

HISTORIA 396  
ISSN 0719-0719  
E-ISSN 0719-7969  
VOL 14  
N°1 - 2024  
[169-208]

## **EMPRESARIOS Y FIRMAS COMERCIALES EN EL PRIMER DESARROLLO DEL COMPLEJO PORTUARIO DE SAN ANTONIO. CHILE CENTRAL, 1840-1870**

*ENTREPRENEURS AND COMMERCIAL FIRMS IN THE FIRST  
DEVELOPMENT OF THE SAN ANTONIO PORT COMPLEX.  
CENTRAL CHILE, 1840-1870*

**Francisco Betancourt Castillo**  
Universidad Adolfo Ibáñez, Chile  
efejotabetancourt@gmail.com

### **Resumen**

El presente artículo se propone identificar y analizar las actividades que desarrollaron tanto empresarios nacionales como de origen extranjero en lo que actualmente es la ciudad portuaria de San Antonio, la que, durante las primeras décadas del siglo XIX, era poco más que una bahía de pescadores ocasionalmente utilizada como puerto. Se muestra que los empresarios y sociedades comerciales estudiadas ocuparon sus esfuerzos en establecer sus negocios mercantiles en el lugar, el que rápidamente pasó a ser un “puerto menor” y, en la práctica, funcionaba hacia mediados de siglo como un complejo portuario. El período de tiempo analizado parte precisamente hacia las décadas centrales del siglo XIX, cuando San Antonio adquiere dicha característica, y se intensifican allí las actividades que lo vinculan a los circuitos mercantiles de Valparaíso. En el camino, se examinan también las implicancias económicas para San Antonio del bloqueo de Valparaíso por parte de la flota española, a mediados de la década de 1860. Finalmente, el análisis termina al iniciarse la década de 1870, en los años previos a la instalación de la primera sociedad comercial chilena que tendrá su casa matriz en el complejo portuario.

**Palabras clave:** empresarios; sociedades comerciales; Puerto de San Antonio; Chile central; siglo XIX.

### Abstract

This article aims to identify and analyze the activities developed by both national and foreign entrepreneurs in what is now the port city of San Antonio, which, during the first decades of the nineteenth century, was little more than a fishing bay occasionally used as a port. It is shown that the businessmen and commercial companies studied were busy establishing their mercantile businesses in the place, which quickly became a "minor port" and, in practice, functioned towards the middle of the century as a port complex. The period of time analyzed starts precisely in the middle decades of the 19th century, when San Antonio acquired this characteristic, and the activities that linked it to the mercantile circuits of Valparaíso intensified there. Along the way, the economic implications for San Antonio of the blockade of Valparaíso by the Spanish fleet in the mid-1860s are also examined. Finally, the analysis ends at the beginning of the 1870s, in the years prior to the installation of the first Chilean commercial company that will have its head office in the port complex.

**Keywords:** entrepreneurs; commercial companies; Port of San Antonio; Central Chile; nineteenth century.

## INTRODUCCIÓN: EL CONTEXTO COMERCIAL Y LA TRANSFORMACIÓN NACIONAL A ESCALA LOCAL

Una vez conseguida la independencia política de Chile y su puesta en marcha como república, la economía del país experimentó un nuevo dinamismo económico, protagonizado por algunos grupos de empresarios, interesados en la inserción de sus negocios en los grandes circuitos del naciente capitalismo industrial, que tras el derrumbe del monopolio español se abrió para buena parte de América Latina<sup>1</sup>.

La explotación minera en Chile, que sostenía los intereses ligados a la exportación de metales -especialmente la del cobre, plata y oro, estos dos últimos importantes desde el período colonial-, cuya comercialización se extendió a las décadas posteriores a la independencia. A partir de la década de 1840 dicha producción -y por lo tanto la exportación- experimentó un rápido

1 Este trabajo forma parte del proyecto del Postdoctorado interno 2023 de la Universidad Adolfo Ibáñez, así como del Fondecyt de Postdoctorado N° 3240009 titulado "Construcción del Estado y formación económica. Empresarios y financistas en el desarrollo de la costa de San Antonio (Chile central, 1866-1921)". Agradezco los comentarios y recomendaciones de los historiadores Manuel Llorca-Jaña y Ricardo Nazer sobre la investigación que dio base a este texto.

ascenso, aunque esta siempre fue dependiente de operaciones empresariales de pequeña y mediana escala, basadas casi totalmente en el trabajo manual. Además, este fue un rubro vinculado al del comercio en general, relacionado al tráfico de mercaderías, por el cual el país se estaba abriendo al mundo<sup>2</sup>. Los productos principales del Chile exportador, *grosso modo* entre las décadas de 1840 y 1880 (y más allá), fueron el cobre y los productos agrícolas, según las cifras aportadas por las últimas investigaciones basadas en la estadística comercial<sup>3</sup>.

El historiador Luis Ortega ha explicado a través de todos sus pormenores -en una obra que ya es un clásico de la historiografía chilena- este proceso de “vitalidad” económica, así como de apertura a mercados internacionales. ¿Cuándo se comenzaron a notar los cambios a la nueva situación económica (y social) del país? Ortega muestra que dicho momento es en realidad un arco temporal bastante amplio, situado en la medianía del siglo XIX; desde fines del gobierno de Manuel Bulnes (1851), pasando por toda esa década, y comprendiendo también una verdadera “ola de optimismo y fervor empresarial”, durante la década de 1860, según palabras del empresario de la época Agustín Edwards Ossandón<sup>4</sup>. Sectores de la economía chilena se vieron jalonados o estimulados por breves ciclos de demanda externa, que propiciaron “efectos multiplicadores” (o encadenamientos productivos) de dicho crecimiento económico en zonas específicas del territorio, en el eje Santiago-Valparaíso, y en Concepción y su región inmediata<sup>5</sup>.

En particular respecto de la región central, del eje Santiago-Valparaíso, buena parte del peso productivo continuó estando basado en las actividades agropecuarias; especial importancia en ese sentido tuvo hacia mediados del siglo la exportación de cereales, principalmente de trigo. El llamado “ciclo del trigo”, de muy larga duración y que hundía sus raíces en las dinámicas económicas virreinales del período colonial, en las últimas décadas del siglo XVII, se había caracterizado por su vinculación con los mercados del Virreinato del Perú, así como por la complementariedad entre los intereses empresariales chilenos y peruanos. En el siglo XIX continuó siendo llevado el grano al norte, por parte de los comercializadores y exportadores, vinculando el comercio

---

2 Osterhammel, Jürgen. *La transformación del mundo. Una historia global del siglo XIX*. Barcelona, Crítica, Editorial Planeta, 2021 [2014], p. 387; Collier, Simon y Sater, William. *Historia de Chile. 1808-1994*. Cambridge, Cambridge University Press, 1998 [1996], pp. 76-80, p. 161.

3 Llorca-Jaña, Manuel y Navarrete-Montalvo, Juan. “Entre la independencia y la era del salitre, c. 1810-1879” Llorca-Jaña, Manuel y Miller, Rory M. (eds.). *Historia económica de Chile desde la Independencia*. Santiago, RiL editores, 2021, pp. 33-94, p. 37.

4 Ortega Martínez, Luis. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*. Santiago, LOM Ediciones, 2018, p. 91.

5 *Ibidem*, p. 92.

chileno con tres repúblicas independientes diferenciadas: Bolivia, Ecuador y Perú, principalmente estas dos últimas<sup>6</sup>. Estos mercados, especialmente el del Perú, marcaron el ritmo de la exportación chilena de trigo, hasta por lo menos los primeros años de la década de 1840.

Como es bien conocido, en ese período -más menos desde el año 1843-, este ciclo exportador inició una segunda fase; los esfuerzos de productores y sobre todo de los comerciantes nacionales se dirigieron a entrar en contacto con comercializadores extranjeros, para colocar la producción cerealera en los grandes mercados de consumo del Hemisferio norte, los que estaban en pleno proceso de industrialización. En el sentido de este ciclo antes descrito, primero se apuntó a la costa atlántica de los Estados Unidos y finalmente a Europa occidental, con un apogeo durante la década de 1870 que comprendía no solo una masiva exportación de trigo, sino que también, en segundo lugar, de cebada. La exportación aumentó alrededor de 1865, momento en el cual Gran Bretaña comienza a importar grano chileno. Antes de todo esto se observa una etapa intermedia, durante la segunda mitad de la década de 1850, de exportación masiva de trigo a lugares aún no industrializados (California, Australia y Nueva Zelanda, mercados en expansión derivada de la exploración minera), pero que demandaban fuertemente la compra del cereal<sup>7</sup>.

El medio rural de la zona central, cercana al mencionado eje entre Santiago y el puerto de Valparaíso -ruralidad que era la porción absolutamente mayoritaria de todo el territorio-, se transformó en términos físicos. Muchas de las propiedades productivas existentes cambiaron su foco, reemplazando la crianza de ganado vacuno y caprino por el cultivo de grandes extensiones de tierras, dedicadas ahora al crecimiento de trigo y cebada. Aparte de los predios existentes, bajo el estímulo económico señalado se abrieron nuevas tierras a la agricultura, principalmente en ambas vertientes de la llamada Cordillera de la costa. Por lo tanto hubo una transformación en la propiedad, y nuevos compradores. Según el historiador Arnold Bauer, en esta zona el cultivo de

6 Véase a Cáceres Muñoz, Juan. "Una vieja y olvidada relación económica: el trigo chileno en el Perú. Siglo XVIII-XIX". *Tiempo Histórico*, N°7, 2013, pp. 69-78; Lacoste Adunka, Michelle. "Comercio de Chile con América Latina entre 1844 y 1870. Un acercamiento a partir de la Estadística Comercial". *Revista Escuela de Historia*, [online], Vol. 18, N°2, 2019 [citado 2023-08-30]. Disponible en: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1669-90412019000200006&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1669-90412019000200006&lng=es&nrm=iso).

También, el libro de Lacoste Adunka, Michelle. *Nueva historia de la relación económica entre Chile y el Perú (1822-1865). De la Independencia a la Guerra con España*. Santiago, Centro de Estudios Bicentenario, 2021, pp. 108-111. Relacionado al mismo tema, sobre todo a través de la legislación aduanera, véase a Carrera Núñez, José Miguel. *Desarrollo comercial y naviero en los comienzos del Chile republicano 1811-1864*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2017.

7 Bauer, Arnold J. "Expansión económica en una sociedad tradicional: Chile central en el siglo XIX". *Historia*, N°9, Vol. I, 1970, pp. 137-235, pp. 140-142.

granos alcanzó su máximo a mediados de la década de 1870. Posteriormente, se desarrolló un largo período de 20 años de lenta decadencia<sup>8</sup>.

Para el caso del territorio que nos ocupa en este estudio, en la actual Provincia de San Antonio -que hacia 1832 todavía era entendida como el territorio correspondiente a la "Parroquia de Cartajena"-, señalamos como planteamiento principal de este estudio que su primer desarrollo comercial se dio, precisamente, como una derivación del proceso arriba explicado. En otras palabras, el caso de San Antonio y su territorio colindante es un ejemplo muy claro de la transformación comercial mostrada por Ortega y, para el caso de la propiedad territorial, de lo explicado por Bauer. El conjunto de la propiedad territorial aumentó en la parroquia, tanto en el número de predios como en el área total ocupada y cultivada (o potencialmente cultivable). Se ocuparon nuevas porciones de terreno antes abandonados, y las propiedades ya establecidas se subdividieron hacia la mitad del siglo. Si en 1832 aparecen registradas 53 propiedades, que comprendían un total de 4.909 cuadras de tierra (valorizadas por un total de 1,237 pesos), en 1853 los predios agrícolas sumaban 94, y si bien se desconoce el total de cuadras de tierra para ese año, el total del valor de todas las propiedades era de unos 40.274 pesos. Un incremento en el valor que no se puede explicar solamente por la inflación estructural, si no que sobre todo por la expansión del área territorial en ser convertida en propiedad privada. Hacia la década de 1870 -pero probablemente desde un poco antes-, en paralelo a este crecimiento del área territorial ocupada, comienza un proceso de concentración de la tierra en menor número de propietarios. Esto último coincide con lo explicado por Bauer, respecto de que en dicha década se intensificó el cultivo de granos en las cercanías de la Cordillera de la costa. Debemos agregar que este proceso supuso una presión concreta hacia los pescadores de la zona, tal como venía ocurriendo en otros lugares del litoral central, generando tensiones entre estos y los cada vez más numerosos propietarios foráneos (y sobre todo con los grandes propietarios de reciente existencia), que tenían interés en abrir nuevas tierras a la producción agropecuaria destinada a salir por los embarcaderos de San Antonio, y por lo tanto controlar la costa<sup>9</sup>.

El número de predios agrícolas disminuye (64 en 1874, 52 en 1875 y 18 en 1897), pero la suma del valor de todas las propiedades crece enormemente,

---

8 *Ibidem*, pp. 141-142.

9 Un ejemplo de este proceso, para el caso de la zona que se encuentra inmediatamente al sur del territorio que aquí estudiamos, es el estudiado por Lacoste Adunka, Michelle, y Lacoste, Pablo. "Desmontando el común: la disputa entre pescadores artesanales y hacendados en Chile (Boca de Rapel, 1769-1877)". *Historia Agraria*, N°75, 2018, pp. 141-165.

y el número de cuadras de tierra también. De las tres “subdelegaciones” que comprende dicho territorio, tenemos el dato parcial de 1875, año en que se registró el total de tierras de dos de ellas (subdelegaciones de Cartagena y San Antonio, faltando la información de Cuncumén): 20.786 cuadras de tierra (poco más de 32.685 hectáreas). Es seguro que a esta cantidad de tierra, correspondiente a la propiedad agrícola, habría que sumar, como mínimo, unos cuantos miles de cuadras de tierra adicionales<sup>10</sup>.

Es claro que ambos procesos por los cuales se modificó la estructura de la propiedad territorial -así como la consecuente deforestación de especies nativas en amplias zonas de Chile central por medio del fuego<sup>11</sup>-, tuvieron que ver con un mayor desarrollo de la actividad agrícola. Primero, por la proximidad de dichas tierras a viejos caminos que llevaban al interior de Melipilla, y sobre todo su cercanía al modesto complejo portuario, que era poco más que una zona de embarque y desembarque hacia mediados de siglo XIX. Todo esto hacía interesante el desarrollo de una producción agropecuaria, que podía fácilmente salir al exterior, tanto desde la bahía del “Puerto Viejo” de San Antonio, como desde el acceso al mar del cerro “Centinela” situado al norte de esta, el “Puerto Nuevo”.

