarril longitudinal sobre la vida económica de Los Vilos.

La terminación de los trabajos del ferrocarril longitudinal de La Calera a Pueblo Hundido, pasando la línea directamente por Illapel, quitó a Los Vilos su antigua actividad y poco a poco su comercio fue desplazándose a otras ciudades para convertirse, finalmente, como Acevedo Hernández llamará a Cobija, en una «ciudad muerta».⁵

A mediados de la década de 1940 la crisis portuaria ya se manifestaba en toda su intensidad.

Por una situación de cesantía que no ha tenido precedentes, están atravesando los Gremios Obreros de Los Vilos... La escasez de fletes que motivó la guerra, corto todo el movimiento de cabotage que era, con anterioridad, una de las principales fuentes de trabajo. Igualmente, la exportación de minerales de oro y cobre tocó a su fin, restándose así el último trabajo de envergadura para los obreros y Firms Embarcadoras. En la actualidad y por las causas expuestas, ha quedado como único movimiento; la descarga del carbón, faena esta que en manera

3 Oriente, Illapel, 8 de julio de 1923.

4 La Opinión del Norte, Illapel, 21 de diciembre de 1929.

5 Eduardo Sepúlveda Jiménez: «Los Vilos un puerto olvidado». Revista Zig Zag. Año XL, N°2.061. Santiago de Chile, 22 de septiembre de 1944.

alguna puede dar las entradas suficientes para mantener en servicio esta actividad.⁶

El estancamiento de las actividades portuarias ensombreció el paisaje social de la localidad. La disminución del movimiento portuario colapso inmediatamente la oferta laboral y, en ese contexto la miseria y la pobreza se abatieron sobre el puerto. En 1944 la prensa illapelina describía dramáticamente la situación de Los Vilos.

Lentamente descendimos hasta el plan de la población. Sus casas, aunque recién blanqueadas para esperar el «dieciocho», denotaban por sus puertas entreabiertas, una gran miseria interior, pobreza que se refleja igualmente en las mujeres y niños que encontramos a nuestro paso, lo que contrasta grandemente con la abundancia y riqueza que parecía ofrecer la Naturaleza.⁷

El Alcalde de la época, Héctor Streeter, en entrevista concedida a la prensa daba cuenta de los resultados de un censo aplicado en el pueblo por la Corporación Municipal:

Hay casos como estos: 21 personas viviendo en una pieza insalubre y entre jergones; consumo de leche en la población infantil nulo; cesantía casi permanente del jefe del hogar; familias constituidas al margen de toda ley; estado sanitario pésimo en un 70% de la población; falta absoluta de habitaciones higiénicas para obreros...⁸

En 1953 la crisis del sector portuario ya era irreversible. Los embarques de minerales habían disminuido ostensiblemente y la paralización era la tónica habitual en las inmediaciones del antiguo muelle de pasajeros.

Con la baja del precio del cobre han mermado mucho los embarques de concentrados procedentes de La Patagua, mineral ubicado en el departamento de Petorca. Con este motivo la gente tiene muy poco que hacer en este puerto y en particular los obreros marítimos, que pasan el día mirando el estallido de las olas o las maromas de las garumas y

6 La Voz de Illapel, Illapel, 11 de octubre de 1946.

7 La Voz de Illapel, Illapel, 17 de septiembre de 1944.

8 Ibídem.

los piqueros. Un centenar de marítimos están pasando días atracados con la falta de embarques.⁹

A mediados de la década de 1950 el proyecto de la Caja de Crédito Minero (CACREMI) de establecer una fundición nacional de minerales en la zona central del país, despertó en las autoridades regionales la expectativa de lograr su instalación en las inmediaciones de Los Vilos. Para ello se desplegó una amplia campaña de opinión pública que apuntaba a convencer a las autoridades de Gobierno de las ventajas que reportaba para el Estado y la comuna la radicación de la fundición en la zona.

Los Vilos que reúne todas las características convenientes para atender en inmejorables condiciones la recepción de minerales, combustibles y su embarque. La ubicación del puerto sobre la Carretera Panamericana y línea del ferrocarril longitudinal no puede ser mejor para atender las exigencias a que debe ser sometida la industria pesada. El muelle fiscal de reciente terminación, constituye un paso avanzado en este proyecto de progreso regional.¹⁰

Pero la decisión del Ejecutivo no fue favorable a Los Vilos, por el contrario, se determinó que la Fundición se estableciera en la localidad de Ventanas. Pese a que a fines de la década de 1950 la decisión ya estaba tomada, la opinión pública de la zona aún no cejaba en sus afanes por ver las humeantes chimeneas de la fundición elevarse en la «Punta Chungo».

Como contrapartida a la voz oficial la prensa local argumentaba que la minería de Aconcagua no requería de la fundición que se proyectaba para Ventanas, ya que los minerales de «La Disputada», «El Cobre» y «El Soldado» ya contaban con la fundición de «Chagres»; en cambio la pequeña minería de Coquimbo requería de una obra de este tipo ya que se encontraba absolutamente carente y necesitada de ella. A juicio de los periodistas locales la mejor ubicación para dicha planta era Los Vilos.¹¹

9 Nuevo Cabildo, Illapel, 15 de agosto de 1953.

10 Nuevo Cabildo, Illapel, 2 de octubre de 1954.

11 Nuevo Cabildo, Illapel, 16 de abril de 1959.

En la reunión de los Comités pro Adelanto de Los Vilos y Pichidangui que se realizó el 21 del presente en la Hostería Willow se acordó iniciar una extensa campaña hasta lograr que el ejecutivo reconsidere la ubicación de la Fundición Central de Cobre en Ventanas y se decida a ubicarla en Los Vilos para servir a la minería del sur de Coquimbo.¹²

Una actitud similar a la de los Comités de Los Vilos y Pichidangui mostraba el Alcalde de La Serena Jorge Martínez Castillo, quien en carta al senador por la provincias de Atacama y Coquimbo, Hernán Videla Lira, le hacía presente:

...un imperativo de franqueza hacia el ciudadano que nos representa en el Senado de la República y que ostenta la alta investidura de representante de los mineros, nos mueve a manifestarle, seguros de interpretar el sentir reiteradamente expresado por esta esforzada provincia minera del norte de Chile, que se mantiene el anhelo de contar con la Fundición de Cobre, por la que libramos empeñada lucha por su ubicación en el puerto de Los Vilos y alentamos la esperanza que Ud. comparta lealmente este propósito que se confunde con el verdadero interés nacional.¹³

La instalación de la fundición de cobre en la localidad de Ventanas se convirtió en un golpe demoledor para las expectativas de dar continuidad a las actividades portuarias en Los Vilos. Una vez completada dicha instalación (a comienzos de la década de 1960), la ENAMI resolvió suspender los embarques de concentrados de cobre por el puerto de Los Vilos, a objeto de movilizarlos a la fundición de Paipote por intermedio de los ferrocarriles del Estado.¹⁴ Esta situación derivó en el colapso definitivo de las faenas de embarque en la localidad.

[El puerto hizo crisis] el año 1962, cuando estaba terminándose la Fundición de Ventanas, con eso ya finiquito el puerto; ya el 63, en noviembre, llegó el último buque, que fue un japonés, parece que fue el «Bolivian Maru»... ya no llegaron más buques y se disolvió la agencia

12 Tribuna, 24 de mayo de 1959.

13 Tribuna, Los Vilos, 8 de noviembre de 1959.

14 Nuevo Cabildo, Illapel, 8 de agosto de 1963.

Streeter, ya no quedó nadie trabajando, ni estibadores... los trasladaron para Valparaíso, para Talcahuano, para Iquique, Caldera...esa fue una alternativa que les dieron el '65, '66... todo el cobre que se embarcaba por aquí se fue a Ventanas, a acopiarse a Ventanas y Ventanas empezó con todo su apogeo por el año 67, 68.¹⁵

...después este puerto murió cuando instalaron la fundición en Ventanas... quedó paralizado Los Vilos, ahí el puerto se fue pa' abajo... ahí quedamos todos sin trabajo aquí... como pertenecíamos a la Federación Marítima de Chile todos los sindicatos empezaron a llevar gente, pal' norte, pa' Arica, Iquique, Chañaral y otros pa' Valparaíso; yo fui a Valparaíso; otros fueron a Talcahuano, San Vicente. Yo alcance a estar cuatro años en Valparaíso y ahí jubilé.¹⁶

[Lo que más perjudicó a Los Vilos fue] la llegada de Ventanas... todo el metal bajaba acá, entonces se llevaba todo el metal, en camiones, para allá... con la construcción de la carretera [panamericana] pasaban todos los camiones para allá... y el '64 se cerró completamente aquí... no había ninguna cosa... antes llegaba el carbón, los durmientes, llegaba todo acá... todavía está la carbonera, pasaba llena de carbón... la gente ya sabía lo que iba a pasar... como el movimiento iba disminuyendo poco a poco...¹⁷

[La crisis sobrevino] cuando el señor Streeter pidió a la Compañía [Sudamericana] muy caro por el embarque del tonelaje de metales... entonces la compañía no quiso más po'... esa fue la causa de la cerrá de puerto que tuvimos aquí... eso [la fundición] habría quedado aquí, en esa punta allá, en «Mal Paso»... pero Streeter hizo nulo eso... el hizo el pase pa' allá [Ventanas].¹⁸

Este puerto empezó a decaer cuando se hizo la fundición en Ventanas; por que ya las firmas embarcadoras de cabotaje que habían, ya se fueron. Después se hizo la Panamericana, vino el transporte terrestre, ya no ocupaban los barcos para transportar la mercadería... y ahí fue el fin como puerto de embarque... muchos [de los obreros cesados] se dedicaron a la pesca y también los reubicaron en otros puertos, a los mayores los jubilaron y a los jóvenes los fueron ubicando en Arica,

15 Iván Pereira (1995).

16 Javier Espinoza (1995).

17 Julio Rivera (1995).

18 Benito Tordesilla (1995).

Iquique, Tocopilla, Valparaíso, Talcahuano... muchos se quedaron por afuera y muchos han vuelto aquí ya jubilados...¹⁹

La instalación de la fundición en Ventanas y la suspensión de los embarques de concentrado pusieron fin a la agonía del puerto. Una agonía que como lo indican los testimonios se arrastraba desde hacía bastante tiempo. La derivación de las mercaderías hacia el transporte ferroviario a partir de la década del 30 y posteriormente hacia el transporte carretero, desde mediados de los 50, ya habían amagado duramente las posibilidades de desarrollo de las actividades marítimas. Ventanas se convirtió, entonces, en la sepulturera histórica de un proceso que ya se había tornado irreversible a partir de la década de 1940. Con esto 120 obreros y sus familias quedaban sumidos en la miseria.²⁰

La condición de aislamiento que generaba el escaso movimiento de naves en el puerto causaba honda preocupación entre la opinión pública de la localidad.

El abandono en que se tiene al Puerto de Los Vilos sobrepasa todo cuanto pueda imaginarse relacionado con la negligencia funcionaria. Pasan meses y no se divisa ni un barco, como si este puerto estuviera en una isla desierta en el último rincón del mundo y no sólo a doscientos veinte kilómetros de Santiago unido por una carretera pavimentada que significa sólo cuatro horas de viaje en camión y tres en auto.²¹

Las ventajas comparativas que representaba, en términos de velocidad y acortamiento de tiempos y distancias, el transporte ferroviario y carretero no era asumido ni internalizado por la prensa regional.

El pueblo de Los Vilos permitirá la salida en forma económica de muchos productos agrícolas y mineros que hoy no pueden hacerlo porque el alto costo de los fletes no lo permite. Para esto será indispensable hacer ver a las esferas gubernativas el clamor de todo el departamento de Illapel que tiene su salida y recepción natural desde largas distancias por los anchos caminos del mar.²²

19 Nibaldo Alfaro (1995).

20 La Opinión del Norte, Illapel, 11 de diciembre de 1963.

21 Tribuna, Los Vilos, 10 de mayo de 1959.

22 Tribuna, Los Vilos, 9 de agosto de 1959.

La reactivación de las actividades portuarias constituía para muchos la única alternativa de supervivencia de la localidad. Por ello recurrían a todas las instancias que facilitaran la consecución de sus objetivos. En este plano las intermediaciones de la clase política se convertían en un importante aval. Acogiendo las demandas de la comunidad local, el senador socialista Alejandro Chelén Rojas oficiaba de la siguiente forma al Ministro de Economía:

La falta de actividades portuarias en Los Vilos ha creado una angustiosa situación económica al personal marítimo de dicho puerto que ha sido representada oportunamente a las autoridades.

La inactividad –cesantía en la práctica– para el gremio marítimo trae por consecuencia la paralización del comercio local y el estancamiento general, fuera de las consecuencias en el hogar de cada trabajador.

En esta eventualidad los dirigentes de dicho gremio plantean la necesidad de que la Empresa de FFCC del Estado remita por vía marítima el carbón y durmientes que precisan para el normal desenvolvimiento de sus actividades...²³

En esta misma época algunos sectores de la comunidad comenzaban a vislumbrar que la reactivación del puerto si bien era necesaria, debía ir acompañada de políticas específicas dirigidas a desarrollar otras áreas del quehacer económico de la comuna. De esta forma el Comité Pro-defensa del Puerto de Los Vilos, en un Memorial enviado al Ministro de Minería en 1963, solicitaba la aplicación de las siguientes medidas mínimas:

1º) Inmediata suspensión de la medida adoptada por la Empresa Nacional de Minería de paralizar las actividades del Puerto de Los Vilos;

2º) Que la Empresa Nacional de Minería disponga el embarque de los concentrados de cobre a exportación a la Fundición de Paipote, utilizando el puerto de Los Vilos;

3º) Que el Gobierno designe una Comisión Especial para que estudie la elaboración de un Plan destinado a crear nuevas industrias en Los Vilos, intensificación de la agricultura fomento de la pesca, construcción de caminos y de diversas obras públicas.²⁴

23 Nuevo Cabildo, Illapel, 15 de agosto de 1961.

24 Nuevo Cabildo, Illapel, 8 de agosto de 1963. La mesa directiva de este Comité estaba compuesta por: Guillermo Valenzuela Castro, Alcalde

Pero la resolución de ENAMI de suspender sus embarques de concentrados desde Los Vilos se mantuvo a firme y el Estado no desplegó ninguna iniciativa que tendiera a la recuperación o proyección de las actividades económicas de la localidad. Por el contrario, pese a las súplicas de las autoridades locales y de la comunidad organizada, se mantuvo indiferente frente a la grave situación que afectaba a la población.

La muerte del puerto de Los Vilos tendrá para esta región consecuencias deplorables que aún no hemos sabido aquilatar en toda su magnitud... estimamos que no se puede dejar cesante a toda una población obrera mientras no esté en marcha la actividad que pueda absorber su mano de obra... nadie puede poner en duda el espíritu de justicia de su S.E. [Jorge Alessandri Rodríguez], ni su preocupación por dar trabajo a sus gobernados. En él deberá descansar nuestra confianza... si no se consiguen resultados será exclusivamente por la indolencia de quienes tienen la obligación de velar por los intereses de este Departamento...²⁵

A mediados de la década de 1960 la comunidad vileña había comprendido que el puerto había dejado de existir como alternativa económica y laboral para la comunidad. Pese a que los problemas derivados de su cierre se mantenían vigentes, las «fuerzas vivas» de la comunidad optaron por buscar la solución a sus problemas a través de la demanda central y del desarrollo autogestado de nuevas iniciativas productivas.

El 15 de noviembre de 1964 el Centro para el progreso de Los Vilos, dirigido por Eduardo Ilabaca Plaza, convocó y llevó a cabo un Cabildo Abierto en el frontis del municipio vileño.²⁶ A este evento concurrieron el Intendente de Coquimbo, parlamentarios de la zona, ejecutivos de la Corporación de Fomento y Reconstrucción (CORFO), autoridades

de Los Vilos; Carlos Salinas Altamirano, Primer Regidor Municipal; Juan Jorquera Niño de Zepeda, Regidor; Alfonso Cruz Rivera, Regidor; Octavio Salinas Canelo, Regidor; Manuel Martínez Martínez, Presidente del Sindicato Marítimo de Los Vilos; y los dirigentes del gremio de comerciantes, Patricio Guzmán L. y Héctor Eyzaguirre C.

25 La Opinión del Norte, Illapel, 29 de septiembre de 1963.

26 La Opinión del Norte, Illapel, 29 de noviembre y 2 de diciembre de 1964. Las resoluciones del Cabildo Abierto del 15 de noviembre de 1964 fueron presentadas en un extenso Memorándum al Presidente de la República de la época, Eduardo Frei Montalva.

municipales, gremiales, industriales y agrícolas. En esa oportunidad Eduardo Ilabaca, señaló que el problema fundamental que atravesaba a la comunidad local era la cesantía de sus obreros:

Abogados a la cesantía, la solución momentánea y lógica, fue la emigración de la mano de obra hacia otras fuentes de producción, pero ella se realizó y se realiza con grandes sacrificios por la escasez de posibilidades, por la necesidad de dejar tras ellos a sus familiares, por semanas y meses con la consiguiente carga efectiva y económica sobre sus escuálidos presupuestos.

Otro grupo, tal vez el más importante, se ve abocado al trabajo ocasional, breve y generalmente mal rentado por las leyes lógicas de la oferta y la demanda y, en las cuales deben desempeñarse sin experiencia previa la mayoría de las veces y finalmente, vergonzosamente, un tercer grupo se ve obligado a no hacer nada y suplicar la caridad pública, muy precaria, humillando su calidad de trabajador.

Frente a esta situación y ante la imposibilidad de reanudar las faenas de embarque y desembarque de mercaderías, la comunidad local se planteó llevar a cabo un plan de reconversión productiva y de mejoramiento de la infraestructura urbana que, en lo inmediato posibilitara la absorción de la mano de obra cesante y, posteriormente, asegurará fuentes de trabajo estable para la población. Entre las iniciativas surgidas del Cabildo Abierto de 1964, figuraban:

- Industrialización del cardón.
- Construcción de un lavadero de lanas.
- Implementación de un Plan de Fomento Pesquero.
- Instalación de una casa compradora de minerales de la ENAMI.
- Iniciar las obras de alcantarillado y luz eléctrica.
- Creación de una escuela consolidada.
- Creación de un juzgado de menor cuantía.
- Ampliación del hospital.
- Instalación de un campo deportivo.
- Terminación y pavimentación del camino Illapel-Los Vilos.
- Construcción de la avenida Costanera.

