

Formación económica y social de un territorio costero chileno durante el siglo XIX: la propiedad en San Antonio y su *hinterland*

Economic and social formation of a Chilean coastal territory during the 19th century: the property in San Antonio and its hinterland

Francisco Betancourt Castillo
Escuela de Historia y Geografía
Universidad Bernardo O'Higgins-Chile
efejotabetancourt@gmail.com

Resumen:

A través de la temática y concepto de formación económica y social, el presente artículo estudia el devenir durante el siglo XIX de un importante territorio costero del Chile central, relativamente abandonado por la historiografía: el puerto de San Antonio y su territorio inmediato. La relevancia actual de este puerto con respecto a la economía de todo el país tiene orígenes bastante recientes, y es solo a partir de los primeros años del siglo XX, en un proceso lento, que comienza a desarrollarse dicho territorio con fuerza, adquiriendo su preponderancia actual. Sin embargo, dicho desarrollo está determinado por un período previo, un auge exportador basado en la producción de cereales, que caracterizó la transformación de este territorio y sus “puertos” durante la segunda mitad del siglo XIX, en especial en el último tercio de dicha centuria. La formación y lenta transformación de este territorio la reconstruiremos a partir del análisis en dos sentidos. En un primer momento, desde un punto de observación general, a través de la reconstrucción de la evolución de la estructura de la propiedad, en el territorio que rodeaba al modesto complejo portuario, por medio del análisis de datos censales y agrícolas. En segundo lugar, nos adentraremos en las informaciones que dan cuenta del boom exportador, que dinamiza todo este territorio hacia 1870, especialmente considerando el desarrollo del “Puerto Nuevo” a propósito del establecimiento de una moderna sociedad comercial, que agrupaba a importantes comerciantes y terratenientes chilenos de la época.

Palabras clave:

San Antonio; puerto chileno; Historia económica y social; propiedad agrícola; Chile en el siglo XIX.

Abstract:

Through the theme and concept of economic and social formation, this article studies the evolution during the 19th century of an important coastal territory of central Chile, relatively abandoned by historiography: the port of San Antonio and its immediate territory. The current relevance of this port with

respect to the economy of the entire country has quite recent origins, and it is only from the first years of the 20th century, in a slow process, that this territory begins to develop strongly, acquiring its preponderance current. However, this development is determined by a previous period, an export boom based on cereal production, which characterized the transformation of this territory and its ports during the second half of the nineteenth century, especially in the last third of that century. The formation and slow transformation of this territory will be reconstructed from the analysis in two senses. At first, from a general observation point, through the reconstruction of the evolution of the property structure, in the territory that surrounded the modest port complex, through the analysis of census and agricultural data. Secondly, we will go into the information that gives an account of the export boom, which energized all this territory around 1870, especially considering the development of the “New Port” in connection with the establishment of a modern commercial society, which brought together important merchants and landowners.

Key words:

San Antonio; Chilean port; Economic and social history; agricultural property; Chile in the 19th century.

Recibido: 31 de octubre 2021 · **Aceptado:** 10 de enero 2022

1. Introducción

Hoy en día la ciudad portuaria de San Antonio tiene para Chile una gran relevancia, expresada en varios niveles. Su importancia se debe principalmente a sus características demográficas y geográficas –la cercanía respecto de la capital–, y especialmente por su peso o implicancia en la economía nacional. El comercio exterior chileno no sería el mismo actualmente sin el rol de dicho complejo portuario, que al año 2019 en su fondeadero y dependencias fueron transferidas más de 22 millones de toneladas de carga, lo que representó hasta esa fecha cerca del 46% de toda la transferencia de carga portuaria a nivel nacional, consolidándolo por tanto como el principal puerto marítimo del país¹.

Sin embargo, esta realidad actual es el resultado final de una larga sucesión de hechos y desarrollos, de construcción de la “ciudad” y “puerto” de San Antonio, sus poblaciones y sus alrededores, como una región geo-histórica más o menos coherente y definida. De manera que la relevancia de este territorio costero para la economía de la zona central, para las políticas generadas desde el Estado central, y en cuanto a su peso demográfico de relativa consideración, no ha sido la misma en los siglos pasados. Como lo veremos, desde el establecimiento de los primeros ocupantes europeos hasta comienzos del siglo XX, toda la zona de San Antonio y su *hinterland* –a grandes rasgos, la actual Provincia de San Antonio, el territorio costero que va desde el actual municipio de Santo Domingo hasta el de Algarrobo y los pequeños valles inmediatos del interior– estuvo

escasamente poblada en comparación con los espacios circundantes. Por el lado costero, hacia el norte, desde los años de la guerra de conquista sobre las poblaciones aborígenes, imperó la actividad comercial en la bahía de Valparaíso y su región contigua, que se transformó como puerto en parte del eje económico que dominó la economía regional de Chile central –en dependiente relación con la ciudad de Santiago–, durante todo el período colonial y buena parte del siglo XIX (Carmagnani, 2001). Respecto de lo que se encontraba hacia el oriente de las zonas interiores de San Antonio, desde la primera mitad del siglo XVIII –conforme al impulso modernizador de las reformas borbónicas– se consolidó otro centro de gravedad o polo de desarrollo vecino; a saber, la villa de San José de Logroño (Melipilla) y sus territorios colindantes (entre ellos, El Monte y los pueblos de indios de Pomaire y Llopeo) (Armijo Reyes, 2015 y 2018).

En suma, durante los años coloniales y hasta, por lo menos, comienzos del siglo XX, el territorio que nos ocupa se mantuvo en unos niveles más o menos similares en cuanto a población. Un número relativamente bajo de habitantes, en comparación a otros espacios territoriales de Chile central, aunque con algunos cambios que pasaremos a detallar.

Debemos precisar antes que todo que entendemos nuestro objeto de estudio, al referirnos a este desde el concepto de “territorio” definido, en términos de comprensión de una entidad coherente y distinguible de otras, como un concepto que lograr “integrar” diversos aspectos, sobre todo en los ámbitos demográficos y económicos

–y finalmente, políticos–. Es en este preciso sentido que es posible utilizarlo al mismo tiempo, o al menos equiparándolo en parte, al concepto de “región” o “espacio”, para designar una realidad determinada (Benedetti, 2011: 34-35).

En el siglo XVI nos encontramos con un territorio organizado alrededor de la actividad económica de una playa privada, destinada al desembarco y almacenaje temporal (en conjunto con una merced de tierra y encomienda particular, centrada en la agricultura local de subsistencia). Posteriormente, en el siglo XVII, conocemos sobre una caleta de pescadores colindante con un pueblo de indios (Gallardo o Lo Gallardo), algunas propiedades más o menos improductivas, y un “Curato” colonial cuya población se encontraba dispersa en aldeas y lugarejos (el Curato con base en la Parroquia de Cartagena). Finalmente, sumado a estas últimas formas de ocupación del territorio, sabemos del desarrollo durante el siglo XVIII de un “puerto menor”, el llamado *Puerto Viejo* de San Antonio, en donde algunos vecinos del lugar comienzan a desarrollar actividades comerciales relacionadas con el tráfico marítimo y con modestas unidades de producción agropecuaria del territorio interior inmediato.

Los espacios mencionados se transformarán, a partir de finales del siglo XVIII y sobre todo en el siglo XIX, en un territorio típicamente hacendal, que generará un desarrollo mayor de la actividad portuaria inmediata, con el *Puerto Nuevo*, también conocido como *San Antonio de las Bodegas*, *Puerto de las Bodegas*, o *Puerto Nuevo de las Bodegas*. El desarrollo de este embarcadero fue, sobre todo, el fruto del establecimiento de

una sociedad comercial privada en la década de 1870, cuyo emprendimiento cambió la fisonomía de este espacio territorial en el largo plazo.

El lento desarrollo demográfico y económico de este espacio que hemos descrito en términos generales –y que solo vino a dinamizarse en este una vez se consolida la gran propiedad en el transcurso del siglo XIX–, sumado a una relativa despreocupación por parte del Estado central que dura hasta el día de hoy, ha tenido una correspondencia a nivel historiográfico. La historiografía chilena se ha preocupado poco de los procesos de formación y desarrollo de esta ciudad portuaria y su territorio inmediato². En el gran relato de la Historia de Chile, respecto de la zona central, su papel ha sido eclipsado por el de Valparaíso, el puerto “tradicional” que durante siglos fue mucho más importante. Sin embargo, esto no significa que estamos frente a una ausencia total. Destacan en este sentido un pequeño grupo de obras escritas por algunos estudiosos que por lo general han vivido en dicho territorio, cronistas e historiadores de oficio, otros de carrera, alejados de los debates académicos, y cuyos escritos han estado caracterizados por un énfasis narrativo, compilatorio, en algunos casos anecdótico y a veces excesivamente legalista. Sin embargo, se les debe reconocer que, con paciencia y rigor documental, han trazado los primeros esbozos necesarios de la crónica histórica de dicho espacio territorial, y que por lo mismo se constituyen en referentes ineludibles³.

Teniendo en cuenta este relativo vacío respecto de los problemas históricos que queremos dilucidar, relacionados con la etapa de formación del

mencionado espacio territorial (lo que actualmente es la Provincia de San Antonio) durante el siglo XIX, el período previo al gran boom del puerto a partir de la segunda década del siglo XX⁴, en este breve estudio nos enfocaremos en dos grandes cuestiones. En primer lugar, analizaremos los datos generales que están disponibles para reconstruir una suerte de estructura básica de la propiedad territorial de este espacio, y su evolución a lo largo del siglo XIX. Esta realidad nos mostrará, junto con otras informaciones de carácter cualitativo de las que disponemos, las características principales de la sociedad asentada en dicho territorio. En segundo lugar, a través del advenimiento de un primer auge comercial y productivo en la zona –específicamente de producción cerealera–, podremos adentrarnos en las circunstancias del desarrollo del “Puerto Nuevo”, que va a marcar la historia de este espacio en las décadas posteriores, a partir de la instalación de una sociedad comercial de empresarios durante la década de 1870, la “Sociedad de Bodegas de los Puertos de San Antonio”.

