



EL PUERTO DE COQUIMBO, LA CIUDAD DE LA SERENA Y EL PATRIMONIO VITIVINÍCOLA DEL CONO SUR (1536-1600)*

THE PORT OF COQUIMBO, THE CITY OF LA SERENA AND THE WINE HERITAGE OF THE SOUTHERN CONE (1536-1600)

Lc. Cristóbal Vergara Contreras**

Academia Tembeta
La Serena – Chile
contacto@tembeta.cl

<https://orcid.org/0000-001-5322-1665>

Mg. Alejandro Salas Miranda***

Universidad de Santiago de Chile
Santiago – Chile
alejandro.salas@usach.cl

<https://orcid.org/0000-0001-7410-7968>

Dr. Pablo Lacoste***

Universidad de Santiago de Chile
Santiago – Chile
pablo.lacoste@usach.cl

<https://orcid.org/0000-0003-1876-8141>

FECHA DE RECEPCIÓN: 19 febrero 2021 – FECHA DE ACEPTACIÓN: 21 junio 2021

RESUMEN: Este artículo examina el papel estratégico de Coquimbo como puerta de ingreso a Chile en las primeras décadas de la conquista y colonización española y en los orígenes del patrimonio vitivinícola del Cono Sur de América, tanto en Chile como en la actual Argentina. Se indagan las condiciones que hicieron posible su precoz consolidación como puerto principal para los buques de alta mar. Se considera el aporte de los pueblos indígenas, tanto en la cultura marina con sus balsas de lobo, como en la cultura del agua, del riego y del agro. También se examinan los móviles de los españoles para fundar tempranamente La Serena, y el papel que cupo a su puerto en la etapa inicial del proceso de colonización. El estudio se realiza a partir de documentos de la época, sobre todo las cartas y las crónicas, todo ello confrontado con la bibliografía especializada, particularmente con la obra monumental de Vázquez de Acuña. Se concluye que el puerto de Coquimbo fue la principal puerta del Reino de Chile en sus décadas fundacionales, y a través del mismo llegaron desde el Perú los barcos con colonos, plantas y animales que contribuyeron al proceso de colonización de Chile, incluyendo los orígenes de la vitivinicultura regional.

PALABRAS CLAVE: Navegación del Pacífico Suramericano; Puertos de Chile; Puerto de Coquimbo; Orígenes de la vitivinicultura en Chile y Argentina

ABSTRACT: This article examines the role of Coquimbo as a gateway to Chile in the first years of Spanish colonization and in the origins of the wine heritage of the Southern Cone of America, both in Chile and in present-day Argentina. The conditions that made possible its early consolidation as the main port for high seas ships are investigated. The contribution of indigenous peoples is considered, both in the marine culture with its wolf rafts, and in the culture of water, irrigation and agriculture. The motives of the Spaniards to found La Serena early, and the role played by its port in the reception of the main fleets of the time are also examined. The study is made from documents of the time, especially the letters and the chronicles, all confronted with the specialized bibliography, particularly with the monumental work of Vázquez de Acuña. It is concluded that the port of Coquimbo was the main gate of the Kingdom of Chile in its founding decades, and through it the ships loaded with settlers, plants and animals that contributed to the process of colonization of Chile, including the origins of regional viticulture.

KEYWORDS: South American Pacific navigation; Ports of Chile; Port of Coquimbo; Origins of viticulture in Chile and Argentina

* Este artículo ha sido financiado por **Proyecto “Patrimonio de Coquimbo”** de la Corporación Regional de Desarrollo Productivo de Coquimbo y por el **Proyecto 031894LG** de la Dirección de Investigación (DICYT-VRIDEI), Universidad de Santiago de Chile.

** **Correspondencia:** Academia Tembeta. Rodolfo Wagenkmecht 2982, La Serena, Chile.

*** **Correspondencia:** Universidad de Santiago de Chile, Instituto de Estudios Avanzados. Román Díaz 89, Providencia, Santiago, Chile.

1. INTRODUCCIÓN

El papel de los puertos como puntos estratégicos del imperio español en América, es un tema clásico, que durante años ha fascinado a los historiadores. Buenos Aires en el Atlántico, Cartagena de Indias y los numerosos enclaves de las islas del Caribe, juntamente con Veracruz, Acapulco, Guayaquil, El Callao y Valparaíso en el Pacífico, han generado fuertes y ricos debates en la bibliografía especializada.¹ En algunos casos, estos puertos se estudian también con un enfoque patrimonial, como en Valparaíso.² La rica bibliografía dedicada a estos puertos ha permitido demostrar la fecundidad del enfoque: junto con su papel en el intercambio comercial, el puerto genera a su alrededor un complejo proceso económico, social, político y cultural, de múltiples implicancias.

La alta visibilidad alcanzada por los puertos principales contrasta con la invisibilidad que han sufrido los considerados puertos complementarios. Estos no han merecido suficiente atención por parte de la academia, y sus ricas historias aparecen dispersas dentro de obras generales, como fragmentos de procesos en los cuales sus papeles son totalmente secundarios. Los estudios generales de la navegación y el comercio en el imperio español de América entregan antecedentes valiosos sobre los puertos activos del borde costero.³ Pero conviene avanzar un paso más, y establecer el foco de atención en aquellos puertos complementarios, considerando su potencial explicativo para los procesos históricos regionales.

El puerto de Coquimbo es uno de estos enclaves que todavía no se han estudiado de manera focalizada, a pesar de su larga y compleja historia. Se puso en marcha oficialmente en 1543, apenas dos años después de la ciudad de Santiago de Chile, cuando Pedro de Valdivia ordenó la fundación de la ciudad de La Serena, situada dos leguas al nordeste del puerto, para asentar una población que pudiera abastecer los bienes y servicios que regularmente demandaba el servicio portuario. A partir de entonces comenzó una historia que todavía se mantiene en la penumbra debido, en buena medida, a la pérdida de las fuentes. En efecto, la benigna geografía costera y la situación privilegiada de Coquimbo como anfiteatro del mar, junto con sus afamados yacimientos mineros, generaron el arribo de numerosos emprendedores, como también de corsarios y piratas, como Francis Drake en 1579 y Bartolomé Sharp en 1680, lo cual motivó el incendio de la ciudad y la destrucción de los archivos. Como resultado, se produjo un gran vacío documental para reconstruir la historia de esta localidad, incluyendo la ciudad de La Serena, el puerto de Coquimbo y el territorio circundante. La literatura histórica producida sobre La Serena y el puerto de Coquimbo, corresponde fundamentalmente al periodo posterior a esa fecha.⁴ A pesar del manto de oscuridad que cubre el primer siglo y medio de historia de Coquimbo, se han filtrado algunos rayos de luz que permite detectar sucesos trascendentes de ese periodo. Uno de ellos corresponde al viaje del padre Juan Cedrón, que en 1556 llevó las primeras cepas de vid, desde La Serena hasta Santiago del Estero.⁵ De este modo, puso en marcha la historia vitivinícola de la actual Argentina, a la vez que exhibió el papel de liderazgo de la región de Coquimbo dentro de Chile. Con estos aportes, este territorio contribuyó a poner en marcha un proceso que, con los siglos, adquirió trascendencia e importancia mundiales.

En efecto, la producción vitivinícola de Argentina y Chile ha alcanzado niveles cada vez más relevantes. Entre ambos países cultivan 400.000 hectáreas de viñedos, lo cual les ha permitido

abastecer los mercados internos y asumir un protagonismo notable como exportadores. Argentina es el mayor productor vitivinícola de América Latina, y Chile se ha convertido en el cuarto exportador mundial de vinos.⁶ Además de la producción y las exportaciones, la vitivinicultura ha generado una dinámica rama de enoturismo, activando las zonas vitivinícolas con actividades económicas no convencionales, de creciente interés, tal como ha reconocido la Organización Mundial del Turismo (OMT).

Las autoridades chilenas ya han detectado el protagonismo de La Serena en estos procesos. Así se reflejó en 2015 cuando se estableció el 4 de setiembre como “Día Nacional del Vino chileno”, en conmemoración de la carta que, en La Serena, Pedro de Valdivia dirigió al emperador Carlos V (4-9-1545), en la cual, por primera vez, se escribió la palabra “vino” en Chile. Ese documento ya insinuaba el temprano protagonismo de la región de Coquimbo en la historia vitivinícola de Chile. Ese dato fue un rayo de luz que, junto con el de 1556, inspiraron a un conjunto de pymes locales el diseño de la “Ruta del Vino Más larga del mundo”, entre Coquimbo/La Serena y Santiago del Estero, tocando las provincias intermedias (San Juan, Catamarca y La Rioja). Esta ruta se caracteriza por potenciar la visibilización del patrimonio ancestral e incrementar su valor, lo cual la conecta con el debate teórico internacional sobre el patrimonio vitivinícola.⁷ Desde esta perspectiva, surge la necesidad de valorizar el itinerario de los diversos sujetos históricos en la construcción colectiva del territorio a lo largo de la historia.

El estudio del papel del puerto de Coquimbo se sitúa dentro de este contexto, es decir, como parte del proceso de desarrollo histórico de la vitivinicultura regional y su reconocimiento como patrimonio. El trabajo se articula con las actuales corrientes que procuran identificar y reconocer los viñedos como patrimonio de la humanidad ante UNESCO, lo cual implica considerar los antecedentes históricos como parte importante de sus atributos.⁸

El objetivo del presente artículo es conocer el origen y desarrollo del puerto de Coquimbo en el siglo XVI, indagando en sus determinantes como su finalidad fundacional, las características legadas por pueblos originarios, su papel estratégico en las primeras décadas del proceso colonizador y su aporte a la precoz introducción de la vitivinicultura en la región. De este modo se podrá comprender con mayor profundidad los alcances y el significado del viaje de Juan Cedrón en 1556, para constatar si fue meramente un hecho aislado, o parte de un proceso mayor, que involucre eventualmente un mayor compromiso de Coquimbo con el desarrollo vitivinícola.

