

NACE LA CIUDAD

Aseguran investigadores de la historia regional que, en noviembre de 1866, un recio varón de piel curtida por el mar y el sol, arribó a las costas desiertas de la ciudad de Antofagasta. En el bote, además de material de construcción y víveres, se apiñaba su familia esposa, hijastra, yerno y un niño. Desembarcaron y una vez que localizaron el lugar propicio, comenzaron a levantar la casa.

Llegaba a nuestras costas Juan López, "El Chango". Oriundo de ningún lugar que se conozca y eterno soñador de riquezas El descubrimiento y explotación del guano fue su primera opción conocida, pero seguramente también abrigaba otras esperanzas. 'El Chango' conocía las costas como la palma de su mano. Trabajó en Mejillones, sin grandes éxitos. Pero sus ojos penetrantes se habían clavado en los cerros de la Cordillera de la Costa, intentando nuevos descubrimientos.

La choza familiar de Juan López fue la primera vivienda levantada en la planicie costera de la ciudad. La explotación del cobre, iniciada por él, daba la posibilidad para un asentamiento permanente.

Mientras esto ocurría en el occidente del territorio, al interior, traspasando la Cordillera de la Costa, en el lugar denominado Salar del Carmen, una expedición formada por José Santos Ossa Ruiz y su hijo Alfredo, encontraban un yacimiento de caliche.

Ambos eventos se sitúan en noviembre de 1866 y constituyen los dos grandes pilares que dieron origen al nacimiento del poblado de Peña Blanca o La Chimba, José Santos Ossa y sus socios establecieron faenas en Salar del Carmen. La actividad minera fue un incentivo para atraer a numerosos trabajadores que, lentamente, se fueron instalando en la planicie costera.

Comienza así la época del asentamiento humano y poblamiento de la futura ciudad. De manera que el aventurero Juan López y el empresario José Santos Ossa, son chilenos a quienes corresponde el honor de haber sentado las bases en la formación de la ciudad de Antofagasta, en noviembre de 1866.

Juan López desapareció. La historia recuerda retazos de su existencia, tan precaria. ¿Dónde se le ubica después de haber construido su vivienda? ¿Dónde terminó su vida? ¿Dónde descansan sus restos? Son preguntas que hasta ahora no tienen respuesta.

En cambio, José Santos Ossa siguió adelante con sus proyectos y la industria salitrera que él organizó fue consolidándose. El nacimiento de una actividad salitrera al sur de Tarapacá despertó el interés de los trabajadores, que dirigieron sus pasos a estas tierras. De igual modo, mediante el sistema de enganche la empresa fue reclutando operarios para las faenas. Con este elemento humano se fue poblando la ciudad.

Mientras José Santos Ossa intentaba entusiasmar a capitalistas ingleses para que ingresaran a la empresa salitrera en ciernes; formó con Francisco Puelma y Manuel Antonio de Lama, la Sociedad Explotadora del Desierto Simultáneamente, un abogado de Ossa, José Tobar, se trasladó hacia La Paz para solicitar las concesiones de terrenos, petición que fue recibida con ánimo de aceptación. Un decreto fechado en La Paz el 05 de septiembre de 1868, concedió a la Sociedad Explotadora del Desierto de Atacama el privilegio exclusivo por quince años para la explotación, elaboración y libre exportación del salitre. En el mismo decreto se le concedió la autorización para construir una vía carretera de 30 leguas.

No es esta la oportunidad para discutir a quién pertenecía la soberanía del territorio ubicado al sur del río Loa. Desde la llegada de Juan López y José Santos Ossa había transcurrido un año y meses. En ese tiempo sólo los chilenos se atrevieron a poblar el territorio. El proceso se aceleró con la decisión de Ossa de traer trabajadores de Tarapacá. Esto ocurrió el 16 de agosto.

La caleta La Chimba o Peña Blanca se consolidaba. Juan López, alejado de las faenas mineras, se ganaba el sustento transportando agua desde la vertiente que descubrió en Cerro Moreno.

El 13 de agosto de 1868 se movió la tierra. El terremoto destruyó Iquique y otros puertos peruanos. El movimiento telúrico y los daños alcanzaron hasta Cobija. El fuerte ritmo de actividad que adquirió la caleta, decidió a la autoridad boliviana a fundar oficialmente el poblado.