Nuestra hipótesis central en este trabajo guarda relación con ambas dimensiones de análisis arriba descritas. Especialmente, a nivel de causalidad, con la segunda. Planteamos que fue el desarrollo de la gran propiedad agrícola en su *hinterland*, de producción cerealera, claramente visible durante la década de 1870, lo que cambió este territorio costero desde allí en adelante. La producción de cereales generó las condiciones para hacerlo un territorio atractivo, tanto para inversionistas como para trabajadores del interior de la zona central de Chile, aumentando lentamente la población, el tráfico portuario, generándose

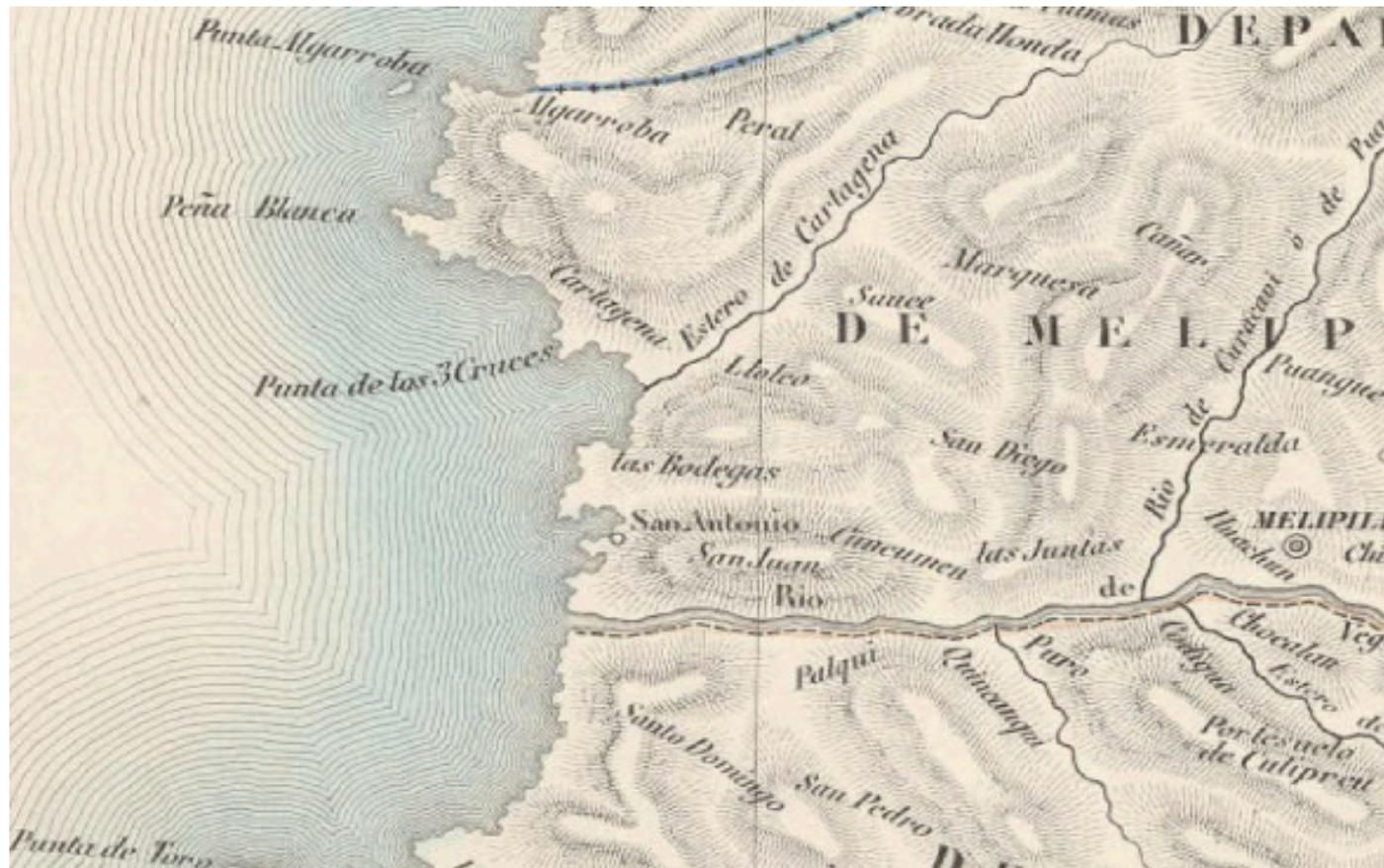
un desarrollo y modernización. Hacia fines del siglo XIX San Antonio y su territorio contiguo se transformaron, aunque no al nivel de lograr superar la importancia portuaria de Valparaíso. Los intereses empresariales implicados en ambos puertos, a fines del siglo XIX y durante las primeras dos décadas del XX, estaban de hecho vinculados (Ortega, et. al., 2014: 97-99). En el debate historiográfico chileno sobre el proceso general de crecimiento económico a nivel de todo el país, y de “desarrollo hacia afuera” entre 1860 y 1930 (Carmagnani, 1998; Llorca y Barría, 2017), el modesto papel de San Antonio en la etapa inicial de este gran proceso queda invisibilizado (Ortega, 2005). San Antonio logrará superar a Valparaíso posteriormente, más allá de la segunda mitad del siglo XX. Pero dicho proceso no puede explicarse sin antes comprender de manera cabal todo su desarrollo histórico previo, el cual se sentaron las bases materiales para esto, durante la segunda mitad del siglo XIX. El presente estudio se propone abordar dicha etapa.

2. Territorio, asentamientos y población.

Una forma de aproximarnos a la caracterización de San Antonio y su territorio inmediato durante el siglo XIX, es mediante el análisis de algunos datos generales que están disponibles y que en su momento fueron recopilados por el Estado republicano en su fase inicial, de construcción burocrática. Este proceso de construcción de estatalidad supuso, en el caso chileno, un desarrollo temprano de esfuerzos estadísticos que diesen cuenta de diversos aspectos de la realidad de los territorios (López Taverne, 2014; Estefane, 2019). Estos datos nos indicarán una evolución respecto

de la población existente y la ocupación de los diversos espacios territoriales que lo componen. En el caso de nuestro estudio, este último tipo de datos nos mostrará la configuración progresiva de una suerte de estructura de la propiedad. Es decir, contamos en primer lugar con las informaciones resultantes de los censos oficiales (Pérez, 2010), y en segundo lugar con los datos de los diversos catastros agrícolas que consignaban los llamados “predios rústicos” que pagaban impuestos (Álvarez Correa, 2014; Llorca-Jaña, et. al., 2017).

Respecto de este tipo de informaciones, hemos considerado generalmente los datos relativos a varios lugares –salvo en períodos en que no están disponibles–, como son pequeños valles, aldeas y asentamientos, que corresponden al territorio que estimamos directamente relacionado con los dos “puertos” de la zona costera, sobre todo por la proximidad a dichos embarcaderos. A saber, por la línea de la costa, los lugares comprendidos entre la punta de “Algarroba” –como se describía en el mapa publicado por Claudio Gay en 1854– por el norte, y el sector de la gran hacienda de *Santo Domingo*, ubicada al sur del río Maipo, y que perteneció a la Orden dominicana. Respecto del territorio del interior, hemos considerado principalmente los asentamientos y propiedades ubicadas al oeste del estero Puangue –la parte occidental del sur de este valle (Borde y Góngora, 1956)– por la orilla norte del Maipo, y desde allí hasta el mar.



(Los dos embarcaderos de “San Antonio” y “las Bodegas”, junto a su territorio contiguo, parte del histórico Departamento de Melipilla durante el siglo XIX. Detalle del “mapa N° 8” de la Provincia de Santiago, en Claude Gay, *Atlas de la Historia Física y Política de Chile*, Tomo primero, Imprenta de E. Thunot, París, 1854, p. 17)

En este espacio geográfico que hemos delimitado, aparte de los dos puntos que se utilizaron como playas de desembarco y bodegas, encontramos pequeños pueblos como el de Cartagena –en terrenos de una antigua encomienda del siglo XVI, y en donde hacia el siglo XIX se encontraba la iglesia parroquial de todo este Curato–, aldeas como Abarca (“Lo Abarca”), Zárate (“Lo Zárate”), el

pueblo de indios de Gallardo (Silva, 1962: 192)⁵ (“Lo Gallardo”), ubicado en la hacienda de “Llolleo”, y la desaparecida aldea de pescadores de “La Boca”, ubicada en la ribera norte de la desembocadura del río Maipo. También localidades hacia el interior, de terrenos de propiedad privada, como la mencionada hacienda de Llolleo, donde se ubicaba un convento y dependencias anexas bajo el dominio de las “monjas de Santa Rosa”. Igualmente los terrenos de San Juan, San Diego, Cuncumen y La Marquesa, que posteriormente se subdividirán y se transformarán en un verdadero complejo de grandes haciendas del interior.

Tenemos los datos del primer censo oficial de la República, del año 1813, que fueron levantados

y/o copiados en tiempos del primer período revolucionario. Pese a que este primer “censo” tiene varias falencias de registro y procedimiento –no puede ser catalogado como un “censo moderno” por su falta de universalidad, estandarización y simultaneidad al momento del levantamiento de la información que contiene (Pérez, 2010: 58-59)–, nos permite dimensionar la cantidad de habitantes del territorio estudiado al iniciarse la etapa republicana. En aquella primera división político-administrativa se contaba con tres Provincias. El espacio observado se hallaba dentro de la Provincia de Santiago –basada en el mismo territorio de la

antigua Intendencia colonial– dividida a su vez en Partidos (Sanhueza, 2008: 454-455). Para los efectos de este censo, en varios “distritos”, cada uno de los cuales agrupaba varias localidades y valles. Hemos considerado los distritos número 3 (San Antonio, Sauce, Velasco, San Diego, Gallardo y Cuncumen), número 4 (Cartagena, Abarca, Zárata, Pataguas y Palmas), y número 5 (Lagunillas, Rosario, Valle Hermoso, Algarrobo y Peña Blanca). En el cuadro que detallamos a continuación observamos los siguientes datos:

Cuadro N° 1: Datos totales según Censo de 1813.

	<i>Distrito N° 3</i>	<i>Distrito N° 4</i>	<i>Distrito N° 5</i>	TOTAL TERRITORIO
HOMBRES	1.473	547	756	
MUJERES	1.470	521	821	
TOTALES	2.943	1.068	1.577	5.588

(Fuente: Archivo Nacional (1953: 242).

Observamos que el área más cercana al puerto de San Antonio –solo el “puerto viejo”, ya que a comienzos de siglo todavía no se advierte la existencia del “nuevo” de “las bodegas”– es la que alberga la mayor cantidad de población (2.943 personas). Los otros dos distritos (números 4 y 5) mantienen una población más o menos equivalente, con núcleos de población y asentamientos dispersos, tanto por la línea costera (Cartagena o Algarrobo), como en el interior (Cuncumen, Abarca ó Zárate). En suma, el territorio que estamos considerando albergaba un total de 5.588 habitantes permanentes.