Desde el punto de vista teórico-metodológico, el estudio se apoya en el marco teórico general sobre la navegación en el litoral del Pacífico Sur americano propuesta por Isidoro Vázquez de Acuña y los estudios de la vitivinicultura regional aportados por Hernán Cortés.⁹ Este trabajo se focaliza en la primera etapa del ciclo colonial, desde el viaje de Almagro (1538) hasta el cambio de perspectiva por el levantamiento general de la Araucanía (1600). El estudio se complementa mediante la revisión crítica de los documentos de la época, fundamentalmente Actas del Cabildo de Santiago, Cartas de Pedro de Valdivia y las obras de los cronistas, sobre todo Jerónimo de Vivar (1558), Alonso de Ercilla (1569), Alonso de Góngora Marmolejo (1575), Pedro Mariño de Lobera (1595) y Reginaldo de Lizarraga (1605).¹⁰ Estas son las fuentes más importantes del siglo XVI y permiten cubrir satisfactoriamente la unidad temporal de análisis.

2. LA CIUDAD DE LA SERENA, EL PUERTO DE COQUIMBO Y SU PRECOZ DESARROLLO

El borde costero de Coquimbo comenzó a desempeñar un papel en la historia en 1536, en el marco de la expedición de Almagro a Chile. La campaña comenzó en el Perú y estuvo compuesta por una columna terrestre, apoyada desde el mar por el barco *San Pedro*. Almagro condujo las tropas por el actual Noroeste Argentina, cruzó los Andes por el paso San Francisco, y retomó su camino en dirección al sur. Grande fue su alivio cuando recibió noticias de la presencia del *San Pedro* frente a las costas de Coquimbo. Este barco recaló allí en mayo de 1536, tomó contacto con los indígenas locales, se abasteció de alimentos y agua dulce, y realizó las primeras observaciones del terreno.¹¹ El contacto con Almagro sirvió para demostrar la relevancia del servicio de apoyo marítimo para el proceso colonizador. Los emisarios del *San Pedro*, tras desembarcar cerca de Los Vilos, marcharon hacia el este, para reunirse con Almagro del 25 de mayo de 1536. Después de este hito, cada rama continuó su camino; Almagro siguió por tierra hasta el Valle del Aconcagua y el *San Pedro* continuó hasta la bahía de Quintero.¹²

La experiencia de 1536 marcó la tendencia de los años siguientes. El camino por tierra se apreció como una experiencia desgastante debido a las condiciones del terreno, la aridez del desierto y las precarias condiciones de los colonizadores. El viaje de Pedro de Valdivia de Perú a Chile (1540) se realizó por tierra, a través del desierto de Atacama. Grande fue el alivio del colonizador cuando llegó a Coquimbo, y rápidamente detectó su potencial para instalar allí un puerto que facilitara el transporte y las comunicaciones con el Perú¹³. La atroz experiencia de la travesía del desierto, y las ventajas que ofrecía el puerto natural de Coquimbo, inclinaron a Pedro de Valdivia a desarrollar la idea de la supremacía del transporte marítimo como el más adecuado para trasladar cargas y pasajeros para el proceso de colonización de Chile.

Para llevar esta idea a la práctica, Valdivia resolvió fundar la ciudad de La Serena muy tempranamente, en 1543, apenas dos años después de Santiago. Al tomar esta decisión, el objetivo era asegurar el servicio portuario a los viajeros que llegaban desde el Perú. Así lo indicó el mismo Valdivia en carta a Carlos V, el 15-10-1550, explicando su decisión de fundar “la ciudad de La Serena, a la costa de la mar, en un muy buen puerto, Coquimbo, que es la puerta para que pudiese venir la gente del Perú a servir a V.M. a estas provincias sin riesgo”¹⁴.

Tras su destrucción por la resistencia indígena (enero de 1549), el gobernador de Chile no dudó en insistir. Envió a Francisco de Aguirre y La Serena fue refundada en agosto de ese mismo año.¹⁵ Al parecer, Valdivia tenía la convicción de que era imposible asegurar el desarrollo de Santiago y la colonización de Chile en su conjunto, sin contar con el puerto de Coquimbo, bien abastecido para asegurar el servicio a los barcos. En su análisis crítico de la decisión de refundar este puerto, el cronista Jerónimo de Vivar fue elocuente:

“Al principio de la primavera en este año de 1545, viendo el general que desde la ciudad de Santiago hasta el valle de Copiapó había 120 leguas, y en medio de ellas están los valles de arriba dichos, viendo que era cosa conveniente poblar allí un pueblo de españoles a causa de resultar de ello mucho provecho y muchos buenos efectos, el primero y más notable, tener pueblo allí junto al puerto, donde los navíos viniesen seguros a tomar escala del Perú a esta gobernación y reino de Chile. Y sabiendo que

hay puerto y pueden seguramente venir los navíos, no saldrían en toda la navegación y viaje a tomar agua ni otra cosa en acatamiento, ni en su tierra ni en Copiapó, ni habría sucediente tanto peligro como cada día había con muertes de españoles, y asimismo, no padecerán hambre ni sed los navegantes”¹⁶.

“Valdivia, cuando pobló aquella ciudad, más fue por el puerto que tenía para navíos y por la escala que allí harían los que viniesen por tierra, que, por otro respeto alguno, y por tener aquel paso seguro, teniendo atención a lo de adelante, que a lo que ahora vemos no se engañó, porque muchos se han avecindado en ella y de cada día se va ampliando, y es al presente un buen pueblo”¹⁷.

Los primeros gobernadores coincidieron en utilizar el puerto de Coquimbo como lugar adecuado para recalada de los barcos. En 1545 Pedro de Valdivia ordenó construir un barco para que ofreciera un servicio regular cada tres meses entre Valparaíso y Coquimbo.¹⁸ El mismo viajó varias veces en barco desde Valparaíso a Coquimbo y viceversa. Ese mismo año, Valdivia fue en barco hasta La Serena a bordo de un galeón.¹⁹ Dos años más tarde, Valdivia volvió a viajar en barco de Valparaíso a La Serena (diciembre 1547), para continuar después hacia el Perú.²⁰ Y a su regreso a Chile, Valdivia volvió a recalar en Coquimbo (febrero de 1549).²¹

Poco a poco, Coquimbo se consolidó como la puerta natural de ingreso a Chile para toda la navegación que llegaba desde el Perú. Diversos barcos recalaban en este puerto en las décadas de 1540 y 1550: el *San Cristóbal*, *La Concepción*, el *San Pedro*, el *Santiago* y el galeón de Pedro de Malta, entre otros. Con ellos llegaban colonizadores, caballos, vacas, ovejas, cabras, aves- y cerdos; también ingresaban plantas de Europa: cepas de vid, pomáceas (manzanos, perales, membrilleros), carozos (durazneros, damascos, olivos, ciruelos), junto con cereales, etc. Los galeones tenían corrales para trasladar el ganado a bordo. Los precios eran muy elevados y se cotizaban en pesos oro: \$ 12 por una oveja; \$ 46 por una vaca y \$ 55 por un caballo.²² Estos precios eran astronómicos, si se tiene en cuenta que, para los siglos XVII y XVIII el valor de una oveja era de cuatro reales y la vaca, \$ 4; pero la situación era muy diferente a mediados del siglo XVI, cuando todavía eran muy escasos los animales europeos en el Cono Sur; para entonces, el valor de un caballo en Chile rondaba los \$2.000.²³ Por lo tanto, el valor de estos fletes era considerado razonable: los españoles invirtieron grandes sumas en este comercio como medio de fortalecer el proceso colonizador.

A lo largo de la segunda mitad del siglo XVI se produjo la consolidación de la ruta entre Perú y Chile, con el puerto de Coquimbo como puerta de entrada. Después de una larga experiencia de prueba y error, se descartó el camino terrestre por Atacama. El viaje se realizaba por mar desde El Callao hasta el puerto de Coquimbo, con eventuales escalas en Arica y Copiapó. Los navegantes lograron constantemente mejorar la técnica y bajar los tiempos. En cinco décadas la duración del viaje se redujo de un año a un mes. La aguda mirada del dominico:

“Este viaje por mar del puerto del Callao a Chile, hace veinte años, solía ser muy tardío, porque no hacían cada día más que dar un bordo a la mar, otro a la tierra y surgir en la costa, y así están toda la noche, a cuya causa tardaban un año y más en llegar a Chile. Conocí en aquel reino un español que, embarcándose sus padres para aquel reino, se engendró y nació en la mar y tornó su madre quedar otra vez preñada, y no habían

llegado al puerto de Coquimbo. Ahora se navega en veinticinco días y a lo más largo treinta, porque saliendo el navío del puerto del Callao, se arrimarán el bordo a la mar quince días y más, y luego vuelven sobre la tierra otros tantos y se hallan en el puerto. La primera vez que fui a Chile, hace 27 años, no tardamos en llegar al puerto de Coquimbo más de veintidós días”²⁴.

Este documento resulta revelador sobre los usos y costumbres del transporte entre Perú y Chile en el siglo XVI, etapa fundacional de la colonización española. Porque el texto tiene, en forma subyacente, un lenguaje que permite comprender con claridad el protagonismo que tuvo Coquimbo como el principal puerto de Chile. Por allí ingresaron en este reino la inmensa mayoría de los colonizadores, las plantas y los animales de Europa. Coquimbo fue, sin duda, el *foyer*, el *hall* de entrada para el gran teatro del Reino de Chile.

3. ÓRDENES RELIGIOSAS Y PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

La consolidación de La Serena como puerta natural de ingreso a Chile, facilitó también la llegada e instalación de las órdenes religiosas. Los pioneros fueron los mercedarios, que llegaron a Coquimbo en 1555 y poco después, instalaron la primera parroquia del Corregimiento (1558). Poco después arribaron los franciscanos (1563), quienes también iniciaron sus actividades evangelizadoras y construyeron un importante templo.²⁵ El cuadro se completó poco después con la llegada de los jesuitas (1593), los dominicos (1615) y poco después los agustinos. Particular impacto causó el arribo de los padres de la Compañía de Jesús. El cronista Pedro de Lobera ilustra cómo era la trayectoria de los sacerdotes hacia territorio chileno:

“Partieron pues los ocho religiosos del puerto del Callao de Lima en el mes de febrero principio del año de 1593, y tuvieron una procelosa tormenta donde se vieron en gran peligro, aportando finalmente al puerto de la Serena de donde fueron todos en procesión hasta la ciudad, caminando muchas personas descalzas por haberlo prometido en la tormenta. Grande fue la instancia que hizo este pueblo a los dichos padres para que se quedasen allí siquiera dos de ellos; pero por no haber tomado asiento en la ciudad que es cabeza del reino, no se pudo conceder por entonces, y así se partieron todos por tierra con muy cumplida provisión y avío que les dieron con mucha caridad los moradores de este pueblo, aunque no poco tristes de quedarse sin quien tanto les había consolado, en aquellos pocos días. Y habiendo caminado los padres sesenta leguas, llegaron a os términos de Santiago”²⁶.