Desde allí se conectaba por mar con el puerto de Valparaíso, o se enviaba directamente las mercaderías al extranjero. Muchos buques del cabotaje, que circulaban en dirección norte-sur, recalaban en alguno de los embarcaderos de San Antonio tras haber zarpado de Valparaíso, y viceversa; los navíos que partían de San Antonio, generalmente, hacían una escala posterior en Valparaíso<sup>12</sup>. Es en este contexto donde situamos las primeras actividades mercantiles permanentes en las caletas de San Antonio, así como también los primeros emprendimientos mercantiles, destinados a ser prolongados en el tiempo, y con miras a desarrollar al complejo portuario desde el punto de vista comercial. Dicho contexto comercial de integración entre los dos embarcaderos de San Antonio, y a su vez de la incorporación de estos al circuito de Valparaíso y otros puntos de la costa de Chile central<sup>13</sup>, es lo que nos permite utilizar de

10 Todos los datos sobre la propiedad del territorio estudiado en Betancourt Castillo, Francisco. “Formación económica y social de un territorio costero chileno durante el siglo XIX: la propiedad en San Antonio y su hinterland”. *Autoctonía*, Vol. VI, N°1, 2022, pp. 108-136, p. 121.

11 Camus Gayán, Pablo. *Ambiente, bosques y gestión forestal en Chile. 1541-2005*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2006, p. 113.

12 Es el contexto general en el que estaban insertos los negocios de los comerciantes de San Antonio, siempre en vinculación con Valparaíso, al igual que otros puertos del Pacífico Sur. Esto los ponía en contacto con comerciantes extranjeros establecidos en dicho puerto. Un ejemplo sobre estos últimos, en Estrada, Baldomero. “Integración socioeconómica de la colectividad alemana en Valparaíso (1850-1930)”. *Historia 396*, Vol. 1, N°2, 2011, pp. 199-235, p. 219.

13 Lacoste, *Nueva historia de la relación económica*, pp. 103-109.

aquí en adelante el concepto de “complejo portuario” para San Antonio. Esto debido a que funcionaba como un micro “sistema” integrado, funcional a su vez al “gran sistema” portuario recién mencionado encabezado por Valparaíso, independientemente del carácter precario de estos y su falta de infraestructura en el siglo XIX<sup>14</sup>.

## EL TERRITORIO DE SAN ANTONIO Y SU COMERCIO A MEDIADOS DE SIGLO

Tal como señalábamos líneas atrás, el territorio próximo al complejo portuario de San Antonio del que nos ocupamos<sup>15</sup>, estaba relativamente bien conectado a la zona de la depresión intermedia del Valle Central, en virtud de caminos usados prácticamente desde el siglo XVI, y que por supuesto lo conectaban con Santiago y Valparaíso. En primer lugar, con seguridad hacia 1790, existía un “camino de herradura”; es decir, una senda continua que al menos era apta para el tránsito de personas montadas en caballos, o asistidas por bueyes o mulas. Este camino partía de la capital y, pasando por Peñaflor y San Francisco del Monte, llegaba a Melipilla. Desde Melipilla al estero de Puangue -situado al oeste de dicha villa- este camino se convertía en una senda difícil de transitar, en un terreno inundable, pero dejando atrás el estero se convertía nuevamente en un camino apropiado, con el ancho incluso para el tránsito de carretas, y que llegaba tanto a Cartagena por el norte, como al “Puerto Viejo” de San Antonio por el sur<sup>16</sup>. Este tramo va a ser una de las pocas preocupaciones constantes del Estado central en la zona, a partir de mediados de siglo, tanto como una obra pública permanente en su mantención, como en la implementación de un correo diario, con un gasto del erario muy menor en comparación con el de otros caminos de Chile central<sup>17</sup>.

---

14 Al respecto, como un ejemplo que se puede comparar a partir del caso mexicano, véase el libro de Busto Ibarra, Karina. *El Pacífico mexicano y sus transformaciones: integración marítima y terrestre en la configuración de un espacio internacional, 1848-1927*. Ciudad de México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2022, pp. 139-142.

15 Nos referimos al territorio que, en el siglo XIX, correspondía a las Subdelegaciones de Cartagena, San Antonio y Cuncumén, pertenecientes al Departamento de Melipilla (el que a su vez pertenecía a la Provincia de Santiago).

16 Véase mapa publicado por Sanhueza Benavente, María Carolina. *Por los caminos del Valle Central de Chile. El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2017, p. 47.

17 *Cuenta Jeneral de las Entradas y Gastos Fiscales de la República de Chile en 1855*. Santiago, Imprenta Nacional, 1856, p. 39.

## Imagen N°1. Mapa de la costa de San Antonio y territorio circundante



El territorio de las subdelegaciones analizadas, comprendido entre el mar y el estero Puangue, que constituían la costa del Departamento de Melipilla. Detalle del *Plano Topográfico y Geológico de la Provincia de Santiago*, hecho por Amado Pissis.

Edimburgo, 1857.

Por otro lado, un camino “de herradura” despejado conectaba Melipilla con el sector de Cuncumén, por donde pasaba el “Camino Real de la Costa”; el que provenía desde el sur, de forma continuada al menos desde Bucalemu y Paredones. Este camino desde Cuncumén llegaba por el sur a San Antonio y Cartagena. Más al norte el Camino Real de la Costa llegaba al valle de Casablanca, y luego pasaba por el sector de Placilla, para tocar finalmente Valparaíso<sup>18</sup>. Además, a este Camino Real de la Costa, se conectaba en Cuncumén otro camino o senda de “herradura” que provenía de Melipilla, pero que corría por el sur, siguiendo el borde norte del río Maipo.

Pese a esta confluencia de caminos, y por consiguiente su relativa buena comunicación con los centros más poblados del interior, el territorio de las subdelegaciones cercanas a San Antonio, y especialmente la zona costera -la de los “puertos” propiamente tal- constituía una serie de lugares con poca

18 Sanhueza, *Por los caminos del valle Central de Chile*, p. 41.

población e infraestructura, es decir, con poco “adelanto”, según los términos de la época.

Sin embargo, para las primeras décadas del siglo XIX, ya es apreciable cierta actividad exportadora. Parte de la producción de fincas y haciendas agrícolas de Melipilla podían hacer su salida por la bahía del pueblo mismo, el “Puerto Viejo” de San Antonio<sup>19</sup>. Al mismo tiempo, en la bahía sanantonina se recibían productos de otras partes del país, o del mismo Chile central.

Por ejemplo en abril de 1838 -en pleno conflicto con la Confederación Perú-Boliviana, guerra motivada en buena parte por la hegemonía de los circuitos mercantiles<sup>20</sup>-, se anunciaba la venta de 600 fanegas de trigo blanco almacenadas en el puerto<sup>21</sup>, lo que indica ya en esos tiempos la existencia en el lugar de alguna infraestructura capacitada para dicha función. Hacia 1840 tenemos a una sociedad comercial que tenía por el centro de sus actividades a San Antonio, con bodegas que, según las menciones, mantenían en los “dos” puertos del complejo. Era la sociedad entre Fernando Luco y Nicolás Ortiz. A comienzos de 1842 esta sociedad se había terminado, siendo reemplazada por una nueva firma que iba a retomar el negocio, con las mismas bodegas en el complejo. La compañía formada entre el inversionista José Ángel Ortúzar -que había sido gobernador político del Departamento- y José Hermógenes Álamos, este último como administrador de las bodegas en terreno. La sociedad estaba pensada para el comercio de “frutos del país en jeneral”. Prometía públicamente proporcionar a los productores o comercializadores de granos “graneros por separado; y que estos sean de tal calidad que puedan conservarse los granos por algunos años si fuese necesario [...] en un lugar más cómodo (para el embarque y desembarque de toda clase de carga)”<sup>22</sup>. El emprendimiento de

---

19 Por ejemplo es lo que esperaba hacer la compañía naviera de Valparaíso “Lavín & Sánchez”, que frecuentemente llevaba cargas a San Antonio en el bergantín *Catalina*, y ofrecía sus servicios para transportar mercaderías desde San Antonio a Valparaíso, Huasco o Coquimbo. Véase en *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 21 de octubre de 1846. “Avisos marítimos”, p. 4.

20 Véase Cavieres, Eduardo y Serrano, Gonzalo. “La guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839): el trigo y la agricultura como bases de un proyecto nacional”. *América Latina en la Historia Económica*, Vol. 25, N°1, 2018, pp. 136-164.

21 *El Mercurio de Valparaíso*. N°2.802. Valparaíso, 16 de abril de 1838. “Aviso”, p. 4. Debemos agregar que durante la guerra mencionada, que emprendió el Estado de Chile contra el de la Confederación Perú-Boliviana, y que una parte importante de sus acciones se desarrollaron por el mar, la bahía de San Antonio se convirtió en parte del escenario bélico. El 27 de noviembre de 1837 -después de la fallida incursión de las fuerzas chilenas en el sur peruano- la Escuadra naval de la Confederación, integrada por dos corbetas y un bergantín, intentaron desembarcar fuerzas militares en la rada de San Antonio. Apresaron un mercante, el *Feliz inteligencia*, que se encontraba cargando maderas en el puerto. Sus tripulaciones desembarcaron oficiales y tropa en varios botes, e intentaron un desembarco armado, que fue rechazado por fuerzas chilenas de milicias provinciales y guardias cívicas, venidas desde Melipilla y encabezadas por el gobernador José Ángel Ortúzar. Véase a Mujica, Juan. *El Puerto de San Antonio. Noticia histórica*. Santiago, Imprenta “El Esfuerzo”, 1947, p. 27.

22 *El Mercurio de Valparaíso*. N°3.984. Valparaíso, 29 de enero de 1842. “Aviso a los hacendados y comerciantes”, p. 4.

Ortúzar y Álamos se proponía además, en el futuro inmediato, construir “otras nuevas bodegas con el mayor esmero y diligencia”<sup>23</sup>.

Sabemos que ya para esos años, comienzos de la década de 1840, se mencionaba la distinción entre dos “puertos” (caletas o embarcaderos) diferenciados; el “puerto Viejo” y el “puerto nuevo”, con la alusión de que en el primer lugar existían bodegas, por lo que se le llamaba “de las bodegas”<sup>24</sup>. Poco tiempo antes, en noviembre de 1843, el gobernador del Departamento aseguraba al Intendente de Santiago que el puerto “Viejo” de San Antonio “era ya, concurrido con frecuencia por buques que arriban a cargar nuestros productos”<sup>25</sup>. En julio de ese año (1843) se había acordado implementar un impuesto local -que antes no existía-, para gravar a los navíos que arribasen al complejo portuario, por la carga y descarga de mercaderías que debían realizar la “gente de mar” residente en la localidad. Una medida de importancia, ya que se debe considerar que para el año anterior de 1842, los datos disponibles arrojan un tráfico marítimo comercial activo, pese a la importancia secundaria del complejo portuario: 55 navíos, que cargaron allí un total de 137.298 fanegas de trigo blanco, 2.430 fanegas de trigo candeal, 5.774 sacos de frijoles, 3.855 sacos de cebada, y cantidades similares de harinas, garbanzos, junto a sebo, “panzas” de grasas, cueros de vacunos y sacos de nueces. En suma, una muestra de la variedad de productos agropecuarios de buena parte de las haciendas del Departamento de Melipilla, y del *hinterland* de San Antonio<sup>26</sup>. Con la medida del impuesto se buscaba subsanar una situación local venida a menos, ya que, en palabras del gobernador del Departamento de Melipilla, se estaba ante “un estado financiero deplorable”<sup>27</sup>. Para 1844 sabemos de la existencia de dos empleados fiscales dedicados a la aduana de los puertos -uno para el “puerto nuevo” y otro para el “viejo”- dependientes de la Aduana de Valparaíso en calidad de “Tenientes administradores”<sup>28</sup>, situación que se iba a mantener por todo el siglo XIX.

Desde 1846 estuvo en los planes del Estado central algún tipo de ordenamiento urbano del puerto, a través de una ley de expropiaciones, para utilizar los

23 *Idem*.

24 Informaciones que constan en un juicio criminal, contra un Francisco Cabello acusado de robar 2 onzas de oro a Gabriel Gamboa, en el “puerto nuevo de San Antonio”. *Gaceta de los Tribunales y de la Instrucción Pública*. N°126. Santiago, 13 de julio de 1844, p. 455.

25 Manuel Covarrubias, gobernador del Departamento de Melipilla, a José Miguel de la Barra, intendente de Santiago, Melipilla, 16 de noviembre de 1843. Archivo Nacional Histórico, Chile (en adelante ANH), Archivo de la Gobernación de Melipilla (en adelante AGM), Vol. 1, s.f.

26 *El Mercurio de Valparaíso*. N°4.330. Valparaíso, 17 de enero de 1843. “Razón de los buques que han cargado en el puerto habilitado...”, pp. 3-4.

27 Manuel Covarrubias, gobernador del Departamento de Melipilla, a José Miguel de la Barra, intendente de Santiago, Melipilla, 18 de julio de 1843. ANH, AGM, Vol. 1, s.f.

28 Véase la ley de presupuesto del año 1844.

terrenos “de utilidad pública”, facilitando así el poblamiento del puerto. En enero de 1850 se concibe la idea de formar un plano del “puerto nuevo”, para registrar a las propiedades. En un decreto supremo de 1853, junto con establecerse la voluntad del Estado central por “establecer una población en San Antonio”, se reconocía, sin embargo, la existencia de una ocupación previa importante. Se consigna la existencia de unas “bodegas”, propiedad del comerciante y propietario local Fernando Luco. En este decreto se conoce también la existencia de un plano ya efectivamente hecho -confeccionado por Vicente Larraín Espinoza-, que comprendía la futura existencia de una plaza central, iglesia, aduana, muelle, edificios públicos e incluso una cárcel, trazados por un perito, un ingeniero apellidado Lemuhot<sup>29</sup>.

El comerciante Fernando Luco y sus hermanos -Ramón, Juan José y Miguel- habían ocupado la zona próxima a San Antonio desde hacía décadas. En 1826 solicitaron al gobierno -en ese momento subastador de bienes eclesiásticos que habían sido secuestrados por el Estado durante el gobierno de O’Higgins- poder comprar la hacienda dominica de “Santo Domingo”<sup>30</sup>, cuyas tierras estaban próximas a la desembocadura del Maipo, cerca de la ubicación de las bodegas que iba a poseer a mediados de siglo en las cercanías de la bahía. Para la década de 1850 en Santo Domingo Fernando Luco mantenía un establecimiento comercial pequeño, una posada, y sus tierras producían una cantidad regular cada año de fanegas de trigo y cebada sin moler<sup>31</sup>.

Tenemos entonces que el comerciante Fernando Luco poseía un establecimiento de bodegas en la bahía misma de San Antonio, próxima a la población del llamado “Puerto Viejo”, el lugar costero más poblado, y con seguridad una de las primeras bodegas del complejo portuario. Otro empresario y vecino de la localidad del Puerto Viejo -el que, al igual que Fernando Luco, en realidad era vecino de Santiago, con casa en la capital- era Gregorio de Mira Íñiguez. Este participaba de negocios y estaba vinculado al bando político conservador. Mira solicitó al Estado, en noviembre de 1856, poder construir a su cuenta un muelle en terreno público, lo que efectivamente se le concedió debido a la inexistencia

---

29 *Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno*. Lib. XXI, Decreto N°405, Santiago, 29 de noviembre de 1853. “Población en el Puerto de San-Antonio de las Bodegas”, pp. 601-602.