Eduardo Ilabaca terminó su intervención en el Cabildo vileño dando fe de la voluntad de cambio que embargaba en esos momentos a la comunidad.

Señores parlamentarios, autoridades, pueblo de Los Vilos ¿Qué queréis un pueblo de mendigos o un pueblo de hombres? Dadnos las industrias que pedimos y engrandeceremos este rincón de Chile, y entonces lucirá más brillante el sol y más sereno el mar. Vileños, con el esfuerzo de los mejores se labra el porvenir de un pueblo.

La reanudación de las actividades portuarias había desaparecido definitivamente de la plataforma programática de la comunidad vileña. Las autoridades y los trabajadores habían asumido que dicha alternativa era, en esos momentos, absolutamente inviable. Se acogía, entonces, la propuesta de reconvertir el quehacer económico y social de Los Vilos. Por una parte demandando a las autoridades la ejecución de proyectos de reconversión industrial que no se concretaron y, por la otra, llevando a cabo iniciativas de autogestión que, al igual que las actividades portuarias, hundían sus raíces en los albores del pueblo.

[Con la crisis] los niños se comenzaron a ir... que se iban a quedar haciendo si no había trabajo... se fueron a Valparaíso, de Valparaíso nombraron a San Vicente, San Antonio... hasta Arica fueron, Iquique, Caldera también... así que los repartieron pa' todas partes... la mitad quedó en Valparaíso.²⁷

La directiva del sindicato se movió con la FEMACH y por ello se consiguió la recolocación de los estibadores en otros puertos. Nosotros ya sabíamos lo que nos esperaba ya... pero siempre estábamos con la cuestión que «Los Pelambres», que va haber mucha pega, quel' puerto se va a reabrir y no paso ninguna cuestión... quedó en na' la cuestión del puerto de Los Vilos... siempre tuvimos esa esperanza...²⁸

[Con la crisis] el comercio se reciente económicamente, porque no hay una entrada estable como era el puerto, pero aparece la extracción del loco mayoritaria ya, aparecen los primeros buzos ranas, por los años 60, 61... y comienza a sacar cientos, miles de locos... se comienza a abrir el comercio con Santiago, en el Terminal y empiezan ahí los buzos en su apogeo...²⁹

27 Julio Rivera (1995).

28 Javier Espinoza (1995).

29 Iván Pereira (1995).

Al comienzo todas las fuerzas vivas de la población comenzó a trabajar en comités, ante el gobierno, que estos embarques no se paralizaran. Pero la gente comprendió muy rápidamente, no fue una cosa que se hubiera lamentado mucho, porque ya venía en crisis muchísimo tiempo esto... paulatinamente los barcos que llegaban fueron llegando de tarde en tarde; habían barcos que se demoraban seis meses y seis meses el pueblo vivía solamente de esperanzas, esperando que llegara un barco; cuando se anunciaba un barco que venía del Japón, o de Francia, la gente se preparaba para trabajar, era una verdadera fiesta, pero el trabajo duraba tres, cuatro días máximo... y después había que esperar tres o cuatro meses más. Entonces, cuando se paralizó esto por lo de la Fundición de Ventanas, la gente como que tomo conciencia y se dedicó a otra cosa... la adaptación fue muy rápida, ya se le dio más importancia a la playa que teníamos, al balneario y se dio cuenta que en lugar de trabajar 30 personas en el desembarque de minerales, ya podían trabajar 100 ó 200 ó 300 personas... ya empezó a llegar el turista, la caleta podía vender sus productos, los pescadores se movilizaron más y los hoteles mismos, las residenciales, los restaurantes principalmente; se vio como que floreció un poquito, no se echo de menos mucho el cierre del puerto... parece que los vileños nos dimos cuenta que teníamos otra riqueza mejor, que era la playa, el marisco, también llegó la carretera Panamericana que le dio un auge enorme al puerto... La gente más joven que entró a estas faenas marítimas fueron reubicadas [la mayoría de los viejos jubiló] en Valparaíso, Talcahuano, Iquique, entonces no se lamentó mucho la ausencia de este trabajo... el cambio fue brusco pero beneficioso.³⁰

2. Desarrollo histórico de las actividades pesqueras en Los Vilos³¹

Como lo señalamos previamente las actividades pesqueras en Los Vilos tienen un desarrollo histórico que excede el ciclo temporal que se inicia con la fundación del Puerto. Ya en el pleistoceno las hordas de cazadores de megafauna frecuentaban las caletas de litoral vileño en busca de moluscos para enriquecer su dieta alimenticia y mejorar sus

30 Carlos Salinas (1995).

31 Parte importante de los aspectos históricos referidos a las actividades pesquera en Los Vilos están tratados en el capítulo V «Pasajes de la vida cotidiana». En este punto centraremos el análisis en aquellos elementos no considerados en ese capítulo.

condiciones de subsistencia. Posteriormente los changos recorrieron habitualmente esta zona costera a objeto de desarrollar sus actividades de recolección de productos marinos. Por último, durante el siglo XIX, decenas de pescadores artesanales se asentaron esporádicamente en Los Vilos para explotar los recursos del litoral. Estos antecedentes demuestran que «Puerto Canoa» posee una existencia histórica más amplia que el puerto de Los Vilos. En todo caso la discontinuidad temporal de estos asentamientos y la relevancia alcanzada por las actividades portuarias entre fines del siglo XIX y mediados del siglo XX, impidieron que esta expresión de identidad social impusiera sus términos a la sociedad vileña. Sólo la crisis del sector marítimo y la reconversión económica y social de la localidad permitió generar un quehacer cultural surgido y proyectado desde el ámbito pesquero.

Originalmente las actividades pesqueras concentraron a un escaso número de trabajadores. A mediados del siglo XIX estos no pasaban de 20 y a mediados del siglo XX no superaban los 60. La caleta principal se ubicaba en el mismo sitio que ocupa la actual caleta «San Pedro» y las viviendas de los pescadores se levantaban en la pequeña loma que ocupa la plaza «Arturo Prat» y a lo largo de la costa siguiendo la antigua línea del ferrocarril.³²

Hasta la década de 1940 los principales recursos extraídos en Los Vilos y comercializados en pequeña escala en Valparaíso eran el congrio y los erizos.³³

Las condiciones contractuales que regulaban la comercialización de sus productos era absolutamente desfavorable para los pescadores; los vapores revendedores que colocaban la captura en Valparaíso obtenían la prima que otorgaba el Gobierno (en la década de 1930) a la recolección pesquera, con lo cual el gremio de trabajadores del mar

32 En junio de 1915 la Municipalidad local recibió «...varias solicitudes presentadas por pescadores en que solicitan permiso para edificar casas en la playa a continuación de las establecidas...». MLV. LA. Sesión del 6 de junio de 1915; fs. 331.

33 En 1929 el periódico La Opinión del Norte indicaba que los pescadores de Los Vilos extraían congrios y erizos que se enviaban a Valparaíso en «sus barquitos chiquitos y colorados». La Opinión del Norte, Illapel, 21 de diciembre de 1929.

era expoliado de un importante recurso. Al respecto el periódico El Reflector señalaba en 1932:

Desde hace un sinnúmero de años estos modestos pescadores vienen siendo explotados inicualemente por unos cuantos comerciantes que se dedican a la compra de pescado en dicho puerto.

Después de los innumerables abusos que han cometido a vista y paciencia de las antiguas autoridades marítimas, los vaporcitos que se dedican al acarreo del pescado, llegaron una plaga de camiones y empezaron a hacer el acarreo del erizo y del pescado al puerto de Valparaíso... esta caleta está completamente abandonada como si estos seres humanos no fueran dignos de mejor suerte.³⁴

La extraordinaria abundancia de recursos marinos y los escasos volúmenes de captura dedicados a la comercialización, convertían a Los Vilos en una caleta privilegiada pero, a la vez, estos mismos factores condicionaban el que las faenas de captura y extracción se desarrollaran en condiciones bastante rudimentarias. La explotación de los recursos del mar dependía esencialmente, de la voluntad y audacia que ponía cada trabajador en su faena diaria.

Uno de los primeros agentes modernizadores de las actividades de explotación de productos del mar fue precisamente el comercio intermediador. Los pequeños vapores que hacían la carrera entre Los Vilos y Valparaíso con los congrios y erizos recolectados en la zona, impulsaron el sistema de trabajo a contrato, financiando e instalando a los pescadores en las caletas de mejor captura y extracción, a objeto de obtener el privilegio de la compra. Fueron estos vaporcitos los que, a la vez, dinamizaron la actividad al colocar la producción local, en menor tiempo y en mayor volumen, en los grandes mercados consumidores.

El primer vapor en desarrollar este tipo de actividades fue el «Euzkadi», construido por cuenta del empresario local Pedro Miguel Urrechaga en los astilleros de Valparaíso, y botado al mar el 15 de julio de 1933. Este vapor fue destinado por su propietario al desarrollo de las actividades pesqueras entre Caldera y Talcahuano.³⁵

34 El Reflector, Illapel, 28 de octubre de 1932.

35 La Opinión del Norte, Illapel, 22 de julio de 1933.

[Para comercializar la producción] en principio eran los pescadores los que tenían que moverse, después empezaron a llegar unos barcos españoles y ese nos compraba el erizo y los congrios... don Pedro Miguel Urrechaga fue uno de los comerciantes que llegaron aquí... dicen que de España trajeron esos barcos... cuando vieron que estaba dando resultados el negocio comenzaron a llegar más barquitos españoles y esos barcos hacían contratos con los pescadores... pescaba a remolque cuatro, cinco, seis botes con los pescadores y los llevaba a distintas caletas donde había harto erizo y más grande y ahí el hombre dejaba a la gente ahí y él se dedicaba a pescar, a pillar congrios [con los congrios y erizos partía para Valparaíso]... de allá él les traía el azúcar, les traían pan, les traía harina, grasa, aceite y todo el comistrajo...³⁶

La articulación gremial de los pescadores fue otro de los mecanismos de modernización de sus actividades. Mediante la constitución de cooperativas se pretendía consolidar y ampliar los mercados de consumo, obtener mejores condiciones de venta para su producción e introducir mejoras en la infraestructura material de la caleta.

El primer intento de este tipo se verificó en 1960. En esa oportunidad un grupo de pescadores constituyó una cooperativa cuyos objetivos eran obtener implementos de pesca a más bajo costo y colocar directamente su producción en los mercados de consumo. Para estos efectos se recaudaron diez mil pesos en acciones.³⁷

Seis años más tarde se constituyó una nueva instancia de este tipo. Participaron de la iniciativa 28 pescadores artesanales, los que asumieron como objetivos: comercializar la producción, obtener créditos y fomentar el consumo de los productos del mar. La mesa directiva de la Cooperativa se constituyó con: Nibaldo Alfaro Tapia, Rodemil Salas Rivera, Iván Huerta Carmona, Sergio Vicencio Tapia, Mario Castañeda Rivera, Florencio Lecumberri Vega, Ernesto Calderón, Rubén Tapia Vicencio y Gilberto Collao Cáceres.³⁸

En todo caso el factor modernizador por excelencia fue la introducción de la actividad del buzo mariscador. Esta nueva forma de llevar a

36 Nibaldo Alfaro (1995).

37 Nuevo Cabildo, Illapel, 24 de diciembre de 1960.

38 La Opinión del Norte, Illapel, 9 de noviembre de 1966.

cabo la explotación de los recursos marinos permitió incrementar significativamente los niveles de producción y de productividad, articulándose en torno a ella todo el quehacer económico y social de la localidad.

Pero la modernización y profesionalización de la actividad extractiva también redundó en la depredación del ecosistema marino de la costa vileña. El trabajo extensivo desarrollado por los modernos buzos mariscadores fue agotando paulatinamente los recursos de la zona hasta generar una crisis de difíciles proyecciones en la actualidad.

El centro neurálgico de las actividades pesqueras en la comuna de Los Vilos ha estado situado históricamente en la caleta «San Pedro». En ella se han concentrado los núcleos de trabajadores del mar más numerosos, hacia ella han convergido los volúmenes productivos más relevantes y desde ella han partido hacia los mercados de la zona central los cargamentos de mariscos más significativos.

Pero la actual infraestructura de la caleta «San Pedro», así como su importancia económica y social, son elementos de reciente data, que responden al fenómeno de modernización de las actividades pesqueras iniciado a fines de la década de 1950. Antes de ello la realidad material del recinto pesquero era muy diferente; lo rudimentario y precario del asentamiento eran sus rasgos identificatorios.

No había caleta, prácticamente no había na'; era una roquería que había ahí, que antes le llamaban [los viejos pescadores] «Puerto Canoas», porque no tenían botes, tenían canoas nomás... la caleta se empezó a organizar como caleta cuando yo era niño; ya habían unos ocho o diez botes en ese tiempo, pero adelante, adelante, no había na', no había ninguna cosa... así que era una cosita estrecha; por ahí, entre las piedras, por ahí salían dos o tres botes a pescar.³⁹

La introducción de modificaciones y mejoras a este espacio, corrió por cuenta de sus propios usuarios; fueron los pescadores quienes se organizaron, planificaron y ejecutaron las primeras obras de habilitación de la caleta.

Cuando nosotros empezamos a trabajar, comenzamos a hacer una pirca, un malecón que podríamos decir ahora, donde cabían tres cua-

39 Nivaldo Alfaro (1995).

tro botes pa' que salieran por ahí y favorecidos por la pirca pa' que la mar no les pegara. Porque en ese tiempo no había ninguna protección pa' los botes, na', así que la mar barría para allá, por donde esta San Pedro ahora, por ahí pasaba la mar pa' acá... la mar llegaba hasta el faldeo del cerro [actual avenida Costanera]... nosotros, con los viejos, empezamos a quebrar piedras, a quemar piedras grandes, las que no podíamos hacer pedazos las quemábamos y íbamos haciendo más cancha para que vararan con más comodidad los botes... porque las bravezas grandes hacían varar los botes por cualquier parte... después hubo como una revolución de ganas de la gente de hacer algo... entonces se fueron agrandando el grupo de buzos mariscadores... ya estábamos los de 15 años, 16 años, que íbamos a trabajar con los buzos mariscadores... y se fue juntando más juventud en la caleta... entonces nos fuimos agrupando y decíamos «vamos a hacer esa pirca pa' proteger los botes aquí» y nos poníamos todos en una pata a quebrar piedras, a pala, en angarillas porque no había carretilla y a echar ahí; queríamos hacer un molo nosotros... después dijimos «compremos cemento mejor y la vamos pegando con cemento» y comprábamos cemento y nos poníamos entre nosotros mismos a llevar piedra, a hacer mezcla y a ir haciendo una especie de malecón pa' ir protegiendo la caleta...⁴⁰

La participación del Estado y de la clase política en el mejoramiento de la infraestructura material del recinto pesquero comienza a materializarse a comienzos de la década de 1950. En todo caso los proyectos ejecutados no cumplieron precisamente con las expectativas que en ellos se había puesto.

...de repente se embravecía la mar y nos echaba todo abajo, entonces vuelta a empezar... hasta que unos parlamentarios dijeron que se iba a hacer un molo ahí pa' los pescadores, nosotros estábamos encantados... pero construyeron un terraplén de piedras que prácticamente nos tapó la parte buena por donde entraban las embarcaciones [traían piedras de la construcción de la carretera panamericana, desde Mata Gorda y Conchalí]... traían piedra redonda chica, que la mar se la llevó como racimo de uva esos bolones que trajeron y nos tapó la caleta, no teníamos por donde salir después, quedó tapado en piedra toda la cuestión. Cortó el molo como en tres partes la mar... de ahí empezaron a quebrar piedra pa' Quereo, todos esos cerros los demolieron y

40 Nibaldo Alfaro (1995).

comenzaron a traer la piedra grande y después llegaron ésos [los trípodes] pa' reforzar y hacer un rompeolas a las piedras...⁴¹

Muy diferente a la opinión de los trabajadores eran las consideraciones que hacía la prensa local respecto del «aporte» que representaba para las actividades de éstos las inversiones en infraestructura realizadas por el Estado.

En 1952, la Dirección General de Pesca y Caza inició la construcción de un «enrocado» en la caleta «San Pedro» por valor de \$2.850.000. Al respecto el periódico Nuevo Cabildo de Illapel, señalaba:

Este enrocado significa una gran obra para el gremio de pescadores por cuanto terminarán para siempre las dificultades para varar y echar los botes al mar...⁴²

La regularización del asentamiento de los pescadores en la caleta «San Pedro» se produjo durante la segunda administración de Carlos Ibáñez del Campo (1952-1958). En esa oportunidad, y debido a presiones de los agentes de naves, los pescadores se dirigieron a las autoridades políticas a objeto de obtener la concesión del recinto que ocupaban en esos momentos.

Un día supimos que nos iban a quitar la caleta... porque los barcos iban a ocupar ahí pa' almacenar metales... entonces hicimos una reunión, nos juntamos y dijimos «vamos a hablar con el inspector de pesca y caza», que había en ese tiempo aquí, haber si podíamos pedir nosotros al Gobierno que nos diera en concesión la parte que nosotros estábamos ocupando como caleta; y nos salió la concesión el año 1957, por ahí... nos llegó el decreto que autorizaba la concesión de la caleta y de entonces ya seguimos arreglando la caleta, protegiendo las embarcaciones...⁴³

Pese a la habilitación de la caleta «San Pedro» las carencias del gremio de pescadores siempre fueron significativas. A las deficiencias infraestructurales que ofrecía el varadero y a las condiciones expoliatorias en

41 Ibídem.

42 Nuevo Cabildo, Illapel, 7 de octubre de 1952.

43 Nibaldo Alfaro (1995).

que se desenvolvían sus relaciones comerciales, había que sumar serios problemas en el plano del equipamiento para la ejecución de sus tareas y en el terreno de la preservación de sus productos.