El 22 de octubre, cuando el sol comenzaba a iluminar con su tibieza primaveral, se reunieron en el desembarcadero el Prefecto José Tabargo, el fiscal del partido el abogado Abdón Ondarza, el notario Agustín Vidaurre de Cobija y Calixto de Vizcano el tesorero de Mejillones, para dar cumplimiento a la orden gubernamental. Dos nombres eran los habituales para nominarla: La Chimba o Peña Blanca. Sin embargo, el Presidente Melgarejo le tenía reservado otro. Su hijo era propietario de una hacienda en el sector de la Puna de Atacama, Antofagasta de la Sierra. Quizás para rendirle homenaje, ordenó que la ciudad fuera bautizada con el nombre de Antofagasta. A la fecha del bautismo, la Ciudad tenía un año y once meses de vida.

Casi un año después de la fundación oficial -en 1869- las mismas personas que la fundaron, designaron una comisión formada por Hilario Ruiz y José Santos Prado, para que indicaran el lugar que debía ocupar la futura población y trazaron un plano que serviría para la distribución y venta de terrenos. Posteriormente se amplió el grupo con la incorporación de Jorge Hicks, administrador de la empresa salitrera, Julio Ordaya y Manuel Franklin Alvarado que más tarde será nuestro diputado en el Congreso boliviano.

Según el historiador Jorge Cruz Loreno, "de los planos encontrados, se conserva uno hecho por don José Santos Prado, fechado en Mejillones, el 14 de septiembre de 1869 ... que al parecer, sufrió correcciones con posterioridad a la fecha que en él se indica. En él se halla delineado el terreno de Melbourne Clark y Cía., 17 manzanas y la plaza principal. Si se tiene en cuenta que cada manzana quedó dividida en doce lotes, se tendrá un total de 204 lotes para otros tantos vecinos ... "

Se asegura que Hicks fue partidario de establecer calles anchas con una extensión de entre 17 Y 18 metros. En el plano se consigna la siguiente leyenda "República de Bolivia. Plano Oficial de Nueva Población y Puerto de Antofagasta, ubicado en la Caleta de Peña Blanca (La Chimba). Esta fechado en Mejillones el 19 de septiembre de 1869

EL IMPULSO DE CARACOLES

Nadie podría olvidar a José Tomás Urmeneta que, cabalgando a lomo de un burro, partía desde Coquimbo al interior en busca de un cerro de cobre. La leyenda cuenta que el aventurero aseguraba que por " allí esta la veta cupriferá ". Nadie tenía la suficiente fe para creer, pero Tomás, "El Loco del burro", la tenía Para hacerla más corto: efectivamente descubrió el mineral de cobre de Tamaya y "el Loco" se transformó en un hombre de fortuna y prestigio, tanto que hasta postuló a la Presidencia de Chile.

Un caso similar ocurrió en estas tierras. Los indígenas relataban que en el cerro Caracoles, al interior de Sierra Gorda, la plata estaba en la superficie, Unos changos, Garabito y Osario, decían conocer el lugar. El minero Díaz Gana tuvo fe en la leyenda, organizó una expedición. Un francés de prosapia el Barón Arnoux de Riviere, que vivía en Cobija, se asoció al proyecto de Díaz Gana. El minero preparó una nueva expedición pero, para asegurar su éxito, trajo desde Copiapó a un cateador de fama: "El Cangalla" José Méndez.

La expedición partió en marzo de 1870. Estaba formada por José Méndez, Simón Saavedra, Reyes, el carretero Sagredo y José Porras, bueno para cualquier trabajo. Después de mucho caminar se durmieron sobre unos cerros. El cansancio cerró sus ojos. La luz del sol naciente iluminó los cerros. "El Cangalla" miró con asombro: miles de luces centelleantes, como una explosión de juegos de artificios, se desprendía de los cerros. No tuvo dudas. Entonces gritó a

todo pulmón y el eco devolvió la voz: "esos cerros tienen panizos de plata". El cerro de la plata estaba descubierto.

El descubrimiento de Caracoles impactó violentamente en la población de la región. La plata era un panal de rica miel para aventureros, hombres de empresas y hasta políticos, (José Victorino Lastarria estuvo cerca de un año en el mineral) . Fue la causa de la revolución demográfica de la caleta La Chimba (Antofagasta). Antes del descubrimiento habitaban cerca de 300 personas y en el segundo semestre de 1871 subió a 6.000.