Esta cifra crece a poco más del doble en los siguientes datos que tenemos, derivados del “conteo” ordenado por el Estado central entre 1831 y 1832. Allí San Antonio y su territorio contiguo estaban considerados en la “Parroquia de Cartagena”, debido a que los datos de población en dicho levantamiento de información fueron

copiados de los libros parroquiales. La Parroquia de Cartagena, considerada dentro del ya creado “Departamento de Melipilla”, alcanzaba hasta ese momento una población de 13.285 personas. Este conteo distinguía, al igual que el primer censo, entre hombres y mujeres, pero a diferencia del de 1813 consignaba también el número de personas casadas y solteras diferenciadas por sexo –datos derivados del número de matrimonios–, así como el registro del número de niños y niñas –derivado del número de bautismos de los últimos años–. Finalmente, precisaba la existencia de 6 personas de origen extranjero que vivían en este territorio, además de 2 clérigos⁶. Entre las personas adultas solteras, destaca el número de hombres, claramente superior al de las mujeres solteras, como se puede apreciar en el cuadro que sigue a continuación. Denotaría la existencia de actividades laborales principalmente “masculinas”, probablemente relacionadas con la pesca y labores “portuarias”:

Cuadro N° 2: Parroquia de Cartagena, conteo de 1831-1832.

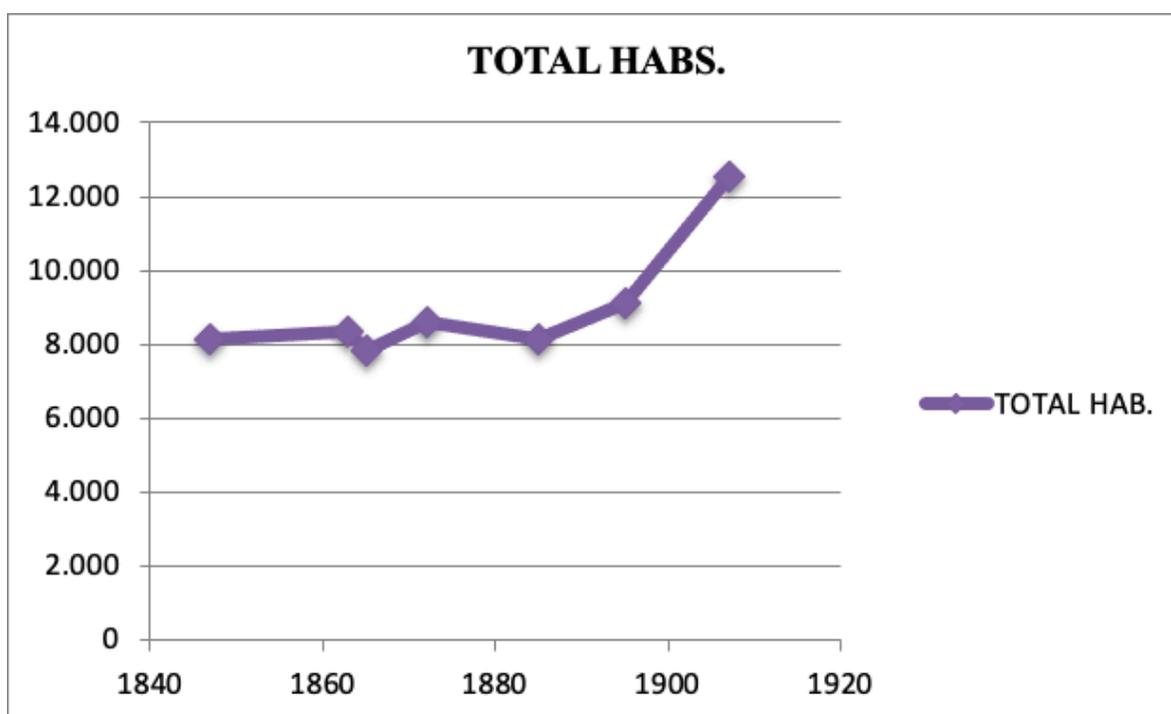
	Casado(a)s	Soltero(a)s	Extranjeros
HOMBRES	2.500	2.429	6
MUJERES	2.500	1.980	
NIÑOS		1.792	
NIÑAS		2.076	
CLERO (Hombres)		2	
TOTAL DE LA PARROQUIA			13.285

(Fuente: ANHCH, AMI, Vol. 115, 153-158).

La elevada cifra expuesta por el conteo oficial de 1831-1832 puede explicarse, también, porque tomaba en cuenta todo el territorio de la Parroquia de Cartagena, una circunscripción eclesiástica –pensada para el servicio del clero secular de la Diócesis– que incluía hacia el sur toda la hacienda de Santo Domingo, abarcando además el territorio contiguo hasta llegar al río Rapel. Sin embargo, esta forma de dimensionar y cuantificar el número de habitantes del territorio se mantuvo, hasta después del quinto censo del Estado de 1875 y, sin embargo, los niveles de población aparecen como más o menos similares. Los siguientes censos oficiales, levantados en el terreno por funcionarios del gobierno –y que consideraron la división político-administrativa estatal, un espacio más acotado–, arrojaron cifras un tanto menores al del recién citado conteo. Siguiendo los datos generales de todos los censos y cuantificaciones

oficiales, podemos concluir que la población fue creciendo lentamente, manteniéndose con fluctuaciones en un mismo nivel, modesto, hacia el último cuarto del siglo XIX, e incluso más allá. Una cantidad de habitantes permanentes del territorio que, promediando dicha centuria, escasamente alcanzaba el número de 10.000 personas. Pero que posteriormente superó esa barrera a comienzos del siglo XX (12.534 habs. en 1907), lo que coincide con el gran auge del complejo portuario que mencionábamos en la introducción.

Gráfico N° 1: Evolución del total de población de San Antonio y su *hinterland*⁷.



(Fuentes: Censos varios detallados al final. Ofical Central de Estadísticas (1850: 74), (1864:39), (1866: 384), (1875:9), (1889: 529), (1896:82), (1908:462)

Lo que podemos observar en el gráfico es la evolución del número total de la población del territorio estudiado, según los datos publicados por el Estado, y que abarca toda la segunda mitad del siglo XIX. Incluye los censos nacionales de población de 1847, 1865, 1885, 1895 y 1907, además de datos estadísticos oficiales relativos a los años 1863 y 1872. En suma, nos permite observar una característica general demográfica básica, pero no por eso menos importante, de todo el período que nos interesa en el territorio estudiado.

3. La propiedad de la tierra alrededor del puerto

Otro aspecto que ciertamente otorga luces sobre algunos aspectos sociales y económicos en este territorio costero es el de la propiedad inmueble. Para el caso de Chile, a diferencia de otros países de América Latina en el siglo XIX, el Estado republicano se preocupó tempranamente por montar un pequeño cuerpo burocrático, al cual, entre otros objetivos, se le ordenó cuantificar y clasificar la propiedad agrícola y/o “rústica” del territorio, es decir, el espacio rural y económicamente productivo. Lógicamente, tras la idea de contar estaba la necesidad imperiosa del cobro de tributos regulares, en beneficio fiscal. De esta manera contamos con un primer “catastro agrícola” en época republicana, realizado por funcionarios del Estado central y autoridades locales, entre los años 1832 y comienzos de 1834.

En la costa de San Antonio y su espacio inmediato, el registro se produjo en el primer año de dicho proceso catastral, en 1832⁸. Nuevamente la clasificación territorial que primó fue la parroquial (“Parroquia de Cartagena”), que se consideró dentro del “Partido” de Melipilla. Arrojó un total de 53 propiedades, un número bajo considerando que agrupaba un amplio espacio geográfico, con muy pocos asentamientos –o quizás ninguno– que pudiera considerarse claramente “urbano”. Salvo, quizás, el pueblo de San Antonio –el “Puerto Viejo”– y las aldeas o caseríos anteriormente mencionados (Cartagena, Abarca, Gallardo y Zárate). De esas 53 propiedades, 39 no alcanzaban las 100 cuadras de extensión (o sea, 157 hectáreas y un cuarto)⁹. La gran mayoría de estas –unos 25 predios rústicos– no superaba las 20 cuadras de tierra (31 hectáreas con 4.500 metros cuadrados). En otras palabras, hacia 1830 predominaba la pequeña y sobre todo la mediana propiedad. Además, de todas las propiedades consignadas en la Parroquia, en 25 terrenos sus dueños no contaban con ninguno de los recursos que registraba el Catastro: no tenían ninguna “plantas de viña”, ni ningún tipo de animal que pudiese ser considerado “ganado mayor” o “ganado menor”. La mayor parte de los predios estaban valorizados a un bajo precio, lo que denota la pobreza de los mismos. Junto con los tipos de recursos recién mencionados, el Catastro detallaba una cifra en pesos en que la propiedad en cuestión “está arrendada o puede arrendarse”, que indicaba lo que podríamos llamar el “valor de mercado” en que cada uno de los terrenos estaba cotizado. De los 53 predios que conformaban la Parroquia de Cartagena, solo 2 superaban los 100 pesos en valor del potencial arriendo anual, y 32 de ellos no alcanzaban el precio de 20 pesos¹⁰.

Es decir, era un territorio escasamente poblado, con pocas propiedades registradas en relación con el tamaño de la Parroquia, de las cuales muchas eran terrenos prácticamente baldíos. Un verdadero descampado, donde probablemente muchas zonas estaban todavía sin ser ocupadas o delimitadas dentro de algún tipo de dominio privado, correspondiendo una buena parte de la superficie a terrenos fiscales.

A mediados de siglo se percibe un nítido cambio en el panorama general de la propiedad en el territorio próximo a San Antonio. Si seguimos el Estado *que manifiesta la renta agrícola de los fundos rústicos...*, un informe con datos oficiales de 1853 y publicado dos años después, podemos constatar la existencia de un gran crecimiento en el número de propiedades respecto del catastro precedente: 94 predios (Oficina del Catastro, 1855)¹¹. Lo primero que se debe decir, es que este aumento en el número de propiedades no puede ser atribuido a una subdivisión de las propiedades ya existentes en 1832, ya que el valor de los terrenos (especificado en este nuevo registro en la categoría “avalúo”) sube claramente; solo 14 fundos tenían un valor que estaba por debajo de los 30 pesos, y ninguno llegaba a los 20 pesos (el mínimo son 25 pesos de avalúo, en muy pocos casos). Del total de 94 propiedades de este territorio, unas 38 sobrepasaban los 100 pesos de valor fiscal.

