



EURE

ISSN: 0250-7161

eure@eure.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile  
Chile

Booth, Rodrigo

El Estado Ausente: la paradójica configuración balnearia del Gran Valparaíso (1850-1925)

EURE, vol. XXVIII, núm. 83, mayo, 2002

Pontificia Universidad Católica de Chile

Santiago, Chile

Available in: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19608307>

- ▶ [How to cite](#)
- ▶ [Complete issue](#)
- ▶ [More information about this article](#)
- ▶ [Journal's homepage in redalyc.org](#)

redalyc.org

Scientific Information System

Network of Scientific Journals from Latin America, the Caribbean, Spain and Portugal  
Non-profit academic project, developed under the open access initiative

El Estado Ausente: la paradoxa  
configuración balnearia del  
Valparaíso (1850-1925)<sup>1</sup>

*Rodrigo Booth<sup>2</sup>*

**Abstract**

*Since the second half of the 19th century, the State's marked preference for industrialization of the coast of Valparaíso caused the dislodging of the first sea resorts in the bay. At the same time, private investors had settled their sea resorts in the recently created village of Viña del Mar. However, their investment was not enough to modify Viña's paradoxical condition of an inland-facing village until the early 20th century. This contradictory condition is explained by the lack of State interest in the promotion of hedonistic uses of Chile's central coast. Only the combined action of both public and private intervention permitted a progressive re-orientation of Viña del Mar towards the coast. This was decisive in establishing its future configuration as a city centered on tourism around sea resorts.*

**Key Words:** Great Valparaíso, Valparaíso, Viña del Mar, Tourism-Related Urbanization, Sea Resort Infrastructure.

**Resumen**

Desde la segunda mitad del siglo XIX, la marcada preferencia estatal por la industrialización del borde costero de Valparaíso determinó la expulsión de los primeros balnearios que se emplazaron tempranamente en su rada. A su vez, los inversionistas que habían instalado balnearios en la recién creada Viña del Mar lograron modificar la paradójica condición mediterránea que dicha villa surgió y manifestó hasta entrado el siglo XX. Esta contradictoria situación se explica con la despreocupación del Estado por el fomento de los usos hedonistas de la costa central chilena. Sólo una combinación de intervención pública y privada permitió la progresiva reorientación de Viña del Mar hacia el litoral, determinante en la consolidación de una ciudad centrada en el turismo balneario.

**Palabras Clave:** Gran Valparaíso, Valparaíso, Viña del Mar, Urbanización turística, Infraestructura balnearia.

## 1. Introducción

"Hagamos de Viña del Mar un Balneario Moderno. Es inconcebible que nadie se preocupe de fomentar el turismo. Un balneario elegante puede constituir una verdadera fuente de riqueza (...) A Viña del Mar le falta el alma que anima los grandes balnearios del exterior, que aunque menos dotados por la naturaleza, las iniciativas y las actividades de sus habitantes lo han convertido en un sitio de atracción general al cual recurren turistas de todos los países (...) ¿Qué podría hacer Viña del Mar para ponerse a la altura del balneario de Mar del Plata, Piriápolis, Biarritz, San Sebastián y los de la costa del Mediterráneo? Entre las medidas que la Municipalidad debiera propiciar, estaría en primer lugar la fundación de un establecimiento moderno de baños, dotado de todas las comodidades apetecibles; la fundación de un casino y mil otras actividades que harían de Viña del Mar un sitio ideal y que atraería a turistas de todos los países." (*El Mercurio de Valparaíso*, 20 de diciembre de 1922).

Durante el siglo XIX aparecieron en las costas latinoamericanas balnearios marinos y fluviales. Originalmente emplazados en las orillas de algunas ciudades-puerto o en sus inmediaciones, estas modestísimas instalaciones fueron visitadas por bañistas desde fechas tan tempranas como 1830 ([http://www.miraflores.gob.pe/html\\_es/turismo/introduccion/historia.htm](http://www.miraflores.gob.pe/html_es/turismo/introduccion/historia.htm)). Advertido por el historiador uruguayo comentado en periódicos y retratado por pintores de la talla de Mauricio Rubinstein ([http://www.ceveh.com.br/imagens/rugendas/img\\_maior/pb-d-206.jpg](http://www.ceveh.com.br/imagens/rugendas/img_maior/pb-d-206.jpg)), las motivaciones que impulsaron a los turistas a rodear un baño, que sospechamos más hedonista que terapéutico, y su impacto para la transformación urbana y las costumbres locales, permanecen inexploradas. Menos borroso es el panorama que nos muestra el historiador Cáceres (2002), cuando nos fijamos la atención en el surgimiento de infraestructuras balnearias temprana o tardía, que se asociadas a pueblos y barrios balnearios que guardaron desde su origen un lazo funcional con la ciudad ([Cáceres, 2002](#)).