En 1943, antes que se habilitara el tendido eléctrico definitivo, la prensa regional ya planteaba la necesidad de levantar un frigorífico «con todas sus instalaciones y dependencias» para depositar los recursos pesqueros.⁴⁴

En esos momentos se consideraba que implementando una obra de este tipo Los Vilos podía llegar a convertirse en uno de los principales puertos pesqueros del país. Se insinuaba de esta forma una alternativa viable a las ya alicaídas actividades portuarias. Al respecto Eduardo Sepúlveda Jiménez sostenía en 1944:

Se ha solicitado en repetidas ocasiones, y últimamente en forma directa a S.E., la necesidad de dotar a Los Vilos de una instalación frigorífica, única forma de abordar en su integridad la pesca y hacer de Los Vilos el principal proveedor de este alimento, que con tanta insistencia se reclama, pero nada efectivo se hace para obtenerlo. Con el frigorífico a que hacemos referencia, más una suma destinada a dotar de buenos botes y redes a los pescadores, Los Vilos podría responder del aprovisionamiento de pescado a una gran parte de Santiago y a un precio reducido, si se toma en cuenta que la distancia que separa actualmente a Los Vilos de la capital es reducida, como consecuencia de la variante por Longotoma.⁴⁵

Un año más tarde el comerciante local Héctor Eyzaguirre sostenía un planteamiento similar, que incluso se ampliaba hacia otros aspectos del mismo rubro:

A esta región, rica en peces y mariscos, le hace falta la ayuda eficaz del Gobierno, otorgando a los pescadores implementos modernos de pesca, botes motorizados, anzuelos y redes, instalación de un frigorífico para la conservación del pescado, creación de una escuela para formar técnicos en la industrialización de la pesca y que el Departamento de Ferrocarriles disponga de un carro frigorífico para el transporte del pescado a Valparaíso o a la capital.⁴⁶

44 El Reflector, Illapel, 17 de septiembre de 1943.

45 Eduardo Sepúlveda Jiménez: «Los Vilos, un puerto olvidado»...

46 Héctor Eyzaguirre C.: Op. cit., p. 155.

En enero de 1946 el municipio de Los Vilos, en nota dirigida al Comité Proresurgimiento de las Provincias de Atacama y Coquimbo, señalaba como una de sus principales necesidades materiales:

[La] creación de una base pesquera para dar vida industrial a este puerto.⁴⁷

Las carencias en el equipamiento y la falta de recursos financieros para afrontar los altos costos de su adquisición empujaba a los pescadores a buscar apoyo en el Estado, a través de la clase política, para garantizar su obtención.

Cincuenta pescadores que ejercen sus actividades en el litoral de Los Vilos no disponen de los recursos indispensables para un efectivo desarrollo de la pesca. La escasez de los implementos de pesca y su alto precio, les privan de disponer en la forma que fuera del caso de todos aquellos útiles necesarios para su trabajo. En esta situación los dirigentes del gremio les han manifestado su interés por conseguir la atención de las autoridades y representación parlamentaria, por cuyo conducto esperan la ayuda necesaria a fin de salvar sus dificultades.⁴⁸

A comienzos de la década de 1950 el intelectual choapino Eduardo Sepúlveda Jiménez, en un artículo publicado en un periódico de Salamanca, describía claramente los principales problemas que enfrentaban las actividades pesqueras en Los Vilos y proponía las soluciones que, a su juicio, se debían asumir.⁴⁹ Sepúlveda partía señalando que la explotación de recursos del mar era la clave en el porvenir de Los Vilos, pero que «lamentablemente» no habían sido adecuadamente trabajados por «falta de una adecuada orientación de parte de los encargados del fomento de estas actividades, en este caso, la Dirección General de Pesca y Caza». Lo anterior involucraba que las faenas se desarrollaran «en forma rudimentaria y con escasos elementos materiales» lo que impedía un mayor desarrollo de la producción. Frente a esta situación Sepúlveda sugería, la entrega de recursos a los pescadores para

47 La Voz de Illapel, Illapel, 8 de enero de 1946.

48 Nuevo Cabildo, Illapel, 17 de marzo de 1951.

49 Eduardo Sepúlveda Jiménez: «Fomento pesquero en Los Vilos». Publicado en el periódico El Choapa, Salamanca, 29 de diciembre de 1951.

«mejorar y modernizar sus medios de trabajo» y la construcción de un frigorífico para darle a la actividad un carácter industrial. También consideraba indispensable la dictación de un curso técnico que capacitara a los hijos de los pescadores «para actuar con mayor conocimiento y éxito en las faenas de la piscicultura».

El artículo de Sepúlveda Jiménez concluía manifestando la plena confianza del autor en el auspicioso porvenir de las actividades pesqueras de la localidad.

El puerto de Los Vilos es un puerto de esperanza por las enormes posibilidades de desarrollo que le aguarda en un porvenir inmediato. El capital privado tiene una magnífica fuente de inversión si se decide a afrontar la industrialización del pescado y marisco del litoral: la cercanía de los grandes centros consumidores, el bajo valor de los terrenos y otros factores que sería inoficioso enunciar, hacen de este puerto un lugar adecuado para la instalación de una industria de esta especie.

Tres años más tarde el editor del periódico local Nuevo Cabildo insistía en la necesidad de darle un carácter industrial a las faenas pesqueras, dotando a Los Vilos de un moderno frigorífico.

La instalación de una planta congeladora de pescados y mariscos en Los Vilos es una necesidad cuya resolución están obligadas a resolver las autoridades.⁵⁰

En 1959, en plena crisis de las actividades portuarias, los medios de comunicación de la zona y las autoridades locales, dan inicio a una sostenida campaña de promoción de Los Vilos como puerto pesquero.

El Sindicato Profesional de Pescadores y Buzos de Los Vilos ha solicitado se incluya este puerto entre los pesqueros del litoral. Sólo obteniendo esta categoría se puede iniciar las gestiones para conseguir que se construya un moderno puerto pesquero con todos los elementos indispensables para las faenas pesqueras de alta mar, que tanto abundan en esta zona del litoral.⁵¹

50 Nuevo Cabildo, Illapel, 23 de diciembre de 1954.

51 Tribuna, Los Vilos, 17 de mayo de 1959.

En esta misma línea el diputado de la Democracia Cristiana por la Provincia de Coquimbo, Renan Fuentealba Moena (actual Intendente de la IV Región), planteaba ante la Cámara de Diputados la necesidad de trasladar a Los Vilos la escuela de pesca que en esos momentos funcionaba en la localidad de San Vicente.⁵² En la fundamentación de su solicitud Fuentealba señalaba:

...el litoral del Norte Chico no cuenta con establecimientos educativos de ninguna clase y es donde más se necesitan, porque en esta parte del territorio, por sus condiciones climáticas es donde más abundan las especies marinas que tienen amplio mercado para la exportación.⁵³

Si bien muchas de las demandas planteadas por las autoridades locales y por el gremio de pescadores no se concretizaron con la debida ayuda estatal, ello no se convirtió en obstáculo para que las actividades extractivas y de captura no pudieran llevar a cabo un proceso de sostenido desarrollo. La iniciativa gremial fue lentamente mejorando la infraestructura del recinto pesquero y el incremento de la producción y de la comercialización de los recursos del mar permitió recavar ingresos que fueron posteriormente invertidos en la modernización de equipos y enseres. Con ello las actividades pesqueras no sólo vinieron a compensar económica y socialmente a la localidad por la pérdida del quehacer marítimo portuario, sino que, aún más, se convirtieron en un ingente potencial de riqueza que mejoró cuantitativa y cualitativamente las condiciones de consumo en la población.

Después que se paralizó el embarque de minerales vino un auge enorme de la extracción de mariscos, cosa que antes no se hacía... vino la Carretera Panamericana, quedamos a un paso de Santiago; vino un auge enorme en la comercialización del loco para el mercado central, para abastecer el mercado interno, sobre todo en Santiago, Valparaíso. Ese auge se aprovechó muy bien... porque fue una época muy beneficiosa para Los Vilos... viajaban camionetas tres veces por semana con

52 Nuevo Cabildo, Illapel, 4 de agosto de 1959. Tribuna, Los Vilos, 9 de agosto de 1959.

53 Tribuna, Los Vilos, 9 de agosto de 1959.

distintos mariscos; el trabajador ya se dedicó más al mar y después vino el turismo.⁵⁴

3. El balneario

Las bellezas naturales de Los Vilos han ejercido históricamente un embrujo mágico sobre quienes lo visitan. La extensión de sus playas, la tranquilidad de sus aguas y el imponente paisaje, unidos al fácil acceso a los recursos del mar y a la calidez de su gente, han hecho de la localidad un espacio atractivo para el desarrollo de actividades recreativas, para el reposo y el retiro vacacional. Este patrimonio natural y social no ha logrado proyectarse lo suficiente, como para transformar a Los Vilos en un balneario de primer orden a nivel nacional. Deficiencias infraestructurales de marca mayor han conspirado permanentemente contra las expectativas forjadas en torno a este sector. La carencia de una política turística oficial clara a través del tiempo y los afanes de utilidad rápida y fácil por parte de la burguesía comercial, se han convertido en los principales problemas que ha debido enfrentar el rubro; problemas que incluso hoy día dificultan su proyección.

Una vez constituido el puerto en 1855 el flujo de visitantes eventuales hasta sus costas comenzó a cobrar relevancia. En esta época se desplazaban hasta Los Vilos los principales exponentes de la burguesía mercantil y minera del Departamento de Illapel y los hacendados de la zona. En febrero de 1860 el periódico El Porvenir de Illapel daba cuenta de estas primeras visitas de temporada.

BAÑOS.

Hai un furor mui marcado en todas las familias más notables de este pueblo [Illapel], por trasladarse a puerto-Vilos a tomar los baños de mar. A la hora ésta, la población distinguida de Illapel se encuentra casi toda en aquel punto. ¡Que les sea benéfica el agua salada!⁵⁵

En estos tempranos desplazamientos ya se producían las desgracias que caracterizan a toda temporada de verano. La naturaleza, ayer al igual que hoy, cobraba un dramático precio a quienes osaban desafiar

54 Carlos Salinas (1995).

55 El Porvenir, Illapel, 6 de febrero de 1860.

su imponente y majestad. Así queda de manifiesto al leer un suelto de crónica publicado por el periódico La Hora en 1892.

DON JOSE BARELLA.

Ayer a las 3 PM fuimos sorprendidos por la infausta noticia del fallecimiento de este caballero, ocurrido en el puerto de Los Vilos.

El señor Barella ha muerto ahogado, i aunque no se tienen detalles del desgraciado suceso, sabese que ocurrió bañándose en el mar con otro compañero, i sin que este haya podido prestarle auxilio salvador.⁵⁶

A comienzos de la década de 1940 la temporada estival se presentaba auspiciosa para la localidad. Las condiciones atmosféricas garantizaban un largo ciclo veraniego.

Tiempo Espléndido.

Los días se mantienen espléndidos, con calores moderados y casi sin viento. Se estima que el veraneo y visitas a estas playas durarán hasta el mes de marzo.⁵⁷

Ya en esta época el carácter del balneario había comenzado a experimentar cambios significativos. La habilitación del tendido ferroviario, las mejoras introducidas a las rutas camineras y el desarrollo experimentado por el transporte camionero, colocaban al alcance de los sectores populares de Illapel y Salamanca aquellos bienes naturales que hasta ese momento sólo habían sido patrimonio de los sectores privilegiados. A comienzos de la década de 1940 ya se desplazaban hasta Los Vilos los camiones que durante décadas transportaron a los trabajadores y a sus familias desde las comunas interiores en dirección al puerto.

Camión a Los Vilos los jueves.

Se pone en conocimiento del público de Salamanca y de Illapel, que los jueves de cada mes saldrá el camión «popular» de Samuel González. Saldrá de Salamanca a las 7 de la mañana y sólo llevará pasajeros y equipaje. De Los Vilos regresará el día viernes saliendo de ese puerto a la una de la tarde.⁵⁸

56 La Hora, Illapel, 31 de enero de 1892.

57 El Reflector, Illapel, 22 de febrero de 1942.

58 El Reflector, Illapel, 23 de enero de 1943.

Camión a Los Vilos.

Sale los domingos, a las cinco de la mañana desde Salamanca llevando pasajeros de Illapel a su paso. Reserve asiento a su dueño Esteban González.⁵⁹

A mediados de la década de 1950 la Empresa de Ferrocarriles del Estado también habilitaba un servicio de trenes funcional a la temporada estival.

Tren excursionista a Los Vilos.

Empezará a correr de Salamanca e Illapel a Los Vilos, desde el próximo domingo. El pasaje ida y regreso costará \$500. Los niños menos de un metro de estatura, no pagan pasaje.⁶⁰

También en esta época ya se llevaba a cabo la Semana Vileña; quizás el principal evento de sociabilidad colectiva implementado en la temporada estival por la comunidad local. En 1943 el programa oficial de la festividad consideraba: actividades deportivas en la playa, juegos florales en el mismo sector, paseo veneciano por la bahía, coronación de la reina y baile de despedida. En el verano de ese año resultó electa soberana de la localidad la señorita Dominga Niño de Zepeda.⁶¹

Este tipo de festividades concitaban la atención de un gran número de personas que se incorporaban activamente a los diferentes eventos programados.

Para hoy domingo se espera nuevamente de Illapel, Salamanca y alrededores, otro gentío mayor que quiere disfrutar de estas fiestas y de los últimos agradables del veraneo.⁶²

En este período se carecía de muchos de los espacios y recursos tecnológicos que constituyen una necesidad insoslayable de la sociedad moderna; consecuentemente los ámbitos en los cuales se podían desplegar actividades recreativas o festivas eran reducidos, de ahí que eventos como la Semana Vileña no sólo concitaran la atención de nu-

59 El Reflector, Illapel, 10 de enero de 1944.

60 El Reflector, Illapel, 18 de enero de 1957.

61 El Reflector, Illapel, 13 de febrero de 1943.

62 El Reflector, Illapel, 13 de febrero de 1943.

merosa gente, sino que también se convirtieran en el acto festivo y de integración social más importante de toda la temporada veraniega, e incluso del año.

Los primeros avances infraestructurales corrieron por cuenta de empresarios locales que vislumbraron la riqueza potencial que encerraba el escenario natural. Es así como la habilitación de locales comerciales con una funcionalidad eminentemente turística comienza a producirse también en la década de 1940. A esta época corresponden locales como «El Refugio», «establecimiento moderno, higiénico y confortable, cuyo propietario es don José Riquelme», y el «Quita Penas», propiedad de Lindor Tapia, «donde los bañistas y paseantes encuentran en espléndidas condiciones, reconfortantes mariscos, pescados, guisos, etc.». Como lo señala el suelto de crónica publicado en el periódico El Reflector, estos locales «[son] los primeros brotes de atracción turística que con inteligencia pueden hacer de Los Vilos, un balneario de gran porvenir en el futuro».⁶³

Ocho años más tarde la infraestructura comercial había experimentado un crecimiento significativo. Se habían habilitado nuevos restaurantes y marisquerías y la capacidad de alojamiento era cada vez mayor. Ese año prestaban servicios turísticos el hotel y restaurant «Rojas», el hotel «Los Vilos», el hotel «Román», la residencial «Bellavista», el hotel «Marina», el hotel «Comercial» y el hotel «Miramar». También en estos momentos ya se había masificado el arriendo de casas y piezas por la temporada, es así como al 28 de enero de ese año se encontraban arrendadas aproximadamente veinte residencias a turistas eventuales.⁶⁴

Pese a estos avances el principal soporte de la actividad turística continuaba siendo la belleza de los paisajes naturales. La difusión de los mismos a través de la prensa regional se convertía en el mejor estímulo para el turismo de temporada.

El viajero o el turista que llega sofocado por la temperatura estival tendrá oportunidad de apreciar el maravilloso paisaje marino de esa playa infinita con sus blancas arenas sobre las cuales se recuestan sua-

63 El Reflector, Illapel, 12 de febrero de 1944.

64 Nuevo Cabildo, Illapel, 31 de enero de 1952.

vemente las olas del Pacífico en un ir y regresar sin tregua. Cortando el horizonte la vista se pierde hacia el norte sobre la línea gris del litoral espesante por la espuma de la rompiente que se estrella infructuosa contra el acantilado.

Es la visión deslumbrante del paisaje que fascina al hombre del interior mientras corren fugaces los días del reposo restaurador de las energías agotadas durante un año de constante lucha por la existencia.⁶⁵

Este capital natural permitía morigerar todas las falencias de un infraestructura turística aún deficiente y de una política municipal que en esos momentos se manifestaba errática.

La última temporada de playa en Los Vilos demostró en forma que no admite excusa alguna que este balneario ha dejado ya de ser una simple aldehuela sino que se ha convertido en una atracción turística por los numerosos visitantes y turistas que lo han visitado.

A pesar de las notorias deficiencias en todos los servicios que atañen a la municipalidad se advertía en los visitantes tolerancia por las molestias ocasionales de la negligencia y abandono edilicio.

Los bañistas sólo buscaban aire, sol y aguas tibias y todo esto se lo proporcionaba la naturaleza en un escenario de maravillas. Se explica que no fueran más exigentes por otras minucias.

Esperamos que para la otra temporada con muchos meses de anticipación la Ilustre Municipalidad empiece a preocuparse y trate de presentar un balneario más limpio y sin los lunares que ahora le afean.⁶⁶

La constitución de la Sociedad Turismo Norte Ltda. en 1953, que adquirió varios terrenos en las inmediaciones de la playa a objeto de constituir la población «Balneario de Los Vilos», fue sin duda alguna el proyecto turístico de mayor envergadura llevado a cabo en la localidad. Este proyecto se incubó en la mente de sus gestores a partir de la evaluación de las ventajas que reportaba la construcción de la Carretera Panamericana, la cual acortó las distancias entre Los Vilos y la capital y, por ende, permitió el acceso hasta la localidad de un mayor número de visitantes.⁶⁷

65 Nuevo Cabildo, Illapel, 31 de enero de 1952.

66 Tribuna, Los Vilos, 8 de marzo de 1959.

67 El Regionalista, Illapel, 1 de abril de 1953.

En 1954 la Sociedad ya había iniciado la campaña nacional de difusión del proyecto que pretendía ejecutar.