Antofagasta se convirtió en el centro de embarque exportador del mineral, situación que obligó a Bolivia a declarar puertos menores a Tocopilla y Antofagasta. El puerto se atiborró de barcos cargados con mercaderías y seres humanos. En abril de 1872 recaló el barco Atacama con 350 personas, dispuestas a seguir viaje a Caracoles. Antofagasta semejó a California un pasadizo para trabajar, divertirse y enriquecerse. Las casas de chingana brotaron como callampas. En el día trabajo y en la noche diversión. El vino y los licores saciaban las gargantas secas. Relinchos de caballos y estampidos de armas. Mujeres que reían. Otras lloraban. El juego de maracas se practicaba en la calle. El desorden ciudadano quebró el silencio del desierto.

El desorden generalizado, la inseguridad para las familias, el juego de azar incontrolado y las fiestas de amanecida, motivan a los ciudadanos a organizarse. Después de una especie de Cabildo Abierto citado por la autoridad, se designó el primer Cuerpo de Agentes Municipales (enero de 1872), integrado por seis chilenos, dos alemanes y un inglés

POR UNOS CENTAVOS MÁS

El conflicto de límites con Bolivia, tiene una data anterior a los hechos narrados. En 1842, el presidente Manuel Bulnes propuso al Congreso Nacional un proyecto de ley que fijaba el límite norte del territorio nacional en el paralelo 23. En el mensaje dio cuenta que "juzgo necesario mandar una comisión exploradora a examinar el litoral comprendido entre el puerto de Coquimbo y el Morro de Mejillones con el fin de descubrir si en el territorio de la República existían

algunas guaneras cuyo beneficio pudiera proporcionar un ramo nuevo de ingreso a la hacienda pública" El Congreso Nacional aprobó la ley que fijó el límite norte del país en el paralelo 23. El 30 de enero de 1843 el embajador boliviano en Santiago reclamó oficialmente, solicitando la derogación de la ley.

Desde entonces, surgieron las dificultades entre ambos países y las cancillerías trabajaron afanosamente buscando una solución. Sin embargo, en determinados momentos la tensión llegó a su grado máximo, tanto que en junio de 1853 el Congreso boliviano autorizó al gobierno a declarar la guerra a Chile, si no se retiraba del territorio en disputa. La presencia agresiva de España en Perú y la posterior declaración de guerra, motivó la solidaridad de Chile con el país atacado y permitió la firma del Tratado de 1866 con Bolivia que estableció el retiro del límite nacional hacia el paralelo 24. Los territorios comprendidos entre el paralelo 23 y el 25 conformaron un condominio con el reparto igualitario de los impuestos aduaneros recaudados en esa zona.

La tranquilidad fue momentánea. El resultado negativo del reparto de impuestos y la presencia de un revolucionario boliviano que desde Caracoles intentó derribar al gobierno, azuzó los ánimos. Siete años después de la firma del tratado del condominio, Bolivia buscó alianza con Perú, que los condujo a la firma de un pacto secreto de carácter defensivo y ofensivo (1873).

Afortunadamente de nuevo se hizo presente la cordura. En 1874, firmaron un nuevo tratado: Chile reiteró que su frontera llegaba hasta el paralelo 24 y anuló el condominio aduanero. Como contrapartida, Bolivia se comprometió a no alzar, durante veinticinco años, los impuestos a las empresas chilenas que laboraban dentro del territorio situado entre los paralelos 23 y 25. Esta

última disposición funcionó como un seguro para la empresa Cía. Salitrera y Ferrocarril de Antofagasta.