A partir de la década de 1990, ha crecido la preocupación por conocer la gestación y desarrollo de los balnearios latinoamericanos. Desde la historia urbana se ha contribuido a la comprensión de las villas balneario argentinas y especialmente la de Mar del Plata ([Cacopardo, 1997](#)). Tanto en Argentina como en Uruguay han sido un aporte las investigaciones referidas al turismo como un nuevo mercado del cual surgió un fenómeno que generó nuevos espacios y rutas turísticas en el Río de la Plata y la costa atlántica uruguaya ([Vallejo, 1999](#) y [Da Cunha, s/f](#)). En Chile, la producción académica ha prestado una atención al balneario urbano y los trabajos existentes se han orientado hacia la descripción y análisis

costumbrista ([Boza, 1986](#) y [Besa, 1995](#)), omitiendo las múltiples fricciones y repetidos obstáculos por dotar al frente de mar de un sello balneario.

A diferencia del esquema de la urbanización turística, que privilegia las amplias perspectivas sobre el mar o el paisaje ([Clavé, 1998: 27](#)), el litoral del Gran Valparaíso observó el desarrollo de innumerables tensiones entre el trazado urbano y el borde costero. Analizar dichos conflictos parece relevante para entender el tardío surgimiento de una ciudad turística en el norte de la bahía.

Tal y como se desprende del epígrafe, hacia mediados de la década de 1920 los establecimientos *chalets* de Viña del Mar y los más importantes hoteles se encontraban al interior de la ciudad. Los pocos balnearios que existían eran pequeños, rústicos, inseguros e incómodos. Adicionalmente, la ciudad carecía de un casino legal, que como en otros balnearios latinoamericanos, se convertía en una fuerte atracción para los turistas adinerados.

La condición de "emplazamiento privado" en que se había desarrollado la ciudad desde hace unos 50 años, no había logrado disponer la planta urbana hacia el mar. Viña del Mar pretendía ser considerada la principal estación de baños de Chile, pero su ocupación del territorio costero, siendo eminentemente mediterránea y ninguna de las obras materializadas habían logrado cambiar tal situación. Al respecto, sostenemos que el Estado optó por el fomento del desarrollo del borde costero del Gran Valparaíso con fines preferentemente portuario-industriales. Para demostrar lo anterior nos referiremos a las acciones estatales que permitieron la ocupación del frente de mar por la vía férrea a lo largo de la ciudad de Valparaíso, lo que generó la expansión de los balnearios que durante el siglo XIX había albergado la rada. El desinterés estatal por los turistas hedonistas del mar, motivó la atracción del naciente negocio balneario hacia la periferia costera de la ciudad. En este momento cobra importancia Viña del Mar, villa que desde el último tercio del siglo XIX se había convertido en el lugar de descanso de los porteños de la clase alta. En su lugar son nuevamente los inversionistas privados quienes establecieron los balnearios. La falta de asistencia económica estatal impidió que éstos se desarrollaran como sus similares argentinos y uruguayos, que a comienzos del siglo XX ostentaban hoteles, restaurantes y ramblas junto a la costa. La indiferencia del Estado determinó que en Viña del Mar perdurara una orientación mediterránea que sólo podría haberse modificado mediante una acción mancomunada entre propietarios privados y sector público ([Clavé, 1998: 26](#)).

Sólo entrado el siglo XX, la inversión estatal verificada durante la dictadura de Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931), posibilitó el lento acercamiento de la trama urbana viñamarina hacia el borde costero. Recién en ese momento se sentaron las bases para hacer de la ciudad un balneario de prestigio.

masivo cuyo motor económico fuera el turismo.

## 2. La tensión Puerto-Balneario en Valparaíso

Reconocida actualmente como una ciudad eminentemente portuaria, el ocio balneario que la rada de Valparaíso durante el siglo XIX, ha sido olvidado por la memoria colectiva. La percepción de la población porteña hacia un borde costero que siempre entendió exclusivamente productivo, se ha visto potenciada por la escasa preocupación de los investigadores han demostrado por el estudio de estos temas. Al respecto, se ha establecido una escueta descripción de algunas prácticas y espacios hedonistas en la costa ([Méndez, 182-183](#); [Urbina, 1999: 102-103](#) y [Huerta, 2001: 65-75](#)), omitiendo al balneario como un elemento crucial en la conformación de la cultura urbana chilena. Por su parte, recientes publicaciones orientadas hacia la descripción de los elementos materiales existentes en la rada durante el siglo XIX, han obviado la importancia de playas y balnearios que compartían el espacio con las infraestructuras portuarias ([Schmutzter, 2000](#)).