Aguas tibias y tranquilas. Sol agradable en todo tiempo.

Aprovisionamiento para vivir:

Hoteles, Almacenes, Botica, Iglesia, Biógrafo, Caja de Ahorro, Ferrocarril, Carretera pavimentada, Aeródromo.

LOS VILOS EL BALNEARIO DE HOY Y EL DE MAÑANA.

Venta de cabinas edificadas y sitios a cargo del corredor.

ARMANDO VENEGAS DE LA G.

Unión Central 1010. Oficina 808. Teléfono 80983.

SANTIAGO.⁶⁸

A fines de la década de 1960 la Sociedad Turismo Norte había colapsado como gestora de la iniciativa, debiendo el Estado, a través del Ministerio de Vivienda y Urbanismo [MINVU], hacerse cargo de la adjudicación de los sitios y de las obras de urbanización. El 11 de noviembre de 1968 el MINVU, mediante el Decreto N° 809, declaró población en situación irregular el loteo denominado «Balneario Los Vilos», ubicado en la comuna de Los Vilos, Departamento de Illapel, Provincia de Coquimbo; formado por la Sociedad Turismo Norte Ltda., representada por Patricio Lynch Waldemar.⁶⁹ Este decreto se expidió bajo el amparo del artículo 2, N° 1 de la Ley N° 16.741 del 8 de abril de 1968. Este acápite de la ley establecía que se declaraba a una población en situación irregular, cuando sin estar ejecutadas o garantizadas las obras de urbanización que exige la ley se han realizado «cualquier clase de actos que tengan por finalidad última o inmediata la transferencia del dominio respecto de los terrenos en que se encuentra la población como ventas, promesas de ventas, reservas de sitios, adjudicaciones en lote o constitución de comunidades o sociedades tendientes a la formación de nuevas poblaciones».⁷⁰

68 Almanaque Nacional de la Infancia. Año XXXV. Santiago de Chile, 1954, p. 131.

69 La inscripción de dominio del terreno se encuentra en el RP del CBI, a fs. 183, N° 428 y a fs. 96, N° 224, del año 1953.

70 Diario Oficial, Santiago de Chile, 8 de abril de 1968 y 14 de febrero de 1969.

Si bien la experiencia de la Sociedad Turismo Norte no fructificó de acuerdo con lo establecido en el proyecto original, la iniciativa, regularizada por el Estado, facilitó el acceso a sitios y a la construcción de viviendas para cientos de visitantes de temporada. De esta forma Los Vilos experimentó un crecimiento urbano significativo en dirección nororiente y la alternativa Balneario, como salida a la crisis portuaria, comenzó a vislumbrarse como una opción de proyecciones ilimitadas.

Ya la gente empezó a conocer Los Vilos, conoció de sus bellezas, conoció de sus playas, conoció de sus mariscos y empezó a llegar mucha gente a instalarse en forma definitiva, a construir su casa de veraneo y vino un auge de la construcción bien grande.⁷¹

Hoy día, sin lugar a dudas, la actividad turística se ha convertido en uno de los ejes fundamentales de la estructura económica local. La proximidad de la localidad con Santiago, los continuos mejoramientos a las vías de comunicación y la modernización y masificación del parque vehicular, han masificado la afluencia de visitantes durante todo el año y muy especialmente en la temporada estival y en algunos fines de semana claves, como la Semana Santa y el 18 de septiembre. Pese a esto las innovaciones en materia de infraestructura turística continúan siendo débiles y las definiciones políticas municipales continúan mostrando insuficiencias. Así, por lo menos, se deduce de la evaluación realizada respecto de la última temporada veraniega, en diferentes oportunidades, por las autoridades edilicias y comerciales.

Para algunos sectores del comercio establecido de Los Vilos el problema central se encuentra en la improvisación con que los diferentes sectores de la sociedad local asumen cada temporada.

Los Vilos debe explotar las bellezas naturales que tiene y eso se logra con planificación, con un equipo de personas que se dedique a eso y ahí yo creo que todos vamos a salir ganando.⁷²

71 Carlos Salinas (1995).

72 Juan Hissi (1995).

Según estos sectores en los últimos años se ha producido una disminución en la afluencia de veraneantes con más recursos, lo cual ha convertido a Los Vilos en «un pasadizo... un balneario popular».⁷³

Para el comercio local, la sociedad vileña debe generar las condiciones necesarias para desarrollar un turismo que considere la captación de visitantes de altos ingresos pero que, a la vez, otorgue las comodidades básicas a los sujetos populares que visitan ocasionalmente la localidad.

Yo estaría de acuerdo de trabajar con los dos sectores [altos ingresos y populares] pero para eso hay que organizarlo, porque aquí todos sabemos que hemos tenido un problema con el asunto de las micros... entran 150, 200 micros y nosotros no estamos en condiciones de tener toda esa gente... dejan un saldo negativo... es muy caro el costo que se paga. Si no creamos una parte donde pueda llegar esta gente, donde tengan las condiciones mínimas de sanidad, de salubridad, nosotros no podemos recibir sencillamente ni 20 micros, esa es la realidad que tenemos en este momento... las autoridades deberían estar estudiando el problema y viendo que soluciones se le puede dar... porque todo el mundo tiene derecho a veranear.⁷⁴

Queda la impresión que el problema principal que enfrentan las actividades turísticas es la precariedad que caracteriza las relaciones entre los diferentes segmentos de la comunidad local.

La falla principal en este momento es que no hay ninguna coordinación entre el sector privado, la caleta de pescadores y nuestras autoridades.⁷⁵

De acuerdo con esto se puede deducir que los antiguos problemas del sector turismo siguen plenamente vigentes; se carece de una política turística diseñada, ejecutada y evaluada periódicamente y, además, los diferentes sectores empresariales de la comunidad (formales e informales: restaurantes, hoteles, mercado pesquero, arrendatarios de casa particular, comercio establecido, etc.) continúan en la vieja práctica del

73 Juan Hissi (1995).

74 Juan Hissi (1995).

75 Juan Hissi (1995).

aprovechamiento intensivo de la temporada estival, sin planificación corporativa y sin reinversión productiva.

Sabemos que los pueblos surgen cuando los gremios, las instituciones, las autoridades trabajan todos en conjunto, pero cuando aquí se trabaja en forma separada y cada cual hace las cosas creyendo que las está haciendo bien, a lo mejor las hace bien, pero son cosas de carácter individualista que al final no rinden lo que se espera... Los Vilos ha demostrado que no es solidario en muchas cosas.. va a costar mucho que el pueblo surja o tire para arriba como debería ser... yo creo que primero que todo hay crear conciencia en ese sentido, o sea, trabajemos juntos, tu aportas esto, yo apporto esto otro, pero hagámoslo juntos; yo creo que eso va a hacer el éxito que vamos a tener en el futuro.⁷⁶

El Alcalde de la comuna, Carlos Salinas Altamirano, comparte en buena medida la visión de fondo del problema que plantea el dirigente del comercio, aunque evidentemente discrepa de los matices interpretativos del mismo.

Para la primera autoridad de la comuna es indispensable darle la oportunidad de veranear a todo aquel que quiera hacerlo, sin discriminaciones ni restricciones; pero, a la vez, comparte el criterio de generar las condiciones infraestructurales que permitan desarrollar un «turismo popular» con los resguardos sanitarios y de seguridad esenciales.

...yo pienso que tienen que entrar buses, pero tiene que ser reglamentado al mismo tiempo y darle las comodidades, con las mínimas necesidades que pueda tener el carpero... pero tenemos un problema enorme, la municipalidad no tiene terrenos ni tiene dinero para comprarlos... por lo tanto ese problema es grave... eso ha traído en alguno sectores malestar; en otros lo aplauden Hay que sacar un factor común acá... todo eso viene con una buena reglamentación y dándole las facilidades del caso. Hoy día hay un desorden enorme, la gente se instala donde quiere, y eso no se puede parar... Estoy consciente que si nosotros tuviéramos un terreno habilitado, para cubrir las mínimas necesidades, con letrinas, agua potable y extracción de basuras, la gente no molestaría.

El acceso a terrenos debidamente urbanizados para implementar un «Camping Popular» es la opción que maneja la autoridad edilicia, pero dicho proyecto carece de un programa de ejecución inmediata debido a que, siguiendo los dichos del Alcalde, se carece de un terreno apropiado para instalarlo. Esto hace presumir que los problemas derivados del ingreso de micros repletas de trabajadores y pobladores de la zona sur de Santiago, que se instalan en las inmediaciones de la playa sin las comodidades suficientes, continuarán manifestándose en las temporadas siguientes.

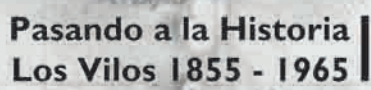
Esta situación se convierte en un serio obstáculo para el desarrollo de las otras metas establecidas por el municipio local, en el plano del potenciamiento de las actividades turísticas.

Nosotros, viendo las bondades que tenemos estamos pensando en dos metas fundamentales, porque las otras cosas vienen por sí solas; poder nosotros dar algunas comodidades... dar facilidades para que la gente llegue a Los Vilos; pero para que la gente llegue a Los Vilos nosotros queremos tener un pueblo limpio, tener algunas arterias pavimentadas... presentar el pueblo más atractivo y para el futuro creemos que el camino San Juan-Los Vilos es importantísimo; para eso hemos hecho grandes sacrificios, hemos viajado a San Juan, hemos dado a conocer Los Vilos... hicimos una demostración gastronómica... estamos conscientes que con el camino San Juan-Los Vilos se va a beneficiar toda la región... nosotros creemos que un auge para el futuro es la construcción de ese camino internacional... todo lo demás que se planifique viene por sí solo, tenemos los mejores restaurantes que hay en Chile... «Casa Piedra», «Sajonia», «Antilaf», son de nivel internacional; eso viene por la importancia que adquiere Los Vilos cuando se está abriendo el túnel de «El Melón» y para el próximo año ya va a estar habilitada la doble vía... nosotros vamos a tener que prepararnos para poder presentar nuestra comuna lo más organizada que se pueda, con señalización de calles, tenemos hospitales muy modernos, teléfono, tenemos todo. Yo creo que Los Vilos es uno de los pueblos de aquí, costeros, que tienen más futuro».

Sin duda que los progresos derivados del mejoramiento de la red vial panamericana se han convertido en un poderoso incentivo para el desarrollo de las actividades turísticas a nivel local y para el mejoramiento de su infraestructura de servicios. Pero como todas las autoridades lo

reconocen aún se carece de muchos elementos, lo cual dificulta la proyección de Los Vilos como balneario de primer orden a nivel nacional.

Los problemas históricos de improvisación oficial y de carencia de un espíritu corporativo en la clase empresarial, continúan vigentes y se convierten en los principales obstáculos para la proyección del sector. Pese a ello el turismo, junto a las actividades pesqueras, se transformaron en las bases de asentamiento y continuidad de una sociedad que, tras la crisis de las actividades marítimo portuarias, aparecía colapsada y sin horizontes.



ANEXO I
MINERALES Y MINEROS MAS IMPORTANTES DE LA ZONA DE LOS VILOS (1787 1817)

FUENTE: Antonio Martínez Dougnac: «Minas y asientos de minas en Chile, 1787 1817». Revista de Estudios Históricos. Año XXV, N°18. Instituto Chileno de Investigaciones Gene-alógicas. Santiago de Chile, 1973; pp. 68 83.

Minerales

Mineral	Distrito de localización	Producto
Infiernillo	Quilimarí	Plata
Capagatos	Pupío	Oro, cobre
Convento	Pupío Las Vacas	Oro lavaderos
Guallatongo	Pupío	Oro, Cobre
Los Guayacanes	Pupío	Oro, cobre
Mata Redonda	Pupío Las Vacas	Oro, cobre
Mauro	Mauro	Oro
Las Minillas	Pupío	Oro
Palmas de Quilimarí	Quilimarí	Oro
Las Totoras	Pupío	Oro
Las Vacas	Pupío	Oro

Establecimientos de beneficio

Pupío	Mineral de oro y cobre y establecimiento de beneficio.
Tilama	Establecimiento de beneficio

Mineros

Minero	Localización de sus actividades
Juan Antonio Cruz	Minero del Rincón de la Palma y cerro Mauro; dueño de un ingenio de cobre en la Ramadilla de Pupío.
Juan Bautista Echavarría	Minero del cerro Las Vacas y de Chillamahuida; trapichero en Pintacura e Illapel.
Juan Bautista del Fierro	Trapichero en Pupío.
José Ramón Guerrero	Minero de Llahuín y de Pupío; trapiches a orillas del Río Choapa.
Prudencio Ipinza	Minero de Pupío y trapichero en Limahuida.
Felipe Irigoyen	Minero de Pupío y trapichero de Limahuida.
Andrés Lillo	Minero de la cobriza de Mauro y Cerro Gonzalo; trapichero del Estero Pupío.
Gregorio Martínez	Trapichero de Pupío.
José Montes	Ingenio de cobre en Choapa, trapiche en Pupío en sociedad con José Antonio Rosales, minero en la Mata Redonda, Guallongo y Quelén.
Faustino Tordesillas	Minas y trapiches en Pupío.
Ramón Rosales	Minero en Pupío; trapichero en Choapa y Pupío.

ANEXO II

CENSO DE POBLACION DE 1813. DISTRITO DE ASIENTO Y CURATO DE QUILIMARI

FUENTE: Juan Egaña: «Censo de 1813». Archivo Nacional. Imprenta Chile. Santiago de Chile, 1953.

Población: 1.743 habitantes

	Hombres	Mujeres
Casados	201	201
Solteros	640	646
Viudos	15	40
Total	856	887

Origen y castas

Españoles americanos	1.400
Españoles europeos	2
Indios	76
Mestizos	94
Mulatos	171
Total	1.743

Profesiones

Párrocos	1
Clérigos	2
Hacendados	38
Labradores	171
Jornaleros	36
Artesanos	10
Comerciantes	7
Milicianos	45
Seculares	5
Peones de minas	19
Criados libres	28
Esclavos	15
Total	377

Artesanos

Carpinteros	5
Herreros	2
Platero	1
Zapateros	2

Casas de objetos públicos

Iglesias	2
Molinos de Pan	1
Trapiches de Oro	1

ANEXO III

DECRETO SUPREMO QUE DECLARA PUERTO HABILITADO A LA CALETA DE LOS VILOS (1855)

FUENTE: Boletín de Leyes y Decretos de la República de Chile. Libro XXIII, N°1, 1855; p.10.

Ministerio de Hacienda. Puerto de Los Vilos. Santiago, enero de 1855.

- 1º Considerando que según el informe del Comandante del bergantín nacional «Meteoro», la caleta denominada de Los Vilos presenta un fondeadero cómodo y abrigado, con todas las facilidades necesarias para el desembarque y embarque de mercaderías;
- 2º Que conviene a los intereses fiscales y al comercio en jeneral la supresión del puerto denominado Manso, en atención a las pocas seguridades que presta para la carga y descarga de las embarcaciones;

He acordado y decreto:

- 1º Declárase puerto habilitado la caleta de Los Vilos, de la Provincia de Coquimbo¹ y dependiente de la Aduana y Tesorería unidas de dicha provincia.
- 2º Queda cerrado desde la fecha de la publicación de este decreto, el puerto habilitado Manso, para la importación y esportación que por allí se hace, debiendo los empleados de dicho puerto pasar a prestar sus servicios al de Los Vilos, hasta que el gobierno disponga de otra manera.
- 3º El sueldo de dichos empleados se pagará en lo sucesivo por la Tenencia de Ministros de Illapel.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

MONTT José María Berganza

ANEXO IV

DECRETO SUPREMO QUE ENMIENDA EL DECRETO DEL 3 DE ENERO DE 1855

FUENTE: Boletín de Leyes y Decreto de la República de Chile. Libro XXIII, N°2, 1855; p.16.

Ministerio de Hacienda. Puerto de Los Vilos. Santiago, febrero 22 de 1855.

Perteneciendo la caleta de Los Vilos, declarado puerto habilitado por decreto del 3 de enero del presente año, a la Gobernación Marítima de Valparaíso, se declara que dicho puerto habilitado debe depender de la Aduana de Valparaíso.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

MONTT José María Berganza

1 En este punto el gobierno cometió un error significativo. Desde 1826 la sub-delegación N°14 de Los Vilos se encontraba dependiendo administrativamente del Departamento de Petorca, Provincia de Aconcagua y, por tanto, no pertenecía a la Provincia de Coquimbo. En todo caso, mediante el decreto siguiente, de 22 de febrero de 1855, se enmendó dicho error.