El documento reafirma las costumbres de la época, en cuanto al sistema bimodal de transportes que muchos usaban para ir del Perú a Chile: se viajaba por mar del Callao a Coquimbo, y por tierra de allí hasta Santiago. La estadía en La Serena permitía establecer vínculos que luego, daban sus frutos. Poco después los jesuitas se instalaron en esta ciudad, en la cual aportaron un fuerte estímulo a la vida social, cultural y económica, con la instalación de viñas, bodegas, molinos y haciendas.²⁷ En los albores del 1600, la presencia de las órdenes religiosas estaba plenamente consolidada en La Serena. Así lo verificó el testimonio del cronista dominico:

“Sustenta cinco conventos: el nuestro, con casi treinta frailes y estudio; el de San [Francisco, con otros tantos; la Merced, con seis o siete; los que tienen San Agustín y los padres de la Compañía no lo sé, porque se fundaron después que yo salí de aquel reino [1602]. Sustenta también otro monasterio de monjas sujetas al Ordinario; la Orden que profesan son de las de la Encarnación de los Reyes; debe tener veinticinco monjas de velo”²⁸.

La presencia de las órdenes religiosas significó un fuerte impulso a la educación, las artes y la cultura de la valoración simbólica del vino, como sangre de Jesucristo, lo cual contribuyó al fortalecimiento de la actividad vitivinícola regional. Además, las órdenes religiosas contribuyeron precozmente al patrimonio arquitectónico local, con sus iglesias de piedra que se convirtieron en referentes del paisaje.

Las campañas de las iglesias de La Serena tuvieron también relevancia considerable en la vida cotidiana. Su tañido marcaba el ritmo del día, con la pausa al mediodía, hora del *Angelus*. Y también ayudaban a realzar las fiestas y celebraciones, cuando se echaban a vuelo las campanas para expresar el júbilo de la ciudad. La campana se convirtió en objeto de singular valor y atención para la comunidad local. Inicialmente las campanas se importaban, pero posteriormente, se comenzaron a fundir en la misma ciudad, aprovechando la disponibilidad de metales preciosos, con cobre, estaño y una proporción importante de oro y plata pues “la sonoridad de las campanas dependía de la mezcla de diversos metales, sobre todo del oro y la plata empleados en ellas”²⁹.

La fama y prestigio de estas iglesias despertaron la codicia de piratas ingleses, que llegaron recurrentemente a sus costas en busca del botín, como Francis Drake, Bartolomé Sharp y Eduard Davis, entre otros.³⁰ Particular impacto causó el incendio de la iglesia de Santo Domingo, el 13 de setiembre de 1686, la noche triste de La Serena,³¹ que llevó a la consecuente pérdida de casi todos los registros históricos tempranos del lugar. Paradójicamente, los ataques piratas estimularon el desarrollo territorial, al impulsar a los vecinos de La Serena a instalarse tierra adentro, en busca de mayor seguridad; de este modo se estimuló la colonización del valle de Elqui, Limarí y otros espacios.³² La arquitectura religiosa en esta región se consolidó tempranamente como ícono identitario. Con el correr de los años, a medida que el proceso colonizador avanzó hacia el este para ocupar los valles transversales, se levantaron los correspondientes templos, capillas, oratorios e iglesias. Tanto en Andacollo como en el valle de Elqui y el Limarí, la arquitectura religiosa marcó los hitos del camino, que servían para orientar a los arrieros en sus largos viajes y como espacios de encuentro y renovación de vínculos para la población campesina y los pastores dispersos por el territorio.

4. PODER, POMPA Y CEREMONIA

Un capítulo aparte merece el papel de La Serena como puerta de entrada de los gobernadores que llegaban desde el Perú a Chile, para administrar el poder. Muchos ellos eran nobles y estaban enlazados con la cúspide del poder español en América, como don García Hurtado de Mendoza, hijo que quien fuera virrey de México y del Perú. Otros venían de haber desempeñado funciones de gran influencia, como Saravia, ex oidor de las audiencias de Santa Fe de Bogotá y Lima.

A mediados del siglo XVI, cuando Chile se encontraba todavía en proceso de asentamiento, con constantes conflictos entre los conquistadores (como entre Francisco de Aguirre y Villagra o entre su hijo, Pedro de Villagra y Rodrigo de Quiroga), una de las funciones específicas del gobernador era afirmar el poder español.³³ Para ello, los ceremoniales y expresiones simbólicas de poder eran de capital importancia. Estos gobernadores llegaban con flotas de numerosos barcos adornados con banderas y gallardetes, en los cuales, junto con colonos, plantas y animales, llegaban sus cortes de pajes, maestresalas y lacayos, juntamente con sus escoltas de guardias armados con arcabuces y brillantes alabardas. La llegada del gobernador a Coquimbo, y luego su traslado a La Serena, a lo largo de una legua y media, constituían un acontecimiento de fuerte impacto visual.

Las crónicas han dedicado especial atención a la llegada del gobernador García Hurtado de Mendoza, con sus galeones y 300 hombres de escolta el 23 de abril de 1557.³⁴ Con su estilo épico, el cronista Alonso de Ercilla dedicó una página al advenimiento de don García con su imponente flota al puerto de Coquimbo:

“De estandartes, banderas, gallardetes/ estaban las diez naves adornadas;
hiriendo el fresco viento en los trinquetes / comienzan a moverse sosegadas:
suenan cañones, sacres, falconetes, / y al doblar la Isleta embarazadas,
del Austro cargaban a babor la escota, / tomando al su-sudoeste la derrota”³⁵.

De acuerdo con el riguroso ceremonial de la corona española, la llegada del gobernador era un acto de crucial relevancia protocolar. La máxima autoridad local (en este caso don Francisco de Aguirre), debía acudir personalmente a recibirlo al puerto y escoltarlo a la ciudad. Más adelante se examinarán más detalles de este encuentro. Ahora lo que interesa es destacar que el gobernador ingresó a La Serena rodeado de las autoridades locales, se alojó en la casa principal de la ciudad, y procedió a asistir a las ceremonias oficiales en los edificios emblemáticos, tanto religiosos (la iglesia de los mercedarios) como civiles (cabildo). El despliegue de altos dignatarios, con su elegante vestuario, rodeados de guardias con sus uniformes y vistosas adargas, contribuían a crear el ambiente de solemnidad, propios del proceso de construcción de la autoridad política, diseñados cuidadosamente por las autoridades de la Corona. Paralelamente, La Serena se consolidaba como puerta de ingreso a Chile.

Las ceremonias y gestos eran un viaje de ida y vuelta. Para agradecer las celebraciones y homenajes brindados por la ciudad, los gobernadores hacían, a su vez, sus propios obsequios de gran valor simbólico. Por ejemplo, en 1557, don García donó a las autoridades eclesiásticas de La Serena, una bella custodia para el Santísimo Sacramento, la cual, a partir de entonces, pasó a encabezar y alhajar las ceremonias oficiales de las fiestas solemnes. Hacia fines del siglo XVI, esta custodia se utilizó para dar lustre a la celebración de la llegada de los jesuitas a Chile.³⁶

El siguiente gobernador, Francisco de Villagra, también ingresó a Chile por Coquimbo.³⁷ Su arribo se produjo el 5 de junio de 1561, justo para asistir a la procesión del *Corpus Christi*. Villagra viajó en barco de El Callao a Coquimbo, pero de allí en adelante, continuó su camino a Santiago por tierra, para mayor seguridad. “Villagra llegó a la ciudad de La Serena, llamada Coquimbo por otro nombre, que es la entrada del reino; desde allí se vino por tierra a la ciudad de Santiago”³⁸. Esta

situación se explica por las condiciones de navegabilidad vigentes en la época. Debido a las corrientes marinas y los vientos adversos, y la precariedad de las embarcaciones, el viaje en dirección Norte-Sur resultaba largo y penoso. El trayecto entre Perú y Chile duraba varios meses, y podía llegar a extenderse por un año.³⁹ Con frecuencia, se procuraba evitar o acortar todo lo posible el viaje en esa dirección, no solo en Chile, sino también en Perú.

En este virreinato, con frecuencia el viaje desde América Central terminaba en el puerto de Paita, mil kilómetros al norte de El Callao. “La navegación hacia el sur de Paita era difícil y riesgosa; la mayoría de las embarcaciones procedentes de Panamá descargaban su mercadería en este puerto para luego enviarla a Lima por vía terrestre”⁴⁰. Este contexto contribuyó al florecimiento de la ciudad de Piura, situada a 50 km del puerto de Patia. En Chile se aplicaba el mismo criterio: muchas veces, se viajaba por mar desde El Callao hasta Coquimbo, para evitar el torturante camino terrestre por el desierto de Atacama; pero una vez en La Serena, se prefería continuar el viaje a Santiago por tierra. Eso fue lo que hizo el gobernador Villagra en 1561.

Después de la muerte de don Francisco de Villagra, se produjo una disputa por el liderazgo entre su hijo, Pedro de Villagra, y el afamado vecino Rodrigo de Quiroga. Para resolver el conflicto, el virrey del Perú envió una fuerte expedición al mando del capitán Jerónimo de Costilla, con dos grandes buques y 200 soldados que reforzaban su autoridad. El objetivo del delegado virreinal era definir cuál de los dos contendientes revestía mayores méritos para ejercer la gobernación de Chile. Naturalmente, el enorme poder que ostentaba el capitán Costilla generó a su alrededor un ambiente de grandes expectativas. Una vez más, los vecinos ilustrados de La Serena se prepararon para recibirlo y ganar un lugar en su corte.

Después de tres meses de viaje, el capitán Costilla desembarcó con su escolta en Coquimbo y se instaló en La Serena durante seis días.⁴¹ Tras recibir malos informes sobre la administración de don Pedro, el capitán Costilla ejerció sus facultades para deponerlo y nombrar en su lugar al nuevo gobernador, Rodrigo de Quiroga. Cuanto todavía no se habían acallado los ecos de su visita, La Serena se preparó para la llegada de otras visitas importantes: los odores de la Real Audiencia. Los letrados Egas Venegas y Juan de Torres de Vera y Aragón llegaron a Coquimbo y se instalaron en La Serena en abril de 1567.⁴² A su alrededor se formó el tradicional cortejo con homenajes y ceremonias.