30 *Sesiones de los Cuerpos Legislativos*. Tomo XIII. Santiago, Imprenta Cervantes, 1887, Anexos 112 y 113, p. 71. Finalmente los Luco compraron dicha hacienda el 2 de octubre de 1828, por la suma de 115.979 pesos y 6 reales. Véase en Archivo Nacional de la Administración (en adelante ARNAD), Archivo Notarial de Santiago (en adelante ANS), Vol. 64, s. 205-206v.

31 “Don Francisco Pizarro con Don Fernando Luco sobre cuentas”. Santiago, 28 de junio de 1853. ANH, Archivo Judicial de Santiago (en adelante AJS), caja 805, exp. N°7, f. 8-8v.

de un muelle fiscal<sup>32</sup>. Mira llegó a poseer bodegas en el “Puerto Viejo”<sup>33</sup>. En la bahía varios comerciantes chilenos y de origen extranjero comenzaron a contratar los servicios de estas bodegas, manifestando una actividad que tenía precisamente al complejo portuario como su centro. Por ejemplo, en julio de 1855, Alfredo Ward hizo publicar en el principal periódico de Valparaíso un inserto, avisando al público que tenía para la venta “un cargamento de 4 a 5000 fanegas” de cebada en San Antonio<sup>34</sup>.

Sin embargo, parece ser que el polo de desarrollo comercial se había trasladado al norte, al otro lado del morro Centinela, al “Puerto Nuevo”. En su informe oficial de 1854 sobre el estado del complejo portuario, el oficial y funcionario de la Armada nacional Julián Riesco manifestaba que “el puerto Viejo de San-Antonio ha sido abandonado casi enteramente por las embarcaciones que se dirijen a aquel punto de la costa, para cargar trigo, harinas u otros frutos del país, *cuya operacion se practica hoi con mas comodidad en el puerto nuevo*”<sup>35</sup>. Pese a que el Puerto Nuevo no tenía agua -y que por lo tanto las tripulaciones de los navíos solo podían hacer la aguada en el poblado del Puerto Viejo, lo que efectivamente seguían haciendo-, presentaba varias ventajas: un fondeadero mayor, con capacidad para 10 o 12 buques, al abrigo del viento sur, debido a la protección que presenta el morro Centinela. Además, el fondo marino del Puerto Nuevo -tanto del frente al morro como al de la bahía de la actual Cartagena- presentaba una mejores condiciones para la seguridad del anclaje de los navíos mercantes<sup>36</sup>. En cambio en la bahía del “Puerto Viejo”, por su proximidad con la desembocadura del Maipo, el fondo marino era inestable y se movía por la fuerte corriente, por lo que las embarcaciones sólo podían estar ancladas durante un par de horas. Por esta creciente importancia, no puede resultar extraña la existencia de otras dependencias comerciales y bodegas también en la parte nueva del complejo portuario. Desde ya, algunas bajo la propiedad del mismo Fernando Luco.

Es lo que podemos observar para la segunda mitad de la década de 1850. Tenemos datos para 1857, específicamente el registro por parte de la gobernación de una lista formal, donde se consignó a todos los establecimientos comerciales reconocidos oficialmente en el Departamento de Melipilla, que habían pagado

32 *Boletín de Leyes y decretos del gobierno*. Lib. XXIX, Decreto N°141. Santiago, 6 de noviembre de 1856. “Muelle particular en el Puerto de San Antonio”, p. 281.

33 “Compra venta. Hernandes Mauricia i Francisco Jabier Vera a Gregorio Mira”. Melipilla, 25 de septiembre de 1860. ARNAD, Archivo Notarial de Melipilla (en adelante ANM), Vol. 67, f. 181.

34 *El Mercurio de Valparaíso*. N°8.389. Valparaíso, viernes 20 de julio de 1855. “Cebada en San Antonio”, p. 1.

35 *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1854*, Imprenta de Julio Belin i Ca., Santiago, 1854, p. 48. Las cursivas son nuestras.

36 *Idem*.

patente comercial y que eran susceptibles de erogar algún otro tipo de contribución al erario público, según requerimiento del Ministerio de Hacienda<sup>37</sup>. Según este registro el entero Departamento de Melipilla contaba con un total de 193 establecimientos comerciales. Algunos de estos establecimientos eran entendidos como “industriales”, en el sentido de que estaban dedicados a la producción de algunos bienes o a la refinación de insumos, como era el caso de molinos para cereales, talleres de carpintería, hojalatería, curtiembre, sastrería, herrerías, y otros establecimientos similares. Como es esperable, el centro económico de todo el Departamento era su capital, Melipilla, en cuya subdelegación existían 66 establecimientos, la subdelegación con el mayor número de establecimientos. Contaba con varias tiendas de mercaderías -entre ellas la tienda del gran comerciante Domingo Puelma, la más grande de Melipilla, quien poseía además una pulpería-, numerosas pulperías, dos boticas, varios talleres de platería y otras instalaciones dedicadas al trabajo con diversos materiales. Además, tres molinos especializados en la molienda de trigo, y un gran molino harinero para todo tipo de cereales de la producción local -cuyo dueño era Juan de Dios Correa-, y donde trabajaban de forma permanente 15 empleados<sup>38</sup> (véase la Imagen N°2).

A Melipilla le seguía en importancia económica la segunda subdelegación, de la villa de San Francisco del Monte, con 49 establecimientos comerciales e industriales, como los cuatro molinos -situados en distintas localidades- cuyo dueño era el hacendado Juan Agustín Alcalde. Luego venía en importancia la tercera subdelegación de Curacaví, con 28 establecimientos, entre los que se destacaban dos fundiciones de metales -las únicas de todo el Departamento de Melipilla- ubicadas en la localidad de Bustamante, propiedad una de los “señores” (S.S.) Zañartu y la otra de Pedro Ignacio Prieto, y donde laboraban 25 y 12 empleados, respectivamente. En general abundaban en el Departamento las pulperías y las tiendas, sobre todo las primeras, y en segundo lugar de importancia las “tiendas”, establecimientos de venta de mayor tamaño, que pertenecían a los comerciantes de cierta relevancia y capacidad. Es decir, existía una primacía de locales comerciales por sobre los establecimientos propiamente de producción manufacturera<sup>39</sup>.

---

37 Comunicación N°92 de la Gobernación de Melipilla, al Intendente de la Provincia de Santiago (“demostración de los establecimientos comerciales e industriales de este departamento”). Melipilla, 11 de mayo de 1857. ANH, AGM, Vol. 3, s.f.

38 *Idem*.

39 *Idem*.

Respecto del territorio próximo al complejo portuario de San Antonio que analizamos, y que en 1857 correspondía tanto a la cuarta Subdelegación de Cartagena como a la quinta Subdelegación de Cuncumén, el panorama no parece ser tan alejado al del resto del Departamento. Sobre todo al de Curacaví, en cuanto al número de locales. Cartagena tenía 26 establecimientos y Cuncumén -que comprendía los lugares del complejo portuario, con los dos “puertos”- aparece con 24. En todo este territorio en conjunto, con sus 50 establecimientos en total, observamos también una primacía casi completa de emprendimientos comerciales por sobre los industriales. En Cartagena todos los establecimientos eran de carácter mercantil, existiendo exclusivamente pulperías y tiendas, repartidas por todo el territorio de la subdelegación, en localidades pequeñas pero de disímil importancia demográfica como Palmas, Pataguas, la aldea de Abarca (actual Lo Abarca), caleta de Algarrobo, y por supuesto el mismo pueblo de Cartagena, donde se encontraba la Iglesia parroquial.

En el territorio de la subdelegación de Cuncumén el panorama no era muy distinto, pero a diferencia de Cartagena sí existían algunos establecimientos de producción manual, como unas pocas herrerías (las ubicadas en la localidad de Sauce, el pueblo de Cuncumén y la de la hacienda de San Juan), una zapatería en la aldea de Gallardo, así como un establecimiento de carpintería en el Puerto Viejo de San Antonio, muy probablemente enfocado en la construcción y reparación de pequeñas embarcaciones pesqueras. Junto a esto, y a las muchas pulperías y tiendas, existía una posada para alojar a viajeros -en la hacienda del Sauce-, y establecimientos dedicados al bodegaje, precisamente emplazados en los puntos del complejo portuario<sup>40</sup>. En el Puerto Viejo de San Antonio, en la bodega de Braulio Fernández -un español emparentado con los Balmaceda- trabajaban 6 personas, y en el Puerto Nuevo varias otras de este estilo; un “bodegón” de propiedad del mencionado Fernando Luco, junto a otros tres “bodegones” pertenecientes a Ramón del Río. En el establecimiento de Luco -una bodega distinta a la que poseía en Puerto Viejo- laboraban de forma permanente 4 personas, mientras que los edificios de Ramón del Río contaban con 6 empleados, lo que nos da una idea acerca del tamaño y capacidad de estos recintos vinculados al comercio de mercaderías<sup>41</sup>. Del Río había sido propietario, hasta junio de 1856, de una finca que se había creado hacía unos años, llamada “La Malvilla” (o simplemente “Malvilla”). Para 1857

---

40 *Idem.*

41 *Idem.*

“Malvilla” había sido comprada por el comerciante de Valparaíso Nicolás Albano<sup>42</sup>, y allí funcionaba la pulpería de Juan Rojas (véase la Imagen N°2).

Entre algunas de las localidades y lugares donde se ubicaban varios de los establecimientos registrados, figuran algunas de las grandes propiedades que existían en la década de 1850, que eran en realidad estancias ganaderas, pero que hacia 1870 devendrán en haciendas agrícolas, como señalaba Arnold Bauer. En la subdelegación de Cartagena aparece el lugar de las “Palmas”, posteriormente una hacienda cerealera, y donde se situaban las pulperías de José Sanhueza y de José Agustín Otazo. Este último seguirá desarrollando negocios en las cercanías del complejo portuario, transformándose, tal como lo veremos más adelante, en un comerciante importante casi dos décadas después, cuando se produzca el auge exportador cerealero. En la subdelegación de Cuncumén, de los 24 establecimientos unos 11 estaban en el complejo portuario. De los otros, 6 emprendimientos se localizaban en el pueblo de Cuncumén, una zapatería en la aldea de Gallardo, y el resto en alguno de los grandes fundos privados. Una herrería y la única posada en la estancia del “Sauce”; una pulpería en la hacienda de la “Marquesa”; otra en la de “Malvilla”; y finalmente una herrería y una pulpería dentro de la hacienda de “San Juan”<sup>43</sup>. Se observa todo esto a partir de los datos que siguen a continuación:

---

42 “Escritura de compraventa”. Melipilla, 1 de junio de 1859. ARNAD, ANM, Vol. 66, f. 6-7. Se ha de recordar que Nicolás Albano fue un comerciante importante dentro de la plaza de Valparaíso, habiendo sido en 1849 cónsul del Tribunal del Consulado de dicha ciudad portuaria.

43 ANH, AGM, Vol. 3, sin foliar.

Imagen N°2. Establecimientos comerciales e industriales.  
San Antonio y su *hinterland*, 1857

SUBDEL.	CLASE	UBICACIÓN	DUEÑO(S)	NACIONALIDAD DUEÑO(S)	NÚM. TRABAJADORES
Cartagena	Pulpería	Lagunillas	José Erazo	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Lagunillas	María Pinto	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Lagunillas	José Antonio Ruiz	Chileno	1
Cartagena	Tienda	Lagunillas	Juan Francisco Otero	Chileno	1
Cartagena	Tienda	Lagunillas	Francisco Barrera	Chileno	1
Cartagena	Tienda	Lagunillas	Paulino Cáceres	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Lagunillas	Juan Vera	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Lagunillas	Bernardo Valladares	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Peral	Francisco Olivos	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Canalillas	Manuel Salas	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Chacillas	Manuel Quimchel	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Maitenes	Pedro Ramírez	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Maitenes	sé del Carmen Mendo	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Palmas	José Sanhueza	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Palmas	José Agustín Otazo	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Pataguas	Casimiro Aguilera	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Abarca	Miguel Alvarez	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Cartagena	José Joaquín Alvarez	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Cartagena	Juan Pastén	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Cartagena	uan Agustín Cartagena	Chileno	1
Cartagena	Tienda	Algarrobo	Juan José Barrueto	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Algarrobo	Bernardo Yañez	Chileno	1
Cartagena	Tienda	Algarrobo	Manuel José Barrueto	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Algarrobo	Jorge Salazar	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Algarrobo	José Caldera	Chileno	1
Cartagena	Pulpería	Totoral	Julián Díaz	Chileno	1
Cuncumén	Bodega	San Antonio	Braulio Fernández	Español	6
Cuncumén	Tienda	San Antonio	Francisco Valdivieso	Chileno	1
Cuncumén	Tienda	San Antonio	Valentín Guerrero	Chileno	1
Cuncumén	Tienda	San Antonio	José Antonio Muga	Chileno	1
Cuncumén	Tienda	San Antonio	Pedro Pablo Núñez	Chileno	1
Cuncumén	Pulpería	San Antonio	uan Bautista Cartagen.	Chileno	1
Cuncumén	Pulpería	San Antonio	Gregorio Inojosa	Chileno	1
Cuncumén	Carpintería	San Antonio	Mario Inojosa	Chileno	1
Cuncumén	Un Bodegón	Puerto Nuevo S. Antonio	Fernando Luco	Chileno	4
Cuncumén	Tres Bodegones	Puerto Nuevo S. Antonio	Ramón del Río	Chileno	6
Cuncumén	Tienda	San Antonio	Clorindo del Río	Chileno	1
Cuncumén	Herrería	Sauce	N. Ortíz	Chileno	1
Cuncumén	Pulpería	Marquesa	Agustín Araus	Chileno	1
Cuncumén	Posada	Sauce	José Alvarez	Chileno	1
Cuncumén	Pulpería	Malvilla	Juan Rojas	Chileno	1
Cuncumén	Tienda	Cuncumen	Nicolás Arévalo	Chileno	1
Cuncumén	Tienda	Cuncumen	Pedro Pablo Toro	Chileno	1
Cuncumén	Tienda	Cuncumen	Rita González	Chileno	1
Cuncumén	Pulpería	Cuncumen	Selso Rojas	Chileno	1
Cuncumén	Tienda	Cuncumen	Francisco Ortiz	Chileno	1
Cuncumén	Herrería	Cuncumen	Pedro Valdés	Chileno	1
Cuncumén	Zapatería	Gallardo	Manuel Perez	Chileno	1
Cuncumén	Herrería	San Juan	Juan González	Chileno	2
Cuncumén	Pulpería	San Juan	Tadeo Gordon	Inglés	1

Fuente: ANH, AGM, Vol. 3, sin foliar.