ANEXO V
CONSTRUCCION DEL EDIFICIO FISCAL EN EL PUERTO DE LOS VILOS. 1856 1857

FUENTE: Archivo Nacional. Ministerio de Hacienda. Aduana de Valparaíso. Vol. 388.
 Cuenta de los gastos que se han hecho desde el 9 de septiembre de 1856, hasta el 10 de enero de 1857, en la construcción del Edificio Fiscal que por Decreto Supremo de 8 de agosto del año prosimo final, se mandó levantar en el Puerto habilitado de los Vilos, para que sirbiese de oficina i casa para la Tenencia de Aduana, con la forma, dimensiones i materiales que se detallaron en un modelo mandado al efecto a saber:

Jornales			
1856			pes/ctvs
Septiembre	14	Por el gasto hecho con siete peones a tres reales diarios, oficial de albañil a cuatro reales, i dos barreteros mineros uno con otro ganando ocho i medio reales, en los seis días.	24,75
Septiembre	20	Por el gasto hecho con diez peones, el albañil i los dos mineros, en los seis días.	31,50
Septiembre	27	Por el gasto hecho con siete peones, el albañil i los dos mineros, en los seis días.	24,75
Octubre	4	Por el gasto hecho con ocho peones, el albañil i los dos mineros, en los seis días.	27,00
Octubre	11	Por el gasto hecho con diez, el albañil, los dos mineros i la asistencia del maestro carpintero en la dirección de los cimientos ganando este un peso diario, en los seis días.	37,50
Octubre	18	Por el gasto hecho con nueve peones, el albañil, los dos mineros i el carpintero, en los seis días vencidos.	35,25
Octubre	25	Por el gasto hecho con trece, el albañil, un minero i el carpintero, en los seis días.	40,50
Noviembre	1	Por el gasto hecho con once peones, el albañil, minero i carpintero en los seis días.	36,00
Noviembre	8	Por el gasto hecho con doce peones, el albañil, minero, maestro carpintero trabajando i ganando doce reales i un oficial con siete reales, en los seis días.	46,50
Noviembre	15	Por el gasto hecho con ocho peones, el albañil i los dos carpinteros, en los seis días.	34,87 1/2
Noviembre	22	Por el gasto hecho con doce peones, el albañil i los dos carpinteros en seis días.	43,12 1/2
Noviembre	29	Por el gasto hecho con diez peones, el albañil i un destajo dado a los carpinteros en donde el maestro se ganó 36 pesos i el oficial 21 pesos, en seis días.	81,75
Diciembre	6	Por el gasto hecho con ocho peones, el albañil i el oficial de carpintero sólo, en seis días.	25,50
Diciembre	13	Por el gasto hecho con ocho peones, el albañil i un carpintero en cinco días.	21,25
Diciembre	20	Por el gasto hecho con seis peones, el albañil i el carpintero, en seis días.	21,00
Diciembre	27	Por el gasto hecho con seis peones, el albañil i el carpintero, en cuatro días.	14,00

1857			pes/ctvs
Enero	3	Por el gasto hecho con cinco peones, el albañil i dos carpinteros, entrando ganando unos diez reales, en cinco días.	21,87 1/2
Enero	10	Por el gasto hecho con cuatro peones, el albañil i tres carpinteros, entrando otro ganando cinco reales en cinco días.	23,12
Gastos diversos			
Septiembre	11	Por arquiles ² de un caballo para ir con un moso a Casuto, conduciendo unos barrenos.	1,00
Septiembre	11	Por calsar i afilar los barrenos en número de 20.	1,87 1/2
Septiembre	11	Por dos libras de pólvora.	0,50
Septiembre	15	Por arquiles de un caballo, afilar en Casuto los mismos barrenos.	2,25
Septiembre	15	Por 2 palas de fierro con mango, una barreta grande i un combo de fierro, comprado a don Mateo Cádiz, según recibo.	5,00
Septiembre	17	Por arquiles de un caballo para llevar el moso con los barrenos, para afilarlos i calsar dos barretas i dos libras de pólvora.	4,12 1/2
Septiembre	19	Por 2 barriles para el acarreo del agua, comprados a don Francisco Rojas, según recibo.	4,25
Septiembre	19	Por media libra de pólvora para guías.	0,50
Septiembre	24	Por alquiles de una cabalgadura para que el moso condujere los barrenos para afilarlos i dos libras de pólvora.	2,75
Octubre	8	Por arquiles de una cabalgadura, afilar i calsar unas barretas i los taladros.	2,50
Octubre	8	Por cinco angarillas para el acarreo de piedras, tierra i barro.	3,75
Octubre	24	Por alquiles de un caballo para llevar dos barretas i unos taladros a Pupío para calsarlos i componer.	3,50
Diciembre	6	Por tres angarillas para trabajo.	2,25
1856			
Octubre	6	Por compra hecha en Valparaíso por el señor don Nicolás Gatica i constante de recibos.	317,34
Noviembre	30	Por compra hecha de igual modo por el señor don Nicolás Gatica, para la construcción del edificio.	449,75
Diciembre	18	Por compra hecha de igual modo por el señor don Nicolás Gatica para la construcción del edificio.	109,78
1857			
Enero	9	Por compra hecha de igual modo por el señor don Nicolás Gatica para la construcción del edificio.	23,75
Enero	9	Por el pago de lancha para la descarga, pago de jornaleros i derechos de muelle según planilla.	25,24
Suma total			1.550,56
La cuenta haciende a la cantidad de mil quinientos cincuenta pesos, cincuenta i seis centavos. Y queda en mi poder un sobrante para invertirlo, de ciento cuarenta i nueve pesos, cuarenta i cuatro centavos.			149,44
Total para igualar			1700,00
Puerto de Los Vilos, enero 10 de 1857			
Manuel B. Guital			

2 El redactor del documento utiliza las palabras: arquiles y alquiles en reemplazo de la palabra alquiler (arriendo).

ANEXO VI

DECRETO SUPREMO QUE ESTABLECE LA CREACION DE UNA POBLACION EN LOS VILOS (1857)

FUENTE: Boletín de Leyes y Decretos de la República de Chile. Libro XXV, N°12, diciembre de 1857, pp. 519-520.

Población en Los Vilos. Santiago, diciembre 16 de 1857.

Conforme a lo dispuesto en la ley de 21 de noviembre de 1846, he acordado y decreto:

- 1º Establézcase una población en el puerto de Los Vilos.
Se declaran al efecto de utilidad pública veinte y cinco cuadras cuadradas de terrenos, cuyos límites serán los que se fijan en el plano levantado con fecha 4 del corriente por el ingeniero don H. Jequier.
- 2º Apruébase este plano, y conforme a él procédase a trazar la nueva población. El ingeniero Jequier practicará la tasación de los terrenos en unión del perito que los propietarios de ellos nombraren por su parte.
- 3º Hecha la demarcación de la población y tasación de los terrenos, la Tesorería Jeneral pagará a los interesados, según dicha tasación, el valor de los sitios que se destinaren para plaza y edificios públicos. Respecto de los demás, queda a sus dueños, por el término de seis meses, la facultad, bien sea para venderlos al Estado, en cuyo caso la Tesorería Jeneral les pagará igualmente su valor, bien a los particulares que los solicitaren, debiendo preferirse a los que hubieren edificado ya en ellos. En uno y otro caso la venta se hará también según la tasación.
- 4º Los sitios que se vendieren al Estado deberán ser enajenados al mismo precio.
Todo comprador particular deberá estar obligado a cerrar en el término de seis meses lo que hubiere comprado y a edificarlo en el de dos años, bajo las penas establecidas en el art. 4º de la ley del 21 de noviembre de 1846.
- 5º Si los propietarios dejaren transcurrir los seis meses de que habla el art. 3º, sin hacer la venta de sus sitios, el Gobernador de aquel departamento hará que se proceda a enajenarlos y que el precio se deposite en la oficina fiscal respectiva para entregarlo a sus dueños cuando lo reclamen.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

MONTT José María Berganza

ANEXO VII
MOVIMIENTO MARITIMO DE LOS VILOS. JULIO SEPTIEMBRE DE 1859
 FUENTE: El Porvenir, Illapel, 12 de septiembre de 1859.

Entradas

Julio

6	Vapor nacional «Emilia», proveniente de Valparaíso, mercaderías surtidas consignadas a la orden.
9	Goleta nacional «María Josefa», cargamento surtido, consignado a la orden.
17	Bergantín goleta nacional «A.J. Ramos», mercaderías y ladrillos a fuego consignados a don Felipe Lizarralde.
20	Vapor nacional «Emilia», proveniente de Valparaíso, mercaderías surtidas, consignadas a la orden.

Agosto

1	Goleta nacional «María Josefa», proveniente de Papudo, cargamento surtido, consignado a la orden.
4	Vapor nacional «Emilia», proveniente de Valparaíso, cargamento surtido, consignado al capitán.
9	Bergantín nacional «A.J. Ramos», proveniente de Coquimbo, cargamento surtido consignado al capitán Henrique Wiche.
15	Vapor nacional «Emilia», proveniente de Valparaíso, cargamento surtido, a la orden de su capitán.
18	Goleta nacional «María Josefa», proveniente de Valparaíso, cargamento surtido a la orden.
27	Vapor nacional «Emilia», cargamento surtido consignado al capitán.
27	Goleta nacional «María Josefa», proveniente de Valparaíso, cargamento surtido a la orden.

Setiembre

9	Vapor nacional «Emilia», proveniente de Valparaíso, cargamento surtido, consignado a la orden.
---	--

Salidas**Julio**

5	Bergantín goleta nacional «Jennis Linnd», para Valparaíso, cargamento frutos del país.
11	Bergantín nacional «Toulon», para Valparaíso, cargamento frutos del país.
11	Vapor nacional «Emilia», para Valparaíso, cobres y frutos del país.
12	Goleta nacional «María Josefa», para Valparaíso, frutos del país.
23	Bergantín goleta nacional «A. J. Ramos», para Coquimbo, frutos del país, consignados a la orden.
25	Vapor nacional «Emilia» para Valparaíso, frutos del país y cobres consignados a N.G.

Agosto

3	Goleta nacional «María Josefa», para Valparaíso, frutos del país, consignados a la orden.
6	Vapor nacional «Emilia», para Valparaíso, frutos del país y cobres consignaods a la orden de N.G.
14	Bergantín goleta nacional «A.J. Ramos», para Valparaíso, frutos del país.
18	Vapor nacional «Emilia», para Valparaíso, frutos del país y cobres consignados a la orden de N. G.
20	Goleta nacional «María Josefa», para Valparaíso, frutos del país consignados a la orden.

Setiembre

2	Vapor nacional «Emilia», para Valparaíso, cobres y frutos del país consignados a N.G.
2	Goleta nacional «María Josefa», para Coquimbo, frutos del país consignados a la orden.

ANEXO VIII
UN TEMPORAL EN LOS VILOS. 1859

FUENTE: El Porvenir, Illapel, 21 de julio de 1860. Nota de corresponsalía.

—VILOS—

«El doce del presente amaneció cargada la atmósfera de densos nublados i soplando fresco el viento del norte. Continuó de la misma manera todo el día, —al anochecer se declaró tempestuoso i principió a llover: de esta manera estuvo como hasta las nueve de la noche, hora en que arreció fuertemente el viento i el agua. Amaneció de la misma manera i se siguió el día trece, la noche— el catorce que amaneció imponente más que los anteriores días, i que arreciando cada vez más el viento nordeste, fue cambiando hasta las tres i media de la tarde, que se formó en huracán de la parte del oeste, envuelto en una lluvia de granizos mayores que un garbanzo. Duró media hora; pero su mayor violencia no excedió de quince minutos, tiempo suficiente para hacer inmensos estragos en esta pequeña población. El edificio fiscal, a pesar de su ancho corredor de frente no pudo impedir que el agua inundare todas sus puestas, el techo que es de tablas, sufriendo la presión del huracán abrió en diferentes partes estas, i entraban grandes goteras. La bodega contigua de Don Ramón M. González sufría de igual manera; pero como su techumbre es de tejas, estas las bolaba el huracán i le sacó una buena parte. El hotelito que tan buenos servicios presta a los transeúntes le llevó la mayor parte del techo dejando a su pobre dueño sin tener donde refugiarse de la lluvia que caía a torrentes.

El rancho que ocupaba el despacho de Don Francisco Rojas, también le llevó el techo i le derrumbó las tapias que tenía a la espalda. La casa i bodega de Don Mateo Cádiz, también sufrió en sus paredes que las hizo caer la lluvia i el viento que las batían de frente. La misma suerte sufrían los demás ranchitos de la población a los que además de volarlos el techo fueron anegados con las creces que formaba tanta cantidad de agua caída a la vez. Otros derrumbes han habido de tapias, hornos i etc. Felizmente como digo a Ud., su mayor violencia no fue más que de quince minutos; que haberse prolongado más, o haber tenido otra repetición, la población de los Vilos habría desaparecido. El aspecto del mar era tan terrorífico en esos momentos, que llenaba de pavor al más atrevido, mirando las grandes porciones de agua que las levantaba el huracán i las arrojaba a grandes distancias. El vaporsito «Emilia» con sus calderos encendidos i tres anclas a la proa, pudo resistir tan grande prueba. Como el viento i agua con pequeñas interrupciones siguió aunque con menos violencia, el diez i seis se marchó a Pichidangue por creer su capitán estar allí más seguro, interpasaba la tempestad que a Dios gracia después de un continuado i copioso aguacero que solamente cesó a medianoche del mismo día diez i seis, hemos tenido bonanza».

ANEXO IX

SOLICITUD DE LOS POBLADORES DE LOS VILOS A LA GOBERNACION DE PETORCA PARA QUE
OFICIE AL MINISTERIO DEL INTERIOR, A FIN DE INSTALAR UNA POBLACION EN LOS VILOS.

LOS VILOS, DICIEMBRE DE 1874

FUENTE: Archivo Nacional. Fondo Ministerio del Interior. Intendencia de Aconcagua.

Vol.401, fs. 155 156v.

«Señor Gobernador.

El año de mil ochocientos cincuenta y siete, en el mes de diciembre, el Supremo Gobierno tuvo a bien expedir un decreto formando el pueblo de «Los Vilos» del cual somos residentes; y mandó al efecto al ingeniero civil señor Jequier para que hiciese el plano y dotase a la población con veinte y cuatro cuadras de terreno verificando la respectiva tasación. Estos antecedentes escisten en el Ministerio del Interior.

Hoy que se ven nuestros intereses amenazados, que estamos en el caso de decir que, con riesgo de perder nuestras casas de habitación por la manifiesta hostilidad con que nos persigue el hacendado, fomentamos con nuestro trabajo los intereses jenerales de la «población» que ha fuerza de labor hemos formado y de cuyo incremento tendrá VS cabal conocimiento, creemos que es justo, Señor Gobernador, que recurriendo a VS pidiendo el amparo de la autoridad en la conservación de nuestras poseciones; nada más justo, repetimos, que el «Supremo Gobierno» venga en nuestro ausilio, amparando nuestros intereses que son los de la nación.

Por tanto a VS rogamos tenga a bien elevar al Supremo Gobierno la presente solicitud encomiando[sic] nuestra suplica, a fin de que cuanto antes se le de curso al expediente iniciado, que está apoyado en una ley de la República, con cuya medida cesarán nuestras actuales y fundadas inquietudes.

Es gracia señor Gobernador.

[Rúbricas]

José María Larraín	José Manuel del Río	Justo Gallardo
Nicanor Larraín	J. Gallardo	Martín Yason
Rodolfo Mason Carrera	Mateo Cadiz	Espedición Días
José G. Vega	José Manuel Ortíz	Juan Villalobos
Antonio Herazo	Escequiel Lanaz	Pedro Serey
Martín Vicuña	Francisco Rojas	Alejandro Gatica
Froilan Hidalgo	Eleodoro Olivares	Baldomero Días
H. Rojas	Daniel Rojas	Luis M. Cádiz
José Alberto Nuñez	Ricardo Gaete	Felipe Pulgar
Adolfo Argandoña	Eladio Acuña	Adolfo Cadiz
Salomón Ureta	Vicente Torreblanca	Cruz Arancibia
Manuel Nuñez	Ventura Tapia	José M. Cadiz
Luis Urtado	José del C. González	Talinado Martínez
Marco Cabecero	Bisente Estai	Jose Manuel Vega
Prudecindo Collado	Juan Cavieres	Eusebio Tapia
Gil Butiérrez	Juan Tapia	Manuel Ruiz
Juan Antonio Mesa	José Arredondo	Tránsito Alonso».
José María López	Camilo López	

ANEXO X
MOVIMIENTO MARITIMO DEL PUERTO DE LOS VILOS (1883)
FUENTE: El Norte, Illapel, 2 de febrero de 1884.

NAVEGACION ESTERIOR

Nacionalidad	Número	Toneladas	Tripulantes
Francesa	2	4.918	118 (vapores)
Inglesa	2	1.316	34 (buques de vela)

NAVEGACION AL CABOTAJE. ENTRADOS Y SALIDOS

Vapores

Nacionalidad	Número	Toneladas	Tripulantes	Pasajeros
Nacionales	109	33.983	2.753	300
Inglesa	19	17.428	935	20
Francesa	2	4.918	118	-
Total	130	56.329	3.806	320

Buques de vela

Nacionalidad	Número	Toneladas	Tripulantes
Holandeses	1	836	13
Inglese	3	1.831	50
Nacionales	3	1.019	28
Alemanes	1	399	10
Total	8	4.085	101

Vilos, enero 17 de 1884
Martín Vicuña

ANEXO XI**FERROCARRIL LOS VILOS ILLAPEL SALAMANCA (1889 1914)**

FUENTE: Emilio Vasallo Rojas y Carlos Matus Gutiérrez: Ferrocarriles de Chile: Historia y organización. Editorial Rumbo, Santiago de Chile, 1943; pp. 314 315.

	Tramo Los Vilos Choapa	Tramo Choapa Illapel	Tramo Choapa Monte Oscuro	Tramo Monte Oscuro Salamanca
Longitud en kilómetros	57,700	19,472	18,112	14,100
Inicio de trabajos	1889	1902	1905	1912
Entrega a la explotación	1898	1909	1911	1914
Costo total del ferrocarril (en oro de 18 d.)	6.659.656	897.431	1.150.943	708.781
Costo medio por kilómetro (en oro de 18 d.)	115.418	46.087	63.546	50.268

ANEXO XII**ALCALDES DE LOS VILOS. 1894 1921**

FUENTE: Libro de Actas de la Municipalidad de Los Vilos, 1894 1921.

Nombre del alcalde	Período
José Manuel del Río	1894 1895
Miguel Gatica	1896
Cruz Olivares	1896
José Manuel del Río	1897 1900
Ismael Guerra	1901
Roberto González	1902
Miguel Luis Tapia	1903 1904
Roberto Gonzalez R.	1905
Maximiliano Toro del Río	1906
Roberto González	1907
Maximiliano Toro del Río	1908 1910
Miguel Luis Tapia	1911
Maximiliano Toro del Río	1912 1914
Pedro Fajardo	1915
Juan Jorquera	1916 1917
Blas Alarcón	1918 1920
Braulio Zambrano	1921

ANEXO XIII

ACTA DE CONSTITUCION DE LA ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LOS VILOS. MAYO 6 DE 1894

FUENTE: Municipalidad de Los Vilos. Libro de Actas (1894 1921).