Una de las figuras más prominentes fue el gobernador Bravo de Saravia. Doctorado en Leyes, fue oidor de las Reales Audiencias de Nápoles, Santa Fe de Bogotá y de Lima. Llegó a Chile rodeado de un halo de prestigio y elevado status social. Como era habitual, su ingreso al reino se produjo a través del puerto de Coquimbo y la ciudad de La Serena, en julio de 1568.⁴³

Junto con jefes políticos, La Serena recibía también autoridades militares con sus ejércitos. Para fines del siglo XVI, ante el incremento de las sublevaciones mapuches en la Araucanía y los pedidos de socorro de las autoridades chilenas, el Virrey del Perú comenzó a enviar flotas con soldados para reforzar a las fuerzas locales. Y en este proceso, nuevamente asumió su posición de liderazgo el puerto de Coquimbo. En diciembre de 1588 llegaron allí los barcos de don Fernando de Córdova y don Luis de Carvajal, con 400 soldados reclutados en Potosí. Para asegurar su lealtad,

los responsables pagaron generosamente a sus tropas, lo cual les permitió llegar al puerto con dinero para alimentos y entretención:

“Gastó don Fernando muchos millares de pesos de su bolsa en las vituallas que añadió y en los regalos y agasajos que hizo a los soldados por los puertos y caminos para conservarlos hasta Chile, como en efecto lo hizo, sin faltarle ninguno”⁴⁴.

Por lo tanto, al recibir este numeroso contingente de soldados, La Serena encontró una alta demanda de bienes y servicios; sus pulperías y tabernas se vieron concurridas por los visitantes, deseosos de vinos, alimentos y entretenimiento. Por su parte, los jefes de la expedición recibieron las correspondientes atenciones del cabildo y las autoridades, a la vez que dieron lustre a las ceremonias cívicas y religiosas de la ciudad.

El constante ritual de llegada de autoridades generó en La Serena una rutina de prácticas de celebración del poder. Los miembros del Cabildo, junto con el corregidor y las autoridades de las órdenes religiosas y los vecinos solariegos, organizaban actos y ceremonias protocolares para expresar su adhesión a la autoridad real. Estos rituales eran parte de la cultura española y, a la vez, despertaban el interés local, debido a los amplios poderes del gobernador. Este disponía de atribuciones para conceder mercedes de tierras, entre otros privilegios, lo cual investía a su persona de un poder enorme, que muchos esperaban tener a su favor. En estas condiciones, naturalmente surgió en La Serena un ambiente proclive a recibir y agasajar al poder, con fiestas, bailes, desfiles con caballos, sortijas y juegos de cañas.

Paralelamente, se desarrolló el espacio de encuentro al interior de las casas, para crear y renovar vínculos sociales. Las tertulias hogareñas se convirtieron en el lugar natural para comentar los preparativos previos a las grandes ceremonias oficiales, y para comentarlas con posterioridad. Era el mundo del brasero, la alfombra y el tapiz, donde los vecinos notables se solazaban y reconocían, en un contexto social y distendido, donde también debían lucir a la moda.⁴⁵

Estas ceremonias impulsaron inversiones en la imagen de la ciudad y de las familias distinguidas. Sirvieron de estímulo para mejorar la arquitectura y la inversión en construcciones civiles y religiosas, juntamente con las instalaciones y equipamiento de casas, iglesias y oficinas públicas. En forma complementaria, los vecinos “decentes” invirtieron en vestuario y joyas, para poder presentarse con dignidad a las ceremonias oficiales.⁴⁶ Ello requería capas y espada en los varones, manto en las mujeres, librea en los sirvientes y elegantes aperos para los caballos. La Serena se convirtió en una ciudad elegante y seductora, capaz de atraer la atención de las élites del virreinato. En este contexto llegó al puerto de Coquimbo una galera de alto nivel social, portando nobles damas peruanas “de manto”, que llegaban a Chile en busca de maridos para formar alianzas matrimoniales de elevado status.⁴⁷

5. APORTES INDÍGENAS AL DESARROLLO DE LA SERENA Y EL PUERTO DE COQUIMBO

La rápida consolidación del puerto de Coquimbo como lugar de recalada habitual para la navegación del Pacífico Sur de América, se vio facilitada por los antecedentes del lugar, previos a la llegada de los españoles. Los pueblos originarios ya habían recorrido un importante camino en el desarrollo de

este territorio, a través de cuatro líneas de trabajo: agricultura, minería, rutas terrestres trasandinas y navegación.

El imperio inca había reconocido el valor económico estratégico de este territorio, y allí había instalado sus bases para promover actividades económicas, acompañadas de la infraestructura necesaria para habitar el territorio, como construcciones de riego, de vivienda, de crianza de animales y de autoridades políticas. El valle de Coquimbo “era el asiento donde residían los capitanes del rey del Perú y la demás gente de guerra que con ellos estaba. Y allí tenían casa de fundición, donde fundían mucho oro”⁴⁸. La presencia de los incas transmitió a la población local los conocimientos avanzados en ingeniería hidráulica, y promovió la construcción de redes de riego, con sus canales, hijuelas y acequias, desarrollando una infraestructura subyacente a la ocupación española, que fue aprovechada por los colonos.⁴⁹ Esto facilitó que, en pocos años, floreciese la ciudad de La Serena, con sus característicos canales de riego, que han sido descritos por los cronistas de la época: “Por la ciudad pasan acequias de agua para el servicio de las casas y riego de las huertas y vergeles”⁵⁰, el cronista dominico expresó las mismas ideas con palabras parecidas: “Por cima del pueblo pasa una acequia grande de agua para todas las casas de la ciudad, y para regar las haciendas que están cerca de ellas”⁵¹. ¿Qué hacían esas acequias allí? ¿De dónde salieron? Otro cronista detectó el fenómeno y aportó las explicaciones:

“Este valle de Coquimbo es vistoso y ancho. Corre un río por él. Había mucha gente y era muy poblado, y cuando los incas vinieron a conquistarles, sobre el abrir de una acequia que los incas les mandaron sacar y no querían, mataron más de cinco mil indios, donde fueron parta para despoblar este valle de aquí”⁵².

La sesgada visión de los cronistas, como intelectuales orgánicos del imperio español, apenas insinuaba lo que estaban viendo: las ciudades de zonas áridas, como La Serena, San Juan, Mendoza, Santiago y otras, surgieron a la modernidad gracias al legado de los pueblos originarios: diaguitas, mapuches, huarpes y otros grupos se vieron fuertemente estimulados por el imperio inca, que difundió en todo el territorio sus conocimientos técnicos. Se fortaleció así la cultura del agua, la cultura del riego y la cultura del agro en la región.⁵³ Este aporte fue sustantivo para que, en La Serena, surgiera y se consolidara el diseño urbano típico de ciudad española, a mediados del siglo XVI.

Otro legado de los pueblos indígenas en Coquimbo fue la cultura marina y los avances en el arte de la navegación. Concretamente, los indígenas desarrollaron balsas de odres de cuero de lobo marino para navegar por el borde costero.⁵⁴ Con notable habilidad, los indígenas crearon un sistema eficiente para manufacturar balsas inflables, que, al ser herméticas, lograban flotar satisfactoriamente, y de ese modo, facilitaban el transporte marítimo de cargas y personas. En estas balsas, los pueblos originarios realizaban sus prácticas pesqueras a lo largo de un extenso litoral del Pacífico Sur, de más de 1.500 kilómetros de longitud, tocando las costas de Coquimbo. Los españoles observaban con asombro la calidad del diseño y la forma de confeccionar estas originales barcas.⁵⁵ Los indígenas del borde costero chileno las usaban también para pescar y fortalecer su dieta.⁵⁶ En el Norte Chico de Chile, frente a Coquimbo, estas prácticas estaban profundamente arraigadas; los indígenas desarrollaron notable habilidad con estas balsas para pescar atunes:

“Esta ciudad es abundante de pescado muy bueno; péscanse algunos atunes. Sale el indio pescador en busca de él, dos y más leguas a la mar con su balsilla de cuero de lobos; lleva su arpón, fisgale, dale sogas hasta que se desangra; desangrado le saca a la costa”⁵⁷.

El uso de las balsas de cuero de lobo se mantuvo vigente durante mucho tiempo en el borde costero del Corregimiento de Coquimbo. Los estudios específicos demostraron que estas prácticas continuaron aún después de la colonia y la independencia, y lograron permanecer vivas hasta mediados del siglo XX.⁵⁸

Después de la llegada de los españoles y la fundación de La Serena, el desarrollo del puerto de Coquimbo se vio doblemente favorecido por los antecedentes marineros de los indígenas. Por un lado, el uso de las balsas inflables permitió un servicio de carga y descarga de pasajeros y mercancías; por otro, los materiales impermeabilizantes disponibles en el lugar atrajeron a los barcos para recibir servicios de calafateo y carenado.

El servicio de transporte de cargas y mercancías entre el borde costero y los barcos surtos en el puerto fue un problema constante en buena parte de América colonial. Sobre todo, porque los españoles eran renuentes a invertir capitales y tecnología en la construcción de muelles e instalaciones de aguas profundas. Los barcos trataban de acercarse lo más posible a la costa, pero siempre quedaba un tramo intermedio, que debía resolverse según las circunstancias.

En el Río de la Plata, la suave pendiente permitía utilizar vehículos con ruedas para transportar personas y cargas. En el puerto de Buenos Aires se usaron carretas hasta bien entrado el siglo XIX como vehículo de acercamiento entre los barcos y el borde costero. En cambio, en Chile, donde el fondo marino desciende abruptamente, el uso de carretas era imposible. La única posibilidad de ofrecer el servicio de transporte entre el barco y el borde costero era con objetos flotantes. Y este fue, justamente, el servicio de las balsas inflables heredadas de los pueblos originarios:

“Durante los años iniciales del período de la conquista los puertos y surgideros no tenían la más rudimentaria instalación que facilitara el tráfico marítimo y la carga y descarga de las naves. Estas faenas se hacían con los propios bateles de ellas y a veces ayudaban los indígenas con sus flotadores o balsas de cueros de lobos marinos inflados. A manera de ejemplo, conviene recordar que en la rada de Valparaíso en 1552 no habitaba ningún español”⁵⁹.