Sin embargo, un sinnúmero de testimonios nos permiten afirmar que Valparaíso mantuvo durante gran parte del siglo XIX, una simbiosis entre los usos asociados a la industrialización y de ocio marítimo, albergando simultáneamente balnearios e infraestructura portuaria, en contraposición a lo ocurrido en otras ciudades costeras como Barcelona ([Tatjer, 1998](#)). La evolución de los usos del puerto chileno se orientó, desde la extensión de la vía férrea en el frente de mar, hacia un marcado monopolio portuario-industrial propiciado por el Estado.

### 2.1. Los balnearios en la rada de Valparaíso

Resurgidos desde el siglo XVIII en Inglaterra, Francia y Alemania ([Corbin, 1993](#)), es reconocida la influencia de los inmigrantes anglosajones en la inserción de los nuevos usos placenteros en Chile. Aunque fueron probablemente miembros de aquella filiación quienes iniciaron las inversiones en el rubro balneario, la moda se expandió rápidamente hacia los habitantes chilenos quienes no sólo comenzaron a hacer uso del baño de mar sino que también se comprometieron con su desarrollo. Entre las primeras referencias que hemos obtenido, se destaca el anuncio en *Santiago French*. En 1830 publicó en castellano y en inglés un aviso comercial en donde se promocionaba "a sus amigos y al público, que ha dispuesto en su Fonda de la Marina unos baños para que gustaren servirse de ellos" (*El Mercurio de Valparaíso*, 17 de noviembre de 1830). Una llamativa población de lengua inglesa nos parece un claro ejemplo de la influencia que destacó en la época. Además de permitirnos afirmar que desde temprano la rada porteña acogió usos diferentes a los portuarios, dicho testimonio nos da cuenta también de la relación existente entre baños y la naciente actividad turística.

Si bien la ausencia de fotografías y la escasez de otros testimonios gráficos y escritos, difunden un conocimiento de la infraestructura balnearia, algunos indicios nos permiten pensar que durante la primera mitad del siglo XIX, el despliegue del ocio balneario se mantuvo sumido en la precariedad material.

Hacia mediados de 1850, llamaron la atención del alemán Paul Treutler las prácticas que se desarrolladas en Valparaíso. Consignadas sus impresiones en un libro publicado algunas décadas más tarde (1882), el viajero visitó los "baños-flotantes" que estaban ubicados en la calle de la Rada, en el centro de la ciudad. Su construcción consistía en dos embarcaciones desmanteladas por cadenas y ancladas a la rada, a las que se podía llegar luego de cruzar un puente. Sobre cada una se había instalado una gran "barraca" de madera utilizada como camarines. A pesar de la simpleza de las instalaciones, este lugar era visitado por la alta sociedad porteña, quienes no utilizaban la arena de la playa, sino que tomaban los baños de mar entrando en camarones que eran cajón perforado, sumergido en el mar hasta que el agua alcanzara el pecho, de modo que el bañista estaba seguro de no ahogarse (...)" ([Treutler, 1989:42](#)).

El mismo testimonio nos permite reconocer el uso de la playa de Barón, en el margen oriental de la ciudad. Este lugar, al parecer carente de construcciones destinadas al confort de los bañistas, convirtió en uno de los espacios de paseo predilectos para los porteños de todas las extracciones sociales (1989:44).