Respecto de esta última gran propiedad, la hacienda de "San Juan", se debe señalar que perteneció a la familia Alcalde -cuyo mayorazgo estaba vinculado en el antiguo régimen al Condado de Quinta Alegre- hasta mediados de 1865, cuando es comprada por Manuel José Balmaceda a la sucesión de Juan Agustín Alcalde Bascuñán<sup>44</sup>. Este último, fallecido en 1860, en la década de 1850 no

44 "Compraventa, Dn. Manl. Jose Balmaceda" Melipilla, 10 de febrero de 1866. ARNAD, ANM, Vol. 81, fs. 2v.-3.

solo poseía la hacienda mencionada, también era propietario de la hacienda de Naltagua, y de la de Chiñihue -dentro del mismo Departamento de Melipilla, en la subdelegación de San Francisco del Monte- y, tal como señalábamos anteriormente, era dueño de varios molinos. Cuando Juan Agustín Alcalde hizo un inventario de bienes en 1854 -en relación a las propiedades inmuebles que pertenecían al Condado y que podía legar a su hijo Juan Ignacio-, la hacienda de San Juan aparece todavía con claras características de una propiedad enfocada en la cría y mantención de ganados, llena de pastizales largos, ramadas naturales y serranías sin ser trabajadas, siendo los animales parte principal de lo que “producían” las tierras de los Alcalde, y por lo tanto de sus bienes<sup>45</sup>. Esto significa que, hacia 1855, las oportunidades que ofrecía el complejo portuario de San Antonio todavía no habían transformado el carácter de los fundos de los alrededores, aunque como vimos anteriormente -respecto de los datos de 1842 sobre los productos que cargaban los navíos en el complejo portuario- una parte de los cargamentos consistían en derivados de la ganadería (cueros y sebos). Sin embargo este panorama cambiará más adelante, imponiéndose totalmente el cultivo de cereales.

Durante la década de 1850 comienza a intervenir en el comercio de San Antonio un empresario bastante activo, Demófilo Herrera Ovalle. Este desarrollará posteriormente, años después, una carrera como negociante y financista de largo aliento en Tarapacá, vinculado a los intereses ligados a la explotación del salitre en Iquique, durante las décadas de 1870, 1880 y 1890<sup>46</sup>. Sabemos que nació en Santiago en 1830, y se casó en 1852 con Concepción Vega Villareal, también en la capital. Conocemos que por esos años comienzan sus negocios en Valparaíso -donde forma su primer capital-, pero con fuertes intereses en el complejo portuario sanantonino. Sabemos de su rol de bodeguero del complejo portuario por el juicio económico -llevado por el Tribunal del Consulado de Santiago en 1855- al gran almacenero francés Bernardo Perey, quien poseía un gran establecimiento de comercio en la capital, en calle Huérfanos<sup>47</sup>. Este “concurso de bienes” revelaba no solo la lista de los acreedores de Perey -y su fallido estado financiero producto de un mal negocio con una casa de comercio de Valparaíso-, sino que por sobre todo el arco de sus vinculaciones comerciales, especialmente con los comerciantes activos en San Antonio, que eran los que primero recibían las mercaderías importadas que Perey mantenía

---

45 Véase en “Alcalde, Juan A. Fundación de Capellanía”, Santiago, 1854-1855. ANH, AJS, caja 611, expediente N°10.

46 Donoso Rojas, Carlos. *Una región rica, fértil y abandonada: Economía, cultura y sociedad en Tarapacá (siglos XVI-XIX)*. Iquique, Ediciones Universidad de Tarapacá, 2017, p. 178.

47 *Repertorio Nacional formado por la Oficina de Estadística*. Santiago, Imprenta del Progreso, 1850. “Matrícula del comercio de Santiago, según el registro de las patentes tomadas en 1849”, p. 266.

en su gran almacén de Santiago. Figuran algunas mercaderías -transformadas en sumas de dinero-, vendidas a Perey por varios comerciantes, como Juan Ignacio Alcalde -hijo de Juan Agustín, el hacendado dueño de molinos- y los hermanos Juan José y Fernando Luco, dueño de bodegas. Entre ellos también estaba Demófilo Herrera, quien le había prestado en pocos meses unos 5.250 pesos en mercaderías importadas<sup>48</sup>.

Demófilo Herrera había fundado una sociedad comercial que llevaba su nombre, *Demófilo Herrera & Cía.*, y desarrollaba sus negocios en Valparaíso en estrecha relación con otra sociedad, la firma homónima del comerciante Ramón del Río<sup>49</sup>, el que, como mostrábamos anteriormente, para 1857 poseía “bodegones” en el “Puerto nuevo” de San Antonio. Es posible pensar que los negocios de Demófilo Herrera en la zona de San Antonio comenzaron en compañía de Ramón del Río. Asociado formalmente en noviembre de 1856, se obligaban con un agente de comercio que les asistiría en la contratación de compras y ventas, Vicente Vidaurre, que iba a estar destacado tanto en Valparaíso como en San Antonio “o encualquiera otro punto” de la costa chilena. ¿Qué vendían Herrera y del Río? Tal como dijimos, parte importante de lo que estaban produciendo las haciendas de Melipilla “harina flor, [harina de] segunda, harinilla y afrecho” derivados del trigo que allí debían comprar. La idea era procesar los productos del interior que se recibirían en la bahía mediante un “molino de vapor”, que ambas sociedades -la de Demófilo Herrera y la de Ramón del Río- estaban construyendo en conjunto en San Antonio, junto a un “establecimiento de Bodegas” que para esa fecha ya poseían<sup>50</sup>.

Respecto de las mercaderías importadas que recibía Demófilo en San Antonio, para surtir, por ejemplo, a casas comerciales establecidas en Santiago como la del francés Bernardo Perey, estas guardaban relación con operaciones vinculadas a comerciantes de Valparaíso. Como ya hemos visibilizado, el comercio del complejo portuario de San Antonio dependía casi totalmente de Valparaíso, que funcionaba como *entrepot* de toda la región central. Así, uno de los mayores socios de Demófilo fue la firma extranjera de *Lang, Pearce y Compañía*, que operaba desde la mencionada ciudad portuaria. Esta misma firma lo afianzaba para poder comprar mercaderías del circuito contrario al de las importaciones, es decir, de los “frutos del país” que debían ser almacenados en San Antonio y luego embarcados desde allí. Por ejemplo, el 1 de abril de

48 “Concurso de Don Bernardo Perey.” Santiago, 12 de julio de 1855. ANH, AJS, Caja 801, exp. 23, f. 1-1v.

49 Obligación y mutuo hipotecario. Valparaíso, 29 de noviembre de 1856. ARNAD, Archivo Notarial de Valparaíso (en adelante ANV), Vol. 1.277, f. 309v-310.

50 *Idem*.

1859, Lang Pearce respaldaba una compra que la sociedad de Demófilo Herrera (a través de su agente de comercio Vicente Vidaurre) hacía a un proveedor de Santiago, Exequiel Barros: seis entregas de 1.000 pesos en cebadas cada una<sup>51</sup>.

Demófilo Herrera y su compañía pudieron expandir sus negocios en un primer momento, tras esta etapa, gracias al apoyo financiero de la Lang Pearce. En agosto de 1859 recibió el apoyo de esta para comprar, en unos 8.900 pesos, un navío en Valparaíso. Se trataba de la barca nacional *E.T.L.*, comprada al vecino del puerto Claudio Manterola<sup>52</sup>. Con esta embarcación pudo, al mismo tiempo, tener una propiedad de respaldo para obtener un préstamo familiar, otorgado por su madre Carmen Ovalle, consistente en unos "Dies mil pésos en dinero efectivo á su entera Satisfaccion"<sup>53</sup>. Esta embarcación no fue la única dedicada a los negocios de su compañía comercial, establecida en el complejo portuario de San Antonio. Casi un año después Demófilo adquiría otro navío mercante, la barca *Emma*, de 196 toneladas de capacidad, comprada a la sociedad formada por los comerciantes (y armadores<sup>54</sup>) de Valparaíso José Cerveró y Cristián Hansen en 5.000 pesos<sup>55</sup>.

No solo era la firma comercial de Demófilo Herrera la que tenía una verdadera dependencia con una casa comercial extranjera de Valparaíso -la de Lang, Pearce y compañía-, sino que era el caso también de su principal socio chileno, la sociedad comercial de Ramón del Río, el que, como señalábamos, era uno de los dueños de bodegones en San Antonio. Del Río había sido afianzado varias veces para la compra de trigos por una firma británica, la *Graham, Rowe y Compañía*. Dicha casa británica estaba vinculada, en calidad de accionistas mayoritarios, al Banco de Valparaíso, junto con las importantes "transnacionales" *Huth Grunning & Co.*<sup>56</sup> y la famosa casa Gibbs<sup>57</sup>. Estos inversionistas también prestaban dinero al comerciante de Valparaíso Pedro

---

51 "El síndico del concurso de D. Demofilo Herrera y Ca. con la testamentaria de D. Vicente Vidaurre. Sobre cobro ps." Valparaíso, 24 de abril de 1868. ANH, Archivo Judicial de Valparaíso (en adelante AJV), caja 431, exp. N°6, f. 41-46v.

52 Escritura de compraventa. Valparaíso, 4 de agosto de 1859. ARNAD, Archivo del Conservador de Valparaíso (en adelante ACV), Vol. 1, f. 133v-134.

53 Escritura de mútuo hipotecario. Valparaíso, 4 de agosto de 1859. ARNAD, ACV, Vol. 2, f. 82v. La familia de Demófilo Herrera tenía recursos. Su tío Pedro Antonio Herrera, hermano de su padre, se había hecho con la propiedad de uno de los fundos nuevos, del territorio interior del complejo portuario: la hacienda de "La Marquesa". Véanse los registros del Departamento de Mellipilla en *Estado que manifiesta la renta agrícola de los fundos rústicos ...* Tomo I. Valparaíso, Imprenta del Diario, 1855.

54 Ambos comerciantes eran también activos armadores que, desde Valparaíso, estaban interesados en expandir sus negocios por la costa hacia el sur. En 1861 formaron parte de la "Sociedad del Vapor Paquete de Maule". Véase en Véliz, Claudio. *Historia de la marina mercante de Chile*. Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961, p. 171.

55 "Escritura de compraventa." Valparaíso, 16 de junio de 1860. ARNAD, ACV, Vol. 1, f. 106-106v.

56 Sobre esta casa comercial véase a Llorca-Jaña, Manuel. "The Economic Activities of a Global Merchant-Banker in Chile: Huth & Co. of London, 1820s-1850s." *Historia*, N°45, Vol. II, 2012, pp. 399-432.

57 Cavieres, Eduardo. *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1880*. Santiago, Editorial Universitaria, 1988, p. 180.

Boza, el cual, en algunas ocasiones, había comprado mercaderías en San Antonio asociado al bodeguero del Río<sup>58</sup>.

Tanto para Demófilo Herrera como para su socio Ramón del Río la década cerró con un percance aparentemente imprevisto, y notoriamente negativo para sus intereses económicos. El 24 de julio de 1859, durante la madrugada de ese día, se produjo un enorme incendio en las bodegas que poseían ambos socios. Se mencionaba que el siniestro había afectado principalmente a la “bodega grande” que tenían en el “Puerto nuevo”<sup>59</sup>. El riesgo de incendios, sus destructivas consecuencias, y las medidas públicas y privadas para mitigar sus efectos, no eran fenómenos extraños a mediados del siglo XIX, sobre todo en las aglomeraciones urbanas, y especialmente en instalaciones comerciales o industriales, como particularmente en los puertos<sup>60</sup>. En el caso de este siniestro, el impacto del mismo fue importante y trascendió públicamente. Según informaba *El Mercurio*, en su edición conjunta para Valparaíso y Santiago, el “lamentable y desastroso incendio últimamente acaecido en el puerto de San Antonio” habría ocasionado unas “pérdidas [que] se calculan en cerca de 200.000 ps.”<sup>61</sup>. Lo cierto es que de las 26.592 fanegas de trigo que estaban almacenadas pudieron ser recuperadas poco más de 5.405, y de las 20.000 fanegas de cebada se salvaron 8.000<sup>62</sup>. De los sacos de trigo que no se quemaron, unas 860 fanegas pertenecían al comerciante Pablo Álvarez<sup>63</sup>, el que encargó tiempo después a Exequiel Barros -el que recordemos, vendía cebadas a la compañía de Demófilo Herrera- que lo representara en la capital, para seguir el juicio comercial con los dueños de las bodegas por las pérdidas que se ocasionaron a sus intereses<sup>64</sup>.

Es interesante añadir que, entre las posibles causas del incendio, se barajaron seriamente algunas teorías que apuntaban a la intencionalidad, supuestamente

58 *Gaceta de los Tribunales y de la instrucción pública*. Año XV, N°748. Santiago, 28 de julio de 1856, “Don Ramon del Rio i compartes con la casa de Graham Rouve i Ca., sobre cumplimiento de un contrato”, pp. 7.074-7.075.

59 *Gaceta de los Tribunales y de la instrucción pública*. Año XIX, N°957. Santiago, 10 de noviembre de 1860, “Los depositantes de trigo en las bodegas de San Antonio con don Demófilo Herrera i Ca., sobre responsabilidad de un incendio”, p. 1.064.

60 Una buena referencia sobre este tema puede verse en Arango López, Diego. “La ciudad en llamas. Incendios y régimen de fuego en Valparaíso. 1843-1906”. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*. Año 17, N°45, septiembre-diciembre de 2021, pp. 93-118.

61 *El Mercurio* (edición de Valparaíso y Santiago). Año XXXI, N°9.565. Valparaíso, 2 de agosto de 1859. “Crónica local. El Puerto de San Antonio”, p. 2.

62 *Gaceta de los Tribunales y de la instrucción pública*. Año XIX, N°957. Santiago, 10 de noviembre de 1860. “Los depositantes de trigo en las bodegas de San Antonio con don Demófilo Herrera i Ca., sobre responsabilidad de un incendio”, p. 1.064.

63 *Gaceta de los Tribunales y de la instrucción pública*, Año XIX, N°926. Santiago, 7 de abril de 1860. “Don Pablo Alvarez con los dueños del trigo de las bodegas de San Antonio, sobre cobro de pesos”, p. 318.

64 “Poder especial Alvares Pablo a Ecsequiel Barros”. Melipilla, 6 de junio de 1860. ARNAD, ANM, Vol. 67, f. 101v.-102.

derivada de intereses económicos contrarios al de la sociedad de Herrera y del Río. También de un conflicto local en el complejo portuario, de competencia laboral (y finalmente económica) entre trabajadores residentes y los empleados de la firma comercial. En *El Mercurio* se señaló la sospecha de algunas personas -sin nombrarlas- de que “el incendio de las bodegas de los Sres. Ramón del Río y Ca. ha sido un hecho intencional, ocasionado por la malevolencia de algunos artesanos que creyeron sin duda poder medrar con la desaparición de ese establecimiento, o por lo menos proporcionarse lucrativo trabajo”<sup>65</sup>.

Sin embargo, la principal causa a la que se apuntaba era, nuevamente, la falta de atención por parte del Estado al territorio de San Antonio, un problema de “desarrollo y adelanto” del complejo portuario. Se planteaba la importancia de la lejanía territorial, respecto de las autoridades de la subdelegación y del Departamento: “sería tiempo de crear una subdelegación marítima en San Antonio; hacemos esta indicación, cuyo valor puede apreciar mejor que nosotros el gobierno”<sup>66</sup>.