La tradición de los marinos-indígenas resultó decisiva para la temprana consolidación del puerto de Coquimbo. Este servicio fue utilizado por modestos cargadores y encumbradas figuras políticas. El fundador de La Serena y corregidor de Coquimbo, Francisco de Aguirre, aprendió a desenvolverse con soltura con estas balsas. Y en oportunidad de la llegada a Coquimbo del gobernador García Hurtado de Mendoza, el 23 de abril de 1557, don Francisco fue a recibirlo personalmente a bordo de una de estas balsas:

“Salió el general Francisco de Aguirre al recibimiento. Llegando a la lengua del agua, se embarcó en una balsa de las que usan los indios pescadores, que son de cueros de lobos hinchados y atados unos con otros; y así se fue al navío, donde estaba el gobernador, mientras que se iba disparando la artillería con mucha música de trompetas u chirimías que había en las naves. Así llegó a la del gobernador a besarla las manos, que no fue poco para la hinchazón y estofa de Francisco de Aguirre, pues demás de ser la persona que había tenido siempre en Chile mayor autoridad y grandeza en sus cosas, estaba nombrado por gobernador en un testamento cerrado de don Pedro de Valdivia. Don García mostró muy buen rostro y alegre semblante. La cosa que más le aliviaba era saber que estaba una persona como la suya de canas, autoridad y experiencia, de cuyo consejo y dirección pensaba él valerse mucho”⁶⁰.

El puerto de Coquimbo fue el escenario del encuentro de estas dos grandes figuras del siglo XVI, los gobernadores don García Hurtado de Mendoza y don Francisco de Aguirre, gracias al servicio prestado por las balsas de cuero de lobo marino, creada por los indígenas. Esta reunión tuvo un fuerte valor simbólico al representar la dinámica alcanzada por el principal puerto regional. En efecto, don García no llegó allí sólo como representante del poder de la Corona: junto con él llegó una formidable flota de diez galeones, con centenares de pasajeros y cargadas de víveres, incluyendo plantas y animales que venían a fecundar los campos productivos de las haciendas chilenas.

En la zona de Coquimbo, el desarrollo de las balsas de cuero se vio favorecido por la disponibilidad de impermeabilizantes naturales. Concretamente, el arbusto conocido como breá (*Tessaria Absinthioides*), ofrecía un ungüento adecuado para barnizar los cueros y facilitar su conservación en buenas condiciones. Los pueblos indígenas los utilizaron para impermeabilizar sus balsas de cuero de lobo, y prolongar así su vida útil. Tras la llegada de los españoles, pronto se descubrió la utilidad de este producto para calafatear los barcos. Pedro de Valdivia incorporó estas ideas, y las llevó a la práctica. Así lo señaló en la carta a Hernando Pizarro, escrita el 4 de setiembre de 1545:

“En este puerto de Valparaíso no hay pez; y en la ciudad de La Serena hay mucha, que es una cera y betume que nace de unas ramitas como yerba, que dice es para aderezar navíos mejor que cuanta pez gruesa hay”⁶¹.

El conquistador tuvo la inteligencia de escuchar los conocimientos de los indígenas locales, y adaptarlos a las necesidades concretas del proceso colonizador. Cuando las naves que estaban bajo sus órdenes requerían servicios de mantenimiento, Pedro de Valdivia las mandaba a carenar a Coquimbo. Así, por ejemplo, el 4 de setiembre de 1545 llegó a este puerto el *San Pedro*, procedente de Valparaíso, para recibir este tratamiento.⁶²

La utilidad de la breá vegetal de Coquimbo no solo sirvió para el servicio de conservación de los barcos, sino también para la vitivinicultura. Tras la llegada de los españoles y la introducción de la cultura de la vid y el vino, la breá vegetal se comenzó a usar también para impermeabilizar botijas y tinajas. El empleo de la breá de Coquimbo en los contenedores de vinos y destilados fue muy

exitoso y los productores del Perú y la zona central de Chile lo demandaban en forma constante, motivo por el cual, se convirtió en producto de exportación.⁶³

6. TEMPRANA LLEGADA DE LA VID A LA REGIÓN: DEBATES Y POLÉMICAS

La llegada de la vid a Chile es uno de los temas más controvertidos de la historia agraria nacional. La versión más difundida atribuye la introducción de las primeras cepas al jesuita Francisco de Carabantes, idea introducida por Claudio Gay y reiterada por numerosos ensayistas e historiadores.⁶⁴ Sin embargo, esta tesis tiene tres problemas. En primer lugar, los jesuitas llegaron al Perú en 1568 y a Chile en 1593.⁶⁵ Para entonces, Perú y Chile ya producían y exportaban importantes cantidades de vino; por lo tanto, esta orden religiosa no tuvo nada que ver con la introducción de la vid a ninguno de estos territorios. Segundo, Francisco de Carabantes no fue jesuita ni religioso; y tercero, Carabantes nunca estuvo en Chile: no existe un solo documento que acredite su presencia en el país. Por lo tanto, se trata meramente de un rumor, consignado por un ensayista, y copiado acriticamente en los años subsiguientes.

De acuerdo con la evidencia, la primera viña documentada en Santiago de Chile fue la de Diego García de Cáceres, documentada el 28 de agosto de 1554 en las Actas del Cabildo de Santiago. En este trascendental documento se consigna que los capitulares acordaron otorgar merced de agua a Diego García de Cáceres para que pudiera regar la chacra donde tenía su viña. El documento fue protocolizado en los siguientes términos:

“Le hicieron merced al dicho Diego García de Cáceres de la agua que tenía con la dicha chacara, así como la tenía el dicho Diego García de Cáceres, para que la dicha agua la tenga e haya para las demás chacaras que tiene, e para la viña que hace y quiere hacer, e para lo demás que el quisiere, de la cual dicha agua se sirva sin que nadie se lo contradiga”⁶⁶.

Este escrito representa el más antiguo documento que pruebe la presencia de viñas en Chile. De todos modos, Diego García cultivó las primeras viñas, pero no llegó a elaborar vino con ellas. El primero en lograrlo en Santiago fue otro conquistador. Así lo señala un cronista: “Se hace muy buen vino. Y el primer hombre que lo hizo en esta tierra fue un vecino que se dice así mismo Rodrigo de Araya”.⁶⁷ La preservación de los documentos de la década de 1550 han permitido conocer los nombres de los pioneros en Santiago: las uvas de Diego García y el vino de Rodrigo de Araya.

De todos modos, el vino disponible en la capital chilena era muy acotado. El abastecimiento de la modesta demanda local dependía aún de la llegada de los barcos de otros puertos. Esta situación generaba serias molestias a la población española, tradicionalmente acostumbrada a consumir vino como parte de su alimentación cotidiana.⁶⁸ También generaba problemas políticos, dado que el sector eclesiástico exigía acceso al vino para celebrar la misa. La carestía de vino llevó al Cabildo a intervenir el mercado, y ordenar la confiscación de las escasas uvas disponibles en Santiago para aliviar las tensiones. En efecto, en su sesión del 9 de marzo de 1555, el Cabildo resolvió:

“por cuanto, como es notorio, hace dos años que no vienen navíos a esta tierra, y a esta causa hace muchos días que ha faltado y falta vino para decir misa; no se sabe si hogaño vendrán navíos para poder comprar vino; y al presente hay en esta ciudad algunas uvas de adonde se podrá hacer vino para que se pueda celebrar y celebre el culto divino: que se compren las dichas uvas que hubiere en esta ciudad, hasta en cantidad que se pueda hacer de ellas dos botijas de vino”⁶⁹.

El documento resulta sugerente para representar la realidad de la vitivinicultura capitalina del momento. La fuente fundamental de vino eran los barcos que llegaban al puerto de Santiago (Valparaíso). No se indica si venían del Perú o de Coquimbo. Simplemente, eran el proveedor de la capital. Allí ya se cultivaban cepas, pero la producción era casi ínfima: apenas se cultivaban “algunas uvas”. Pero dado su enorme valor simbólico y político, el gobierno municipal ordenó confiscarlas para elaborar dos botijas de vino. Estimando la medida habitual en Chile, cada botija tenía una capacidad de una arroba de 36 litros. Según los usos y costumbres de la época, las viñas producían el 10% de sus plantas en arrobos de mosto; por lo tanto, para obtener las dos arrobos de vino se necesitaban 20 plantas de vid. Evidentemente, en vísperas de la vendimia de 1555 en Santiago había poco más de esa cantidad de cepas.

La escasez de viñas y vinos en Santiago se prolongó por varios años. En la década de 1560, el gobernador Saravia sufría por la falta de vino. Nacido en Soria, España, se acostumbró desde muy joven al consumo de vino, en el marco de la dieta mediterránea.⁷⁰ Tras su traslado a América, como funcionario imperial, su elevado status le permitió sostener estas pautas de consumo, pero las dificultades propias del proceso colonizador. Tras llegar a Chile, la escasez reinante le generó cierta angustia y procuró asegurarse las reservas y el abastecimiento. Por ello “mandaba a su mayordomo midiese delante de él, cuántos cubiletes de vino cabían en una botija, teniendo cuenta cuanto se gastaban cada día en su mesa, para saber cuántos días le había de durar”⁷¹.

Paradójicamente, mientras Santiago apenas tenía unas pocas plantas de vid, y debía confiscarlas para asegurar la celebración de la misa, y el gobernador tenía que medir diariamente sus reservas, 500 kilómetros al norte de allí, La Serena disponía de excedentes para exportar, concretamente, para mandar a Santiago del Estero con el padre Cedrón. Esta asimetría inclina a pensar que la vid ingresó a Chile primero a La Serena y más tarde a Santiago.