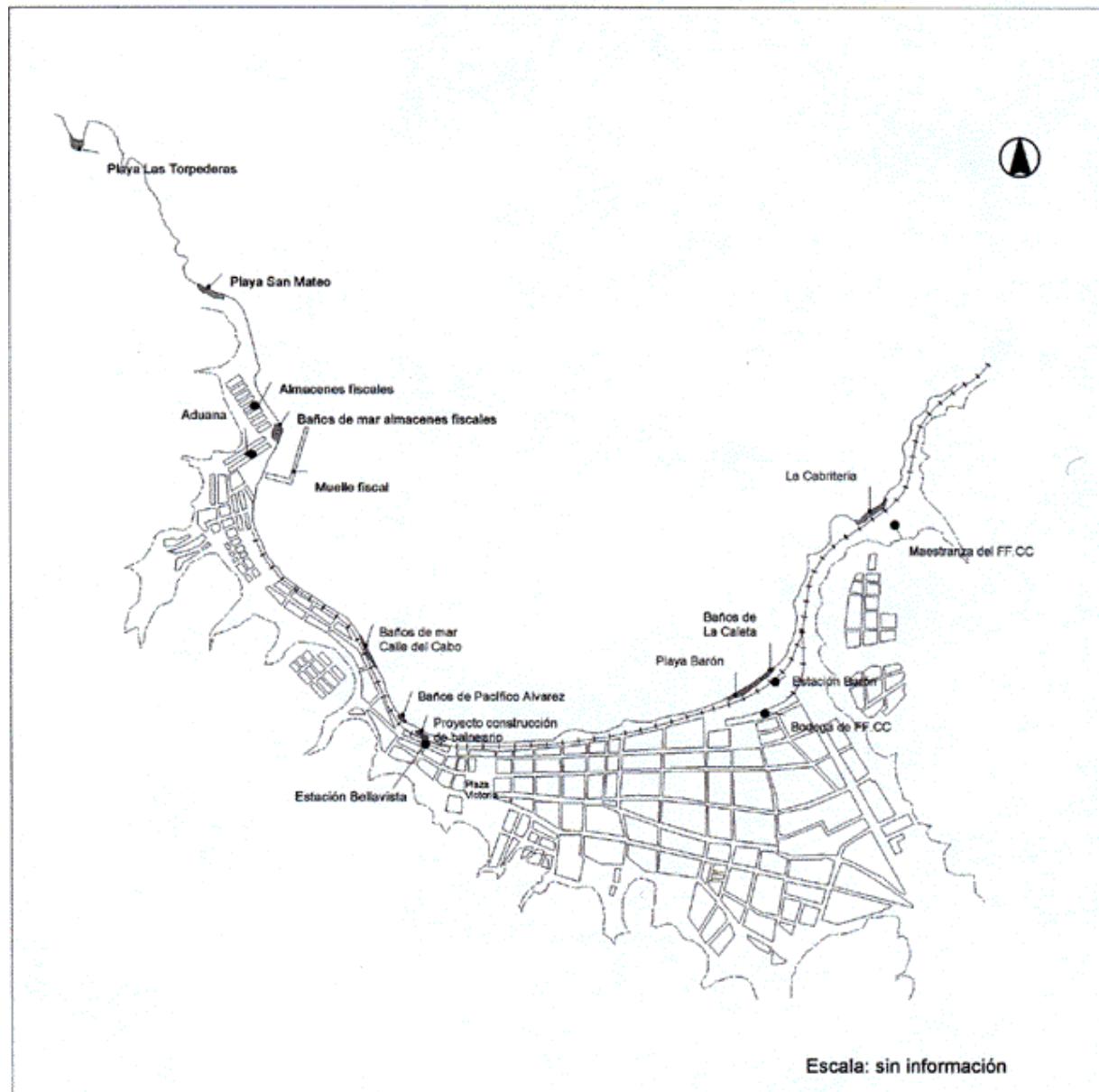
## *2.2. El ferrocarril monopoliza el borde costero*

Hacia la década de 1860, las construcciones portuarias de uso industrial también albergaron prácticas recreativas. Ese fue el caso de los Almacenes Fiscales, el más claro ejemplo de la mixtura de usos verificada en la rada (*La Unión Liberal*, 3 de enero de 1863). A este lugar, "no había playa sino unas cabinas construidas sobre pilotes con una escalera y una baranda" ([Subercaseaux, 1976:38](#)), llegaban los más elegantes visitantes veraniegos. Las comodidades ofrecidas por este establecimiento no eran las mejores, pero sin duda la mayor dificultad constituyó la suciedad de las aguas donde "se veían muchas jibias o aguas malas con mucha arena" ([Subercaseaux, 1976:38](#)).

Valparaíso fue el antecedente inmediato de la creación de balnearios en Viña del Mar. La materialización de la conexión ferroviaria entre Valparaíso y Santiago en 1863, las necesidades veraniegas de los capitalinos seguían concentrándose preferentemente en la ciudad-puerto, que en su aún exclusiva villa de descanso. Al mismo tiempo que facilitaba el acceso a los veraneantes, la vía férrea constituyó, desde la década de 1870, un punto de inflexión que impulsó el acercamiento de los porteños al mar. La extensión del tendido desde la estación Barón

centro de la ciudad, además de generar un límite simbólico y material con el mar, provocó serie de instalaciones entre las que contamos bodegas, galpones, patios de maniobras, viviendas para los trabajadores de la empresa y la construcción de dos estaciones, acapararan la actividad portuaria y dificultaran el mantenimiento de los antiguos balnearios ([Tornero, 1872: 147-148](#)). Deve haber sido la externalidad negativa para los usos balnearios, la vía férrea resultó determinante en el proceso de expulsión de los usos recreativos del mar más allá de los márgenes de la ciudad ([Figura 1](#)).

Figura N°1 PLANO DE VALPARAÍSO 1880c.