Dieciséis años antes de la fecha estipulada para el término del tratado, el Congreso boliviano acordó aumentar en diez centavos el derecho de exportación del salitre por el puerto de Antofagasta. Durante un año se realizaron trabajos, conversaciones para revertir la ley que quebrantaba el pacto de 1874. No hubo acuerdo. Como la empresa Cía. Salitrera y Ferrocarril de Antofagasta, se negara a cancelar el aumento de la tarifa, el 14 de febrero de 1879, el gobierno boliviano decidió sacar a remate esos bienes. Ese día tropas chilenas al mando de Emilio Sotomayor invadieron la ciudad y restablecieron la soberanía nacional sobre este territorio. La Guerra del Pacífico estaba declarada. El pacto secreto peruano-boliviano se puso en práctica y el país se vio envuelto en un conflicto bélico contra dos naciones hermanas. La Guerra del Pacífico se extendió hasta el año 1883 fecha que registra la firma del Tratado de Paz de Ancón con Perú. Con respecto a Bolivia la paz se firmó en 1904. Mientras, se suscribió un pacto de tregua.

El conflicto costó muchas vidas; sin embargo, para el país significó un aumento territorial y la incorporación de las salitreras de Tarapacá y Antofagasta. sustancia de fuerte demanda mundial como abono agrícola y para fabricar explosivos.

Durante la guerra, Antofagasta se convirtió en el centro de acantonamiento de las fuerzas militares. En los patios de la Cía. de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta se llegó a albergar a más; de cinco mil soldados. Transportes de la armada llegaban repletos de soldados y víveres. Dos periódicos que aparecían después de la conquista de la ciudad, "El Pueblo Chileno" y "El Catorce de Febrero" dan cuenta de la vida de la tropa y los problemas que se suscitaron en el naciente poblado.

Las incursiones del "Huásca" atemorizaban a la población, al mismo tiempo que se transformaron en un peligro para el campamento militar. Sin embargo, el sentido del humor se expresaba a través de la prensa: "por suerte Antofagasta está fortificada, tiene cañones sin cureñas y fuertes ... bravezas de mar en la barra. ¡hurra! ¡hurra! ¡hurra!" En el humor había cierto sentido de crítica. No obstante muy pronto se instalaron tres cañones a orillas del mar destinados a repeler cualquier ataque de la flota peruana

LA CIUDAD DESPUÉS DE LA GUERRA

Después del conflicto Bélico, la ciudad creció lentamente, situación que puede observarse a través de los antecedentes demográficos

<u>Año</u>	<u>Habitantes</u>
1875	330
1885	7588
1895	13553

El comportamiento demográfico está absolutamente vinculado con la expansión de la industria salitrera. En el siglo XIX fue Tarapaca el gran centro productor. Hacia 1853 trabajaban en la provincia del norte 14759 obreros, mientras en Antofagasta sólo llegaban a 3.890. Estas cifras se manifiestan en las poblaciones provinciales

<u>Año</u>	<u>Provincia</u>	<u>Nº de Habitantes</u>
1985	Tarapacá	45.046
	Antofagasta	21.213

Es decir, Tarapacá tenía el doble de habitantes. La razón está dicha: los capitales explotadores de salitre se ubicaron preferentemente en los cantones de la provincia del norte. La estadística

también da cuenta de esta situación. Al término del siglo XIX la industria salitrera de Tarapacá contaba con 71 oficinas, mientras que en Antofagasta había trece (1 en Antofagasta. 5 en Tocopilla y 7 en Taltal).

Desde la llegada de Juan López, el aprovisionamiento de agua era el problema que mayormente atentaba contra el poblamiento. "El Chango" descubrió una vertiente en Cerro Moreno, pero no producía ni la cantidad ni la calidad necesarias para los habitantes. La solución se buscó en la desalación del agua de mar. Se instalaron nueve "maquinas resacadoras". Los vecinos debían adquirirla en los lugares donde funcionaba el proceso y trasladarla en barriles movidos por burros o por el hombre. Había que tener una inmensa paciencia para esperar el turno de la venta. Decía el historiador Isaac Arce, que con esa agua, además del consumo humano, debía saciar la sed de cerca de 20 mil mulas que se ocupaban para los servicios de carretas (Isaac Arce NARRACIONES HISTÓRICAS DE ANTOFAGASTA).

Mediante transacciones comerciales la Cía. de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta, entregó el tendido de la red ferroviaria hasta Ascotán a la Cía. Huanchaca, empresa boliviana que tenía grandes yacimientos de plata en la región de Pulacayo (Bolivia) y que además deseaba extender la red al interior de Bolivia, para usar Antofagasta como puerto exportador del mineral.