Desde el punto de vista estrictamente documental, no es posible disponer de evidencia que pruebe en forma fehaciente el papel de La Serena como pionero de la viticultura en Chile. El motivo principal se encuentra en la destrucción de evidencia, específicamente, en el libro de Actas del Cabildo. En efecto, para el caso de Santiago, como ya se ha demostrado, los primeros registros de viñas corresponden a las Actas Capitulares de 1554 y 1555. Presumiblemente, en La Serena también el tema de las cepas fue tratado en el cabildo y registrado en las Actas. Pero esos libros fueron destruidos en 1680 por el pirata inglés Bartolomé Sharp, el cual tomó, saqueó e incendió la ciudad de La Serena; como resultado se perdieron todos los registros documentales de la historia de esta ciudad.⁷² Previo a esa fecha sólo se salvaron el libro de actas de 1678 (en manos del notario), y algunos documentos aislados. Pero la parte sustancial del repositorio documental de la ciudad se perdió para siempre. Ello comprende las actas de la decisiva década de 1550, cuando llegaron a La Serena las plantas de viña procedentes del Perú, y se comenzaron a plantar en las huertas locales.

Entre los pocos documentos conservados de la etapa fundacional, se encuentra el que define los “límites de la ciudad de La Serena”, fechado el 30 de octubre de 1556. Allí se establecen los alcances y dimensiones del territorio refundado en agosto de 1549, y para definir los correspondientes deslindes. Conforme a los usos de la época, los límites se trazaban tomando como referencia las construcciones, huertas, cultivos y accidentes geográficos más visibles. Dentro de este contexto, el documento entregó la más antigua referencia a viñas existentes en La Serena que se conserva hasta hoy. En efecto, este documento menciona “la casa de la viña de Francisco de Aguirre”⁷³.

El documento de límites de La Serena en 1556 resulta elocuente. Porque no se trataba de una mancha de veinte plantas de vid, apenas capaces de producir “algunas uvas” como había registrado el cabildo de Santiago el año anterior. Todo lo contrario, la viña de Aguirre era un referente del paisaje, claramente visible, capaz –por lo tanto- se servir como referente para un protocolo dedicado a establecer los límites administrativos y políticos de la ciudad. La viña de Aguirre se encontraba en la margen izquierda del río de Coquimbo y seguía operando como referente del paisaje en el siglo XVIII.⁷⁴

Los dos documentos de 1556 (el viaje de Juan Cedrón a Santiago del Estero y el documento de límites de La Serena), permiten inferir que, para ese momento, Coquimbo ya contaba con una producción vitivinícola relativamente más sólida y madura que la capital, Santiago. A pesar de la pérdida de las actas del Cabildo de La Serena, se concluye que probablemente la vitivinicultura se asentó en esta ciudad, antes que en la capital. Sobre todo, porque, como se ha señalado, el flujo principal de animales y plantas que llegaban de Europa a Chile vía Perú tenía su escala natural en el puerto de Coquimbo, como puerta de ingreso de personas y cargas a Chile.

La temprana recepción, aclimatación y propagación de las viñas en el Corregimiento de Coquimbo contribuyeron al desarrollo de la vitivinicultura en la región. Los productores locales se destacaron en la elaboración de vinos y piscos.⁷⁵ A partir de la viña cultivada por Francisco de Aguirre a comienzos de la década de 1550, se pudo en marcha el proceso de construcción del patrimonio vitivinícola de Chile. Unos años después, el Corregimiento de Coquimbo ya gozaba del prestigio de sus viñas y vinos.⁷⁶ Cuando llegaron los jesuitas, en 1593, su camino de Coquimbo a La Serena transcurrió junto a las vegas cultivadas por olivos y viñedos.⁷⁷ Se consolidaba así el patrimonio vitivinícola que causó el asombro de los observadores internacionales, 450 años más tarde.⁷⁸

Paralelamente, el traslado de las primeras cepas de La Serena a Santiago del Estero facilitó la propagación de la vid en el espacio rioplatense-pampeano. Unas décadas más tarde, en 1589, al recorrer el territorio, el cronista dominico tuvo oportunidad de ver la multiplicación de viñedos, no solo en Santiago del Estero sino también en Salta, Jujuy, Tucumán, Córdoba y Santa Fe.⁷⁹

7. CONCLUSIÓN

El estudio realizado ha permitido confirmar las hipótesis del trabajo y descubrir algunos elementos nuevos, no esperados, y, por cierto, relevantes. Los misterios del primer siglo de historia de

Coquimbo y La Serena, mantenidos ocultos por la destrucción documental de los piratas ingleses, se han comenzado a sondear, con buenos resultados. Las pistas aportadas por el viaje de Juan Cedrón en 1556, junto con los testimonios de otros cronistas relevantes, permitieron seguir un rastro revelador, que permitió descubrir una dinámica económica, social y política que hasta ahora no se había conocido.

El primer hallazgo destacable es la importancia estratégica que el puerto de Coquimbo y la ciudad de La Serena tuvieron en la etapa fundacional del proceso de colonización del reino de Chile. Esta ciudad se fundó con la expresa misión de asegurar el funcionamiento de un puerto de entrada que garantizara el abastecimiento de personas y provisiones desde el Perú a Chile. Se generó así una ventaja importante sobre otros puertos de la zona central que, a pesar de hallarse más cerca de Santiago, durante muchos años carecieron de una ciudad cercana que pudiera prestarle servicios y abastecimientos. Valparaíso fue una caleta semi abandonada, sin infraestructura de apoyo para los barcos que llegaban del Perú, después de tres o cuatro meses de navegación. En cambio, Coquimbo sí podía ofrecer alimentos, agua dulce, leña, servicios de aproximación al borde costero y hasta calafateo y carenado de buques. Como resultado, Coquimbo se convirtió en el puerto de ingreso a Chile: por allí llegaban los barcos con pasajeros y cargas para abastecer al nuevo reino. Junto con los gobernadores, oidores de Real Audiencia y sacerdotes de órdenes religiosas, ingresaban las flotas de galeones, naos y carabelas, cargadas de animales y plantas europeos para comenzar la ganadería y agriculturas modernas en Chile. De este modo, La Serena tuvo oportunidad de impulsar un relevante patrimonio tangible e intangible, que incluía desde iglesias de piedra hasta viñedos y bodegas para elaborar vinos y piscos. Justamente, esta temprana formación del patrimonio vitivinícola regional hizo posible la exportación de las primeras cepas, llevadas por Juan Cedrón a Santiago del Estero en 1556.

El proceso de construcción del patrimonio cultural de Coquimbo fue posible también por el concurso de los pueblos indígenas. Ellos aportaron con dos elementos fundamentales: la cultura del riego y el agro, y la tradición marinera con balsas de lobo marino. En efecto, los pueblos originarios locales recibieron los conocimientos tecnológicos de los ingenieros hidráulicos incas, con los cuales se construyeron las redes de canales, hijuelas y acequias con aguas del río Coquimbo (luego llamado Elqui). Con ellos se consolidó en la región la cultura del agua, la cultura del riego y la cultura del agro, con cultivos de maíz, quínoa, zapallo, papa, papayas, etc. Cuando los españoles ingresaron las plantas europeas, resultó relativamente fácil cultivarlas en la infraestructura material y cultural legada por los pueblos indígenas. También fue importante la herencia de la cultura marinera, centrada en las balsas de lobo. Este legado ayudó de múltiples modos al desarrollo del puerto de Coquimbo: por un lado, la población local se apoyó en esta tradición para aplicarla a los nuevos barcos introducidos por los españoles; por otro, las balsas indígenas se siguieron usando como servicio complementario, para facilitar el transporte entre el borde costero y los barcos surtos en el puerto. Finalmente, el impermeabilizante vegetal (brea) aportado por la planta nativa local (*Tessaria Absinthioides*), descubierto por los indígenas, se aplicó con éxito a las necesidades de los españoles, tanto para el calafateo de sus barcos como para impermeabilizar sus botijas y tinajas dedicadas a envasar vinos y aguardientes.

En resumidas cuentas, el surgimiento de la ciudad de La Serena y el puerto de Coquimbo fueron posibles por el concurso tanto de los pueblos originarios como de los colonos españoles. La

fusión de técnicas indígenas, ubicación estratégica y recursos locales permitieron la temprana consolidación de un puerto que operó como la principal puerta de entrada a Chile de encumbradas autoridades y de modestas plantas y animales. De este modo, en forma gradual, se fue construyendo el patrimonio cultural del territorio, con sus viñedos, sus iglesias de piedra y sus tradiciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

a) Libros y Artículos

- "Actas capitulares de Santiago. Libro I (1541-1557)". En: *Colección de Historiadores de Chile y documentos relativos a la historia nacional*. Tomo I (Santiago: Imprenta del Ferrocarril, 1861).
- Acosta, José de. *Historia natural y moral de las Indias* (Buenos Aires: El Cardo, 2003).
- Adunka, Michelle y Pablo Lacoste. "Desmontando el común: la disputa entre pescadores artesanales y hacendados. Boca de Rapel (Chile), 1769-1877". *Historia Agraria* Vol. 75 n° 2 (2018), pp. 141-165. <https://dx.doi.org/10.26882/histagrar.075e06a>
- Álvarez, Pablo. "Agua y sociedad chilena: antecedentes del contexto histórico y jurídico". En: Patrick Livenais y Ximena Aranda (Eds.), *Dinámicas de los sistemas agrarios en Chile árido: La región de Coquimbo* (Coquimbo: IRD Éditions, 2003), pp. 121-157.
- Amunátegui, Domingo. *El cabildo de La Serena (1678-1800)* (Santiago: Imprenta Universo, 1928).
- Arre, Montserrat. *Mulattillos y negritos en el Corregimiento de Coquimbo. Circulación y utilización de niños como servidumbre y mano de obra esclava en Chile (1690-1820)* (Temuco: Universidad de La Frontera, 2017).
- Blázquez, Carmen, Gerardo Galindo y Ricardo Alejandre. *Veracruz, puerta de cinco siglos (1519-2019)* (México: Universidad Veracruzana, 2019).
- Bonialian, Mariano. "Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico". En: Jaime Olveda (Coord.), *Relaciones intercoloniales Nueva España-Filipinas* (Jalisco: El Colegio de Jalisco, 2015), pp. 127-146.
- Bravo, Guillermo. *Señores de la tierra... Los empresarios jesuitas en la sociedad colonial* (Santiago: UMCE, 2005).
- Cavieres, Eduardo. *La Serena en el siglo XVIII. Las dimensiones del poder local en una sociedad regional* (Valparaíso: Universidad de Valparaíso, 1993).
- Cerda, Patricio. *Cultura Elqui. Pueblo originario del Valle de Coquimbo, Chile* (Santiago: Pehuén, 2015).
- Checa, María. *El cultivo y los paisajes del viñedo desde el punto de vista patrimonial. El caso de Castilla La Mancha* (Universidad de Jaen, Tesis de Master, 2019).
- Cofré, Cristian y Daniel Stewart. "Viña, alambiques y "veinticinco botijas de pisco". Alhué, 1717". *RIVAR* Vol. 7 n° 20 (2020), pp. 88-107. <https://dx.doi.org/10.35588/rivar.v7i20.4481>
- Concha, Manuel. *Crónica de La Serena. Desde su fundación hasta nuestros días 1549-1870* (La Serena: Universidad de La Serena, 2010).
- Concha, Manuel. *Tradiciones serenenses*. 2 tomos (Santiago: Biblioteca Popular Nascimento, 1975).
- Correa, Luis. *Agricultura chilena* (Santiago: Imprenta Nascimento, 1938).