LEYENDA

	Trama urbana		Línea de cerros
	Sectores de playa		Símbolos de interés
	Línea de ferrocarril		

Fuente de información:  
Cartografía histórica de Valparaíso, 1990

Fuente cartográfica:  
Plan der Stadt und des Hafens Valparaíso  
Plano de la ciudad y puerto de Valparaíso  
mitad del siglo XIX. Tognalio.  
Plano de Valparaíso 1890. Enrique Espi

2.3. Concesiones públicas e inversiones privadas

El usufructo del negocio de los balnearios ubicados en la bahía de Valparaíso, corresponde

principio a privados que obtenían una concesión estatal para cobrar entradas que financiaban inversiones que habían comprometido. Desde el momento de la extensión ferroviaria por el lado de mar, entre 1870 y 1876, la decisión de otorgar las concesiones también pasó por la autorización del superintendente del Ferrocarril Central, y la necesaria aprobación dependía de que los establecimientos no perjudicaran el normal funcionamiento del tren (ANH-IV, 301: 1872). De este modo, algunas propuestas fueron rechazadas pues se establecían muy cerca de las estaciones de la ciudad, lo que implicaría, según la empresa, numerosas molestias en los pasajeros en su descanso, pues al aumentado flujo de pasajeros que llegaban a tomar el tren, habría que sacar a aquellos que disfrutaban de los fríos baños de mar. Este fue el caso de la intención de construir un establecimiento de baños cerca de la nueva estación Bellavista en 1872:

"Si se hiciera la concesión (sic) solicitada, la Estación de Bellavista se convertiría en un punto público teniendo lugar gran tráfico de jente precisamente en las horas en que ella está cerrada por los trenes que parten para Santiago y Quillota a las 10 am. y a las 4.45 pm.

Por una parte, habiendo de comenzar en breve la prolongación del ferrocarril hasta los almacenes fiscales y debiendo partir los habitantes desde la misma estación de Bellavista, tendrían que hacerse desalojar el lugar ocupado por los baños antes quizás de la época en que el establecimiento comienza a hacer uso de ellos" (ANH-IV, 255: s/fj)

Si bien hacia 1868 la Intendencia otorgó 5.000 pesos para subvencionar baños públicos en la ciudad por un período indeterminado, lo cierto es que el testimonio anterior delata la marcada preferencia de la autoridad por el desarrollo de las vías de comunicación y los usos portuarios. Otro claro ejemplo de ello constituye la decisión de utilizar las playas de la rada como centro de almacenamiento de placas de "mármoles", que se necesitaban para la extensión de la vía férrea. Además, la intendencia de Valparaíso, que poseía la "La Cabritería", ubicada al extremo nor-oriental de la ciudad, fue el lugar en donde la intendencia autorizó que se extrajera arena para los trabajos de la vía. De haberse verificado, estos trabajos habrían significado al menos la reducción en el tamaño de la playa. (ANH-IV, 255: s/fj)

Sumado a la preferencia por la gestión ferroviaria, el Estado, representado por la Intendencia de Valparaíso, no se comprometía por el desarrollo de los balnearios porteños. A pesar de que estos ofrecían los beneficios higiénicos, terapéuticos y recreativos que implicaba el ocio marítimo, la autoridad provincial legó el adelanto de los baños públicos y gratuitos a capitalistas que no obtendrían ganancias por estas inversiones. En algunos casos se estableció como requisito, que para obtener el permiso de instalación de un balneario privado se debía desarrollar otro establecimiento de baños gratuitos para pobres, con ciertas comodidades mínimas. Las inversiones que implicaban los trabajos exigidos y la escasa retribución económica que recibían los trabajadores

concesionarios, generó en algunos casos la ruina de los empresarios balnearios (ANH-  
s/fj).

La construcción de balnearios de mar para los pobres de la ciudad, respondía a la necesidad de despliegue corporal manifestado por los sectores sociales menos acomodados. Si bien los testimonios evidencian la disposición de los sectores populares al baño de mar ([Valencia, 1999](#)), esto no significó un retramiento de la élite y los estratos medios hacia el goce marítimo. Si ha declarado que en Valparaíso los sectores más acomodados eran reticentes al baño durante la primera mitad del siglo XIX ([Urbina, 1999: 103](#)), lo cierto es que ese tipo de afirmaciones merecen una revisión más exhaustiva.