Otro tipo de información que aparece en los datos de 1853, que demuestra que las propiedades no se subdividieron –sino que en muchos casos lo contrario–, son los nombres registrados de los predios o del lugar en que estos se ubicaban. Un par de ejemplos al respecto: los 7 predios que

en 1832 ocupaban la localidad de “Lagunillas” se transformaron, a mediados de siglo, en una sola propiedad, cuyo dueño era un tal Atanasio Romero. Las 11 propiedades ubicadas en el lugar de “Maitenes” pasaron a ser una sola en 1853, bajo el dominio de Julián Olivares. Los 19 fundos que en 1832 comprendían la zona conocida como “Lobos”, pasaron a ser solo 3 en la década de 1850. En resumen, en las localidades de ocupación más antigua se observa un claro proceso de concentración de la tierra en menos propietarios y, por lo tanto, el número mucho mayor de propiedades solo puede explicarse por la ocupación de nuevos terrenos, anteriormente baldíos y sin dueños¹².

En relación con el alza ya indicada del valor de la tierra, y que se explica por el “auge triguero” que comprometía a amplias zonas de Chile central a mediados de siglo (Brangier, et. al., 2019: 11), vemos que por primera vez aparece la gran propiedad –en términos comparativos a las dimensiones de otras propiedades de este territorio–, lo que conocemos como “Haciendas”; 8 propiedades cuyos valores superaban los 1.000 pesos de arriendo anual¹³. Estas estaban adyacentes al “puerto viejo” de San Antonio y a la costa, como la hacienda Llolleo, avaluada en 5.000 pesos, propiedad del monasterio de las monjas de Santa Rosa, religiosas que también detentaban el dominio de la hacienda del Peral (una zona situada al norte de Cartagena por el borde costero, actualmente conocida como “El Peral”). Sabemos también de las Palmas, igualmente cercano a la costa, propiedad de Matilde Cisternas, avaluado en 6.000 pesos. La hacienda de San Juan –que no figuraba en el catastro de 1832–, propiedad de Juan Agustín Alcalde, y que había sido adquirida por su tío Juan

Ignacio en diciembre de 1790¹⁴, también estaba cerca del mar por el lado de la desembocadura del Maipo. Esta hacienda posteriormente pasaría a formar parte importante del patrimonio de la familia Balmaceda, dueños al mismo tiempo de la hacienda *Bucalemu*, al sur del río Maipo y de la hacienda *Santo Domingo*. A mediados de siglo, la hacienda de *San Juan* era la propiedad más cara de todo el territorio que comprendía la antigua Parroquia, avaluada en 7.000 pesos.

En la década de 1870 podemos observar una nueva tendencia. Junto con las nuevas tierras que se fueron ocupando hacia la medianía del siglo, se observa un proceso de concentración de la tierra en menos manos. Según se puede constatar a partir del listado oficial de contribuyentes del “impuesto agrícola” de 1874 (Oficina del Catastro, 1875), de las 94 propiedades que existían en 1853 su número se redujo a 64 predios registrados. El proceso de concentración de la propiedad inmueble en una menor cantidad de dueños –y, al mismo tiempo, el crecimiento de la superficie de dichas propiedades– puede observarse también en el número de los predios que, a todas luces, deben ser considerados como ejemplos de la “gran propiedad” en comparación con el resto de las parcelas. De las 8 haciendas existentes en 1853, se observan en 1874 unos 18 predios que claramente tienen estas características, valorizados todos de los 2.500 pesos hacia arriba en el avalúo fiscal¹⁵. Es decir, poco más del 28% del total de la propiedad rural en 1874 estaba en manos de grandes terratenientes, y es de suponer que el porcentaje es aún mucho mayor tratándose de la superficie territorial y no

tan solo de los valores de los predios. Además, 6 propiedades tenían un valor igual o superior a los 500 pesos, constituyendo un término medio dentro del conjunto. Dentro del número total de propiedades, los predios más pequeños y/o baratos fueron valorizados en 100 pesos de avalúo. En otras palabras, la fisonomía de la propiedad en el territorio cercano a los dos puertos de San Antonio, al comenzar el último tercio del siglo XIX, se caracterizó por el desarrollo de la mediana y gran propiedad, estando casi ausentes los pequeños propietarios otrora existentes allí.

Si bien a partir del listado oficial recién citado de 1874 no podemos obtener datos relativos a las dimensiones físicas y la superficie de las propiedades, lo cierto es que contamos con otra fuente que, en términos parciales, nos puede ayudar en el conocimiento de este tipo de información. Para el año siguiente fue enviado al gobierno central un completísimo informe relativo al estado económico y social de todo el Departamento de Melipilla. El objetivo era exponer, y al mismo tiempo “promocionar”, las características productivas particulares del Departamento en el contexto de la “*Exposición Internacional Chilena de 1875*”, una feria ideada por el gobierno –y organizada por la *Sociedad Nacional de Agricultura*– para compartir con delegaciones del extranjero los logros y desarrollos políticos y económicos que, hasta ese momento, el país supuestamente había alcanzado. En dicho informe uno de sus autores, Lauro Barros Valdés¹⁶, exponía un cuadro estadístico sobre algunos aspectos agrícolas

de todo el Departamento, como la producción de cereales y la cría de animales, individualizando dichos datos por cada una de las propiedades registradas (Barros, 1875)¹⁷. Los datos expuestos por Barros para 1874 sobre los predios existentes en la 6ª. Subdelegación de Cartagena y la 7ª. de San Antonio –lamentablemente no se encuentran informaciones sobre la 8ª. de Cuncumen que también hemos considerado antes– arrojan un total de 52 propiedades, que sumaban 20.785 cuadras de tierra en propiedad de privados (3.656 cuadras planas y 17.129 de cerros). Incluso en los predios carentes de terreno plano habían superficies cultivables, como lo demuestran los casos de las medianas propiedades de María del Carmen Ávila o de José León Álvarez, que producían decenas de fanegas de trigo y cebada al año, aparte de la cría de ganado vacuno y ovejuno. Es probable que en la propia hacienda de Lauro Barros, Rosario abajo, ubicada en la zona de Las Palmas, se utilizaran intensivamente las 2.200 cuadras de cerros con las que contaba, aparte de su superficie llana. Los catastros agrícolas antes citados de 1853 y 1874 no informaban la cantidad de cuadras de tierra, pero el primer catastro que hemos analizado, de 1832, muestra un total absoluto de 4.909 cuadras de tierra de los fundos de toda la Parroquia de Cartagena. Una cifra mucho menor respecto de los datos informados por Barros, y que indica una clara expansión agropecuaria de San Antonio y su territorio interior hacia 1870.

Debemos señalar que Lauro Barros era miembro de la SNA, hacendado de la región, comerciante de productos del país, aparte de socio fundador de la Sociedad de Bodegas de los Puertos de San Antonio, una entidad privada que mediante la

compra compulsiva de terrenos modificó drásticamente la composición de la propiedad en el borde costero¹⁸, y generó un primer desarrollo empresarial del “Puerto Nuevo de las Bodegas” en interrelación con el “Puerto Viejo”. Es decir, Lauro Barros estaba absolutamente implicado de muchas formas en el desarrollo productivo y comercial de este territorio y, por supuesto, era protagonista de los intereses empresariales particulares en juego.

Finalmente, el panorama de la propiedad rural y agrícola en este espacio territorial, hacia el final del siglo, muestra la continuidad de los procesos recientemente explicados: concentración de la tierra en un menor número de propietarios, y un incremento en la superficie utilizada para la producción agrícola y ganadera. El Rol de propietarios de predios rurales y de avalúos de 1897 correspondiente a la “Comuna” de San Antonio –que había sido recientemente creada en 1895–, abarcaba precisamente el territorio de las antiguas Subdelegaciones que hemos considerado en este estudio, las Subdelegaciones 6ª., 7ª. y 8ª., de Cartagena, San Antonio y Cuncumen, respectivamente. Nos muestra la existencia de solo 18 grandes propiedades (Espinoza, 1897: 245). Todas valuadas por sobre los 50.000 pesos de arriendo anual. La hacienda Rosario abajo ya no figuraba como parte del patrimonio personal de Lauro Barros, sino que como propiedad de la firma comercial que este había ayudado a crear en 1873 –y de la que era su Presidente–, la Sociedad de Bodegas de San Antonio, según este último registro de propiedad. Junto a este fundo, se encontraba Rosario Arriba, cuyo propietario era un pariente de Lauro, Eduardo Barros. El predio más caro

–y probablemente el más extenso y productivo– seguía siendo la hacienda *San Juan*, avaluada en medio millón de pesos, cuyo dueño era Vicente Balmaceda, otro accionista de la Sociedad de Bodegas. Las haciendas de *El Sauce* y *La Unión*, un poco más cercanas a San Antonio y la costa, figuraban como propiedad de los herederos de Exequiel Balmaceda y de José María Balmaceda, respectivamente. En tanto hacia el interior –al lado de la hacienda de *Leyda*–, la hacienda *San Diego* pertenecía a otro Balmaceda, Rafael (Espinoza, 1897: 245).

Se debe señalar que Lauro Barros fue un empresario clave en la puesta en marcha de la Sociedad de Bodegas. Hasta 1873 era propietario, a través de su sociedad comercial y “bodeguera” Barros i Cía., de una amplia bodega en la orilla sur del Maipo para acopiar sus mercaderías. Además, a través de dicha compañía, se dedicaba a ofrecer el servicio de transportar el cereal producido en varias otras haciendas de la ribera sur (*Bucalemu*, *Santo Domingo*, *La Boca*), así como de la hacienda

San Juan (que pasó de los Alcalde a los Balmaceda), llevando los productos hacia los dos embarcaderos de San Antonio (Sociedad Nacional de Agricultura, 1874: 265-267). El posicionamiento y actividades de esta sociedad comercial fue la base para la conformación de la Sociedad de Bodegas, que Lauro Barros pudo crear logrando el concurso de otros capitalistas importantes de Santiago, como los hermanos Melchor y Emilio Concha y Toro (Boletín de las Leyes..., 1873: 277).

Dejamos a continuación un cuadro de datos que sirve para visualizar los cambios en el número de propiedades, así como para sintetizar algunas otras características particulares de la estructura de la propiedad en el *hinterland* de San Antonio que ya hemos mencionado, y que fue adquiriendo hacia el último tercio del siglo el carácter claramente agrario:

Cuadro N° 3:

Estructura de la propiedad en el territorio circundante de San Antonio. Siglo XIX.