Sesión del 6 de mayo de 1894. Fojas 1 2.

En Los Vilos a seis de Mayo de mil ochocientos noventa y cuatro se reunieron en la sala que ocupa el colegio de la localidad los señores Miguel H. Gatica, José Manuel del Río, Carlos Vergara, Nicanor Lodi, Jervacio Montalva, Arcenio Larraín, Hermógenes Vicuña, Seferino Torres y Braulio Zambrano designado por la junta Escrutadora del departamento para Municipales; procedieron a constituir el Municipio en cumplimiento al artículo 12 de la Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades.

Sin que la comisión preparatoria presentara informes, por no tenerlos, se procedió a leer el acta de la junta escrutadora del departamento, cuyo poderes presentó cada uno de los señores nombrados. A continuación el Sr. Subdelegado tomó a cada uno de los asistentes el juramento de estilo.

El Sr. Arcenio Larraín espuso que los poderes con los que se presentaban los señores Municipales y el suyo mismo, adolecían del defecto de no venir suscrito por todos los precidentes de la junta escrutadora del Departamento y consideró que eran ilegales. Los concurrentes sometieron a votación la indicación del Señor Larraín y fué rechazada por cinco votos contra cuatro.

Se procedió a calificar los poderes de la elección de cada miembro en el orden alfabético. Fueron aceptados los de los señores Miguel H Gatica, Carlos Vergara, Nicanor Lodi, José Manuel del Río, Jervacio Montalva y Arcenio Larraín.

Fueron escludidos los señores Hermógenes Vicuña, Seferino Torres y Braulio Zambrano; los dos primeros por adolecer de nulidad sus poderes por vicios que se nota en la mesa de Las Vacas y está pendiente su reclamación ante el señor juez de Letras del Departamento. El segundo por no tener la residencia que fija la Ley.

Constituida la Municipalidad procedió al nombramiento de Alcaldes por voto acumulativo quedando elegidos para primer Alcalde, don José Manuel del Río, para segundo don Miguel H. Gatica y para tercero el señor Nicanor Lodi.

Se fijó el orden de procedencia de los regidores y quedaron nombrados en la forma siguiente: don Jervacio Montalva, en primer lugar, don Carlos Vergara en segundo y don Arcenio Larraín en último.

Se eligió Tesorero a don Baltazar Ureta y Secretario a don José Saturnino Verdugo. Se fijaron los días quince y treinta de cada mes para las sesiones ordinarias.

Se faculta al primer Alcalde y al Subdelegado para elegir en unión el local donde se reúna en lo sucesivo la Municipalidad.

Ismael Guerra. Subdelegado. José M. del Río. Miguel H. Gatica. C. Vergara I. Nicano Lodi. Jervacio Montalva. J. Saturnino Verdugo. Secretario.

ANEXO XIV
MATRICULAS DE PATENTES DE LOS VILOS 1903
 FUENTE: La Voz de Petorca, Petorca, septiembre 27 de 1903.

Subdelegación 14. Los Vilos

Nombre	Rubro
Daniel del Río L.	Bodegas
Daniel del Río L.	Agencia de vapores
Abelardo Rojas	Hotel
Rosalía Mesa	Baratillo
Alfredo Urbina	Botica
Ureta i Comp	Posada
Margarita de Sayorich	Hotel
Julian Román	Abastería
Félix Tian	Restaurant
José S. Verdugo	Tienda
Juan Villalobos	Baratillo
Silvano Serey	Abastería
Manuel Gonzalez	Billar
Alvina Ramos V. de R.	Baratillo
Santiago Toro	Abastería
Miguel Luis Tapia	Tienda
Marcelino Calderón	Abastería
Santiago Toro	Billar
Rufino Vega	Baratillo
Pedro Antonio Serey	Panadería
Francisco Rasftel	Tienda
Baltazar Ureta	Tienda
Cipriano Correa	Baratillo
Francisco Lavalie	Tienda
Concepción Niño	Tienda
Martín Gahona	Baratillo
Rosa Olivares	Baratillo
Enriqueta Iturrieta	Tienda
Máximo Duque	Baratillo
Juan de la C. Olmes	Talabartería

Antonia G. V. de Gutiérrez	Baratillo
Cipriano Molina	Baratillo
Manuel Jesús Toro	Zapatería
José Núñez	Baratillo
Margarita Peña	Baratillo
Rosario Maturana	Baratillo
Francisco Pinto	Tienda
Félix Montenegro	Abastería
Gregoria Rojo V. de Castañeda	Baratillo
Cármén T. V. de Galleguillos	Baratillo
Cárlos Altamirano	Abastería
Moisés Briceño	Abastería
Ventura Cárvajal	Abastería
José O. Olivares	Abastería
José O. Olivares	Tienda
Rafaela Meza	Baratillo
Maximiliano R. Lira i Comp.	Tienda
Pablo Cádiz	Baratillo
Balvina Mendez	Baratillo
Horacio Ureta	Reñidero gallo

ANEXO XV

MINERALES Y MINEROS MAS IMPORTANTES DE LA ZONA DE LOS VILOS. 1905

FUENTE: Sociedad Nacional de Minería. Padrón jeneral de minas (1905). Imprenta, Litografía i Encuadernación Barcelona. Santiago de Chile, 1907; pp. 200 202.

Propietario	Mineral	Producto
Alejandro Sepúlveda	Gonzalo	Cobre, oro
Alejandro Sepúlveda	El Centinela	Cobre, oro
Alejandro Sepúlveda	El Naranjo	Cobre, oro
Alejandro Sepúlveda	Tipai	Cobre, oro
Teodoro Schüller	Tilama	Oro
Carlos Vergara	Pupío	Cobre
Cia. Minera de Casuto	Casuto	Oro
Antonio Benavides	Aranda	Cobre
Antonio Benavides	Tipai	Cobre
Antonio Benavides	Pupío	Cobre
Antonio Benavides	Mauro	Cobre
Antonio Benavides	Romero	Cobre
Antonio Benavides	Tilama	Cobre
Romualdo Suárez	Cóndores	Cobre
Anjela González	Tipai	Cobre, oro
Felicita Maffei	Tipai	Cobre, oro
Aurora Guerrero	Tipai	Cobre, oro
Sara Guerrero	Tipai	Cobre, oro
Rosa Macaya	Naranjo	Cobre, oro
Miguel Montes Solar	Tilama	Cobre
Oscar Schöering	Mauro	Cobre
Cia. Aurífera Las Vacas	Las Vacas	Oro
Geisse Hermanos	Tilama	Cobre
Geisse Hermanos	Culimo	Cobre
José Miguel Ceballos	Pupío	Cobre
Santiago Tagle	Pupío	Cobre
Manuel Jélvez	Las Vacas	Oro
Enrique Rodil	Pupío	Cobre
Montalva Hermanos	Pupío	Cobre
Roberto Aros C.	Las Vacas	Oro, cobre
Montalva i Jélvez	Pupío	Oro
Juan Salinas	Mauro	Cobre
Juan Escobar	Mauro	Cobre

ANEXO XVI

DEMANDA DE LOS CIUDADANOS DE LOS VILOS AL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA. 1909

FUENTE: Libro de Actas de La Municipalidad de Los Vilos. Sesión Ordinaria del 17 de octubre de 1909. Fojas: 264 266.

Comicio Público. El Pueblo de Los Vilos pide agua. En Los Vilos a quince de octubre de mil novecientos nueve. El pueblo de Los Vilos se ha reunido en comicio público a fin de protestar contra los precios abusivos que ha fijado al agua que espense en este pueblo para la bebida el arrendatario del fundo de Conchalí, señor Adolfo Carrases A.

Pasando a fondo de la petición esponemos en acta suscrita por los vecinos de la localidad lo que sigue: El señor Carrases A. ha suspendido el precio del agua en más de un cuatrocientos por ciento sobre los precios fijados en la escritura que tiene el dueño del fundo señor Arsenio Larraín con el Fisco, en que el señor Larraín es obligado a vender el agua puesta en el pueblo en un precio no superior a un peso el metro cúbico y hoy pide por esta cantidad de agua más de cuatro pesos haciendo presente que el agua que espense es de calidad pésima tomada en el punto llamado Mata Gorda, donde tiene un estanque que lo conserva en el peor estado de limpieza.

Para dar una idea de la mala calidad del agua que espense al pueblo, se deja constancia que el propio señor Carrases A. se niega a tomarla mandando buscarla para su bebida al punto llamado Quereo donde el agua es más pura.

En vista de la necesidad y anomalías reinantes en este pueblo, con el debido respeto solicitamos de la autoridad representante del Ejecutivo y la Ilustre Municipalidad en la persona del señor primer Alcalde don Maximiliano Toro del Río, se sirvan aceptar esta justa protesta y hacer llegar nuestras quejas al Supremo Gobierno a fin de que una vez, se nos provea de buena agua que es la principal base de salubridad e higiene. Es Justicia.

Alberto Salinas-Arturo Garrao-Ignacio Bórquez-Roberto Hidalgo-Alberto González-Delfín Rufatt-Gustavo Santander-Donato Viancos-Flaviano Araya-Luis Aspee-Antonio Garrao-Ismael Guerra-Carlos Salas-Froilán Hidalgo-Hipólito Puellas-Ventura Carvajal-Clodomiro Gac-Arturo Araya-Feliciano Eyzaguirres-Blas Alarcón-Juan Báez-Luis Villarroel-Ruperto Cortez-Medardo Peña-Carlos Narbona-Martín Gaona-Wenceslao Gac-Félix Tian-Armando Boin-Eulojio Vargas-R. Zambrano-Julio Destefanis-Alejandro Yáñez-Marcelino Fuentes-Juan Acosta-Sinécio Hidalgo-Arturo Villalón-Amador Valencia-H. Briceño-Luis Ahumada-Rojelio Fuentes-José Hidalgo-Luis Pérez-José Maturana-Luis Cabezas-Santos Castillo-Juan Castañeda-Juan Gutiérrez-Marcos López-Juan Roble-Francisco Puga-Eduardo Tapia-Enrique Acevedo-Francisco Streeter-Roberto González-Manuel González-David Morales-Martín Alfaro-Juan Pimentel-Marcelino González-Alberto López-Pedro Villarroel-Bonifacio Collao- Domingo Tapia-Domingo Olivares-Agustín Cajales-Manuel Rojas-Juan Rojas-Alfredo Urbina-Federico Zambrano-Romelio Márquez-Manuel Olivares-Manuel Osbén-Aurelio Márquez-José Olivares-Pedro Fajardo-Francisco Karstelg-Ramón Olivares-Juan Ollarzu- Juan Adrián-Máximo Gac-Santiago Savorich-Alfredo Savorich-Ricardo Pérez-Francisco Valdenegro-Jorge Castillo-Luis Guerrero-José López-Alfredo Alarcón-Marcial Salinas-Juan Rojas-Pedro Riquelme-Francisco Araya-Deciderio Iturrieta-Arturo Garrao-Vicente Jorquera- Francisco Loza-Evaristo Cornejo-Narsiso Pastén-Juan Olivares-Benjamín Montesinos-Juan de Dios Garrido-Félix Montenegro-Manuel Jélvez-Alejo Olivares».

ANEXO XVII

NOMINA DE LOS CIUDADANOS INSCRITOS EN EL REGISTRO ELECTORAL LOS VILOS (1914)

FUENTE: La Voz de Petorca, Petorca, 20 de agosto de 1914.

Nombre	Oficio u ocupación
Alarcón Alarcón Blas	Carpintero
Araya Flores J. Fabián	Empleado
Alvarez Martínez Cruz	Herrero
Arancibia Rojas Emiliano	Fogonero
Ahumada Gonzalez Luis A.	Comerciante
Araya Lafu Arturo	Talabartero
Alvarez Vega Elías	Pescador
Altamirano Salinas Carlos	Comerciante
Altamirano Gutierrez Rodolfo	Mecánico
Altamirano Canelo Armando	Empleado
Astudillo Donoso Segundo	Comerciante
Ahumada Godoi Antonio	Carpintero
Bruna Olivares Rafael	Peluquero
Brito Molina José	Leñador
Bravo Bravo Mauricio	Comerciante
Baez Peses Juan	Zapatero
Díaz Rojas Abraham	Empleado
Espinosa Espinosa José Antonio	Profesor
Estai Estai Jerardo	Comerciante
Eyzaguirre Ramírez Feliciano	Comerciante
Echevarria T. Guillermo	Agricultor
Espinosa Veras Leopoldo	Empleado
Espinosa Jara Juan Domingo	Empleado
Fernandez Fernández Enrique	Fogonero
Fuentes Roja Rojelio	Fletero
Fernandez Paffevet Enrique	Empleado
Fajardo Giunce Roberto	Comerciante
Fajardo Faster Pedro P.	Comerciante
Gonzalez Catec Temistocles	Tornero
Gutierrez Collao Jerman	Fogonero
Gaona Gaona Armando	Lanchero
Gaona Gaona Alfredo	Ayudante calderero
Gonzalez Godoi Rodolfo	Empleado
Gac Gac Hilarion	Comerciante
Gonzalez Estai Pascual	Carpintero
Gonzalez Z. Manuel A.	Agricultor
Godoi Gonzalez Eloy	Cargador

Nombre	Oficio u ocupación
Gonzalez Rufatt Alberto	Empleado
Gayner Sotomayor Augusto	Empleado
Hidalgo Hidalgo José Luis	Carpintero
Hidalgo Barahona Guillermo	Empleado
Herrera Cerda Luis	Empleado
Hidalgo Rosas Froilan	Comerciante
Hidalgo Bustamante Roberto	Comerciante
Iturrieta Molina Desiderio	Agricultor
Jorquera Rojas Juan	Empleado
Jorquera Rojas Adolfo	Empleado
Larrain Montes Arsenio	Agricultor
Lira Rufatt Maximiliano	Comerciante
Márquez M. Eleodoro	Comerciante
Marín A. Rudecindo	Carrocero
Moreno Ureta Luis	Maquinista
Montes Montes Francisco	Agricultor
Mesa Arcos Roberto	Caminero
Morales Cortes Juan Bautista	Cargador
Morales Herrera Arturo	Pescador
Meneses Meneses Cárlos	Empleado
Morales García David	Comerciante
Maturana Maturana Marcial	Lanchero
Cabrera Galvez Luis A.	Fundidor
Collao Valencia Juan Manuel	Comerciante
Carvajal Rivera Ventura	Comerciante
Cortés Pérez Bernabé	Maquinista
Castañeda Rojas Juan Roque	Calafatero
Collao Collao Arturo	Relojero
Calderon Tapia Osvaldo	Albañil
Cáceres Peralta José Esteban	Empleado
Corail Oso Juan Manuel	Agricultor
Cruz Ibacache Guillermo	Herrero
Collao Godoi Jerónimo	Zapatero
Carmona Carmona Dionisio	Agricultor
Codoceo Codoceo Julio	Agricultor
Calderon Paz Marcelino	Comerciante
Cádiz Méndez Pedro Antonio	Agricultor
Cáceres Torrejón Agustín	Comerciante
Cabanilla Ollanedel Lorenzo	Comerciante
Cabezas Vilches Victorio	Fornalero
Collao Correa Cándido	Lanchero

Nombre	Oficio u ocupación
Collao Gutierrez Abraham	Carpintero
Collao Collao Emiliano	Carpintero
Olivares Arancibia Alejo	Peluquero
Olivares Arancibia Manuel R.	Comerciante
Pleitiado Ceballos Armando	Empleado
Pozo Araya Francisco Javier	Marino
Pérez Tordecilla Ramón 2º	Fogonero
Puga García Francisco	Comerciante
Pérez Torres Pedro Pablo	Fogonero
Puelles Chacana Hipólito	Comerciante
Peña Peña Ismael	Comerciante
Puelles Pizarro Hipólito	Comerciante
Peña Vasquez Medardo	Comerciante
Pérez Rivera Manuel 2º	Pescador
Pérez Gutierrez Cipriano	Pescador
Reyna Linders Javier	Empleado
Rosales Flores Eduardo	Mecánico
Reyes Uribe Carlos	Agricultor
Rojas Astudillo Antonio	Agricultor
Ramón Aballay Manuel F.	Comerciante
Rivera Veles E. Esteban	Fogonero
Rufatt Izquierdo Delfín	Minero
Rojo Rojo Alfredo	Fletero
Rojas Morales J. Manuel	Empleado
Ríos Ríos de los Alejandro	Tornero
Rojo Tapia Emilio	Cargador
Rabio León Abraham	Pescador
Salinas Mahuida Alberto	Comerciante
Silva Lillo Luis Hernán	Profesor
Silva Silva Pedro Nolasco	Empleado
Salinas Pérez Demetrio	Empleado
Salinas Pérez Mauricio	Empleado
Streeter Vicuña Carlos III	Comerciante
Salas Valenzuela Juan Antonio	Empleado
Sazo Silva Martín	Herrero
Tapia Gonzalez Juan Salustio	Lanchero
Tapia Rojo Eduardo	Pescador
Tapia Villaroel José	Pescador
Tordecillas Rojas Francisco 2º	Jornalero
Toro del Río Maximiliano	Comerciante

Nombre	Oficio u ocupación
Varela Delgado Anjel Custodio	Empleado
Vega Herrera Rufino	Carpintero
Varela Varela Luis	Calderero
Viancos Iturrieta Donato R.	Comerciante
Valencia Valencia Miguel Luis	Empleado
Vicencio Rivera Hilario	Pescador
Vieira Duarte Luis	Carpintero
Villalobos Echevarría Benito	Comerciante
Villalón Rojas Arturo	Zapatero
Villalobos Villalobos Simón	Agricultor
Valencia Zepeda Luis	Pescador
Valencia Valencia Luis	Comerciante
Walker Saavedra Jerardo	Empleado
Wilson Ramos Carlos	Agricultor
Zambrano Ríos Tristán	Agricultor
Zambrano Meneses Ruperto	Empleado
Zambruno Villegas Braulio	Agricultor

ANEXO XVIII
ROL DE AVALUOS LOS VILOS. SECTOR URBANO
FUENTE: El Reflector, Illapel 4 de septiembre de 1937.