En el entendido que los comerciantes anglosajones acomodados en la ciudad porteña comparten parte de la élite, su temprano acercamiento a las riberas marinas desdice esa posibilidad. Respecto desconocemos indicios que nos permitan aseverar que los comerciantes y la élite nacional no hayan imitado esas prácticas durante la primera mitad del siglo. No obstante de no profundizar en estos aspectos, es posible creer que las diferencias del baño entre pobres y ricos sólo se manifestaron en la segunda mitad del siglo XIX, cuando la regulación normó el uso de vestimentas especiales para las inmersiones, penándose la impudicia que contagiaba a los bañistas expresando los más pobres ([Peña, 1872: 126](#)). En el mismo sentido, las construcciones y las solicitudes presentadas por la Intendencia a los empresarios balnearios, buscaban ocultar la desnudez de los bañistas, aquellos que "no sólo en los establecimientos de baño situados en el mar, sino en la extensión de la margen del puerto se bañan públicamente algunas personas en círculos de desnudez con escándalo de los que a ella concurren" (ANH-IV, 224; apud [Valencia, 1999: 103](#)). Durante gran parte del siglo XIX, toda la rada albergó usos hedonistas marinos y sólamente en la década de 1870, los trabajos del ferrocarril y el descuido de la Intendencia trajeron como resultado la expulsión de los establecimientos de baños de mar que se habían instalado entre el sector de Barón y el lado poniente de la Bahía ([Municipalidad de Valparaíso, 1875](#)). Si bien en esos años se propuso el financiamiento de algunos balnearios para pobres, no existe evidencia que permita comprobar que el proceso de expulsión de los espacios de ocio costero se haya detenido. Hacia 1910 los únicos balnearios existentes en Valparaíso eran el de Las Torpederas y el de San Mateo, en la periferia poniente de la ciudad y los antiguos baños de La Caleta en el extremo de la bahía ([Soler y Pizarro, 1912: 75](#)). El proceso de erradicación de los baños de mar hacia Viña del Mar ya se había iniciado.

### 3. Los balnearios privados en una estación de baños mediterránea: Viña del Mar a fines del siglo XIX

Desde el último tercio del siglo XIX, la constitución de Viña del Mar como suburbio ferroviario desahogo residencial de Valparaíso ([Cáceres, Booth y Sabatini, 2002b](#)) promovió la atrae actividades balnearias que habían sido expulsados de la vecina rada portuaria.

Beneficiados por la relativa lejanía del puerto, el tradicional esquema de concesiones potenció instalación de balnearios privados en Viña del Mar. La principal característica de éstos es la ausencia de aquella compleja infraestructura que distinguió a sus similares marplatenses. Los recursos públicos financiaron las primeras ramblas por donde paseaba la alta sociedad ([Pérez y Torre, 1999](#)).

### *3.1. Buscando localizaciones más limpias*

Los médicos higienistas europeos, que le otorgaban innumerables propiedades curativas al frío de mar, habían propiciado desde el siglo XVIII el redescubrimiento de las riberas marinas y posterior ocupación placentera ([Corbin, 1993:89-119](#)). En contraste y atendiendo a la información recopilada para el caso chileno, el uso hedonista del baño de mar no fue una mera consecuencia de la práctica médica. Los influyentes inmigrantes anglosajones jugaron el papel de estandartes para fomentar en Chile aquellas prácticas aprendidas en sus países de origen. Sin embargo, los higienistas chilenos de la segunda mitad del siglo XIX, como J.A. García, pudieron influir en la localización de los baños de mar en los lugares que consideraban más aptos. Entre los lugares que se consideraron se podían destacar a Quintero, la playa chica de Cartagena, Algarrobo y Viña del Mar, ninguno de los cuales constituía un centro urbano de importancia.

Consecuencia inmediata de la contaminación generada por la vocación portuario-industrial de Valparaíso y sus alrededores, fueron los residuos que desembocaban en el mar, la costa porteña carecía de las condiciones terapéuticas que los higienistas prescribían. Considerando Valparaíso y sus alrededores como una sola entidad urbana ([Cáceres, Booth, Sabatini, 2002a](#)), un influyente higienista propuso en Viña del Mar "se levanten pronto los establecimientos que reúnan las condiciones apetecidas por los bañistas, de modo que así la reputación de Valparaíso se habrá salvado" ([García, 1881:23](#)). Un año después, los inversionistas realizaban las primeras inversiones que constituirían a la playa Miramar en el escenario principal de las visitas de los elegantes.

### *3.2. La paradoja original: el emplazamiento mediterráneo y la cercanía psicosocial al mar*

La trama de la nueva población de Viña del Mar careció desde el comienzo de la urbanización de su borde costero. Para uno de los más influyentes visitantes de la primera época de la villa: "no hay viña [y] no hay tampoco mar, porque el ingeniero que delineara la moderna traza de la población dejó al Pacífico olvidado tras una punta de cerro" ([Vicuña, 1931:109](#)). Comúnmente se argumenta que la población de Viña del Mar se asentó en la parte alta de la península de la que se desprendió la playa Miramar, para evitar las inundaciones que se producían en la playa.

ejemplo de la constitución mediterránea del pueblo, el ícono arquitectónico-cultural en que el edificio del Gran Hotel (1874), estaba emplazado a más de un kilómetro de las costas mediados del siglo XX, sólo las notables excepciones de los hoteles de Miramar y contravinieron la tendencia de ubicar la infraestructura hotelera al interior de la ciudad.