AÑO DE REGISTRO	NÚM. PREDIOS	SUMA VALOR PREDIOS (EN PESOS)	TOTAL CUADRAS DE TIERRA
1832	53	1.237	4.909
1853	94	40.274	---
1874	64	208.940	---
1875	52	---	20.786
1897	18	2.868.350	---

(Fuente: Catastros y estadísticas agrícolas antes citadas, 1832-1897)

Puede verse entonces que la concentración de la propiedad fue evidente. La mayor parte del territorio quedó hacia finales de la centuria en manos de unas pocas familias de hacendados, enfocados en sus negocios, que consistían, principalmente, en la venta de la producción cerealera de sus fundos y exportada por los puertos cercanos de San Antonio. El desarrollo de estos embarcaderos y puntos de almacenaje fue de vital importancia para estos efectos.

4. El desarrollo de los “puertos” de San Antonio.

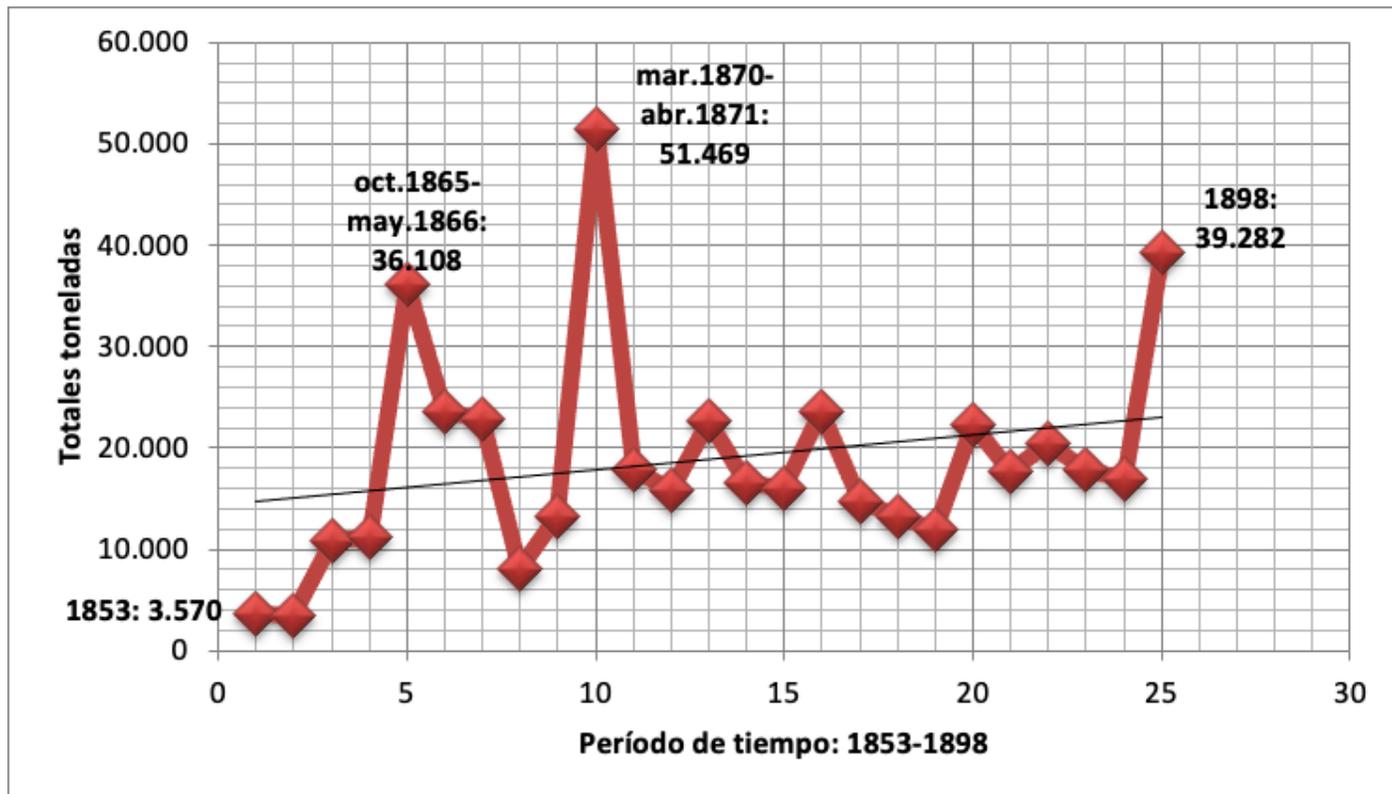
Junto con el conocimiento respecto de la evolución del número de habitantes del territorio costero que estamos estudiando, así como de las principales características de su propiedad rural a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, un aspecto que se debe analizar para comprender a cabalidad el proceso de formación económica de San Antonio y su *hinterland* es el de la evolución del que, hacia mediados de dicho siglo, terminó siendo un verdadero “complejo portuario”; el formado por los dos embarcaderos y dependencias anexas –los puertos “nuevo” y “viejo” –.

Una manera de poder observar dicha evolución es observando los datos disponibles relativos al movimiento naviero. Estos datos, apuntados de manera anual por la respectiva Capitanía de Puerto de San Antonio –a través del “subdelegado” local, dependiente durante todo el siglo XIX de la Gobernación Marítima de Valparaíso– eran recogidos con cierta desprolijidad. En primer lugar, se

registraba el número de embarcaciones entrantes y salientes, así como los respectivos totales de las toneladas transportadas, sin ningún tipo de distinción si se trataba del tráfico en el puerto “viejo” ubicado en la bahía, o en el puerto “nuevo” (también llamado de “las Bodegas”), situado un poco más al norte del primero, de cara al mar a los pies del morro “Centinela”. De esta forma, al menos desde el punto administrativo, los puertos de San Antonio funcionaron en los hechos como un complejo portuario. Una segunda situación tiene que ver con los datos apuntados por el funcionario de marina. Solo en algunas ocasiones este registraba el tipo de embarcación, la procedencia, el destino, así como la bandera nacional a la que pertenecía el navío. Esto fue variando a lo largo del siglo XIX, y hacia 1862 el ingreso de esta información fue estandarizándose en el registro del movimiento marítimo consignado en las memorias oficiales del Ministerio de Marina, que son aquí nuestra fuente. Por lo mismo, los primeros registros con los que contamos, de la década de 1850, son pobrísimo en información, y podemos observar que durante varios años ni siquiera se informó del movimiento marítimo. De manera que tenemos algunas lagunas de información. Pero, con todo, hemos podido reconstruir una serie irregular entre los años 1853 y 1898, que nos muestra la evolución del movimiento portuario durante la segunda mitad del siglo, específicamente del total de toneladas embarcadas en los navíos que salieron de ambos puertos de San Antonio:

Gráfico N° 3:

Totales de toneladas embarcadas (salidas): puertos de San Antonio, 1853-1898¹⁹.



(Fuente: Memorias del Ministerio de Marina presentadas al Congreso Nacional: 1853-1898)

En el gráfico precedente se muestra una clara tendencia de crecimiento en el nivel del total de toneladas sacadas por los puertos de San Antonio. Hacia mediados de siglo –en 1853 y 1858– los totales de salidas no superaban las 4.000 toneladas al año. A partir de 1861 se superó la barrera de las 10.000 toneladas, con un *peak* muy claro y llamativo en el tráfico desarrollado entre octubre de 1865 y mayo de 1866.

Este *peak* particular se explica por las complicaciones surgidas a propósito del conflicto armado contra España en esos años, que se expresó en múltiples agresiones por parte de las fuerzas navales españolas y que tuvo como corolario el

bombardeo a Valparaíso, efectuado el 31 de marzo de 1866 (Woods, 2013: 20). En dicho contexto, los puertos de San Antonio y sus bodegas se transformaron en un buen atracadero de reemplazo de Valparaíso²⁰, una solución que de hecho fue incentivada desde el gobierno central²¹. En solo ocho meses salieron más de 36.000 toneladas de carga por el complejo portuario.

Pero pese a esta creciente importancia de San Antonio –que a partir de marzo de 1869 nunca volvería a caer por debajo de las 10.000 toneladas–, su carácter de ser precisamente una alternativa circunstancial a Valparaíso durante el siglo XIX queda claramente de manifiesto en las varias, y sucesivas, alzas y caídas que podemos ver en el gráfico de arriba, respecto del total de toneladas embarcadas (o reembarcadas) en los

dos fondeaderos. Es muy probable que no todos los cargamentos transportados por los navíos que entraron a los dos fondeaderos hayan sido, efectivamente, embarcados en San Antonio como podría hacer suponer el registro del movimiento portuario. De manera que incluso habría que considerar que un porcentaje de esas toneladas de “salida” –que lamentablemente no podemos dimensionar ni menos calcular con los datos que tenemos– corresponde a cargas y mercaderías embarcadas previamente en otros puertos chilenos (registrados como “del cabotaje”). Si bien la tendencia que se observa en el gráfico anterior es de un crecimiento –y, por lo tanto, eventualmente de un “desarrollo” de los puertos, a la par con los cambios demográficos y de la propiedad agraria de su *hinterland* de los que hemos dado cuenta–, es claro que se trató de una transformación lenta, e incluso que estaba cercana al estancamiento.

Pese a que solo podemos contar con los números totales de embarcaciones que reportan las Memorias publicadas de Marina, donde no se individualiza la carga de cada una de ellas, sí es posible acercarnos con mayor detalle al tipo de comercio que se desarrollaba, a propósito del tráfico marítimo. Del total de informes que hemos revisado, en algunas de estas Memorias ministeriales se incluye el dato de la procedencia y destino del navío. En particular, nos interesa aquí el origen de los buques que hicieron la entrada, y que nos permite dimensionar el lugar o la importancia que tenía el complejo portuario de San Antonio en el contexto del comercio de importación-exportación nacional. En el cuadro que sigue vemos lo siguiente:

Cuadro N° 4: Número y procedencia de navíos (entradas)

AÑO / PERÍODO DE TIEMPO	N° TOTAL EMBARCACIONES (ENTRADAS)	PUERTO ORIGEN : CHILE	PUERTO ORIGEN: EXTRANJERO	PORCENTAJE PROCEDENCIA
may.1863-abr.1864	34	34		Chile (100%)
may.1864-abr.1865	20	20		Chile (100%)
oct.1865-may.1866	95	66	29	Chile (69%), Extranjero (31%)
may.1866-abr.1867	55	55		Chile (100%)
may.1867-abr.1868	49	49		Chile (100%)
abr.1868-abr.1869	29	29		Chile (100%)
1869-mar.1870	45	45		Chile (100%)
1871-abr.1872	53	23	30	Extranjero (57%), Chile (43%)
abr.1872-mar.1873	34	33	1	Chile (97%), Extranjero (3%)
abr.1874-mar.1875	34	34		Chile (100%)
abr.1875-abr.1876	39	39		Chile (100%)
abr.1881-mar.1882	42	41	1	Chile (98%), Extranjero (2%)
1888	31	24	7	Chile (77%), Extranjero (23%)
1889	30	27	3	Chile (90%), Extranjero (10%)
1891	36	36		Chile (100%)
1898	41	39	2	Chile (95%), Extranjero (5%)