Respecto de los comerciantes perjudicados por el incendio, Ramón del Río y Demófilo Herrera, el evento supuso destrucción, pleitos judiciales, y sobre todo un revés financiero. Debido a la sociedad que ambos tenían, el encargado de la administración de las bodegas de el Río era Herrera, por lo que le tocó ser en buena parte responsable de las consecuencias judiciales del siniestro. Para poder continuar con el negocio del bodegaje en el complejo portuario -aparte de lo de su molino a vapor y “fábrica” de destilación- Demófilo Herrera tuvo que endeudarse fuertemente, tanto con su familia<sup>67</sup>, como con otros financistas de Santiago y Valparaíso<sup>68</sup>.

## LOS AÑOS DEL DESPEGUE Y LA COYUNTURA DE 1865-1866

Tal como muchos testigos de la época afirmaron respecto de los negocios entre Santiago y Valparaíso, el territorio de San Antonio también experimentó una suerte de “boom” comercial, en los años previos a la década de 1870, esta última, la de la exportación masiva de cereales desde sus costas. La década

---

65 *El Mercurio de Valparaíso*. N°9.563. Valparaíso, 2 de agosto de 1859. “Crónica local. El Puerto de San Antonio”, p. 2.

66 *Idem*.

67 “Mutuo. Herrera Demofilo a Carmen Oballe” Melipilla, 7 de enero de 1860. ARNAD, ANM, Vol. 67, f. 5v; “Mutuo. Herrera Demofilo a Lucindo Herrera” Melipilla, 7 de enero de 1860. *Ibidem*, f. 6.

68 “Mutuo. Herrera Demofilo a Salvador Montt” Melipilla, 7 de enero de 1860. *Ibidem*, f. 3v-4; “Mutuo. Herrera Demofilo a José Domingo Fuensalida” Melipilla, 7 de enero de 1860. *Ibidem*, f. 4-4v; “Mutuo. Herrera Demofilo a Rodulfo Montané” Melipilla, 7 de enero de 1860. *Ibidem*, f. 4v-5; “Aclaración. Herrera Demofilo a Ladislao Barros” Melipilla, 25 de mayo de 1861. *Ibidem*, Vol. 69, f. 120v-121.

de 1860 se inició, respecto del complejo portuario, con la erección oficial de la “Subdelegación marítima de San Antonio” a fines de 1861, tal como se pedía tras el desastre del incendio de 1859<sup>69</sup>. Además, dicha década se vio condicionada por eventos derivados de la situación de Valparaíso, y otros grandes puertos chilenos, como plazas comercialmente vulnerables, durante el segundo enfrentamiento bélico que mantuvo Chile con la corona española (llamada en Chile como “Guerra contra España” entre los años 1865 y 1866<sup>70</sup>).

De los negociantes y firmas comerciales que se habían desarrollado en el complejo portuario, varios siguieron operando en estos años. Otros, como Fernando Luco o Ramón del Río -el gran bodeguero de San Antonio asociado a la compañía de Demófilo Herrera-, entraron en realidad en una lenta fase de retiro de sus operaciones comerciales e inversiones.

Entre los que continuaron sus negocios, ampliando sus inversiones en el complejo, estaba Gregorio de Mira, quien en 1860 compró otros terrenos en el Puerto Viejo, junto a establecimientos de bodegas que ya poseía<sup>71</sup>. Hacia 1864 Gregorio de Mira era además el administrador de correos en el Puerto Viejo<sup>72</sup>. En esos años se montó una administración de correos diferenciada en el complejo portuario de San Antonio -lo que demuestra la creciente importancia del lugar-, haciéndose cargo de similar función en el “Puerto Nuevo” el agricultor Ladislao Barros Morán<sup>73</sup>. Según puede desprenderse de las memorias de una de sus sobrinas -Martina Barros Borgoño, hija de su cuñado Manuel Barros Arana-, Ladislao tenía casa en San Antonio (en el Puerto Viejo) desde por lo menos mediados de siglo<sup>74</sup>. En las cercanías de San Antonio, en el fundo “El Rosario”<sup>75</sup>, vivía otro miembro de la familia Barros, Lauro Barros Valdés, hermano por parte de padre de los Barros Arana, y por ende también pariente político de Ladislao<sup>76</sup>. Lauro contrajo matrimonio con Agustina Barros Barros, hija del comerciante Pedro José Barros Morán, hermano de Ladislao. Como es posible ver, era un grupo de personas emparentadas que, a lo largo del tiempo, renovaba sus vínculos familiares. Además, fueron ganando presencia en los negocios del

69 Bay Espinosa, Mariano. *San Antonio, un fondeadero de saco reducido*. San Antonio, Puerto San Antonio, 2019, pp. 42-43.

70 Llamada por lo general como “Guerra Hispano-Sudamericana”, y conocida en España como “Guerra del Pacífico” o “Campana del Pacífico”.

71 “Compra venta. Hernandes Mauricia i Francisco Jabier Vera a Gregorio Mira”. Melipilla, 25 de septiembre de 1860. ARNAD, ANM, Vol. 67, f. 181.

72 *Anuario estadístico de la República de Chile, correspondiente a los años de 1865-1866*. Santiago, 1867, p. 311.

73 De Ramón, Armando. *Biografías de Chilenos: Miembros de los Poderes Ejecutivos, Legislativo y Judicial*, Tomo II (2ª edición). Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 1999, p. 291.

74 Barros de Orrego, Martina. *Recuerdos de mi vida*. Santiago, Editorial Orbe, 1942, p. 209.

75 Adquirió esta propiedad por compra que hizo precisamente al comerciante bodeguero Ramón del Río, por 50.000 pesos. Véase en ARNAD, ANM, Vol. 72, f. 18-18v.

76 Barros de Orrego, *Recuerdos de mi vida*, p. 67.

complejo portuario, y en buena parte de la Provincia de Santiago, durante toda la década. Ladislao Barros fue nombrado subdelegado propietario en noviembre de 1862, lo que ya le daba alguna capacidad de influencia en el territorio<sup>77</sup>.

Tal como habíamos señalado, Ladislao Barros fue uno de los prestamistas que casi literalmente rescató al comerciante Demófilo Herrera de su mal momento económico, tras la quema de las bodegas. Lo cierto es que, en virtud de su deuda y del régimen especial de hipoteca que concertó con Barros, Herrera entregó a este el control temporal (y efectivo) de las instalaciones comerciales que poseía en el Puerto Nuevo. Si finalmente Herrera no completaba el pago de su deuda (unos 115.000 pesos), todos los bienes iban a pasar a ser propiedad de Barros. Pero Herrera fue lo suficientemente previsora para anticiparse a ello, establecer con Ladislao Barros una sociedad para liquidar sus bienes inmuebles en favor de este, mientras él se quedaría en posesión de 90.000 pesos en dinero efectivo como pago<sup>78</sup>. Ladislao Barros además pagó la deuda que la sociedad de Demófilo Herrera tenía con un vecino de Santiago -pero residente también en San Antonio-, Ignacio Luis Gana. Herrera debía a Gana 30.000 pesos, por lo que este se había quedado con la casa del primero. Finalmente, endosó este inmueble hipotecado a Barros, quien canceló la deuda<sup>79</sup>, aunque posteriormente Herrera recuperó el inmueble, pagando obviamente el total del costo de la casa a Ladislao Barros<sup>80</sup>.

La fortuna que pudo tener Ladislao también venía del lado de su esposa y pariente, Martina Barros Arana, una de las hijas del acaudalado empresario de tiempos de la independencia Diego Antonio Barros Fernández<sup>81</sup>. Martina poseía intereses en el norte del país, en cierta cantidad de metales que su padre había tenido en un emprendimiento minero ("Santo Domingo", en el "lugar de Chañarsillo") y que ella reclamaba representada por el hermano de su marido, Pedro José Barros Morán<sup>82</sup>. Este último comenzó siendo prestamista de pequeños propietarios del Departamento de Melipilla<sup>83</sup>. En la documentación consta que Ladislao Barros emprendió algunos esfuerzos en mejorar la condición de su parentela, en virtud de su conexión con sus

77 *Anuario estadístico de la República de Chile, entrega quinta*. Santiago, 1863, p. 258.

78 "Préstamo. Barros Ladislao a Demofilo Herrera". Melipilla, 4 de marzo de 1861. ARNAD, ANM, Vol. 69, f. 35-37.

79 "Endoso. Gana, Ignacio Luis, a Ladislao Barros". Melipilla, 4 de marzo de 1861. *Ibidem*, f. 37v-38.

80 "Cancelación. Barros Ladislao a Demofilo Herrera". Melipilla, 25 de mayo de 1861. *Ibidem*, f. 120-120v.

81 Sobre este personaje y sus negocios, véase a Betancourt Castillo, Francisco. "Negocios e influencias informales. La red de poder en el gobierno de Bernardo O'Higgins, 1817-1823". *Diálogo Andino*, N°60, 2019, pp. 21-33.

82 "Poder especial Barros Martina a Pedro José Barros". Puerto Nuevo de San Antonio, 13 de julio de 1861. ARNAD, ANM, Vol. 69, f. 157.

83 Por ejemplo véase "Mutuo Aguirre Antonio Barros Pedro José". Melipilla, 14 de noviembre de 1861. *Ibidem*, f. 248v-249.

hermanos Pedro José y Miguel, que también estaban dedicados a los negocios y poseían tierras. Por ejemplo, en julio de 1861, facilitó que unas tierras de su propiedad -que poseía en la zona de Pudahuel- pasaran a control del joven Lauro Barros, en calidad de arrendatario, para que las trabajase<sup>84</sup>.

Lauro Barros Valdés, yerno de Pedro José Barros Morán, comenzó sus negocios en el territorio cercano al complejo portuario sanantonino como “vecino de Santiago” y “agricultor”. En la década de 1870 se destacará como uno de los principales empresarios del complejo portuario, siendo uno de los fundadores de la “Sociedad de Bodegas de los Puertos de San Antonio” a partir de 1873; la primera sociedad comercial enteramente independiente respecto de las firmas comerciales de otras ciudades, que fue establecida específicamente para comerciar desde el complejo portuario, y que inaugurará una nueva etapa del comercio sanantonino. Sin embargo, los comienzos de Lauro Barros son interesantes, y ayudan a entender el proceso de cómo llegó previamente a transformarse en el principal accionista de la posterior Sociedad de Bodegas. Junto con el trabajo y administración de la hijuela de “Pudahuel” a comienzos de la década de 1860 -fundo que pertenecía a los hermanos Barros Morán-, al poco tiempo logra comprar al bodeguero Ramón del Río una de las haciendas del interior de la subdelegación de Cartagena, llamada el “Rosario”, en el “lugar de Lagunillas”, incluyendo un “potrerrillo” llamado “de las Casas” que había sido comprado por del Río a los Otazo<sup>85</sup>. Cuando el bodeguero Ramón del Río ya estaba en una fase de liquidación, pagando las deudas que aún tenía con una serie de privados en 1865, Lauro Barros lo demandó porque la hacienda que le había comprado estaba hipotecada de antes al comerciante de Valparaíso Nicolás Albano, cuestión que nunca se había aclarado al momento de la compra-venta, por lo que de esta inversión inmobiliaria Barros pudo rescatar un diferencial en dinero efectivo (2.300 pesos)<sup>86</sup>.

Esta será una hacienda que le aportará más adelante a Lauro Barros mucha riqueza, y que lo vinculará con su posterior incursión en los asuntos agrícolas en la década de 1870, tanto como terrateniente así como “gestor” e incluso “intelectual” de la agricultura de la época<sup>87</sup>. En primer lugar, lo que llegarían a producir sus tierras cercanas a San Antonio: 1.000 fanegas de trigo y 4.000 de cebada (en 1874), fuera de mantener más de 2.500 animales entre vacas,

84 “Poder especial, Barros Ladislao a Miguel Barros”. Melipilla, 13 de julio de 1861. *Ibidem*, f. 156v.

85 “Compraventa anotada en el Repertorio con el N. 79”. Melipilla, 28 de noviembre de 1862. *Ibidem*, Vol. 72, f. 18-18v.

86 *Gaceta de los Tribunales y de la instrucción pública*. Año XXII, N°1.213. Santiago, 7 de octubre de 1865. “Don Lauro Barros con don Ramon del Rio, por cobro de pesos”, pp. 777-778.

87 Hacemos referencia a su memoria de 1875: Barros Valdés, Lauro. *Ensayo sobre la condición de las clases rurales en Chile*. Santiago, Imprenta Agrícola de Enrique Ahrens I.C., 1875.

ovejas y caballos<sup>88</sup>. En segundo lugar, dentro del Rosario y próxima a un cerro llamado "Las chupallas", se encontraba una pequeña mina de metales de oro conocida como "La Descubridora", inmersa en una quebrada (la "quebrada de Banegas"). De ella ya se extraía oro en la década de 1860, y el pequeño comerciante José Agustín Otazo -que manejaba una pulpería en las cercanías de Cartagena- mantenía allí un "establecimiento de trapiche"<sup>89</sup>.

En noviembre de 1862 todavía Lauro Barros figuraba como "de tránsito en este pueblo"<sup>90</sup>, es decir en Melipilla, la capital del Departamento. En aquella ocasión ya se hacía cargo de los negocios de su suegro prestamista Pedro José Barros, cobrando las deudas que tenían con este y confiando los asuntos jurídicos en el abogado Francisco Javier Bernaldes<sup>91</sup>. En virtud de las hipotecas que tenían en su favor los Barros Morán -tanto Ladislao como el suegro de Lauro, Pedro José- se estaban haciendo con el control de tierras cercanas al complejo portuario. La hijuela de "La Palmilla" en favor de Pedro José Barros, ubicada en las cercanías de Cartagena<sup>92</sup>; por otra parte, 2 chacras, un terreno y 2 casas en Melipilla, así como el predio llamado "Las Cruces" (el actual balneario) en la subdelegación de Cartagena, todos hipotecados en favor de Ladislao Barros<sup>93</sup>. Finalmente, la hipoteca de la hijuela "La Palmilla" fue comprada a su suegro por Lauro Barros, y este le dio un plazo adicional de dos años más al deudor, Antonio Aguirre, para que a contar de julio de 1862 le fuese pagando los 500 pesos (más intereses anuales) de la deuda original en cuotas<sup>94</sup>.

De los aprietos de liquidez sufridos por Demófilo Herrera a fines de la década de 1850 y comienzos de la siguiente, estos no solo fueron aprovechados por los Barros, aunque sí en un primer momento. Otro hermano de Ladislao y Pedro José, Francisco Javier, había prestado a Herrera 8.000 pesos en efectivo pagaderos en el plazo de un año. Herrera no había podido cumplir con el plazo, pero su deuda (morosa) fue comprada por un comerciante de Santiago que había estado entrando a los negocios del complejo portuario en esos años,

---

88 *Estadística Jeneral del Departamento de Melipilla. Presentada en la Esposicion Internacional Chilena de 1875*. Melipilla, Imprenta de "El Progreso", 1875, Anexos finales ("Estadística Agrícola del Departamento de Melipilla").

89 "Venta. Otazo José Agustín a Susarte D. José Ramón." Melipilla, 14 de marzo de 1867. ARNAD, ANM, Vol. 82, f. 33-34; "Donación Pablo Osorio a José Ramón Suzarte." Melipilla, 21 de agosto de 1867. *Ibidem*, f. 124v-125.