Sin embargo, el gran problema para la Cía. de Huanchaca, era obtener el agua para las locomotoras. Esta venía del río Loa o simplemente de pozos acuíferos, en ambos casos, la abundancia de sustancias calizas perjudicaba la tubería de las máquinas. En estas circunstancias se decidió sacar las aguas del río San Pedro y mediante un acueducto de 314 kms. que siguió al trazado de la línea, traerlas hasta la ciudad. El gobierno chileno autorizó la construcción del acueducto. En ese mismo decreto se fijó el precio de venta del agua en \$1,40.- el metro cúbico. El ahorro de la Cía.

Huanchaca fue significativo, puesto que con el sistema anterior pagaba \$3,00.- el metro cúbico. El agua del río San Pedro llegó a Antofagasta en 1892, causando la muerte de las resacadoras de agua de mar.

UN INTENTO DE CIUDAD

En los últimos años del siglo XIX, Antofagasta era apenas un intento de ciudad: calles de tierra y algunas de madera, casas construidas con el sistema de caña y barro, alumbrado público a gas, sin alcantarillado. En las noches circulaban las carretas que recogían el abrómico de las viviendas Carretas, coches, caballos, un singular tranvía arrastrado por mulas, constituían el sistema de transporte. La línea del ferrocarril pasaba por San Martín, seguía por Prat. doblaba por Angamos (Matta). cortaba en dos la Plaza Sotomayor y luego se dirigía hasta Avenida. Argentina.

La empresa de mayor importancia era la Cía. de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta, junto a ésta, trabajaba la fundición de plata de la Cía. Huanchaca. En el sector norte estaba la fundición Templemon. La fabrica Orchard. proveía de repuestos a las empresas y reparaba averías de las naves en transito. Fábrica de cervezas y bebidas gaseosas saciaban la sed de la población.

El puerto era simplemente una zona (barrio histórico) con muelles para distribuir la carga Las naves no atracaban. sino que fondeaban en la poza. La carga y descarga se realizaban con lanchones. En el muelle de pasajeros estaba el Resguardo y al frente la Aduana (edificio traído desde Mejillones y que hoy constituye el Museo Regional). Un faro señalaba el sector de roqueríos para evitar accidentes de las naves, que mayoritariamente eran barcos a velas (Cliper).

EL IMPULSO DEL SALITRE

Ya fines del siglo XIX se produce el boom salitrero que significó una revolución urbana en la historia de la ciudad. En efecto, el empobrecimiento de las leyes de los caliches de Tarapacá, obligó a los industriales trasladar sus actividades empresariales hacia los cantones de El Toco, Aguas Blancas, Taltal y Pampa Central. Dos nuevos ferrocarriles trasladaban el salitre a los puertos el de Tocopilla al Toco y el de Taltal al interior.

Entre 1825 y 1895 Tarapacá y Antofagasta doblaron el número de habitantes, pero siempre la provincia del norte nos duplicó. El censo de 1907 mostró una realidad diferente Tarapacá llegó a 110.000 habitantes y Antofagasta a 113.000. En doce años nos empinamos por sobre la población de Tarapacá.

La explicación es muy simple: mientras en 1910 en el norte laboraban 99 oficinas salitreras, en nuestra provincia había 62. En diez años habíamos pasado de 13 a 62 plantas elaboradoras, es decir el número de oficinas salitreras aumentó en 376%

De igual modo, la población de la ciudad en 1895 era de 13.530 habitantes En 1907 llegó a 35.496, un aumento de 162%.

El boom salitrero permitió que la ciudad se transformara en un gran centro de servicio, de actividad comercial y exportador e importador de los mercados mundiales. La poza era un enjambre de veleros y vapores. Lancharos, obreros portuarios y ferroviarios aumentaron considerablemente. La calle Balmaceda permaneció atochada de mercadería de las más lejanas naciones. La ciudad se abría al mundo.

Las labores en el puerto y las recaudaciones de la aduana, mostraban esta febril actividad.