Mientras los balnearios uruguayos y argentinos eran asimilados por sus visitantes a estaciones baños europeas como Biarritz o Brighton, Viña del Mar fue comparada con Versalles, en alusión a los parques y jardines que ostentaban sus más conspicuas viviendas (*El Cochón*, enero de 1882). Las elegantes construcciones de los primeros años del suburbio, se emplazaron al interior y tenían como polo de atracción la estación del ferrocarril y los parques privados de residentes o visitantes de mayor capacidad de pago. Hacia la década de 1880, el borde marítimo aún no había sido loteado para fines residenciales.

Pese a la distancia, sería un error desatender la "cercanía psicológica al océano" que los pioneros viñamarinos manifestaban. Si bien la atracción por la costa careció de un desarrollo turístico residencial inmediato, las frecuentes visitas al mar demandaron la construcción de establecimientos que ofrecieran cierto confort.

Durante el período de constitución de la villa (1860-1880), las industrias y las viviendas de artesanos y artesanos se instalaron en el interior. Por ello, no fue la reticencia de los sectores pudientes a compartir el espacio con los pobres la causa de su enclave mediterráneo. Por el contrario, la indiferencia de los más ricos por la costa lo que permitió establecer allí industrias desde 1860. Proponemos que fue la constitución suburbana de Viña del Mar, lo que determinó el emplazamiento de la villa a relativa distancia del mar. La búsqueda del verde ornamental y el simulacro de vida campestre por el que optaban los porteños que se establecían o visitaban Viña del Mar ([Cáceres, Booth y Sabatini, 2002a](#)), los indujo a ocupar el interior mucho antes que la costa.

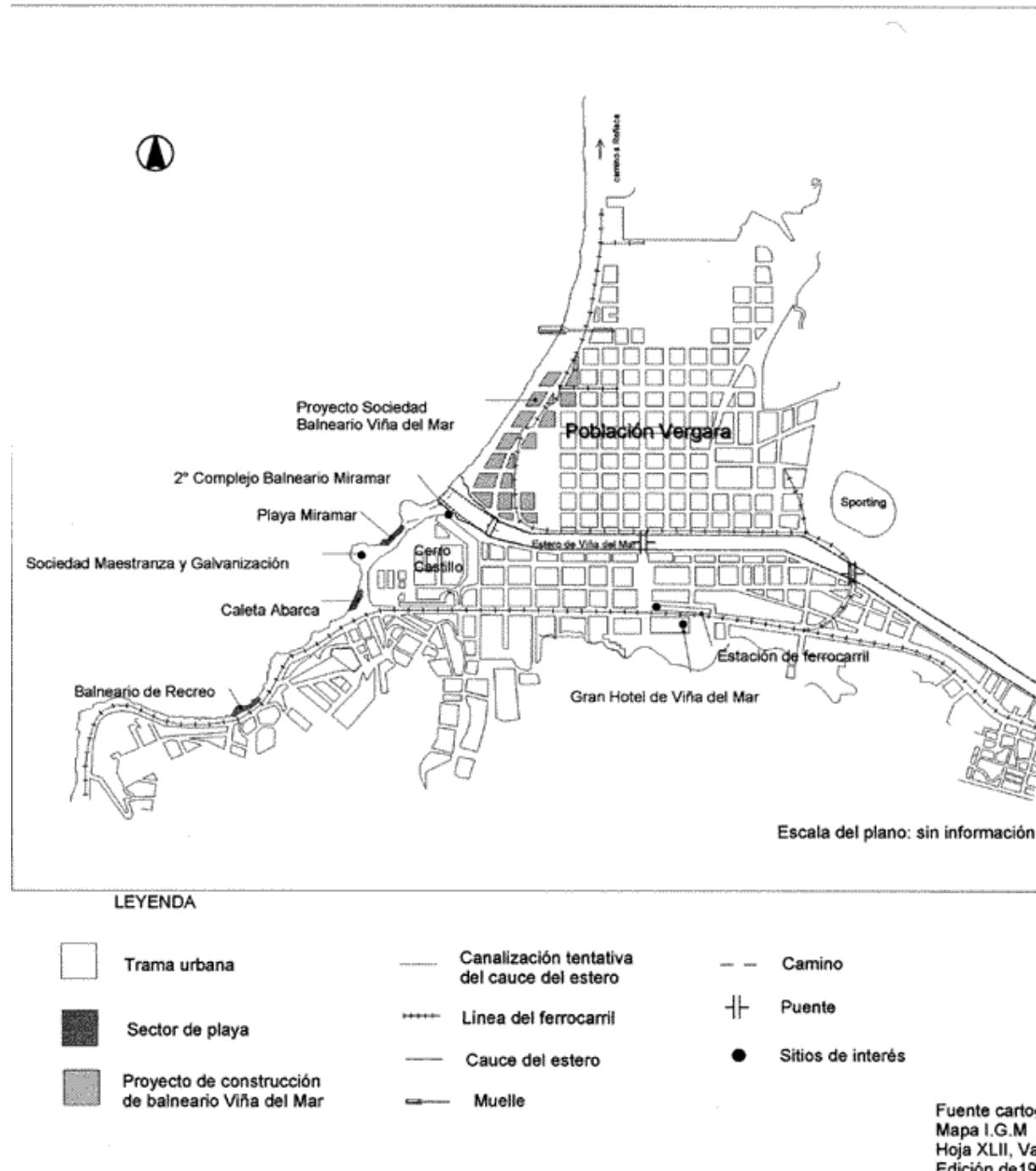
### *3.3. Teodoro von Schroeders y el balneario privado de Miramar*