90 "Poder Barros Don Lauro a Bernaldes D. Franco. Javier." Melipilla, 14 de noviembre de 1862. *Ibidem*, Vol. 71, f. 88v.

91 *Ibidem*, f. 88-89.

92 "Mutuo Aguirre Antonio Barros Pedro José." Melipilla, 14 de noviembre de 1861. *Ibidem*, Vol. 69, f. 248v-249.

93 "Prestamo a Vera D. Francisco Javier por Barros D. Ladislao." Melipilla, 19 de diciembre de 1862. *Ibidem*, Vol. 71, f. 116-117.

94 "Prorroga í declaracion. Barros D. Lauro á favor de Aguirre D. Anto." Melipilla, 5 de enero de 1863. *Ibidem*, Vol. 73, f. 9-9v.

Melchor de Santiago Concha y Toro<sup>95</sup>. Otra deuda de la sociedad comercial de Demófilo, contraída con Lucindo Herrera en 1860 por 20.000 pesos, fue vendida y re-vendida en más de una ocasión, siendo endosada finalmente por Alfonso Gómez a Concha, en julio de 1863<sup>96</sup>.

A partir de 1863 Melchor de Santiago Concha se asoció públicamente a los Barros, insertándose en los negocios mercantiles del complejo portuario: “Se compra trigo y cebada de vales del puerto nuevo de San Antonio”, se anunciaba en páginas de *El Mercurio de Valparaíso*, especificándose que “Para tratar véase en ese puerto al Sr. D. Ladislao Barros y en Santiago a MELCHOR CONCHA Y TORO”<sup>97</sup>. Es decir, se daba cuenta de una compañía comercial que especificaba la ubicación de cada uno de los socios. Varios meses después -pero ese mismo año- se volvía a publicitar el negocio de Concha, precisándose el tipo de destinatario al que se pretendía llegar: “A los agricultores y comerciantes” se tituló el inserto<sup>98</sup>. Concha informaba que “Por compra hecha en subasta pública, soi dueño de los establecimientos y bodegas en Puerto Nuevo de San Antonio. Las bodegas por su construcción presenta la mayor seguridad y comodidad”<sup>99</sup> en clara referencia a las antiguas bodegas de Ramón del Río<sup>100</sup> administradas por la sociedad de Demófilo Herrera. Concha esperaba recibir allí “granos y otros efectos a depósito, por los cuales se otorgarán vales bajo mi firma y responsabilidad”<sup>101</sup>.

El complejo portuario de San Antonio cobró por aquellos años una gran importancia debido a causas extraordinarias. El enfrentamiento en contra de la Corona española, entre 1865 y 1866, supuso problemas directos para Valparaíso, demasiado expuesto por su conocida importancia, como el principal puerto de Chile, puerta de entrada y salida del mercado de la capital. Por esto es que el bloqueo de la costa por parte de la Armada española tenía como primer objetivo el cerco marítimo a la bahía de Valparaíso, y el asedio o agresión militar -aunque con muchas excepciones- a los navíos mercantes que intentaran aproximarse a

95 “Endoso. Barros D. Franco. Javier á Concha D. Melchor de Santo” Melipilla, 27 de octubre de 1863. *Ibidem*, f. 204-204v.

96 *Gaceta de los Tribunales y de la instrucción pública*. Año XXII, N°1.185. Santiago, 25 de marzo de 1865. “Don Ladislao Barros i compartes con el concurso de don Demófilo Herrera, sobre prelación de créditos”, p. 216.

97 *El Mercurio de Valparaíso*. N°10.658, Valparaíso, 17 de febrero de 1863. “Se compra”, p. 1. Mayúsculas en el original.

98 *El Mercurio de Valparaíso*. N°10.826. Valparaíso, 15 de septiembre de 1863. “A los agricultores y comerciantes. Bodegas de Puerto Nuevo de San Antonio”, p. 1.

99 *Idem*.

100 De hecho Melchor Concha pagó al fisco unos 500 pesos por los derechos de alcabala en la compra de todos los establecimientos que poseía Ramón del Río en el complejo portuario. Véase en *Gaceta de los Tribunales y de la instrucción pública*. Año XXVI, N°1.350. Santiago, 23 de mayo de 1868, p. 370.

101 *El Mercurio de Valparaíso*. N°10.826. Valparaíso, martes 15 de septiembre de 1863. “A los agricultores y comerciantes. BODEGAS DE PUERTO NUEVO DE SAN ANTONIO”, p. 1.

los puertos sitiados<sup>102</sup>. Como consecuencia de estas dificultades se produjo un protagonismo inesperado del complejo portuario de San Antonio, en relación a su función dentro del comercio exterior de la zona central de Chile como una alternativa viable a Valparaíso, especialmente por su mayor proximidad con Santiago. En los hechos, el complejo portuario de San Antonio -y también Papudo- se convirtieron en el reemplazo de Valparaíso, como por ejemplo se anunciaba en los avisos comerciales de *El Mercurio* porteño, insistiéndose además en la inutilidad y necesidad de la estrategia española:

“San Antonio y Papudo.- Para estos puertos se han dirigido a descargar todos los buques que ultimamente han arribado a Valparaiso y lo han encontrado bloqueado.

El día que el almirante Pareja declarase también bloqueados a San Antonio y Papudo, la carga y descarga se haría perfectamente por los otros puertos o caletas inmediatas. Ya verá Pareja que no es tan fácil poner en Chile un dique a las corrientes del comercio y del progreso”<sup>103</sup>.

Varios datos específicos confirman esta gran afluencia del tráfico marítimo al complejo portuario. Primero, la realidad de que el comercio de cabotaje no se detuvo, prácticamente en ningún momento. El historiador Claudio Véliz refiere a una sociedad naviera formada por comerciantes de Valparaíso que, en competencia con la *Pacific Steam Navigation Company* y con la *Sociedad Paquete del Maule*, destinó a dos buques a vapor -el *Rapel* y el *Emilia*- para hacer varias “carreras” semanales entre Los Vilos, Valparaíso y San Antonio<sup>104</sup>.

Respecto del comercio transoceánico, que movilizaba las exportaciones nacionales y traía los bienes manufacturados e insumos de los centros industriales, el bloqueo español supuso una ventana de oportunidad para el complejo portuario. A fines de octubre de 1865, la tripulación de la fragata francesa *Sourabaga* fue avisada del bloqueo a Valparaíso por el capitán de una barca británica, por lo que en consecuencia prefirió San Antonio. Llevaba carga de la *Graham, Rowe y cía.*, que habían sido socios del bodeguero Ramón del Río<sup>105</sup>. Entre las comunicaciones oficiales españolas es posible identificar, por

102 El bloqueo por parte de la Escuadra naval española, idealmente pensado para toda la costa chilena, fue declarado por el Almirante español José Manuel Pareja el 24 de septiembre de 1865. En la práctica se limitó dificultosamente a 4 puertos: Caldera, Coquimbo, Valparaíso y Talcahuano. También se ha de aclarar que, en realidad, los navíos de bandera neutral fueron poco molestados. Los representantes consulares de Estados Unidos y potencias europeas habían advertido fuertemente a los comandantes navales españoles, y estaban muy atentos a posibles amenazas a sus conciudadanos, así como a las propiedades e intereses de estos. Véase a Purcell, Cedric. *La guerra con España y el bombardeo a Valparaíso 1865-1866*. Santiago, RiL Editores, 2017, pp. 95-96.

103 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.486. Valparaíso, 26 de octubre de 1865. “San Antonio y Papudo”, p. 3.

104 Véliz, *Historia de la marina mercante*, p. 172.

105 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.490. Valparaíso, 31 de octubre de 1865. “Noticias marítimas”, p. 3.

ejemplo, una parte de la bitácora de Henry Perley, capitán de la barca británica *Nauphante* que tenía por destino final a Cobija, y que ante el aviso del bloqueo español a los principales puertos chilenos prefirió dirigirse al “Puerto Viejo” (“old port of”) de San Antonio, arribando el 30 de octubre de 1865<sup>106</sup>. Entre los navíos mercantes que saldrían del Reino Unido con destino a Perú y Chile -identificados por las autoridades consulares españolas- se informaba a la flota invasora que de Swansea salía directamente con destino a San Antonio la barca *Prince Alfred*, con 801 toneladas de carbón de hulla para comercializar por *Richardson & Co*<sup>107</sup>, al igual que el bergantín *Glamorgan*, también utilizado por la firma de Richardson<sup>108</sup>. Lo mismo con el *Rose of England*, destinado al complejo portuario de San Antonio por L.H. Simpson, o el *Zhelina*, de propiedad de R. Simpson, todos desde Swansea<sup>109</sup>.

La firma extranjera *Juchter, Wilhelmy y compañía* de Valparaíso, ofrecía para la venta en San Antonio su cerveza importada, la llamada “Cerveza de Bass”<sup>110</sup>, un tipo de cerveza muy apreciada por los extranjeros que viajaban por el país<sup>111</sup>. Como otro ejemplo de productos extranjeros especiales, los libros importados que se vendían en Santiago y Valparaíso en las librerías “Chilena” y “del Mercurio”, se estaban vendiendo en San Antonio y Papudo (“a pesar del famoso bloqueo”)<sup>112</sup>. *Morris, Thompson y compañía*, también de Valparaíso, tenían a la venta en bodegas del Puerto Viejo un cargamento de “alambre de fierro”, que públicamente promocionaban para que se interesaran “los empresarios de Telégrafo”<sup>113</sup>. Comerciantes locales, activos en el pasado, aprovecharon también el pequeño *boom* para anunciar las mercaderías del país que comercializaban, productos del territorio cercano al complejo portuario. Como el caso del bodeguero Gregorio de Mira, que ofrecía al público “charqui, grasa, queso, mantequilla, garbanzos, trigo blanco y candeal, lana, y algunos otros artículos”<sup>114</sup>. En verdad, los ejemplos abundan.

106 Henry William Rouse, cónsul británico en Valparaíso, al Ministro de Marina de España. Valparaíso, 20 de noviembre de 1865. *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico*. Vol. I. Madrid, Archivo Álvaro de Bazán, Museo Naval, 1966, pp. 226-227.

107 “Relación de los buques salidos del distrito consular...” Cardiff, 22 de febrero de 1866. *Ibidem*, p. 382.

108 “Relación de los buques que desde el 22 de febrero a la fecha...” Cardiff, 20 de marzo de 1866. *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico*. Vol. II, p. 309.

109 “Relación de los buques salidos...” Cardiff, 2 de febrero de 1866. *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico*. Vol. I. Madrid, Archivo Álvaro de Bazán, Museo Naval, 1966, p. 395.

110 *El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso, 10 de noviembre de 1865. “Cerveza de Bass”, p. 3.

111 Couyoumdjian, Juan Ricardo. “Una bebida moderna: la cerveza en Chile en el siglo XIX” *Historia*, N°37, Vol. 2, 2004, pp. 311-336, p. 326.

112 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.512. Valparaíso, 25 de noviembre de 1865. “NOVEDAD”, p. 3.

113 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.693. Valparaíso, 26 de junio de 1866. “A los empresarios de telégrafos”, p. 1.

114 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.540. Valparaíso, 28 de diciembre de 1865. “Puerto de San Antonio”, p. 3.

Incluso la actividad naviera, de transporte de mercaderías nacionales o de compra-venta de embarcaciones surtas en Valparaíso, se trasladó al complejo portuario de San Antonio. La barca francesa *Ferdinand de Lesseps*, que tenía una capacidad para 14.000 quintales de carga, ofrecía sus servicios de transporte con la firma comercial *Le Quellec y Bordes* desde el Puerto Viejo de San Antonio<sup>115</sup>. La enorme fragata estadounidense *Thorndike*, de 850 toneladas, ofrecía el mismo servicio también en San Antonio, a nombre de un comerciante extranjero apellidado Bates<sup>116</sup>. Se fletaba también en el “Puerto Viejo” la barca inglesa *Emilita*, que ofrecía los servicios del cabotaje hacia el norte del país, para conectar el complejo de San Antonio con Coquimbo y/o Chañaral<sup>117</sup>. Además, un tal Juan José Parodi ofrecía a todo buque los servicios de carga y descarga de mercaderías, “[...] a razón de noventa centavos el quintal puesto en Valparaíso o Santiago”<sup>118</sup>, tanto en los dos puertos de San Antonio como en Algarrobo, embarcaderos donde desarrollaba sus actividades.

Finalmente las cifras oficiales, consignadas por funcionarios de la Armada en relación al tráfico marítimo de los puertos, confirman el alza durante los meses que duró el bloqueo español si lo vemos en un período más amplio, y arrojan para el complejo de San Antonio en su conjunto (sin diferencia entre los dos puertos) lo siguiente:

Imagen N°3. Embarcaciones arribadas oficialmente al complejo portuario de San Antonio (1861-1873)

AÑO	TOTAL EMBARCACIONES (ENTRADAS)	PUERTO ORIGEN: CHILE	PUERTO ORIGEN: EXTRANJERO
may.1861-abr.1862	50	21	29
may. 1862-abr.1863	62	54	8
may.1863-abr.1864	34	34	0
may.1864-abr.1865	20	20	0
oct.1865-may.1866	95	66	29
may.1866-abr.1867	55	55	0
may.1867-abr.1868	49	49	0
abr.1868-abr.1869	29	29	0
1869-mar.1870	45	45	0
1871-abr.1872	53	23	30
abr.1872-mar.1873	34	33	1

Fuente: Memorias ministeriales de Marina.

115 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.497. Valparaíso, 8 de noviembre de 1865. “Se fleta para la costa de Chile o del Perú”, p. 3; Antonin Dominique Bordes y su socio Le Quellec eran activos navieros que desde 1847 habían centrado su actividad en Valparaíso. Véase a Véliz, *Historia de la marina mercante*, p. 247.

116 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.500. Valparaíso, 11 de noviembre de 1865. “Se fleta la fragata americana ALICETHORNDIKE”, p. 3.

117 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.529. Valparaíso, 15 de diciembre de 1865. “Se fleta la Barca inglesa EMILITA”, p. 1.

118 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.505. Valparaíso, 17 de noviembre de 1865. “San Antonio y Algarrobo”, p. 3.

El período informado por las autoridades de la Armada que va entre octubre de 1865 y mayo de 1866 -no sabemos el porqué de la elección de ese intervalo particular- no alcanza a abarcar un año cronológico, como sí sucede con los otros datos presentados en la imagen de arriba. Además, en la memoria ministerial respectiva, se señalaba claramente que sólo se trataba de los navíos contabilizados en el puerto de "San Antonio de las Bodegas"<sup>119</sup>, por lo que se hace referencia a solo uno de los embarcaderos. Por lo tanto, es seguro que el alza en la afluencia de embarcaciones fue aún mayor, superando con mucho la cifra de los 95 navíos.