Propietario	Ubicación
Carlos Streeter Vicuña	Calle Fresia
Fisco (Aduana)	id
Carlos Streeter Vicuña	id
Carlos Streeter Vicuña	Avenida Caupolicán
Carlos Streeter Vicuña	id
Lorenzo Lundt	id
Banco Anglo y Suc. Streeter	id
Elena Wohlrath de W.	id
Suc. Gerardo H. Salinas	id
Humberto Cáceres	Avenida Caupolicán
Jorquera Hermanos	id
Lucía Geisse Cabrera	id
Elena Wohlrath de W.	id
Pinto Hermanas	id
Elena Wohlrath de W.	id
Banco Anglo y Suc. Streeter	id
Jorge Andrés Guerra	id
José Pereira Gonzalez	id
Carolina Alarcón Pérez	id
Banco Anglo y Suc. Streeter	id
Claro Altamirano	id
Elena Wohlrath de W.	id
Luciano Salas	id
Ramón Pérez	id
Elena Wohlrath de W.	id
Laura H. Salinas G.	id
Carlos Streeter Vicuña	id
Dolores Collao	id
Carlos Streeter Vicuña	id
Suc. Gerardo H. Salinas	id
Maximiliano Lira R.	id
Suc. Braulio Zambrano	id
Julio Boin Román	id
Clotilde Rufatt de Gonzalez	id
Suc. Juan Villalobos	id
Suc. Tapia Cavanilla	id
Armando Tapia Maturana	id

Propietario	Ubicación
Suc. Tapia Cavanilla	id
Banco Anglo y Suc. Streeter	id
Medardo Peña Vásquez	id
Margarita Hidalgo H.	id
Unión Comercial de Valparaíso	id
Abdón Correa Martínez	id
Roberto Fajardo G.	id
Julia de Villalón	id
Arturo y Augusto Villalón	id
Armando Gahona Codoceo	id
Alfredo Gahona Codoceo	id
Quiteria Maturana	id
Evaristo Codoceo	id
Elvira Pastén de Gac.	id
Magdalena Gutiérrez V. de G.	id
Julia Altamirano	id
Feliciano Eyzaguirre R.	id
María Navarro de Bravo	id
Marina V. de Gutiérrez	id
Banco Anglo y Suc. Streeter	id
Pedro Salas	id
Luis Villalón	id
Margarita A. de Salas	id
Pedro Enrique Palazuelos	Calle Lautaro
Sucursal Vitoriano Román	id
Vitoriano 2º Román	id
Maximiliano Lira R.	id
Sofía Valencia V. de Vega	id
Fisco (Escuela de Niñas)	id
Pedro Enrique Palazuelos	id
Jorge Quiñones	id
Armando Tapia M.	id
Clotilde Rufatt de Gonzalez	id
Juan Altamirano	id
Juan Agustín Palazuelos	Calle Galvarino
Benita Gutiérrez	id
Antonio Helo Achú	id
Miguel Barraza	id
Pedro L. Inostroza	id
Blas Alarcón Alarcón	id
Enrique Acevedo	id

Propietario	Ubicación
Cipriano Cadenas Rojo	Calle Galvarino
Mercedes Collao Báez	id
Florencia Barraza	id
Cándido Collao	id
Fisco (Escuelas de Hombres)	Calle Colo Colo
Parroquia de Los Vilos	id
Antonio Castillo P.	id
Aurelio Tordecilla	id
Pascual Tordecilla Tapia	id
Rosa y Sara Leguá	id
José del Carmen Leguá	id
Carlos Leguá Madrid	Calle Tucapel
Francisco 2º Tordecillas	id
Rosa Tapia	Calle Purén
María Ramírez	id
Blas Alarcón Alarcón	id
Alberto Altamirano	id
Juan Gutiérrez Collao	id
Juan Segovia	id
Victoriano 2º Román	Calle Rengo
Enrique Acevedo	id
Jenara Astudillo V. de A.	id
Luis Ahumada	id
Teófilo Rivera	id
Luis Alberto Leguá	id
José A. Cáceres P.	id
Juan Céspedes	id
Eufemia Cabezas V. de Rojo	id
Aniceto Martínez	id
Jermán Leguá Madrid	id
Cruz González	id
Isaís Trigo Pereira	Calle Talcahuano
Suc. Clotilde Rufatt de G.	id
Banco Anglo y Suc. Streeter	id
Pedro N. Rivera	id
Gerardo Izquierdo	id
Ceferino Avalos	id
Arturo Collao Collao	id
Rafael González	id
Eloy Godoy	Calle Guacolda
Armando Tapia Maturana	id

Propietario	Ubicación
Clotilde Rufatt de González	id
Carlos Streeter Vicuña	Callejón Leucotón
Carlos Streeter Vicuña	Calle Michimalongo
Cía de petróleos de Chile (Copec)	Avenida Caupolicán
West India Oil Company Chile S.A.	id

ANEXO XIX
ROMANCE DE LOS VILOS

*Pablo Sorel
A Domingo Paredes Rojas*

FUENTE: El Reflector, Illapel, 18 de mayo de 1947.

El alba abrió su espejo
de luz en el litoral
oro de rosa es la playa
esmeralda la hoja del mar,
azul el cielo infinito
con nubes de flor de cristal.
El paisaje es una estampa
ceñida de diaphanidad.
¡joya Los Vilos su cielo,
joya Los Vilos su mar!

¡Que linda la barca vienes
con su vela vertical!
Los tripulantes de la noche
rompieron el pecho del mar:
aprisionados en las redes
los peces brillando están,
como estrellas de la madrugada
con su plateado luminar.
¡Generosa la pradera verde
que tanto da para yantar!

Bella la niña era
con su risa de cristal,
su rostro de rosa grana
tenía la tersura del azahar;
carbones los ojos negros
fuego los labios de coral,
lirios de seda las manos,
y el alma plena de ensoñar:
y como todas iba buscando
lo que el amor no sabe dar.

El puerto es una acuarela
perdida en la inmensidad,
sobre los muelles en silencio
las negras grúas están.
Sonrisa la escuela blanca
con su torre entre el pinar,
collar de música la ronda,
diáfana de campana matinal.
En los columpios de la plaza
loco el viento, viene a jugar.

Como un barco a la deriva
a su puerto vine a anclar,
(rompía collares de espuma
el viento sobre el mar).
Nuestras almas sin buscarse
se supieron encontrar,
para fundirse en el poema
que sólo Dios sabe inspirar.

¡Cuántas veces nos besamos
en las rocas junto al mar!
El niño loco del viento
se ha cansado de jugar,
y al horizonte infinito
fue su abanico a guardar.
La playa es una niña
vestida de blanco delantal;
lirio de espuma de la ola,
y oro de arena del mar,
azul la seda del cielo
en esta hora crepuscular.

Fue nuestro amor muy breve
en su bella intensidad;
(la herida del recuerdo
aún no puede restaña).
La ausencia de sus labios
quema mis días sin paz;
¿en qué puerto de la tierra
nos volveremos a encontrar
si para y para siempre
sus cerrados están?

Lila la tarde en la rocas,
inquieta la bandeja del mar;
por el trapecio del cielo
las gaviotas vienen y van,
tejiendo arabescos de alas
como ella tejía su ensoñar.
¡Que linda estaba la niña
cuando jugábamos a besar!
¡Joya Los Vilos su cielo,
joya Los Vilos su mar!

ANEXO XX
CIUDADANOS ELIMINADOS DEL REGISTRO ELECTORAL EN CONFORMIDAD A LA LEY N°8.987
DE DEFENSA DE LA DEMOCRACIA. COMUNA DE LOS VILOS. 1948

FUENTE: Dirección del Registro Electoral. Santiago de Chile, 15 de diciembre de 1948.

NOMINA:

Pedro Alfaro Guerra
 Manuel Escorza Olivares
 Jorge Garrido Gallardo
 Juan Herrera Oyanedel
 Miguel Montenegro Montenegro
 Aníbal Olivares Olivares
 Ramiro Sasso Tordecilla
 Augusto Tapia Tapia
 Efraín Tapia Tapia
 Armando Toro Rojas

ANEXO XXI
RESULTADOS GENERALES DE LAS ELECCIONES DE REGIDORES. COMUNA DE LOS VILOS.
ABRIL DE 1950

FUENTE: Nuevo Cabildo. Illapel, 4 de abril de 1950.¹

Partido político	Votaciones
PARTIDO LIBERAL	480
Alberto Laicahar	10
Lisandro Salinas	172
Manuel Olivares	61
Nestor López	94
Héctor Streeter	143
PARTIDO RADICAL	102
Blas Alarcón	64
Erasmio Farfán	35
Rebeca Salinas	3
PARTIDO SOCIALISTA POPULAR	125
Héctor Eyzaguirre	83
Ludovildo Suárez	13
Modesto Cortés	11
Jorge Garrido	
Heraldo Fuentes	18
FALANGE NACIONAL	104
Rafael Pardo	104
Segundo Riquelme	-

¹ Los resultados que publicaba la prensa después de las elecciones no corresponden a los resultados oficiales de las mismas. Estos sólo eran sancionados por la DGRE. Debido a ello se puede observar algunas diferencias entre la información recogida del Nuevo Cabildo y el Cuadro N°14.

ANEXO XXII

CARACTERÍSTICAS DEL ESCUDO DE ARMAS

FUENTE: I. Municipalidad de Los Vilos. Folleto, septiembre de 1984.

En el Escudo de Los Vilos, podemos observar distintos motivos que configuran dicho escudo, todos con un significado histórico que relata la vida de la antigua comarca. Así por ejemplo, el águila de oro, acompañada en los cantones del jefe por senda lis de oro, que es el Blasón Familiar del héroe de la Guerra de Independencia, coronel don Santiago Bueras Avila, que, como se dijo anteriormente, era hijo de esta comarca [infiernillo]. A continuación se ve una caldera de sable, con siete culebras salientes de su brocal, en memoria del Adelantado don Diego de Almagro y de su aguerrida hueste; las sierpes hacen este cuartel parlante por interpretar el nombre de la Comuna: VILU, en voz mapuche que se traduce por culebra. Después vemos un cántaro de caolín con adornos, semejantes a grecas de sable, recordando esta figura a los moradores del Período Neolítico, el mastodonte representa la fauna prehistórica [hallazgos arqueológicos de Quereo]. Al centro del escudo se aprecia la figura de un barco, que recuerda a la «San Pedro», primera embarcación hispana que arribó a la rada, la cual traía aprovisionamientos para la expedición Almagrina. El timbre de este escudo lo da la corona mural de oro de las Municipalidades de Chile.



Fuentes y Bibliografía



Fuentes y Bibliografía

I. Fuentes Documentales

Fuentes Inéditas

Archivo Nacional. Santiago de Chile

Escribanos de La Serena. Vol. 1.

Intendencia de Aconcagua. Vols. 25, 28, 44, 47, 58, 64, 70, 72, 76, 86, 96, 109, 116, 126, 130, 132, 143, 154, 171, 178, 200, 214, 228, 251, 283, 290, 327, 349.

Ministerio de Hacienda. Vols. 268, 388, 411, 432, 455, 494, 525, 549, 585, 620, 650, 700, 701, 763, 786, 818, 819, 845, 846, 847, 858, 934, 951, 954, 1000, 1001, 1002, 1031, 1032, 1033, 1054, 1064, 1414.

Ministerio del Interior. Vols. 97, 284, 318, 342, 373, 374, 383, 392, 400, 401, 426, 982, 1236, 1470, 1626, 1627, 1935, 1936, 1937, 1953, 1964, 2032.

Notarios de Santiago. Vols. 635, 648, 663.

Conservador de Bienes de Illapel

Registro de Compraventa: 1938, 1961.

Registro de Instrumentos Públicos: 1935, 1947, 1953.

Conservador de Bienes de Petorca

Registro de Compraventas: 1883.

Conservador de Bienes de Santiago

Registro de Compraventas: 1952, 1953.

Otras fuentes inéditas

Asociación de Jubilados y Montepiadas de la Marina Mercante Nacional de Los Vilos. Libro de Actas (1968 1979).

Dirección General de la Armada. Capitanía de Puerto de Los Vilos. Matrícula de trabajadores y embarcaciones destinadas a la explotación de recursos del mar en la jurisdicción de Los Vilos. Los Vilos, marzo de 1995.

Dirección General del Registro Electoral. Nómina de ciudadanos eliminados de los registros electorales, en la comuna de Los Vilos (15 de diciembre de 1948).

Dirección General del Registro Electoral. Resultados de la elecciones de regidores (1938 1971).

Gobernación Provincial de Choapa. Situación Minera de la Provincia de Choapa. Illapel, 1985.

Ilustre Municipalidad de Los Vilos. Libro de Actas (1894 1921).

Inspección del Trabajo de Illapel: Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos. Archivador Nº2.

— — —: Sindicato Profesional de Pescadores y Extractores de Productos Marinos de la Comuna de Los Vilos. Archivador s.n.

Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos. Oficios y correspondencia.

Sindicato Profesional de Pescadores y Extractores de Productos Marinos de la Comuna de Los Vilos. Libro de Actas (1968). Cuaderno Borrador de Actas (1968 1974).

Fuentes Impresas

AMAT y JUINET, Manuel: «Historia geographica e hidrographica con derrote-ro general correlativo al plan del Reino de Chile». RChHG, Tomo XLIX, Nº53. Santiago de Chile, 1924.

EGAÑA, Juan: Informe al Real Tribunal de Minas (1803). Imprenta Nacional. Santiago de Chile, 1894.

— — —: Censo de Población de 1813. Archivo Nacional, Imprenta Chile. Santiago de Chile, 1953.

II. PUBLICACIONES OFICIALES

CELADE: XI Censo General de Población. Chile 1940.

CHILE: Boletín de Leyes y Decretos (1840 1910).

— — —: Constitución Política. Chile 1833. Con las reformas efectuadas hasta el 26 de junio de 1893. Imprenta Nacional. Santiago de Chile, 1893.

DEC: XIII Censo de Población. Chile, 1960

DGE: Anuario Estadístico: 1915, 1926 1937, 1945.

— — —: IX Censo General de Población. Chile 1920.

— — —: X Censo General de Población. Chile 1930.

— — —: Censo Agropecuario. Chile 1930 y 1936.

ENAMI: Boletín Estadístico, 1960 1980. Departamento de Finanzas y Administración. Sección Estadísticas. Santiago de Chile.

INE: XIV Censo General de Población. Chile 1970.

— — —: XV Censo General de Población. Chile 1982.

— — —: XVI Censo de Población. Resultados Generales. Chile, 1992

IFOP: Investigación, Evaluación y Manejo de Recursos Bentónicos IV Región. Informe Fi-nal. Los Vilos, 1994.

OCE: III Censo General de Población. Chile 1855.

- :IV Censo General de Población. Chile 1865.
- :V Censo General de Población. Chile 1875.
- :VI Censo General de Población. Chile 1885.
- :VII Censo General de Población. Chile 1895.
- :VIII Censo General de Población. Chile 1907.
- :Anuario Estadístico: 1874 1875.
- SNEC: XII Censo General de Población. Chile 1952.
- SONAMI: Padrón Jeneral de Minas (1905). Imprenta, Litografía i Encuadernación Barcelona. Santiago de Chile, 1907.
- SUPERINTENDENCIA DE ADUANAS: Boletín Oficial de la Superintendencia de Aduanas (1905 1965).

III. ENTREVISTAS

- ALFARO, Nibaldo. Buzo mariscador. Los Vilos, octubre de 1989 y marzo de 1995.
- CACERES, Laura. Dueña de casa. Los Vilos, abril de 1995.
- ESPINOZA, Javier. Obrero Portuario. Los Vilos, abril de 1995.
- HISSI, Juan. Comerciante. Presidente de la Cámara de Comercio de Los Vilos. Los Vilos, mayo de 1995.
- LOSHE, Federico. Pintor artístico. Los Vilos, julio de 1989.
- MARTINEZ, Manuel. Obrero Portuario. Dirigente del Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos. Los Vilos, julio de 1989.
- OLIVARES, Aníbal. Comerciante. Los Vilos, julio de 1989.
- PEREIRA, Iván. Mecánico. Profesor del Liceo Politécnico de Illapel. Los Vilos, abril de 1995.
- RIVERA, Julio. Obrero Portuario. Dirigente del Sindicato Profesional de Lancheros y Jornaleros de Mar y Playa de Los Vilos. Los Vilos, abril de 1995.
- SALINAS, Carlos. Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Los Vilos. Los Vilos, octubre de 1989 y mayo de 1995.
- SALINAS, José. Cura párroco de Los Vilos. Los Vilos, abril de 1995.
- TORDESILLA, Benito. Obrero Portuario. Lanchero. Los Vilos, abril de 1995.

IV. PERIODICOS Y REVISTAS

Illapel

- El Porvenir: 1859 1862.
- La Justicia: 1873.
- El Norte: 1883 1889.
- La Hora: 1891 1909.

La Voz de Illapel: 1893 1926 / 1944 1949.

El Choapa: 1904 1924 / 1944.

La Opinión del Norte: 1913 1983.

El Obrero: 1913 1915.

La Defensa: 1923

Oriente: 1923 1927.

La Crónica: 1929 1930.

La Semana: 1931.

El Reflector: 1932 1961.

El Heraldo: 1933 1934.

Nuevo Cabildo: 1950 1970.

El Regionalista: 1950 1954.

Proclama: 1973.

La Serena

El Coquimbo 1879-1890.

Los Vilos

Tribuna: 1959 1960.

El Norte Chico: 1992.

Petorca

La Voz de Petorca: 1894 1930.

Salamanca

La Voz de los Pobres: 1874 1875.