RECAUDACIÓN DE ADUANA POR IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

Año	Recaudación
	1584466-
1902	1324.252-
1903	2932648-
1904	3950574-
1905	5536687-
1906	11270896.-
1907	12.880.280.-
1908	22.184.620.-

Para entender el significado que tuvo para el país la exportación de salitre, es necesario agregar que de los \$12.880.280.- recaudados en 1907, \$9.906.805 correspondían a derechos pagados por esta exportación. Lo mismo ocurrió en 1908: de los \$22.996.108- recaudado, \$18.996.108 son ingresos obtenidos por el salitre. ("El Industrial", Antofagasta 06/01/1909)

NACE COLOSO

Tanta era la cantidad de salitre, que cuando la firma Granja y Cia. quiso explotar las calicheras de Aguas Blancas (1898) se dio cuenta de que nuestro puerto estaba sobrecargado de embarque, por lo cual decidió crear un nuevo puerto exportador al sur de la ciudad. Después de cuatro años de negociaciones, se inauguró el Ferrocarril de Antofagasta a Coloso. Allí se formó una caleta que, en sus mejores tiempos, tuvo cerca de cinco mil habitantes. Gracias a los constantes viajes que don Carlos Hammersley efectuaba hacia ese centro de embarcación de nitrato, pudo observar las bondades del terreno donde más tarde se construiría el chalet del Auto Club.

Después de la Guerra Mundial de 1914 comenzó la dolorosa agonía de Coloso. Los pobladores emigraron hacia otros lugares. El Hotel cerró sus puertas. Semejante camino siguió el cine. Las campanas de la Iglesia se silenciaron hacia 1932, cuando la muerte del ciclo salitrero era una cruda realidad, la empresa del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, vendió casas y maquinarias como chatarra vieja. Un diario de Londres, informaba un caso increíble, que en Chile se vendió una ciudad para destruirla (The Liverpool Post 02/02/1933).

EL PUJANTE SIGLO VEINTE

Expresión de ese desarrollo económico se observa en la presencia de 6 bancos comerciales: de Chile, Chile Alemán, Alemán Transatlántico, Sud Americano, Español Chile, Mercantil de Bolivia y la Caja de Ahorros.

El desarrollo económico no fue continuado, se produjeron algunas crisis momentáneas. En 1906 hubo una disminución del precio en el mercado mundial y en 1914, al inició de la guerra mundial, hubo dificultades para transportar el salitre; ambos fenómenos obligaron a disminuir la producción con su secuela de cesantía. No obstante, estas complicaciones puntuales, no interfirieron en el desarrollo de la ciudad. Lentamente se construyeron edificios sólidos y de mayor belleza.

La Casa de Piedra (1886) y el Castillo de Abd El Kader (1896) fueron las primeras señales del término de la ciudad-campamento. Los tranvías arrastrados por mulas que hacían rechinar los rieles extendidos en las principales calles, dieron también una señal de progreso. Más tarde, en 1913 algunos empresarios solicitaron permisos para incorporar los primeros buses de transporte público. Los Chars-a-Banes (ómnibuses-automóvil), marcan la agonía de tranvías y de los coches que se estacionaban en calle Pral. Los buses que se desplazaban con ruedas de fierro hacían peligrar las calles recientemente pavimentadas. El alcalde decretó el uso de una cinta de goma para evitar destrozos. La ciudad mejora también sus condiciones sanitarias: parten los trabajos de alcantarillado.

A principios de la década de 1910, se incorporó el automóvil particular. La casa Gibbs vendía los populares Ford. En las páginas de los periódicos también se ofrecen autos usados. En 1914 Antonio Aguirre oferta la venta de su vehículo Isolto Iraschini. Las calles se contaminan con el rugir de motores de manera que la Municipalidad acordó restringir la velocidad a 10 Km. por hora y obligar que cada vehículo lleve una placa negra con un número de color blanco. (Libro de Sesiones. Pág. 322). En 1917 la West India Oil Company fue autorizada para instalar cuatro bombas bencineras : en la Plaza Colón, el Parque Centenario, la Estación Ferrocarril y la Avenida Brasil Estaban provistas de un foco de luz de 400 bujías que se encendían al anochecer. (Sesión del 17/12/1917). La ciudad se iluminaba.

En 1906 la ciudad se extendía por el sur hasta la calle Salvador Reyes, a continuación estaba el proyecto de hijuelización; por el norte calle México y hacia el este las viviendas comenzaban a trepar los cerros pasando por sobre la línea férrea (Población Miramar). Dos manzanas estaban construidas al oriente de Avenida Cautín: se gestaba así la población Oriente.

Juan Floreal Recabarren Rojas