(Fuente: Memorias del Ministerio de Marina presentadas al Congreso Nacional: 1864-1898)

El cuadro de arriba pone de manifiesto la irregularidad con que se apuntaban, en los informes

del tráfico portuario enviados al ministerio de Marina, los datos relativos al número de embarcaciones entrantes y, sobre todo, la procedencia de las mismas. Solo desde marzo de 1863 tenemos información sobre el puerto de origen

de las embarcaciones, bajo las categorías “del cabotaje” y “del extranjero”, una información que es independiente al de la eventual nacionalidad o bandera de la embarcación (por ejemplo, muchas embarcaciones de bandera extranjera llegaron a los puertos de San Antonio desde otro puerto chileno). En este sentido, resulta evidente aquí la predominancia del comercio de cabotaje. Es decir, el complejo portuario de San Antonio fue en toda esta etapa de lento desarrollo, en la segunda mitad del siglo XIX, efectivamente un “Puerto Menor”, tal como lo había establecido la legislación el 21 de noviembre de 1846 (Boletín de las Leyes..., 1852: 195). Esto último refuerza la idea de otro aspecto, que resulta igualmente evidente a la luz del cuadro anterior. A saber, el carácter episódico o circunstancial de algunos momentos particulares, como por ejemplo durante la guerra contra España en 1865-1866, o el alza en la llegada de embarcaciones procedentes del extranjero entre 1871 y abril de 1872, y que confirma el rol que tenían los puertos de San Antonio como una mera alternativa a Valparaíso.

Finalmente, podemos observar con mayor nitidez el estancamiento anteriormente mencionado, que caracterizó al complejo portuario durante todo este período. La cantidad de embarcaciones mayores que fueron registradas entrando en alguno de los dos puertos entre mayo de 1863 y abril de 1864 (34 navíos), casi no difiere del número registrado 27 años después, en 1891 (36 navíos).

Sin embargo, se debe tener presente la compleja fiabilidad de las anotaciones de la Subdelegación Marítima como fuente –publicadas en las Memorias del Ministerio de Marina–, debido a la

discrecionalidad de los funcionarios portuarios encargados. En la Memoria publicada en 1878, correspondiente a los datos del movimiento portuario desde abril de 1877 hasta marzo de 1878, se informó que no se contaba con la información respectiva porque el funcionario simplemente nunca envió los datos a su superior (Ministerio de Guerra i Marina, 1878: 293). En la Memoria publicada en 1875, pese a que se consigna el número de 34 embarcaciones entrantes en 1874 –tal como lo mostramos en el cuadro anterior–, también se señalaba que en ese año habían visitado San Antonio “[...] no menos de cincuenta buques, y, que exportan medio millón de fanegas de cereales” (es decir, 28.000 toneladas métricas) (Bay, 2019: 49).

Esta última referencia está en sintonía con otras tantas informaciones que hemos podido hallar, y que dan cuenta de que la actividad portuaria que estaba creciendo se debía, precisamente, al embarque de cereales, una situación que los funcionarios de la Armada observaron en varias ocasiones²². En consecuencia, el complejo portuario de San Antonio se estaba desarrollando –aunque a un ritmo bastante lento– precisamente por esta condición de ser una salida para parte de la producción agrícola de la zona central cercana a Santiago, Melipilla, la parte sur de Casablanca (Barros, 1875: 20)²³ y Rancagua²⁴, así como también de las haciendas que por la década de 1870 ya se habían formado en su *hinterland*, como hemos descrito páginas atrás en relación con la propiedad rural.

Volviendo al número relativo de barcos de su tráfico portuario, se debe considerar entonces que el número total de embarcaciones mayores

entrantes y salientes cada año fue, con toda seguridad, algo superior al de los informes oficiales. La presencia de muchos navíos sencillamente no fue registrada.

Debemos señalar que las informaciones entregadas por los funcionarios locales de la Armada –los encargados de la Subdelegación marítima de San Antonio– incluía en ocasiones referencias sobre la llamada “gente de mar”. Es decir, sobre parte de la población permanente de los dos puertos y de las localidades costeras cercanas, dedicada a actividades desarrolladas en el océano inmediato: los pescadores, así como también boteros,

lancheros y “jornaleros” que participaban de las labores de carga y descarga. Muchas veces también se informó respecto del número de embarcaciones presentes de manera permanente en el complejo portuario y las zonas costeras cercanas, generalmente tipificadas como “botes i bongos para pesca”, botes para “servicios particulares”, “lanchas para carga”, “cachuchos para servicio de lanchas”, etc. En el cuadro que sigue podemos verlo con mucho mayor detalle

Cuadro N° 5:
“Jente de mar” y embarcaciones menores registradas en los puertos de San Antonio.

AÑO/ PERÍODO REGISTRADO	N° "Jente de mar"	N° EMBARCACIONES MENORES	PESCADORES	LANCHEROS Y/O JORNALEROS
1854	58	---	---	---
may.1861-abr.1862	150 aprox.	30	150?	---
may.1862-abr.1863	200 aprox.	30	200?	---
1865	80 aprox.	---	60	20
may.1866-may.1867	122	32	---	---
jun.1867-abr.1868	109	40	---	---
mar.1869-mar.1870	144	30	52	92
1871-abr.1872	140	34	50	90
mar.1874-abr.1875	100	26	12	88
abr.1875-may.1876	120	31	56	64
1 abr. 1881-31 mar.1882	142	36	68	74
1888	66	15	36	30
1889	61	22	36	25
1891	---	10	---	---
1893	99	21	42	57
1896	42	26	19	23
1898	77	31	20	57

(Fuente: Memorias del Ministerio de Marina presentadas al Congreso Nacional: 1855-1898).

En primer lugar, nos encontramos nuevamente con las irregularidades que caracterizaron a este tipo de registros. En algunas ocasiones se anotaron los datos respectivos, o se llevó el conteo, y en otras ocasiones no se consignaron (o sencillamente no aparecen aludidos en el informe anual). Respecto de este último fenómeno, observamos que solo en la Memoria publicada en 1855 –que informaba sobre los datos del año precedente de 1854– se incluyeron este tipo de datos en toda una década. A partir de 1861 se registró esa información de manera más o menos regular, pero de todas formas con muchos vacíos y desorden. En algunos casos, como durante 1891 –probablemente a causa del desorden que ocasionó en San Antonio la cruenta guerra civil de dicho año–, solo se registró la existencia del corto número de 10 embarcaciones, lo que resulta curioso o problemático a la luz de los datos de los años cercanos. En ese momento tampoco se consignó la presencia de la gente de mar, ya hayan sido pescadores, lancheros o “jornaleros” de la bahía, que con toda seguridad existieron.

Otro aspecto que resalta a simple vista es el aparente descenso en el número de personas ocupadas en las labores marítimas. La “jente de mar” pasa de un máximo de alrededor de los 200 individuos entre 1862 y 1863, a un mínimo de 42 personas en 1896. Sin embargo, sabemos que los datos no solo eran aproximados en muchas ocasiones, sino que casi siempre incompletos. En la Memoria publicada en 1862 el subdelegado de marina de San Antonio, José A. Goñi, reconocía que:

El número de jente de mar, marineros i pescadores etc., etc. que existen en esta Subdelegacion es difícil determinarlo con exactitud; por no haber encontrado aquí ningun dato sobre el particular, no haber podido por falta de recursos formar una matrícula de ellos en el corto tiempo que tengo a mi cargo esta Subdelegacion marítima, i constituir la pesca la ocupacion de que se sustentan una gran parte de los moradores de las caletas i rios adyacentes a este puerto” (Ministerio de Guerra i Marina, 1862: 109).

El número de 150 individuos que estimaba para 1861, era literalmente un cálculo aproximado, sin ninguna contabilidad en la mano, y que él hacía considerando “[...] toda la estension de esta costa” (Ministerio de Guerra i Marina, 1862: 109). Para los datos del año siguiente el funcionario del puerto viejo de San Antonio, Santiago Hudson, señalaba que era imposible calcular el número exacto de la gente ocupada en labores marítimas, porque la población vivía “[...] diseminada en el litoral de toda la Subdelegacion [...]”, lo que comprendía una enorme extensión, desde la “Punta del Algarrobo” hasta la desembocadura del río Rapel (Ministerio de Guerra i Marina, 1862: 109). Un último aspecto puede apreciarse a propósito de las informaciones que hemos expuesto en el Cuadro N° 4, y que guarda relación precisamente con las ocupaciones de la población categorizada como “jente de mar”. Tal como informaron constantemente los subalternos de marina, una buena parte de la población local se dedicaba a la pesca en el litoral²⁵. Sin embargo, si seguimos la evolución de los datos oficiales que exponemos –y que son los únicos datos con los que lamentablemente

podemos contar- vemos que, hacia las últimas décadas del siglo, el número de “lancheros” y “jornaleros” del puerto comienza repetidamente a superar al de los tipificados como pescadores. Este fenómeno, a nuestro juicio, demuestra que la actividad portuaria pasó a ser la principal ocupación de la “jente de mar” del complejo portuario, en detrimento de la pesca, por lo que viene a ser un sutil indicativo del desarrollo de la zona en relación directa a la actividad de sus puertos. Esto se confirma si observamos que los primeros datos con los que contamos sobre la “jente de mar”, de 1861 o 1862, informan sobre un grupo de 200 o 150 personas, de los cuales no se hacen diferenciaciones más allá de la mención relativa a la actividad pesquera, a la que la mayoría de la población local está dedicada. También tenemos el registro relativo al año 1865, que arroja que de 80 individuos dedicados a labores marítimas unos 60 eran pescadores. Esta proporción claramente va cambiando con el tiempo, siendo más los que no eran pescadores hacia 1869-1875 o durante la década de 1890 hasta concluir el siglo.

5. Reflexiones finales

El período de formación que hemos descrito y analizado del puerto de San Antonio y su territorio circundante, transcurrido mayormente durante la segunda mitad del siglo XIX, nos otorga la oportunidad de presenciar un caso especial en el contexto chileno. Se trata de un proceso de desarrollo lento, de un territorio que tenía (y tiene) la particularidad de estar marcado por un carácter costero y de cercanía con la capital, así como también de proximidad respecto de las áreas de mayor densidad poblacional (los valles y

pueblos de la zona central de Chile, los del primer poblamiento del país). Sin embargo, pese a esta situación geográfica que en modo alguno puede ser calificada como “marginal” –ni en el siglo XIX ni ahora–, se trataba de un territorio que en los albores de la república estaba escasamente poblado, y con una preponderancia económica mucho menor a la de otras regiones de Chile central.