- Cortés, Hernán. "El origen, producción y comercio del pisco chileno, 1546-1931". *Universum* Vol. 20 n° 2 (2005), pp. 42-81. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762005000200005>
- Ercilla, Alonso de. *La Araucana* (Santiago: Andrés Bello, 1982).
- Estrada, Julio. *El puerto de Guayaquil* (Guayaquil: Publicaciones del Archivo Histórico de Guayas, 1972).
- García de León, Antonio. *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral de Sotavento, 1519-1821* (México: FCE/Gobierno del Estado de Veracruz/Universidad Veracruzana, 2011).
- García, Alejandro y Óscar Damiani. "Sistemas de riego y agricultura prehispánica en el centro oeste de Argentina". *RIVAR* Vol. 7 n° 20 (2020), pp. 22-45. <https://dx.doi.org/10.35588/rivar.v7i20.4473>
- Garcilaso de la Vega, Inca. *Comentarios Reales de los Incas* (México: Porrúa, 2013).
- Gay, Claudio. *Agricultura chilena* (Santiago: Iciria, 1973).
- Goicovic, Igor y Miguel Jaramillo. "Región y nación en los espacios del norte. Desarrollos económicos y sociales en fases de transición. Extremo norte peruano y norte chico chileno". En: Eduardo Cavieres y Cristóbal Aljovín de Losada (Comp.), *Chile-Perú, Perú-Chile: 1820-1920. Desarrollos políticos, económicos y culturales* (Valparaíso: Universidad Católica de Valparaíso, 2005), pp. 267-307.
- Góngora, Alonso. *Historia de todas las cosas que han acaecido en el Reino de Chile y de los que lo han gobernado* (Santiago: Universitaria, 2015).
- Iniesta, María, María José Ots y Martina Manchado. "Prácticas y tradiciones alimenticias prehispánicas y de la colonia temprana en Mendoza (centro oeste de Argentina). Un aporte desde la arqueología y la etnohistoria". *RIVAR* Vol. 7 n° 20 (2020), pp. 46-66. <https://dx.doi.org/10.35588/rivar.v7i20.4475>
- Lacoste, Pablo (Coord.). *El pisco nació en Chile* (Santiago: RIL, 2016).
- Lizarraga, Reginaldo. *Descripción breve del reino del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*. Libro I (Buenos Aires: La Facultad, 1928).
- Lizarraga, Reginaldo. *Descripción breve del reino del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*. Libro II (Buenos Aires: La Facultad, 1916).
- Mariño de Lobera, Pedro. "Crónica del Reino de Chile". En: *Historiadores de Chile* (Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, 1955), pp. 227-564.
- Maurín, Emilio. *Contribución al estudio de la historia de la vitivinicultura argentina: producción, industria, y comercio de San Juan, desde su fundación hasta principios del siglo XX* (Buenos Aires: Instituto Nacional de Vitivinicultura, 1967).
- Medina, Francisco. "La construcción del patrimonio cultural inmaterial de carácter alimentario y sus retos en el área mediterránea: el caso de la Dieta Mediterránea". *RIVAR* Vol. 5 n° 14 (2018), pp. 6-23.
- Naranjo, Consuelo. *Historia mínima de las Antillas. Las Antillas hispanas y las Antillas británicas: dos modelos coloniales en las islas del Caribe* (México: El Colegio de México, 2017).
- Páez, Roberto. "Balsas de cuero de lobo en Chañaral de Aceitunas (Norte Chico): un antiguo constructo revisitado". *Congreso Chileno de Antropología* (Santiago: 1985).

- Pinto, Jorge. *Población del Norte Chico en el siglo XVIII. Crecimiento y distribución de una región minero agrícola de Chile* (La Serena: Talleres Gráficos Universidad del Norte, 1980).
- Poepping, Eduard. *Un testigo de la alborada de Chile (1836-1829)* (Santiago: Zig-Zag, 1960).
- Quiroz, Francisco. *Historia del Callao. De puerto de Lima a Provincia Constitucional* (Lima: Fondo Editorial del Pedagógico San Marcos / Gobierno Regional de El Callao, 2007).
- Rojas, Gonzalo. "Las viñas chilenas como Patrimonio de la Humanidad". *RIVAR* Vol. 8 n° 22 (2021), pp. 218-225. <https://doi.org/10.35588/rivar.v8i22.4783>
- Rojas, Gonzalo. "Patrimonio e identidad vitivinícola: reflexiones sobre la evolución de los significados culturales del vino en Chile". *RIVAR* Vol. 2 n° 4 (2015), pp. 88-105.
- Rosales, Diego de. *Historia General del Reino de Chile. Flandes Indiano*. Tomo I (Valparaíso: Imprenta El Mercurio, 1877).
- Sánchez, Alfredo y Cecilia Jiménez. "Valparaíso: la ciudad-puerto más importante de Chile y la vulnerabilidad de su patrimonio arquitectónico a los riesgos sísmicos". *Estudios Geográficos* Vol. 72 n° 271 (2011), pp. 559-589. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201122>
- Sánchez, Alfredo, Joaquín Bosque y Cecilia Jiménez. "Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad". *Estudios Geográficos* Vol. 70 n° 266 (2009), pp. 269-293. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.0445>
- Sequeira, Carla & Paula Montes. "The brand as value production. From the trademark to Designation of Origin of Wines from the Douro Demarcated Region". *RIVAR* Vol. 7 n° 21 (2020), pp. 136-157. <https://dx.doi.org/10.35588/rivar.v7i21.4642>
- Soto, Natalia. "La cartografía vitícola del valle de Elqui en 1810". *RIVAR* Vol. 9 n° 25 (2022), pp. 102-121.
- Togores, José, Eva Parga y Carlos Diz. "Patrimonios y culturas del vino en riesgo de desaparición: El caso de As Adegas do Viño do País (Betanzos, Galicia)". *RIVAR* Vol. 7 n° 21 (2020), pp. 33-58. <https://dx.doi.org/10.35588/rivar.v7i21.4637>
- Valdivia, Pedro de. "Cartas de Pedro de Valdivia que tratan del descubrimiento y conquista de Chile". En: *Historiadores de Chile* (Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, 1955), pp. 3-76.
- Vásquez, Nelson, Ricardo Iglesias y Mauricio Molina. *Cartografía histórica de Valparaíso* (Valparaíso: Editoriales Universitarias de Valparaíso, 1999).
- Vázquez de Acuña, Isidro. *Historia naval del Reino de Chile 1520-1826* (Santiago: CVSA-Corporación del Patrimonio Territorial de Chile, 2004).
- Vivar, Jerónimo de. *Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reinos de Chile* (Santiago: Dastin Historia, 2001).

¹ Julio Estrada, *El puerto de Guayaquil* (Guayaquil: Publicaciones del Archivo Histórico de Guayas, 1972); Nelson Vásquez, Ricardo Iglesias y Mauricio Molina, *Cartografía histórica de Valparaíso* (Valparaíso: Editoriales Universitarias de Valparaíso, 1999); Francisco Quiroz, *Historia del Callao. De puerto de Lima a Provincia Constitucional* (Lima: Fondo Editorial del Pedagógico San Marcos / Gobierno Regional de El Callao, 2007); Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral de Sotavento, 1519-1821* (México: FCE/Gobierno del Estado de Veracruz/Universidad Veracruzana, 2011); Mariano Bonialian, "Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del

Atlántico”, en Jaime Olveda (Coord.), *Relaciones intercoloniales Nueva España-Filipinas* (Jalisco: El Colegio de Jalisco, 2015), pp. 127-146; Carmen Blázquez, Gerardo Galindo y Ricardo Alejandre, *Veracruz, puerta de cinco siglos (1519-2019)* (México: Universidad Veracruzana, 2019).

² Alfredo Sánchez, Joaquín Bosque y Cecilia Jiménez, “Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad”, *Estudios Geográficos* Vol. 70 n° 266 (2009), pp. 269-293; Alfredo Sánchez y Cecilia Jiménez, “Valparaíso: la ciudad-puerto más importante de Chile y la vulnerabilidad de su patrimonio arquitectónico a los riesgos sísmicos”, *Estudios Geográficos* Vol. 72 n° 271 (2011), pp. 559-589.

³ Isidoro Vázquez de Acuña, *Historia naval del Reino de Chile 1520-1826* (Santiago: CVSA-Corporación del Patrimonio Territorial de Chile, 2004); Consuelo Naranjo, *Historia mínima de las Antillas. Las Antillas hispanas y las Antillas británicas: dos modelos coloniales en las islas del Caribe* (México: El Colegio de México, 2017); Pablo Lacoste (Coord.), *El pisco nació en Chile* (Santiago: RIL, 2016).

⁴ Manuel Concha, *Crónica de La Serena. Desde su fundación hasta nuestros días 1549-1870* (La Serena: Universidad de La Serena, 2010); Manuel Concha, *Tradiciones serenenses* (Santiago: Biblioteca Popular Nascimento, 1975); Domingo Amunátegui, *El cabildo de La Serena (1678-1800)* (Santiago: Imprenta Universo, 1928); Jorge Pinto, *Población del Norte Chico en el siglo XVIII. Crecimiento y distribución de una región minero agrícola de Chile* (La Serena: Talleres Gráficos Universidad del Norte, 1980); Eduardo Cavieres, *La Serena en el siglo XVIII. Las dimensiones del poder local en una sociedad regional* (Valparaíso: Universidad de Valparaíso, 1993); Hernán Cortés, “El origen, producción y comercio del pisco chileno, 1546-1931”, *Universum* Vol. 20 n° 2 (2005), pp. 42-81; Montserrat Arre, *Mulatillos y negritos en el Corregimiento de Coquimbo. Circulación y utilización de niños como servidumbre y mano de obra esclava en Chile (1690-1820)* (Temuco: Universidad de La Frontera, 2017); Natalia Soto, “La cartografía vitícola del valle de Elqui en 1810”, *RIVAR* Vol. 9 n° 25 (2022), pp. 102-121.