La utilización de San Antonio supuso también algunas complicaciones debido principalmente a que la zona no era del todo invulnerable a las hostilidades españolas, así como también a los problemas que derivaban del hecho de que todo este territorio aún no contaba con las instalaciones y servicios adecuados, que eran necesarios muchas veces para recibir a los navíos mercantes, y lidiar con las faenas asociadas a la actividad de estos. Se agregaba la dificultad derivada de las distancias entre los principales núcleos de población o actividad. La firma de *A. Riesco y Cía.* alegaba, en 1866, que la sociedad naviera de *Le Quellec y Bordes* los había dejado, literalmente, con gran parte de la mercadería de una negociación esperando sin poder ser embarcada, abarrotada en el Puerto Viejo de San Antonio. Se trataba de un gran envío de porotos ("doscientos sacos de frejoles"), que debían ser cargados en la barca francesa *Cap Horn*. La mercadería tuvo que esperar más de un mes (37 días) en las bodegas del Puerto Viejo de San Antonio ya que, por una descoordinación de ambas partes, los de la barca habían ido a recibir el cargamento a Algarrobo, en donde tenían que primero descargar otras mercaderías, demorándose allí unos 12 días. Esperaron tener alguna noticia del agente de la casa de Riesco, que era Juan R. Otazo, familiar del pulpero José Agustín Otazo de Cartagena. Juan Otazo demoró en llegar, porque al comienzo no había tenido conocimiento del arribo del *Cap Horn*, malográndose una parte de los sacos con porotos, lo que motivó acusaciones recíprocas y un pleito judicial<sup>120</sup>.

No era poco común la descoordinación entre el agente comisionista -el vendedor, como Otazo- y el comerciante que era verdaderamente dueño de la mercadería. Paso también, por ejemplo, con la negociación de cebada entre José María Toro Martínez y Juan Francisco Vives. Toro, agente comercial en San

119 *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1866*. Santiago, Imprenta Nacional, 1866, p. 138.

120 *Gaceta de los Tribunales y de la instrucción pública*. Año XXIV, N°1.306. Santiago, 20 de julio 20 1867. "A. Riesco i Ca. con la casa de Le Quellec i Bordes, sobre rescision de un contrato", pp. 498-499.

Antonio del dueño de la cebada (Juan Francisco Ureta Rodríguez), pretendía vender entre 6.500 a 7.000 fanegas de cebada a Vives, que las tenía acumuladas en el puerto, pagando arriendo de bodegaje. La negociación se truncó y nunca llegó a puerto desde la perspectiva de Vives -pese a que ya se tenía concertado un precio con el mismo Ureta-, debido a que el dueño de la mercadería cambió de idea y su agente comercial no se enteró a tiempo<sup>121</sup>.

En ese contexto de un comercio exterior complicado por una agresión extranjera, se informaba al público de una situación que concernía a la compañía de los comerciantes Concha y Barros la que, según explicábamos anteriormente, centraba sus actividades en San Antonio. A propósito de un problema con los permisos de salida de Valparaíso de un navío mercante -el bergantín colombiano *Conde de Cavour*-, se decía que este pudo salir y ser recibido en San Antonio debido a los buenos oficios e influencias de Ladislao Barros: "como se encontraba aquí [en Valparaíso] el Sr. D. Ladislao Barros, dueño del establecimiento de San Antonio, compañero del Sr. Concha y Juan Romero Janer, ambos dueños del cargamento de dicho buque, hicieron que éste arribara a San Antonio"<sup>122</sup>. El problema consistía en que el capitán del navío, Adolfo Cammas, era español, y debido precisamente a su nacionalidad había sido impedido por las autoridades de Valparaíso a conducir el buque mercante fuera del puerto. Ladislao Barros se las arregló para que el *Conde de Cavour* pudiese ir sin Cammas a San Antonio -de donde había zarpado días atrás, tras recibir un cargamento de mercaderías comprados por su sociedad con Concha<sup>123</sup>-, y viajando con el español por tierra, consiguió que finalmente este se pudiera embarcar nuevamente en San Antonio. El redactor anónimo denunciaba públicamente que la compañía comercial de Barros y Concha estaban abasteciendo al enemigo, y que, de hecho, Ladislao Barros había utilizado sus influencias como subdelegado de San Antonio para facilitar toda la operación: "No dudemos que *el cargamento del buque sea para la escuadra española*, en atención a las reservas que ha habido, como la de permitir embarcarse sin pasaporte al español Cammas, *siendo que el Subdelegado Barros lo sabía y estaba en sus atribuciones el impedirlo*"<sup>124</sup>. Esta acusación, bastante grave, en definitiva no llegó a ninguna parte, pero es bien probable que haya sembrado sospechas sobre la forma de hacer los negocios por parte de algunos empresarios en los embarcaderos de San Antonio.

---

121 Es decir, era una negociación que implicaba, como mínimo por parte de Vives, una compra por 13.665 pesos (y como máximo por un total de 15.330 pesos). Véase en *Gaceta de los Tribunales y de la instrucción pública*. Año XXVI, N°1.376. Santiago, 11 de noviembre de 1868. "Don José María Toro Martínez con don Juan Francisco Vives, sobre cumplimiento de un contrato", p. 894.

122 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.473, Valparaíso, 11 de octubre de 1865. "El Conde de Cavour," p. 1.

123 Principalmente harinas y aguardiente.

124 *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.473. Valparaíso, 11 de octubre de 1865. "El Conde de Cavour," p. 1.

## LA NUEVA DÉCADA

El fin de la década de 1860, que hemos caracterizado como de transformaciones rápidas, y de un *boom* propiciado por una coyuntura favorable al rol del complejo portuario de San Antonio -y por ende a los intereses de los comerciantes que desarrollaban parte de sus actividades allí-, cerró con una baja en la afluencia de navíos extranjeros, y por lo tanto con una aparente vuelta al estado de cosas anterior al bloqueo español. Pero en realidad, insistimos, fue solo un retorno aparente. Se mantuvo la estrecha vinculación con el sector comercial de Valparaíso, lo que implicaba que, desde allí, los empresarios del complejo sanantonino podían insertarse en las operaciones que conllevaban los negocios de origen transoceánico, de los circuitos de importación-exportación.

El funcionamiento que, en la práctica, tuvo San Antonio entre 1865 y 1866 como un *entrepôt* distribuidor de las mercaderías en toda la zona central, hizo ver a muchos empresarios su potencial -pese a la porfiada poca atención por parte de las autoridades del Estado central-, y lo bien conectado que estaba con Melipilla y Santiago. En este sentido, autoridades como Patricio Lynch reconocían en 1869 -por entonces en su calidad de Gobernador Marítimo de la zona naval de Valparaíso- la escasa preocupación por parte de las autoridades estatales, contrastándose al dinamismo mostrado por los privados. Acentuaba "la importancia gradual que están tomando las caletas nueva i vieja de San Antonio i la necesidad que hai de dotar a esa Subdelegacion Marítima de un bote para su servicio, con cuatro marineros segundos o a lo ménos dos"<sup>125</sup>. Ismael del Río, subdelegado marítimo en los muelles de San Antonio, agregaba que "Por las grandes esportaciones que anualmente se hacen, particularmente al extranjero por este puerto, deberia apreciarse como uno de los de los principales habilitados dependientes de la Aduana de Valparaiso"<sup>126</sup>. Por parte de los inversionistas privados, se decía que "No es un misterio que en el año anterior [1869] la empresa del ferrocarril del sur estuvo vacilante entre construir un ramal a San Antonio o llevar a efecto el de la Palmilla que está hoi en via de construccion"<sup>127</sup>.

Más allá de estas tentativas o prospecciones, los negocios continuaron, y más o menos con los mismos negociantes, quienes protagonizaron los intercambios de cuantía más importante. En relación con el tráfico marítimo y los circuitos comerciales exteriores, tenemos algunas pocas informaciones,

125 *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1869*. Santiago, Imprenta Nacional, julio de 1869, p. 104.

126 Ismael del Río al Gobernador Marítimo de Valparaíso. San Antonio, 1 de abril de 1869. *Ibidem*, p. 105.

127 *El Correo de Melipilla*. N°2. Melipilla, 13 de febrero de 1870. Columna de la editorial, p. 2.

lamentablemente parciales, sobre comienzos de 1870. Tratándose sólo del embarcadero más antiguo (el “Puerto Viejo”), conocemos los siguientes datos:

Imagen N°4. Datos sobre exportación de la Tenencia de Aduana de San Antonio (Puerto Viejo), mes de marzo de 1870

PRODUCTO	CANTIDADES (kgs.)	DESTINOS	BUQUES	CASA COMERCIAL EXPORTADORA
cebada	372.039	Callao	<i>Pizagua</i>	Barros y Concha
cebada	366.445	Pisagua	<i>Louis T.</i>	Gregorio de Mira
cebada	427.800	Callao	<i>Rosa Boetche</i>	Barros y Concha
trigo	691.795	Liverpool	<i>Esk</i>	Gregorio de Mira
trigo	542.465	Liverpool	<i>Zanga</i>	Barros y Concha
trigo	276.000	Callao	<i>Miguelito</i>	Barros y Concha
cebada	446.660	Pisagua	<i>Colombine</i>	Gregorio de Mira

Fuente: Datos publicados en *El Progreso*. Año I, N°4. Melipilla, 11 de abril de 1870, p. 3.

Como se puede ver, el oficial de aduana a cargo registró para el mes de marzo las salidas de 7 navíos para el extranjero. Claramente predominaba aún la importancia del circuito “tradicional” del comercio chileno en el Pacífico, el intercambio con el norte, hacia el Perú (en este caso Pisagua y el puerto de El Callao). En segundo lugar, los envíos de trigo al Reino Unido, vendidos tanto por Gregorio de Mira como por la sociedad formada por Ladislao Barros y Melchor Concha y Toro, es decir, las dos únicas firmas comerciales que poseían bodegas en el Puerto Viejo -recordemos que Barros y Concha terminaron comprando las deudas de Demófilo Herrera y Ramón del Río, los anteriores dueños-. Lo que se exportaba en cantidades más importantes, o significativas como para ser registrado por la Tenencia de Aduana, eran los cereales: trigo y cebada, los productos que iban a ser los más exportados por el complejo portuario durante la década que se iniciaba, tal como demostraban los estudios del historiador Arnold Bauer. En las páginas de *El Progreso* -el primer periódico en la historia de la ciudad de Melipilla- se anunciaron estos datos, repitiéndose la publicación de este tipo de informaciones del Puerto Viejo para el siguiente mes de aquel año (abril). La información fue la siguiente:

Imagen N°5. Datos sobre exportación de la Tenencia de Aduana de San Antonio (Puerto Viejo), mes de abril de 1870

PRODUCTO	CANTIDADES (kgs.)	DESTINOS	BUQUES	CASA COMERCIAL EXPORTADORA
trigo blanco	650.200	Callao	<i>Albertina</i>	Gregorio de Mira
trigo blanco	720.400	Falmouth	<i>Santona</i>	Guston Muir & Ca.
cebada	434.700	Iquique	<i>Jeorje Nicolaus</i>	Barros y Concha
trigo blanco	969.864	Liverpool	<i>Lspirit of the Dawn</i>	Barros y Concha
trigo blanco	731.400	Liverpool	<i>Lah Constance</i>	Dickson Harker & Ca.

Fuente: Datos publicados en *El Progreso*. Año I, N° 8, 9 de mayo de 1870, p. 3.

Este tipo de informaciones lamentablemente son bastante parciales, pero nos ayudan al menos para ver el tránsito entre un mes y otro, justamente a inicios de la década. En abril ya no fueron 7 las embarcaciones que salieron al extranjero, si no que tan solo 5. Junto con los mismos comerciantes almaceneros de antes, que estaban instalados permanentemente en el complejo portuario (Mira y Barros-Concha), tenemos la participación más directa de casas comerciales extranjeras. Los destinos seguían siendo el Reino Unido y el Perú.

Respecto del sector comercial en general, que estaba instalado en todo el territorio cercano a los dos puertos de San Antonio -las tres subdelegaciones estudiadas-, y que en su enorme mayoría no participaba de forma autónoma de los circuitos exportadores, el panorama era el siguiente, que podemos observar en la Imagen N°5.

Imagen N°6. Matrícula de establecimientos comerciales (subdelegaciones de Cartagena, San Antonio y Cuncumén, 1870)

SUBDELEGACIÓN	DUEÑO	TIPO ESTABLECIMIENTO	CATEGORÍA	\$ PAGA POR PATENTE
Cartagena	Simón Garrido	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Felipe Cartajena	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	José Luis Alvarez	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Francisco Achurra	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Francisco Alvarez	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	José Antonio Araya	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Tránsito Cerda	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Jordán Hurtado	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Tomasa Vera	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Florentino Gomez	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Santiago Garai	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Agustín Dalanzon	Molino 1 parada	2da.	5 pesos
Cartagena	José Agustín Otazo	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Mariano Hernández	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	Francisco González	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cartagena	María Vera	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos
San Antonio	Gregorio de Mira	Bodega	1era.	60 pesos
San Antonio	Ladislao Barros	Molinos 4 paradas	1era.	60 pesos
San Antonio	Jorje I. Diabuno	Tienda	4ta.	10 pesos
San Antonio	José María Barrera	Tienda	5ta.	6 pesos
San Antonio	Joaquín Morales	Tienda	5ta.	6 pesos
San Antonio	Rosamel Guerrero	Tienda	4ta.	10 pesos
San Antonio	José Hurtado	Tienda	5ta.	6 pesos
San Antonio	Pedro Pascual Guzmán	Tienda	5ta.	6 pesos
San Antonio	José V. Plaza	Menestras i granos	3era.	5 pesos
San Antonio	José Domingo O'Caseo	Menestras i granos	3era.	5 pesos
San Antonio	Bautista Cartajena	Menestras i granos	3era.	5 pesos
San Antonio	José Silva	Menestras i granos	4ta.	2 pesos 50 centavos
San Antonio	Santos Díaz	Menestras i granos	4ta.	2 pesos 50 centavos
San Antonio	Manuel Hernández	Menestras i granos	4ta.	2 pesos 50 centavos
San Antonio	Regalado Plaza	Menestras i granos	4ta.	2 pesos 50 centavos
San Antonio	Gregorio de Mira	Menestras i granos	3era.	5 pesos
San Antonio	Marcelino González	Menestras i granos	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cuncumén	Pascual Cortez	Menestras i granos	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cuncumén	José María Barrera	Menestras i granos	3era.	5 pesos
Cuncumén	Virjínio Lagunas	Menestras i granos	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cuncumén	Bernardo Henríquez	Menestras i granos	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cuncumén	José Molgado	Menestras i granos	4ta.	2 pesos 50 centavos
Cuncumén	José María Riquelme	Tienda	3era.	5 pesos
Cuncumén	Agustín Molina	Tienda	3era.	5 pesos
Cuncumén	Márcos Santibáñez	Menestras	4ta.	2 pesos 50 centavos

Fuente: Datos publicados en *El Progreso*. Año I, N°13, Melipilla, 13 de junio de 1870

Como se ve aquí, de aquellos que continuaron en el comercio, habiéndose iniciado de forma modesta, tenemos el caso de José Agustín Otazo, dueño y regente de una simple pulpería en el sector de “Las Palmas” en Cartagena (véase anterior Imagen N°2). Sabemos que su familia estaba involucrada en los negocios mercantiles, y como ya hemos mencionado, Otazo se encontraba también vinculado a los negocios de los Barros. En 1870 continuaba con la comercialización de productos, ahora denominados oficialmente como del rubro de “menestras”. Estos establecimientos, que claramente son los que predominaban en todo el territorio, eran en realidad las mismas “pulperías” de antes, dedicadas a la venta de comidas y productos agropecuarios. El negociante José Domingo Ocaso, que mantenía un establecimiento mixto de “menestras” y venta de granos, ocupaba para este negocio un inmueble cuyo dueño era Ladislao Barros<sup>128</sup>. José Victoriano Plaza, también comerciante de “menestras i granos” en San Antonio, recibía préstamos de habilitación por parte de la sociedad de Barros y Concha<sup>129</sup>.