El territorio circundante o próximo al puerto de San Antonio correspondía a fines del período colonial a la antigua Parroquia de Cartagena, es decir, a la mitad occidental de la Subdelegación de Melipilla, según el ordenamiento político territorial instaurado por la Monarquía Católica en el siglo XVIII. Estaba compuesto por unos pocos poblados, como la aldea de pescadores de Gallardo en la desembocadura del Maipo, el pueblo portuario de San Antonio –cercano al anterior–, el de Cartagena, y las aldeas agrícolas de Abarca y Zárata. En suma, la existencia de unos pocos asentamientos, cercanos a la costa y algo alejados de la villa cabecera que se encontraba al interior, al otro lado del cordón de la “cordillera de la costa”, Melipilla. En definitiva, el espacio estudiado no se desarrolló desde el punto de vista económico o demográfico por la política de poblaciones, propia del impulso modernizador borbónico del último tercio del siglo XVIII. Por lo tanto, San Antonio y sus cercanías fue un territorio costero relativamente abandonado –salvo por las actividades en sus playas de embarque y desembarque de mercaderías–, con una fisonomía que solo comenzó a tomar forma a partir de mediados del siglo XIX, como este estudio ha demostrado.

La poca actividad de alguna importancia que tradicionalmente tuvo este territorio costero, que

durante los siglos coloniales y la primera mitad del siglo XIX podemos calificar de “portuaria”, fue incrementándose en este sentido, especialmente por la ubicación privilegiada que tenía, de mayor cercanía con la capital en comparación con el puerto de Valparaíso. Esto lo convertía en una buena alternativa (circunstancial) respecto de este último, con el establecimiento de bodegas privadas que le dieron tempranamente el nombre de “puerto de las bodegas”. Esta característica volvió conveniente la expansión agraria de su territorio colindante e interior, generando un *hinterland*, orientado a exportar su producción por la costa próxima. Hacia 1870 hemos podido constatar la existencia de un verdadero sistema de haciendas, formadas alrededor de los dos “puertos”, y dedicadas precisamente a estos efectos. Precisamente por los mismos años, en 1873, nace la *Sociedad de Bodegas de los puertos de San Antonio*, firma privada que logró progresar vinculando la producción agrícola del territorio con la actividad portuaria de ambos embarcaderos. Las grandes propiedades crecieron en tamaño, absolvieron a otras unidades, generándose un proceso de concentración en pocas manos, lo que puede observarse claramente hacia finales del siglo.

En resumen, podemos concluir en base a lo que hemos expuesto en este estudio, que fue tanto la actividad portuaria de su costa –creciente aunque a un ritmo lento–, como también el auge de estas grandes haciendas cercanas, en una relación de clara interdependencia entre los dos factores, lo que permitió la primera formación moderna del territorio que corresponde a la actual Provincia de San Antonio.

Referencias citadas

Fuentes primarias editas

Boletín de las Leyes, y de las Órdenes y Decretos del Gobierno (1852): Tomo Sexto, Valparaíso, Imp. y Librería del Mercurio.

Boletín de las Leyes i Decretos del Gobierno (1893): Libro XLI, Santiago, Imprenta Nacional.

Ministerio de Guerra i Marina (1862): *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1862*, Santiago de Chile, Imprenta Nacional.

Ministerio del Interior (1866): *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento del Interior presenta al Congreso Nacional de 1866*, Santiago de Chile, Imprenta Nacional.

Ministerio de Guerra i Marina (1869): *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1869*, Santiago de Chile, Imprenta Nacional.

Ministerio de Guerra i Marina (1878): *Memoria de Guerra i Marina presentada al Congreso Nacional de 1878*, Santiago, Imprenta Nacional.

Ministerio de Marina (1885): *Memoria del Ministro de Marina presenta al Congreso Nacional de 1885*, Santiago de Chile, Imprenta Nacional.

Oficina del Catastro (1855): *Estado que manifiesta la renta agrícola de los fundos rústicos que comprende el espresado Departamento para deducir el impuesto*

anual establecido en sustitución del diezmo por la ley de 25 de Octubre de 1853, Tomo I, Valparaíso, Imprenta del Diario.

Oficina del Catastro (1875): *Impuesto Agrícola: Rol de contribuyentes*. 1874, Santiago de Chile, Imprenta de la Patria.

Sociedad Nacional de Agricultura (1874): *Boletín de la Sociedad Nacional de Agricultura*, Vol. V, N° 13, 20 de abril de 1874.

Censos

Archivo Nacional (1953): *Censo de 1813. Levantado por don Juan Egaña de la Junta de Gobierno formada por los señores Pérez, Infante y Eyzaguirre*, Santiago, Imprenta Chile.

Oficina Nacional de Estadística (1850): *Repertorio Nacional formado por la Oficina de Estadística en conformidad del artículo 12 de la ley de 17 de setiembre de 1847*, Santiago de Chile, Imprenta del Progreso Plaza de la Independencia.

Oficina Central de Estadísticas (1864): *Anuario Estadístico de la República de Chile correspondiente al año de 1863*, Santiago de Chile, Imprenta Nacional.

Oficina Central de Estadísticas (1866): *Censo Jeneral de la República de Chile levantado el 19 de abril de 1865*, Santiago de Chile, Imprenta Nacional.

Oficina Central de Estadísticas (1875): *Anuario Estadístico de la República de Chile. Correspondiente a los años de 1873 y 1874*, Santiago de Chile, Imprenta de la Librería del Mercurio.

Oficina Central de Estadísticas (1889): *Sesto Censo Jeneral de la Población de Chile: levantado el 26 de noviembre de 1885 y compilado por la Oficina Central de Estadística en Santiago*. Tomo Primero, Valparaíso, Imprenta de "La Patria".

Oficina Central de Estadística (1896): *Noticia Preliminar del Censo Jeneral de la República de Chile. Levantado el 28 de noviembre de 1895*, Santiago de Chile, Imprenta i Encuadernación Barcelona.

Comisión Central del Censo (1908): *Memoria Presentada al Supremo Gobierno por la Comisión Central del Censo*, Santiago de Chile, Ed. Universo.

Libros y artículos

Álvarez Correa, L. (2014): *Catastro de propiedad en Chile: orígenes y evolución*, Tesis doctoral en Geografía, planificación territorial y gestión ambiental, Universidad de Barcelona, Barcelona.

Amunátegui Solar, D. (1904): *La sociedad chilena del siglo XVIII. Mayorazgos i Títulos de Castilla*, Tomo Tercero, Santiago de Chile, Imprenta, Litografía i Encuadernación Barcelona.

Armijo Reyes, A. (2015): "Elites y sujetos populares: la legitimación del poder por la estrategia del compadrazgo, San José de Logroño 1780-1840", *Cuadernos de Historia Cultural*, 4, pp. 51-79.

Armijo Reyes, A. (2018): "Redes de poder y estrategias familiares por compadrazgo de comerciantes vascos en la villa san José de Logroño, Chile 1750-1810" en Chacón, F., Esteve, A. y Cicerchia, R. (eds.), *Construyendo identidades y analizando desigualdades. Familias*

y trayectorias de vida como objeto de análisis en Europa y América, siglos XVI-XXI, Barcelona, Centre d'Estudis Demogràfics, pp. 109-132.

Barros Valdés, L. (1875): *Estadística Jeneral del Departamento de Melipilla. Presentada en la Esposicion Internacional Chilena de 1875*, Melipilla, Imprenta de "El Progreso".

Bay Espinoza, M. (2019): *San Antonio. Un fondeadero de sacco reducido*, San Antonio, Colabora Puerto San Antonio.

Benedetti, A. (2011): "Territorio: concepto integrador de la geografía contemporánea", en Patricia Souto, ed., *Territorio, Lugar, Paisaje. Prácticas y conceptos básicos en geografía*, Buenos Aires, Colección Libros de Cátedra, Facultad de Filosofía y Letras, UBA, pp. 11-68.

Betancourt Castillo, F. (2019): "Negocios e influencias informales. La red de poder en el gobierno de Bernardo O'Higgins, 1817-1823", *Diálogo Andino*, 60, pp. 21-33.

Borde, Jean y Góngora, M. (1956): *Evolución de la propiedad rural en el Valle del Puangue*, Tomo I, Santiago, Editorial Universitaria.

Brangier, V., Matheu, A. y Ovalle, A. (2019): "Puentes sobre la tierra. Estrategias de brokers en una red de venta de tierras. Pichidegua, Chile, 1820-1845", *Diálogo Andino*, 60, pp. 9-19.

Carmagnani, M. (1998): *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico: el caso chileno (1860-1920)*, Santiago, DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Carmagnani, M. (2001): *Los mecanismos de la vida*

económica en una sociedad colonial: Chile 1680-1830, Santiago, DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

De Ramón, A. y Larraín, J. M. (1982): *Orígenes de la vida económica chilena. 1659-1808*, Santiago, Centro de Estudios Públicos.

Espinoza, E. (1897): *Jeografía descriptiva de la República de Chile*, Santiago de Chile, Imprenta Barcelona.

Estefane, A. (2019): "Bureaucracy and State Knowledge: On the Production of Statistics in Chile (1750s-1870s)", *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 2019. Electronic version. URL: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/76841>

Gay, C. (1852): *Historia Física y Política de Chile. Agricultura*, Tomo primero, Paris, Casa del Autor, Museo de Historia Natural de Santiago.

Llorca-Jaña, M., Robles Ortiz, C., Navarrete, J. y Araya Valenzuela, R. (2017): "La agricultura y la élite agraria chilena a través de los catastros agrícolas, c.1830-1855", *Historia*, 50, II, pp. 597-639.

Llorca-Jaña, M. y Barría Traverso, D., (Eds) (2017): *Empresas y empresarios en la historia de Chile: 1810-1930*, Santiago, Editorial Universitaria.

López Taverne, E. (2014): *El proceso de construcción estatal en Chile. Hacienda pública y burocracia (1817-1860)*, Santiago, DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Martland, Samuel J. (2017): *Construir Valparaíso: Tecnología, municipalidad y Estado, 1820-1920*, Santiago,

DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Mujica, Juan (1947): *El Puerto de San Antonio*. Noticia histórica, Santiago de Chile, Imprenta “El Esfuerzo”.

Ortega Martínez, L. (2005): *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*, Santiago, LOM, DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Ortega Martínez, L., Araya, P., Salas, V. y Rojas, S. (2014): *100 años de la Construcción del Puerto de Valparaíso: Historia y Legado*, Valparaíso, Catarsis Creativa ed.