⁵ Emilio Maurín, *Contribución al estudio de la historia de la vitivinicultura argentina: producción, industria, y comercio de San Juan, desde su fundación hasta principios del siglo XX* (Buenos Aires: Instituto Nacional de Vitivinicultura, 1967).

⁶ Michelle Adunka y Pablo Lacoste, “Desmontando el común: la disputa entre pescadores artesanales y hacendados. Boca de Rapel (Chile), 1769-1877”, *Historia Agraria* Vol. 75 n° 2 (2018), pp. 141-165.

⁷ María Checa, *El cultivo y los paisajes del viñedo desde el punto de vista patrimonial. El caso de Castilla La Mancha* (Universidad de Jaen, Tesis de Master, 2019); Carla Sequeira & Paula Montes, “The brand as value production. From the trademark to Designation of Origin of Wines from the Douro Demarcated Region”, *RIVAR* Vol. 7 n° 21 (2020), pp. 136-157; José Togores, Eva Parga y Carlos Diz, “Patrimonios y culturas del vino en riesgo de desaparición: El caso de As Adegas do Viño do País (Betanzos, Galicia)”, *RIVAR* Vol. 7 n° 21 (2020), pp. 33-58.

⁸ Checa (2019); Togores, Parga y Diz (2020); Gonzalo Rojas, “Las viñas chilenas como Patrimonio de la Humanidad”, *RIVAR* Vol. 8 n° 22 (2021), pp. 218-225; Gonzalo Rojas, “Patrimonio e identidad vitivinícola: reflexiones sobre la evolución de los significados culturales del vino en Chile”, *RIVAR* Vol. 2 n° 4 (2015), pp. 88-105.

⁹ Vázquez de Acuña (2004); Cortes (2005).

¹⁰ Jerónimo de Vivar, *Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reinos de Chile* (Santiago: Dastin Historia, 2001); Alonso de Ercilla, *La Araucana* (Santiago: Andrés Bello, 1982); Alonso Góngora, *Historia de todas las cosas que han acaecido en el Reino de Chile y de los que lo han gobernado* (Santiago: Universitaria, 2015); Pedro Mariño de Lobera, “Crónica del Reino de Chile”, en *Historiadores de Chile* (Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, 1955), pp. 227-564; Reginaldo Lizarraga, *Descripción breve del reino del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile. Libro I* (Buenos Aires: La Facultad, 1928); Reginaldo Lizarraga, *Descripción breve del reino del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile. Libro II* (Buenos Aires: La Facultad, 1916).

¹¹ Vázquez de Acuña (2004), p. 118.

¹² Vázquez de Acuña (2004), p. 119.

¹³ Mariño de Lobera (1955), p. 252.

¹⁴ Pedro Valdivia, “Cartas de Pedro de Valdivia que tratan del descubrimiento y conquista de Chile”, en *Historiadores de Chile* (Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, 1955), pp. 3-76; Góngora (2015), pp. 124-125; Vivar (2001), p. 165.

¹⁵ Vivar (2001), p. 216; Góngora (2015), p. 141; Mariño de Lobera (1955), pp. 294-295.

¹⁶ Vivar (2001), p. 164.

¹⁷ Góngora (2015), p. 397.

¹⁸ Vázquez de Acuña (2004), p. 164.

¹⁹ Vivar (2001), p. 169.

²⁰ Vivar (2001), p. 183.

²¹ Vázquez de Acuña (2004), p. 170.

- 22 Vázquez de Acuña (2004), p. 198.
- 23 Mariño de Lobera (1955), p. 296.
- 24 Lizarraga (1928), Libro I, p. 164.
- 25 Concha (1975), Tomo II, p. 161.
- 26 Mariño de Lobera (1955), p. 559.
- 27 Concha (1975), Tomo I, pp. 60-69.
- 28 Lizarraga (1916), Libro II, p. 270.
- 29 Concha (1975), Tomo II, p. 187.
- 30 Concha (1975), Tomo II, pp. 116 y 870; Vázquez de Acuña (2004), p. 360.
- 31 Concha (1975), Tomo I, pp. 13-29.
- 32 Concha (1975), Tomo II p. 71; Lacoste (2016).
- 33 Lizarraga (1916), Libro II, p. 57.
- 34 Vivar (2001), p. 313; Góngora (2015), p. 233.
- 35 Ercilla (1982), p. 112.
- 36 Concha (1975), Tomo I, p. 63.
- 37 Mariño de Lobera (1955), p. 417.
- 38 Góngora (2015), p. 280.
- 39 Lizarraga (1928 y 1916), Libro I y II.
- 40 Igor Goicovic y Miguel Jaramillo, "Región y nación en los espacios del norte. Desarrollos económicos y sociales en fases de transición. Extremo norte peruano y norte chico chileno", en Eduardo Cavieres y Cristóbal Aljovín de Losada (Comp.), *Chile-Perú, Perú-Chile: 1820-1920. Desarrollos políticos, económicos y culturales* (Valparaíso: Universidad Católica de Valparaíso, 2005), p. 268.
- 41 Góngora (2015), p. 353.
- 42 Góngora (2015), p. 382.
- 43 Góngora (2015), p. 396.
- 44 Mariño de Lobera (1955), p. 547.
- 45 Concha (1975), Tomo II, pp. 98-102.
- 46 Concha (1975), Tomo I, p. 180-181.
- 47 Vázquez de Acuña (2004), p. 171.
- 48 Mariño de Lobera (1955), p. 277.
- 49 Pablo Álvarez, "Agua y sociedad chilena: antecedentes del contexto histórico y jurídico", en Patrick Livenais y Ximena Aranda (Eds.), *Dinámicas de los sistemas agrarios en Chile árido: La región de Coquimbo* (Coquimbo: IRD Éditions, 2003), pp. 121-157.
- 50 Mariño de Lobera (1955), p. 278,
- 51 Lizarraga (1916), Libro II, p. 264.
- 52 Vivar (2001), p. 85.
- 53 Patricio Cerda, *Cultura Elqui. Pueblo originario del Valle de Coquimbo, Chile* (Santiago: Pehuén, 2015); María Iniesta, María José Ots y Martina Manchado, "Prácticas y tradiciones alimenticias prehispánicas y de la colonia temprana en Mendoza (centro oeste de Argentina). Un aporte desde la arqueología y la etnohistoria", *RIVAR* Vol. 7 n° 20 (2020), pp. 46-66; Alejandro García y Óscar Damiani, "Sistemas de riego y agricultura prehispánica en el centro oeste de Argentina". *RIVAR* Vol. 7 n° 20 (2020), pp. 22-45.
- 54 José de Acosta, *Historia natural y moral de las Indias* (Buenos Aires: El Cardo, 2003); Inca Garcilaso de la Vega, *Comentarios Reales de los Incas* (México: Porrúa, 2013).
- 55 Vivar (2001), pp. 52-53; Lizarraga (1928), Libro I, pp. 163-164; Diego de Rosales, *Historia General del Reino de Chile. Flandes Indiano*. Tomo I (Valparaíso: Imprenta El Mercurio, 1877).
- 56 Eduard Poepping, *Un testigo de la alborada de Chile (1836-1829)* (Santiago: Zig-Zag, 1960), p. 308; Adunka y Lacoste (2018).
- 57 Lizarraga (1916), Libro II, p. 264.
- 58 Roberto Páez, "Balsas de cuero de lobo en Chañaral de Aceitunas (Norte Chico): un antiguo constructo revisitado". *Congreso Chileno de Antropología* (Santiago: 1985).
- 59 Vázquez de Acuña (2004), pp. 176-177.
- 60 Mariño de Lobera (1955), p. 357.
- 61 Valdivia (1955), p. 24.

⁶² Valdivia (1955), p. 24.

⁶³ Cortés (2005).

⁶⁴ Claudio Gay, *Agricultura chilena* (Santiago: Iciria, 1973), p. 171; Luis Correa, *Agricultura chilena*, Tomo II (Santiago: Imprenta Nascimento, 1938), p. 251; Cortés (2005).

⁶⁵ Guillermo Bravo, *Señores de la tierra... Los empresarios jesuitas en la sociedad colonial* (Santiago: UMCE, 2005).

⁶⁶ "Actas capitulares de Santiago. Libro I (1541-1557)", en *Colección de Historiadores de Chile y documentos relativos a la historia nacional*, Tomo I (Santiago: Imprenta del Ferrocarril, 1861), p. 428.

⁶⁷ Vivar (2001), p. 333.

⁶⁸ Francisco Medina, "La construcción del patrimonio cultural inmaterial de carácter alimentario y sus retos en el área mediterránea: el caso de la Dieta Mediterránea", *RIVAR* Vol. 5 n° 14 (2018), pp. 6-23.

⁶⁹ "Actas capitulares de Santiago. Libro I (1541-1557)", p. 473.

⁷⁰ Medina (2018).

⁷¹ Góngora (2015), p. 469.

⁷² Concha (1975), Tomo I, p. 37.

⁷³ Concha (1975), Tomo I, p. 46.

⁷⁴ Concha (1975), Tomo I, p. 63.

⁷⁵ Lacoste (2016); Soto (2020); Cristian Cofré y Daniel Stewart, "Viña, alambiques y "veinticinco botijas de pisco". Alhué, 1717", *RIVAR* Vol. 7 n° 20 (2020), pp. 88-107.

⁷⁶ Lizarraga (1916), Libro II, p. 262.

⁷⁷ Concha (1975), Tomo I, p. 61.

⁷⁸ Rojas (2021).

⁷⁹ Lizarraga (1916), Libro II, pp. 227-245.

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor o los autores son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

La copia y reproducción parcial o total de este artículo se encuentra autorizada, siempre que no sea para fines comerciales y se reconozca y mencione al autor o autores y a *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

Los artículos publicados en *Revista Estudios Hemisféricos y Polares* se encuentran bajo licencia Creative Commons CC BY-NC-SA 3.0 CL.