Los que pagaban el impuesto comercial más alto eran los establecimientos lógicamente de mayor capacidad, como la bodega de Gregorio de Mira, y los otros establecimientos de Ladislao Barros, que incluían instalaciones para moler granos, y por lo tanto convertir el producto bruto en harinas para ser exportadas o re-vendidas allí. Vemos también que Gregorio de Mira no solo estaba implicado en el comercio a gran escala, sino que también en el sector minorista local, ya que poseía un establecimiento de “menestras” en San Antonio. En segundo lugar de importancia, los locales consignados como “tienda”, pertenecientes a comerciantes que podríamos describir como medianos, que negociaban con algunas manufacturas y artículos foráneos, y no por casualidad estaban concentrados sobre todo en la subdelegación de San Antonio, es decir, en el complejo portuario. Entre ellos Rosamel Guerrero, que era dependiente de Ladislao Barros<sup>130</sup>.

La primacía en términos generales de la sociedad de Barros y Concha, en virtud de su control de la tierra y de sus posesiones inmobiliarias, les permitía mantener la mayor parte de las instalaciones portuarias existentes en el complejo sanantonino. Esta situación parece ser, sin duda alguna, lo que cimentó el camino para fundar más adelante la casa comercial “Sociedad de

---

128 “Arriendo. Barros Dn. Ladislao a Ocaso José Domingo”. Melipilla, 14 de mayo de 1867. ARNAD, ANM, Vol. 82, f. 77v-78.

129 “Prestamo a Plaza José Victoriano por los SS. Barro i Concha”. Melipilla, 5 de marzo de 1869. *Ibidem*, Vol. 86, f. 18v.

130 Este dato aparece en *El Mercurio de Valparaíso*. N°11.473. Valparaíso, 11 de octubre de 1865. “El Conde de Cavour”, p. 1.

Bodegas de los Puertos de San Antonio”, a comienzos de 1873<sup>131</sup>. Aunque las actividades y esfuerzos de dicha sociedad forman parte de otra etapa, es claro que los años previos a su fundación están marcados para estos empresarios por la expansión comercial. Además, con sus actividades particulares, fueron creando un interés general por dicha zona costera, e incluso por territorios aledaños que podían converger económicamente con el complejo portuario. No es casualidad que, al iniciarse la década, Emilio Concha y Toro -hermano de Melchor, el socio de Ladislao- desarrolló esfuerzos por establecer una línea de navegación a vapor por el río Rapel, hacia las haciendas del interior, ribereñas de dicho cauce. La idea era justamente que las embarcaciones recogiesen la producción agropecuaria, y así “construir a [en] las riberas del Rapel grandes bodegas de depósito, de las cuales tomará su carga el vapor para conducirla a San Antonio y Valparaíso”<sup>132</sup>. El mismo Emilio Concha y Toro, junto a Ladislao Barros y a otros financistas, idearon en 1872 establecer una sociedad anónima enfocada en los negocios con mercaderes, llamada “Sociedad Bodeguera de La Matanza”. Pretendían, según manifestaba el primer artículo de su texto legal de constitución, “el objeto de construir en el puerto de la Matanza, provincia de Colchagua, bodegas, muelles i demas obras necesarias para recibir en depósito cereales i frutos del país”<sup>133</sup>. En definitiva este proyecto privado no se desarrolló por mucho tiempo, como los accionistas esperaban, pero sin duda representó una especie de ensayo general para lo que, pocos meses después, se constituiría como una sociedad comercial permanente en el complejo portuario de San Antonio, y que iba a mantener sus actividades hasta la segunda década del siglo XX.

## CONCLUSIONES

En vista del análisis que hemos desarrollado en este breve estudio, es posible la identificación y observación de varios procesos paralelos, que marcaron este período histórico que hemos denominado como de la primera formación moderna de la ciudad y puerto de San Antonio.

En primer lugar, hemos podido constatar que durante todos estos años, casi sin variación, fue fundamental la relación con el puerto de Valparaíso. Fueron

131 Los accionistas mayoritarios de la Sociedad de Bodegas serán Lauro Barros, Pedro José Barros Barros (hijo de Pedro José Barros Morán, suegro de Lauro), el mismo Ladislao Barros, y los hermanos Melchor y Emilio Concha y Toro.

132 *El Mercurio de Valparaíso*. N°13.048. Valparaíso, 3 de noviembre de 1870. “Río Rapel”, p. 1.

133 *Boletín de Leyes y decretos del gobierno*. Tomo XL, N°3. Santiago, 13 de noviembre de 1872. “Sociedad Bodeguera de la Matanza”, p. 1.051. El “puerto” de Matanzas se encontraba donde hoy se encuentra el balneario de Matanzas, en la costa de la comuna de Navidad, en la VI Región de O’Higgins.

varios los negociantes individuales, así como sociedades comerciales o casas de comercio, tanto de origen nacional como extranjero, que estaban instalados principalmente en dicho puerto, y desde allí desarrollaban el manejo de la mayoría de las operaciones mercantiles. Dentro de estas, dentro de ese entramado, los muelles de San Antonio cumplieron un papel secundario. Primero, en un rol siempre de complemento, de embarque de productos y frutos del país, principalmente de la producción agropecuaria del Departamento de Melipilla, incluyendo las haciendas y fundos de lo que hemos llamado el *hinterland* de San Antonio. Ese territorio especialmente vinculado podía variar y, de hecho como se demuestra por algunos proyectos empresariales tentativos, a fines del período que hemos analizado, implicaba la conexión con otras zonas de Chile central, y con otros puertos o caletas. En segundo lugar, el rol del complejo portuario de San Antonio -también secundario- como un punto para la redistribución de las importaciones, en un área que, lamentablemente, todavía no podemos definir de forma exacta. Pero que probablemente, muchas veces, incluía nada menos que el mercado de la capital, como de hecho lo hemos mostrado por los detalles de algunas de las negociaciones descritas. Por lo demás, la mayor parte de los comerciantes de San Antonio, específicamente los más importantes y con mayor capacidad financiera, eran en realidad vecinos de Santiago o Valparaíso, como lo hemos expuesto en estas páginas.

Otra cuestión que es posible reconocer, a la luz del análisis que hemos aquí desarrollado, tiene que ver con la implicancia que llegaba a tener algunos hechos coyunturales. Específicamente, hemos mostrado como la guerra que sostuvo Chile contra la Corona española a mediados de la década de 1860 significó una pequeña ventana de oportunidad para los negocios en San Antonio. Dicho intervalo de tiempo fue breve, pero ciertamente marcó un lento comienzo hacia otro estado de cosas, y es muy claro que para la Historia de este puerto es un punto de inflexión que siempre debiese ser considerado. Finalmente, lo que parece ser, lamentablemente, una constante histórica: la percepción de un relativo “abandono” de esta costa por parte de las autoridades del Estado central. De todas maneras, al menos en esta etapa comienza una inicial preocupación por lo que allí acontecía, y las primeras declaraciones de intenciones con miras a futuros proyectos. Precisamente porque el complejo portuario había demostrado tener un potencial, en un momento que había ayudado en parte al sostenimiento económico de la zona central del país. Sin embargo lo recién dicho, sólo posteriormente, hacia fines del siglo XIX, los habitantes permanentes del complejo portuario observarán como la infraestructura portuaria comenzará a modernizarse, y con fuerza se transformará durante la primera década del siglo XX.

## BIBLIOGRAFÍA

### Fuentes de archivo

Archivo Nacional Histórico, Chile.

Archivo de la Gobernación de Melipilla (AGM). Vol. 1 y 3.

Archivo Judicial de Santiago (AJS). Caja 611, pieza 10; caja 801, pieza 23; caja 805, pieza 7.

Archivo Judicial de Valparaíso (AJV). Caja 431, pieza 6.

Archivo Nacional de la Administración, Chile.

Archivo del Conservador de Bienes de Valparaíso (ACV). Vol. 1 y 2.

Archivo Notarial de Melipilla (ANM). Vol. 66, 67, 69, 72, 81 y 82.

Archivo Notarial de Santiago (ANS). Vol. 64.

Archivo Notarial de Valparaíso (ANV). Vol. 1.277.

### Fuentes impresas

Barros Valdés, Lauro. *Ensayo sobre la condición de las clases rurales en Chile*. Santiago, Imprenta Agrícola de Enrique Ahrens I.C., 1875.

*Cuenta Jeneral de las Entradas y Gastos Fiscales de la República de Chile en 1855*. Santiago, Imprenta Nacional, 1856.

*Documentos relativos a la Campaña del Pacífico*, Vol. I y II. Madrid, Archivo Álvaro de Bazán, Museo Naval, 1966.

*Estadística Jeneral del Departamento de Melipilla. Presentada en la Esposicion Internacional Chilena de 1875*. Melipilla, Imprenta de El Progreso, 1875.

*Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1854*. Santiago, Imprenta de Julio Belin i Ca., 1854.

*Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1866*. Santiago, Imprenta Nacional, 1866.

*Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1869*. Santiago, Imprenta Nacional, 1869.

### Publicaciones periódicas

*Anuario estadístico de la República de Chile*. Santiago.

*Boletín de Leyes i Decretos del Gobierno*. Santiago.

*El Correo de Melipilla*. Melipilla.

*El Mercurio*. Santiago.

*El Mercurio de Valparaíso*. Valparaíso.

*El Progreso*. Melipilla.

*Gaceta de los Tribunales y de la instrucción pública*. Santiago.

### Bibliografía

Arango López, Diego. "La ciudad en llamas. Incendios y régimen de fuego en Valparaíso. 1843-1906". *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*, Año 17, N°45, septiembre-diciembre de 2021, pp. 93-118.

- Barros de Orrego, Martina. *Recuerdos de mi vida*. Santiago, Editorial Orbe, 1942.
- Bauer, Arnold J. "Expansión económica en una sociedad tradicional: Chile central en el siglo XIX". *Historia*, N°9, Vol. I, 1970, pp. 137-235.
- Bay Espinosa, Mariano. *San Antonio, un fondeadero de saco reducido*. San Antonio, Empresa Puerto de San Antonio, 2019.
- Betancourt Castillo, Francisco. "Negocios e influencias informales. La red de poder en el gobierno de Bernardo O'Higgins, 1817-1823". *Diálogo Andino*, N°60, 2019, pp. 21-33.
- Betancourt Castillo, Francisco. "Formación económica y social de un territorio costero chileno durante el siglo XIX: la propiedad en San Antonio y su hinterland". *Autoctonía*, Vol. VI, N°1, 2022, pp. 108-136.
- Cáceres Muñoz, Juan. "Una vieja y olvidada relación económica: el trigo chileno en el Perú. Siglo XVIII-XIX". *Tiempo Histórico*, N°7, 2013, pp. 69-78.
- Camus Gayán, Pablo. *Ambiente, bosques y gestión forestal en Chile. 1541-2005*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2006.
- Carrera Núñez, José Miguel. *Desarrollo comercial y naviero en los comienzos del Chile republicano 1811-1864*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2017.
- Cavieres, Eduardo. *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1880*. Santiago, Editorial Universitaria, 1988.
- Cavieres, Eduardo y Serrano, Gonzalo. "La guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839): el trigo y la agricultura como bases de un proyecto nacional". *América Latina en la Historia Económica*, Vol. 25, N°1, 2018, pp. 136-164.
- Collier, Simon, y Sater, William. *Historia de Chile 1808-1994*. Cambridge, Cambridge University Press, 1998 [1996], pp. 76-80.
- Couyoumdjian, Juan Ricardo. "Una bebida moderna: la cerveza en Chile en el siglo XIX". *Historia*, N°37, Vol. II, 2004, pp. 311-336.
- De Ramón, Armando. *Biografías de Chilenos: Miembros de los Poderes Ejecutivos, Legislativo y Judicial*. Tomo II (2ª edición). Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 1999.
- Donoso Rojas, Carlos. *Una región rica, fértil y abandonada: Economía, cultura y sociedad en Tarapacá (siglos XVI-XIX)*. Iquique, Ediciones Universidad de Tarapacá, 2017.
- Estrada, Baldomero. "Integración socioeconómica de la colectividad alemana en Valparaíso (1850-1930)". *Historia 396*, Vol. 1, N°2, 2011, pp. 199-235.
- Lacoste Adunka, Michelle. "Comercio de Chile con América Latina entre 1844 y 1870. Un acercamiento a partir de la Estadística Comercial". *Revista Escuela de Historia*, [online], Vol. 18, N°2, 2019 [citado 2023-08-30]. Disponible en: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1669-90412019000200006&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1669-90412019000200006&lng=es&nrm=iso).

Lacoste Adunka, Michelle. *Nueva historia de la relación económica entre Chile y el Perú (1822-1865). De la Independencia a la Guerra con España*. Santiago, Centro de Estudios Bicentenario, 2021.

Llorca-Jaña, Manuel. "The Economic Activities of a Global Merchant-Banker in Chile: Huth & Co. of London, 1820s-1850s". *Historia*, N°45, Vol. II, 2012, pp. 399-432.

Llorca-Jaña, Manuel y Navarrete-Montalvo, Juan. "Entre la independencia y la era del salitre, c. 1810-1879". Llorca-Jaña, Manuel, y Miller, Rory M. (eds.). *Historia económica de Chile desde la Independencia*. Santiago, RiL editores, 2021, pp. 33-94.

Llorca-Jaña, Manuel y Miller, Rory M. (eds.). *Historia económica de Chile desde la Independencia*. Santiago, RiL editores, 2021.

Mujica, Juan. *El Puerto de San Antonio. Noticia histórica*. Santiago, Imprenta "El Esfuerzo", 1947.

Ortega Martínez, Luis. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*. Santiago, LOM Ediciones, 2018.

Osterhammel, Jürgen. *La transformación del mundo. Una historia global del siglo XIX*. Barcelona, Crítica, Editorial Planeta, 2021 [2014].

Purcell, Cedric. *La guerra con España y el bombardeo a Valparaíso 1865-1866*. Santiago, RiL editores, 2017.

Sanhueza Benavente, María Carolina. *Por los caminos del Valle Central de Chile. El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2017.

Véliz, Claudio. *Historia de la marina mercante de Chile*. Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961.

Recibido el 10 de octubre de 2023

Aceptado el 2 de noviembre de 2023

Nueva versión: 15 de noviembre de 2023