Pérez Eyzaguirre, I. (2010): “Los primeros censos chilenos de población (1854-1920), análisis crítico de las fuentes de datos censales y sugerencias de uso”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 119, pp. 55-95.

Pérez Ruíz, R. (1990): *El Puerto de San Antonio: 1590-1900*, Santiago, Universidad de Santiago de Chile, Departamento de Historia.

Ronda Gayoso, A. (1989): *Fisonomía Histórico-Geográfica del Puerto de San Antonio*, San Antonio, Departamento de Extensión Cultural de la Ilustre Municipalidad de San Antonio.

Sanhueza Benavente, M.C. (2008): “La primera división político-administrativa de Chile, 1811-1826”, *Historia*, 41, II, pp. 447-493.

Silva Vargas, F. (1962): *Tierras y pueblos de indios en el Reino de Chile*, Santiago, Univ. Católica de Chile, Facultad de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales.

Suckel Orellana, M. (2001): *Para una Historia de San Antonio*, San Antonio, Academia de estudios Históricos,

sociales y geográficos de San Antonio.

Suckel Orellana, M. (2002): *El mercader Antonio Núñez de Fonseca*, San Antonio, Academia de estudios Históricos, sociales y geográficos de San Antonio.

V.V.A.A (2012): *Raíces del Puerto de San Antonio*, San Antonio, Agrupación Raíces del Puerto.

Woods, D. J. (2013): *El bombardeo del Paraíso*, Santiago, RIL editores, Biblioteca Valparaíso.

Notas

¹ Estos datos se refieren a las mercaderías importadas sumadas a los volúmenes de carga para la exportación al extranjero: Véase noticia en <https://www.mundo-maritimo.cl/noticias/puertos-de-chile-transfirieron-mas-de-48-millones-de-toneladas-en-2019>. Consultado el 01 de marzo de 2021.

² Con la notable excepción de algunos historiadores jóvenes, que actualmente abordan problemas y procesos de la Historia reciente y de la Historia del Tiempo Presente, pero que por lo mismo no entran en este análisis. Sobre esta línea de investigación, se puede mencionar a Bárbara Herrera Acuña y Rodrigo Tobar Astorga, “Identidad y memoria en la conformación de los barrios de San Antonio”, *Sociedad de Historia de San Antonio, Taller de Historia Social de San Antonio*, 30 de mayo de 2019.

³ Aquí debemos nombrar las obras que tenemos a la vista y que conforman lo que, hasta el día de hoy, es buena parte de la historiografía sobre este espacio territorial, especialmente orientadas desde un enfoque “general” y relativo a períodos históricos anteriores a

1950. Se debe mencionar los trabajos de Mujica, Juan (1947), Asencio Ronda Gayoso (1989), Roberto Pérez Ruíz (1990), Max Suckel Orellana (2001 y 2002), el libro colectivo *Raíces del Puerto de San Antonio* (2012) y Mariano Bay Espinoza (2019).

⁴ Dicho período posterior, al iniciarse el siglo XX, se puede concebir como una etapa de mayor desarrollo de este territorio, sobre todo respecto de la construcción infraestructural y de servicios de la ciudad portuaria. Un estudio histórico relativo a un proceso similar, pero enfocado en Valparaíso (y por lo mismo con otra temporalidad), es el de Martland (2017).

⁵ Hacia 1785 el pueblo de Gallardo sumaba 20 familias, que contaban con alrededor de 200 cuadras de tierra. Véase en “Listado de los pueblos de indios del corregimiento de Santiago y Melipilla, número de sus naturales, tierras de cada uno y demás relativo a la reducción que se ha propuesto por el señor fiscal de S.M”, Santiago de Chile, 1785, en Archivo Nacional Histórico de Chile (en adelante ANHCH), Archivo de la Capitanía General (en adelante ACG), vol. 512, pieza 6.474, f. 38. Los aldeanos de Gallardo se dedicaban principalmente a la pesca en la costa de San Antonio.

⁶ ANHCH, Archivo del Ministerio del Interior, Vol. 115, ff. 153-158. Agradezco al historiador Ignacio Pérez por haberme compartido estos datos demográficos.

⁷ Hemos considerado los registros anteriores al Censo nacional de 1920, que considera un territorio aún mayor al de nuestro análisis en este escrito, el del “Departamento de San Antonio”, creado el año 1917.

⁸ Este primer catastro agrícola al que aludimos, y de donde hemos sacado los datos que comentaremos a

continuación, se encuentra en ANHCH, Dirección General de Estadísticas (en adelante DGE), Vol. 1.

⁹ La conversión de cuadra a metros cuadrados, y de metros cuadrados a hectáreas, la hemos hecho en base a los datos que da Claudio Gay. Una cuadra de tierra equivalía a 15.725 metros cuadrados (Gay, 1852: 58).

¹⁰ En el Catastro de 1832 se registraban las categorías mencionadas. Véase en ANHCH, DGE, Vol. 1. Otro indicador del bajo precio de la tierra en esta región lo encontramos en el expediente que citábamos páginas atrás. Hacia 1790, en Santiago y Melipilla, estos terrenos estaban valorizados en poco más de 6 pesos por cada cuadra. Véase en ANHCH, ACG, vol. 512, pieza 6.474.

¹¹ Hemos considerado los predios que se encuentran registrados dentro del Departamento de Melipilla, Provincia de Santiago, desde el número de predio 43 (ubicado por el norte en “Totoral”, el Quisco) hasta el 136 (zona de “La Marquesa”, al noreste de Leyda).

¹² ANHCH, DGE, Vol. 1.; (Oficina del Catastro, 1855).

¹³ En 1853 están registradas las haciendas de Peral, Palmas, Lollole, San Juan, Toldo (cuyo dueño era Joaquín Santa Cruz), La Ida (después llamada Leyda, propiedad de José Molina), Sauce (de Francisco Vera), y la Marquesa (de Pedro Herrera) (Oficina del Catastro, 1855).

¹⁴ Juan Ignacio Alcalde, segundo conde de Quinta Alegre, había comprado el terreno a los herederos de Francisco Antonio Velasco y Navarro, el 30 de diciembre de 1790. Según Domingo Amunátegui, la propiedad medía 8.922 cuadras de tierra, es decir, más de 14.029 hectáreas, ya que comprendía también

amplios terrenos y cerros al lado sur del río Maipo (Amunátegui Solar, 1904: 282-284).

¹⁵ Planillas correspondientes al Departamento de Melipilla, Provincia de Santiago, números de fundo del 84 al 147.

¹⁶ Hijo del segundo matrimonio de Diego Antonio Barros Fernández, un importante comerciante de la primera mitad del siglo XIX, y financista del bando independentista durante la denominada “Patria Nueva”. Sobre los negocios y la importancia como financista de este personaje, padre de Lauro Barros (Betancourt, 2019).

¹⁷ Anexo final “Estadística Agrícola del Departamento de Melipilla” (Barros, 1875).

¹⁸ Véase en Archivo Nacional de Chile, Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), Conservador de Melipilla, Vol. 66, ff. 229-230; Vol. 95, f. 37; Vol. 101, ff. 2-4v.; Vol. 103, ff. 35-35v.; Vol. 115, ff. 65v.-70.

¹⁹ Datos correspondientes a (de izquierda a derecha): 1853 – 1858 – may.1861-abr.1862 – may.1862-abr.1863 – oct.1865-may.1866 – may.1866-abr.1867 – may.1867-abr.1868 – 1869 – 1871 – abr.1874-mar.1875 – abr.1875-abr.1876 – may.1876-mar.1877 – abr.1881-mar.1882 – mar.1883-mar.1884 – mar.1885-feb.1886 – 1891 – 1893 – 1894 – 1898.

²⁰ Según el historiador David Woods, pese al bloqueo de la flota española, “El puerto no bloqueado de San Antonio, al sur de Valparaíso, se había convertido en el punto de llegada para los navíos neutrales, incluyendo a aquellos que venían de Inglaterra [...]” (Woods, 2013: 94). El cronista local Asencio Ronda Gayoso, en un libro

publicado en 1989 sobre el pasado sanantonino, ha afirmado que con motivo de la guerra contra España el gobierno chileno tomó la decisión de convertir a San Antonio oficialmente en “Puerto Mayor”, reemplazando a Valparaíso. (Ronda, 1989: 41).

²¹ Debido al bloqueo español a Valparaíso el gobierno ordenó que rápidamente se emprendiesen algunas obras públicas de última hora: la habilitación (o rehabilitación) de caminos “carreteros” que conectasen la capital y el interior con el litoral central. Se refaccionó el que conectaba Melipilla con el “puerto viejo” de San Antonio, así como también vías que conectaban con Quintero y Algarrobo (Ministerio del Interior, 1866: 19).

²² El subalterno Ismael del Río informaba en 1869 de “[...] las grandes esportaciones que anualmente se hacen, particularmente al extranjero por este puerto [...]”, y que en el año anterior de 1868 “[...] la esportacion habida ascendió, desde el 1° de enero hasta fines de diciembre último a 13.436,660 kilogramos trigo, o sea 188,452 fanegas con destino al extranjero; i 1.788,266 kilogramos cebada, o sea 25,081 fanegas, con el mismo destino” (Ministerio de Guerra i Marina, 1869: 105). En 1885, en la editorial de la memoria ministerial de dicho año, se comentaba que “En el puerto viejo de San Antonio había desaparecido un molino de viento que sirvió siempre como mira para determinar el rumbo de entrada a los buques que llegan en busca de las considerables cosechas que allí se aglomeran.” (Ministerio de Marina, 1885: LVIII).

²³ Barros señalaba, en el documento estadístico recién citado, que la cantidad media que se exportaba cada año por los puertos de San Antonio rondaba las 300.000 fanegas de trigo y cebada.

²⁴ Según Jean Borde y Mario Góngora, “En 1874 el solo puerto de San Antonio, que drenaba los departamentos de Melipilla y Rancagua, estuvo en condiciones de despachar 143.841 quintales de trigo y 94.850 qm. de cebada” (Borde y Góngora, 1956: 137).

²⁵ La actividad pesquera era importante en todo el litoral cercano a San Antonio, por lo menos desde mediados del siglo XVIII, en donde los pocos habitantes locales fueron atrayendo con dicha actividad a otras personas del interior, constituyéndose todo un “gremio” de dueños de botes y redes. Muchos pescaban al antiguo estilo de los indígenas “changos”. Los productos del mar generaron excedentes que eran llevados a Santiago por arrieros, siendo allí comercializados (De Ramón y Larraín, 1982: 146).