El Choapa: 1951.

Santiago

Diario Oficial: 1891, 1969.

El Combate: 1923.

En Viaje: 1945.

Centauro: 1947

Almanaque Nacional de la Infancia: 1954.

La Nación: 1990.

Valparaíso

El Mercurio: 1879.

V. ARTICULOS, FOLLETOS Y MEMORIAS

- ALLENDESALAZAR, Jorge: «Creación del Corregimiento de Quillota». RChHG, N°137, 1969, Santiago de Chile.
- : «Puertos y caletas de Chile (1622 1644)». RChHG, N°141, 1973, Santiago de Chile.
- ARACENA, Francisco Marcial: «Apuntes de viaje. La industria del cobre en Atacama y Coquimbo y los grandes y valiosos depósitos carboníferos de Lota y Coronel en la Provincia de Concepción». Imprenta del Nuevo Mercurio, Valparaíso, 1884.
- BAUER, Arnold: «Expansión económica en una sociedad tradicional: Chile central en el siglo XIX». Historia, N°9, 1970, Santiago de Chile.
- BLAKEMORE, Harold: «¿Nacionalismo frustrado? Chile y el salitre, 1870 1895». En: Dos estudios sobre salitre y política en Chile (1870 1895). Departamento de Historia. Universidad de Santiago. Santiago de Chile, 1991.
- BRAVO, Guillermo: «La crisis de 1929 y los problemas de la sociedad urbana de Valparaíso». En: Valparaíso 1536 1986. Instituto de Historia, Universidad Católica de Valparaíso. Ediciones Altazor. Viña del Mar, 1987.
- CAVIERES, Eduardo: «Estructura y funcionamiento de las sociedades comerciales de Valparaíso durante el siglo XIX (1820 1880)». CDH, N°4, 1984, Santiago de Chile.
- : y Hernán CORTES: «Historia regional y estructuras socioeconómicas tradicionales. La sociedad agrícola minera de La Serena en el Siglo XVIII». En: El agro colonial. Universidad de Santiago, Departamento de Historia, Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile. Santiago de Chile, 1992.
- CHOUTEAU, Eujenio: «Informe sobre la Provincia de Coquimbo presentado al Supremo Gobierno». Santiago de Chile, 1887.
- COBOS, María Teresa: «El régimen de intendencias en el Reino de Chile. Fase de implantación. 1786 1787». Separata de la RChHD. Santiago de Chile.
- CORDERO, Iván et al.: «La práctica de los católicos de Achupallas». Documento de Trabajo N°2. CIDPA. Viña del Mar, mayo de 1994.
- CORVALAN, Nicolás e Igor GOICOVIC: «Crisis económica y respuesta social: El movimiento urbano artesanal. Chile 1873 1878». Revista Última Década N°1, CIDPA. Viña del Mar, diciembre de 1993.
- COUYOUMDJIAN, Juan Ricardo: «La economía chilena: 1830 1930». Revista Universitaria, N°9, 1993, Santiago de Chile.
- DOMIC, Lenka: «Evolución y proyección de los antiguos puertos menores de Chile central». Academia N°7. Santiago de Chile, 1983.
- DOUGNAC, Antonio: «Mineros y asientos de minas en Chile, 1787 1817». Revista de Estudios Históricos, año XXV, N°18. Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas. Santiago de Chile, 1973.

- EYZAGUIRRE, Héctor: «Los Vilos, puerto del porvenir». Revista En Viaje, año XII, Nº141. Santiago de Chile, julio de 1945.
- DRAKE, Paul: «Socialism and populism in Chile, 1932 1952». University of Illinois press, Urbana, Illinois, 1978
- FERNANDEZ, Fernando: «El enclave salitrero y la economía chilena. 1880 1914». Nueva Historia, Nº3. Londres, 1981.
- GOICOVIC DONOSO, Igor: «La crisis de la minería del cobre. Choapa 1870 1890». Proyecto de Investigación en Ejecución.
- : «Crisis económica y respuesta social. Choapa 1929 1935». Notas Históricas y Geográficas Nº4, Facultad de Humanidades, Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación. Valparaíso, 1993.
- : «Elección municipal y sufragio popular: Los Vilos 1938 1971». El Norte Chico. Los Vilos, junio julio de 1992.
- : «El Partido Socialista de Chile en el período 1940 1949». Viña del Mar, 1992.
- : «Formación económico social y lucha de clases en el Valle del Choapa (1930 1973)». Programa Jóvenes Investigadores Regionales. World University Service (WUS Chile). Los Vilos, 1990.
- GREZ T., Sergio: «Les mouvements d'ouvriers et d'artisans en milieu urbain au Chile aux XIXe siècle, 1818 1890». These Doctoral, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, París, 1990.
- GUNTHER U., Emilio: «Derrotero de la costa de Chile desde la Isla Guafo a Punta Sama». Oficina de Hidrografía y Navegación de Chile. Imprenta de la Armada. Valparaíso, 1918.
- HERNANDEZ, Silvia: «Transformaciones tecnológicas en la agricultura de Chile central. Siglo XIX». Cuaderno Nº3, 1966, CESO. Universidad de Chile. Santiago de Chile.
- HUNEEUS GANA, Antonio: «La Constitución de 1833». RChHG, Nº79, 1933, Santiago de Chile.
- ILLANES, María Angélica: «Azote, salario y ley. Disciplinamiento de la mano de obra en la minería de Atacama. 1817 1850». Propositiones Nº19, SUR Ediciones, Santiago de Chile , 1990.
- IRIBARREN CHARLIN, Jorge: «Culturas precolombinas en el norte medio. Prece-rámico y formativo». BMNHN, Tomo XXX (1968 1969). Santiago de Chile.
- KELLER, Carlos: «Los orígenes de Quillota». BACH, Nº61, 1959, Santiago de Chile.
- LARRAIN, Carlos: «La encomienda de Pullalli». BACH, Nº47, 1952, Santiago de Chile.
- : «Papudo. Breve relato cronológico». BACH Nº68, 1963, Santiago de Chile.
- LIZANA, Elías: «Apuntes para la historia de Petorca». Revista Católica, Nº197 a Nº278 (1909 a 1912). Santiago de Chile.

- MARFAN, Manuel: «Políticas reactivadoras y recesión externa: Chile 1929 1938». Colección Estudios CIEPLAN. Santiago de Chile, 1984.
- NUÑEZ, Lautaro et al.: «Ocupación Paleoindio en Quereo (IV Región). Reconstrucción multidisciplinaria en el territorio semiárido de Chile». BMALS, Nº17 (1979 1981). La Serena.
- ORTEGA MARTINEZ, Luis: «Los empresarios, la política y los orígenes de la Guerra del Pacífico». Serie Contribuciones, Nº24. Programa FLACSO. Santiago de Chile, 1984.
- PALMA, Gabriel: «Chile 1914 1935: De economía exportadora a sustitutiva de importaciones». Estudios CIEPLAN, Nº12. Santiago de Chile, 1984.
- PISSIS, Amado: «Descripción topográfica y geológica de la Provincia de Aconcagua». Revista de Ciencias y Letras. Tomo I, Nº1, abril de 1857. Imprenta de El Ferrocarril.
- PRZEWORSKY, Joanne Fox: «The Decline of the Copper Industry in Chile and the Entrance of North American Capital, 1870 1916». Washington University, St. Louis, Missouri, 1978.
- RAMON, José Armando de: «Las naves de Almagro en el descubrimiento de Chile». BACH, Nº65, 1961, Santiago de Chile.
- : «Un testimonio sobre la situación de los indígenas en Aconcagua, Quillota y Choapa a comienzos del siglo XVII». BACH, Nº60, 1959, Santiago de Chile.
- SEGALL, Marcelo: «Las luchas de clases en las primeras décadas de la República de Chile. 1810 1846». AUCH, Nº126, 1962, Santiago de Chile.
- SEPULVEDA JIMENEZ, Eduardo: «La ciudad de los naranjos». En: Dos siglos en la vida de Illapel. Talleres Gráficos Lautaro, Santiago de Chile, 1954.
- : «Biografía del Departamento de Illapel. En: Dos siglos... Santiago de Chile, 1954.
- : «Fomento pesquero en Los Vilos». El Choapa, Salamanca, diciembre de 1951.
- : «Los Vilos, un puerto olvidado». Revista Zig Zag, Año XL, Nº2061, Santiago de Chile, 22 de septiembre de 1946.
- SEREY CORTEZ, Arturo: «Crónicas históricas de Illapel. 1531 1810». En: Illapel. Ciudad de los naranjos. 1754 1988. Impresión Odonne, Illapel, 1988.
- SILVA VARGAS, Fernando: «Comerciantes, habilitadores y mineros. Una aproximación al estudio de la mentalidad empresarial en los primeros años del Chile republicano (1817 1840)». Empresa Privada. Editorial Universitaria, Santiago de Chile, s.f.
- SUNDT, Lorenzo: «Estudio sobre el lavadero de oro de Casuto i un hundimiento de la costa». AUCH, Tomo LXV, 1884, Santiago de Chile.
- TOLEDO C., Angel: «Imágenes de Los Vilos». En: Dos siglos... Santiago de Chile, 1954.

- VAYSSIERE, Pierre: «La División Internationale du Travail et la Denationalisation du Cuivre Chilien (1880 1920)». CARAVELLE, Toulouse, 1973.
- VIDAL GORMAZ, Francisco: «Reconocimiento de la costa comprendida entre Los Vilos i el Choapa». AUCH, Tomo XXXVI, 1870, Santiago de Chile.
- VILLALOBOS, Sergio: «Ocupación de tierras marginales en el norte chico: Un proceso temprano». CDH, N°3, 1983, Santiago.
- VILLARROEL, Luis: «Prehistoria de Illapel». En: Illapel. Ciudad de los naranjos. 1754 1988. Impresión Odonne, Illapel, 1988.

VI. LIBROS

- AMUNATEGUI SOLAR, Domingo: Nacimiento de la República de Chile (1808 1833). Imprenta Balcells. Santiago de Chile, 1930.
- ANGELL, Alan: Partidos políticos y movimiento obrero en Chile. Ediciones ERA, México, 1974.
- ASTABURUAGA Y CIENFUEGOS, Francisco Solano: Diccionario geográfico de la República de Chile. Imprenta de F.A. Brockhaus, Leipzig, 2ª edición. Santiago de Chile, 1899.
- BARROS ARANA, Diego: Historia jeneral de Chile. Vol. I y Vol. VIII. Rafael Jover Editor. Santiago de Chile, 1884 y 1887.
- BIBAR, Jerónimo de: Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reynos de Chile (1558). Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina. Santiago de Chile, 1966.
- BLAKEMORE, Harold: Gobierno chileno y salitre inglés, 1886 1916. Balmaceda y North. Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1978.
- CARIOLA, Carmen y Osvaldo SUNKEL: Un siglo de historia económica de Chile, 1830 1930. Dos ensayos y una bibliografía. Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1982.
- CARMAGNANI, Marcelo: El salariado minero en Chile colonial. Su desarrollo en una sociedad provincial: El Norte Chico 1690 1800. Universidad de Chile, Centro de Historia Colonial. Editorial Universitaria. Santiago de Chile, 1963.
- CASANUEVA, Fernando y Manuel FERNANDEZ: El Partido Socialista y la lucha de clases en Chile. Quimantú, Santiago de Chile, 1973.
- COBOS NORIEGA, María Teresa: La división político administrativa de Chile, 1541 1811. Monografías Históricas, N°3, Instituto de Historia, Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso, 1989.
- CONNING, Arthur: Estimación de la migración interna neta, clasificada por edad y por sexo, según las provincias y regiones de Chile durante los años 1930 1940, 1940 1952 y 1952 1960. CELADE. Santiago de Chile, s.f.

- CUNILL, Pedro: Geografía de Chile. Editorial Universitaria. Santiago de Chile, 1965.
- ENCINA, Francisco: Historia de Chile. Vol. 36. Editorial Ercilla. Santiago de Chile, 1984.
- FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: Historia general y natural de las indias, islas y tierra firme del mar océano. BACH, N°7, 1936. Santiago de Chile.
- GONGORA Y MARMOLEJO, Alonso: Historia de Chile desde su descubrimiento hasta el año 1575. Editorial Universitaria. Santiago de Chile, 1969.
- ILLANES, María Angélica: La revolución solidaria. Historia de las sociedades obreras de socorros mutuos. Chile 1840 1920. Santiago de Chile, 1988.
- JOCELYN HOLT, Alfredo: La Independencia de Chile, tradición, modernización y mito. Editorial Manpfre. Madrid, 1992.
- LAGOS, Ricardo: La industria en Chile. Antecedentes estructurales. Instituto de Economía. Universidad de Chile. Santiago de Chile, 1966.
- LENZ, Rodolfo: Diccionario etimológico de las voces chilenas derivadas de las lenguas indígenas americanas. Imprenta Cervantes. Santiago de Chile, 1905 1910.
- LORENZO SCHIAFFINO, Santiago: Origen de las ciudades chilenas. Las fundaciones del siglo XVIII. Editorial Andrés Bello. Santiago de Chile, 1983.
- MARIN VICUÑA, Santiago: Los ferrocarriles de Chile. Litografía y Encuadernación Barcells, Santiago de Chile, 1912.
- MARIÑO DE LOBERA, Pedro: Crónica del Reino de Chile. BACH, N°7, 1936, Santiago de Chile.
- MELLAFE, Rolando y René SALINAS: Sociedad y población rural en la formación de Chile actual: La Ligua 1700 1850. Ediciones de la Universidad de Chile. Santiago de Chile, 1988.
- MENDEZ G., Alejandro: La guerra a muerte. Editorial Nascimento. Santiago de Chile, 1964.
- MENDEZ, Luz María: Instituciones y problemas de la minería en Chile. 1787 1826. Editorial Universitaria. Santiago de Chile, 1979.
- MOTSNY, Grete: Prehistoria de Chile. Editorial Universitaria. Santiago de Chile. Santiago de Chile, 1985.
- NAZER AHUMADA, Ricardo: José Tomás Urmeneta. Un empresario del siglo XIX. CIDBA, Colección Sociedad y Cultura, Vol. VII. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Santiago de Chile, 1994.
- ORTEGA, Luis et al.: Corporación de Fomento de la Producción. 50 años de realizaciones, 1939 1989. Departamento de Historia. Universidad de Santiago (USACH). Santiago de Chile, 1989.
- PEREIRA SALAS, Eugenio: Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial. 1788 1810. Prensa de la Universidad de Chile. Santiago de Chile, 1936.

- PINTO RODRIGUEZ, Jorge: *La Serena Colonial*. Ediciones Universitarias de Valparaíso. Valparaíso, 1983.
- : *La población del norte chico en el siglo XVIII*. Talleres Gráficos de la Universidad del Norte. Coquimbo, 1980.
- PINTO SANTA CRUZ, Aníbal: *Chile: Un caso de desarrollo frustrado*. Editorial Universitaria. Santiago de Chile, 1959.
- PINTO VALLEJOS, Julio y Luis ORTEGA MARTINEZ: *Expansión minera y desarrollo industrial: Un caso de crecimiento asociado (Chile 1850 1914)*. Departamento de Historia. Universidad de Santiago. Santiago de Chile, 1990.
- RAMIREZ NECOCHEA, Hernán: *Historia del movimiento obrero en Chile*. Ediciones LAR. Santiago de Chile, 1986.
- : *Balmaceda y la contrarevolución de 1891*. Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1972.
- : *Historia del imperialismo en Chile*. Editorial Austral. Santiago de Chile, 1970.
- RISOPATRON, Luis: *Diccionario jeográfico de Chile*. Imprenta Universitaria. Santiago de Chile, 1924.
- RUIZ, Julio: *La minería chilena en la primera mitad del siglo XX*. Editorial Universitaria. Santiago de Chile, s.f.
- SALAZAR, Gabriel: *Labradores, peones y proletarios. Formación y crisis de la sociedad popular chilena del siglo XIX*. SUR Ediciones, Santiago de Chile, 1984.
- : *Algunos aspectos fundamentales sobre el desarrollo del capitalismo en Chile: 1541 1930*. Apuntes de Clase, Mimeo. Tres Alamos, 1976.
- SEGALL, Marcelo: *Desarrollo del capitalismo en Chile. Cinco ensayos dialécticos*. Editorial del Pacífico, Santiago de Chile, 1953.
- SILVA, Jorge Gustavo: *La nueva era de las municipalidades en Chile*. Atenas. Santiago de Chile, 1931.
- SOTOMAYOR VALDES, Ramón: *Historia de Chile bajo el gobierno del general Joaquín Prieto*. Santiago de Chile, 1900.
- STEHBURG, Rubén: *Instalaciones incaicas en el norte y centro semiárido de Chile*. CIDBA, Colección de Antropología, Vol. II, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Santiago de Chile, 1995.
- VASALLO, Emilio y Carlos MATUS: *Ferrocarriles de Chile. Historia y organización*. Editorial Rumbo, Santiago de Chile, 1943.
- VASQUEZ, José Luis et al. (Editores): *El mundo en que vivimos. Formación de la Tierra*. Ediciones Abril Cultural e Industrial. Brasil, 1973.
- VICUÑA MACKENNA, Benjamín: *El libro del cobre y del carbón Piedra en Chile*. Editorial del Pacífico. Santiago de Chile, 1966.

- : El clima de Chile. Editorial Francisco de Aguirre. Buenos Aires, 1970. Primera Edición 1877.
- : La edad del oro en Chile. Editorial Francisco de Aguirre. Buenos Aires, 1969.
- VERA, Mario: Una política definitiva para nuestras riquezas básicas. Prensa Latinoamericana. Santiago de Chile, 1964.
- VELIZ, Claudio: Historia de la marina mercante de Chile. Santiago de Chile, 1961.
- VITALE, Luis: Interpretación marxista de la Historia de Chile. Vol. 5. Fontamara, Barcelona, 1982.
- ZEMELMAN, Hugo: El migrante rural. Instituto de Capacitación e Investigación en Reforma Agraria (ICIRA). Santiago de Chile, 1971.