Atendiendo la escenografía en que se desarrollaban los usos hedonistas del litoral, podemos distinguir que existen diferencias entre las playas, constituidas como un espacio natural desértico y la sofisticación constructiva que implicaba el balneario. Si bien ambos espacios se desarrollaron de manera articulada, debemos precisar que albergaban prácticas diferenciadas, como las preferentemente infantiles en la playa y la sociabilidad adulta en los restaurantes, terrazas y explanadas de los balnearios ([Booth, 2001:3](#)).

Ubicada al otro lado del cerro Castillo, el primer balneario que se constituyó en la zona desarrollada por el inversionista de ascendencia alemana Teodoro von Schroeders, ubicado

playa de Miramar. Aislada del resto de la ciudad debido a los límites impuestos por el oriente, la laguna en que desembocaba el estero Marga-Marga al nor-oriente y por el cañón fabril de Caleta Abarca al sur, Miramar observaba una posición de relativa privacidad que no era cuestionada por la vecina industria. En este caso los lugares de goce hedonista fueron considerados como lugares de ocio y de diversión que no interfieren con las necesidades de las clases altas y el trabajo de los obreros no fue impedimento para establecer allí uno de los lugares sociales más elegante de la villa ([Figura 2](#)).

Figura N°2: PLANO DE VIÑA DEL MAR 1915c.



Aumentando la escala de análisis, es posible advertir que las dificultades topográficas para establecer balnearios al sur del estero Marga-Marga eran numerosas. El abrupto corte de los cerros daba lugar a terrenos planos muy estrechos y las fuertes pendientes del borde poniente generaban peligrosas inmersiones oceánicas. La única posibilidad de desarrollar un balneario de

dimensiones se encontraba hacia el norte del cauce fluvial, pero los necesarios trabajos de dragado en el arenal de la Población Vergara y cualquier intento por reducir la pendiente de la playa implicaba involucrar cuantiosas inversiones que ningún privado podría solventar. Por lo tanto los recursos debían enfocarse hacia el desarrollo de balnearios pequeños como los que en la costa se concentraron.

Entre las dificultades que debían superar los visitantes del balneario se contaba su acceso. La vía férrea, el cerro y la industria fueron impedimentos que la imposición de la playa balnearia estuvo dispuesta a franquear, para lo que se invirtieron recursos que financiaron el mejor camino.

Las primeras construcciones realizadas en Miramar datan de 1882 y estaban constituidas por establecimientos de madera que albergarían a los hombres y a las mujeres por separado. La constitución de la playa como un "espacio del vacío" en donde las estrictas normas imperantes eran obviadas al desplegarse los cuerpos de los bañistas, llevó a regular la utilización de pudorosos trajes de baños y a crear un virtual límite sexual en la arena de la playa, de modo como se estaba realizando en las playas europeas y en la costa atlántica latinoamericana ([Corbin, 1993: 364](#) y [Barrán, 1997: 135](#)).

Entre las características arquitectónicas de Miramar podemos resaltar el predominio material de madera. La tendencia a la simpleza de las construcciones fue fomentada también por la austeridad de inversiones estatales. Luego de establecerse un "camino en la roca viva para llegar a la playa mansa" (*El Cochoa*, 15 de enero de 1882) y de su posterior ensanche en 1893, la opinión pública local demandó a la Municipalidad la construcción de aceras cómodas para el acceso público. Como había sido la tónica, los recursos municipales no se orientaron hacia el balneario (*El Cochoa, Estación*, 7 de diciembre de 1893).

Las ambigüedades concernientes a la propiedad de los baños de mar llevaron a persistentes disputas entre la Municipalidad y el "propietario". Entendiendo que la concesión otorgada por el Estado a von Schroeders en 1886 le daba derechos exclusivos sobre Miramar, von Schroeders cerró en 1893 el acceso a la playa lo que produjo la reacción de las autoridades (AHVM-RDM,7: 288). La privatización del camino de los baños promovida por von Schroeders fue una medida relativamente continua del empresario durante las dos décadas de concesión, y ayudó a mantener su balneario como un reducto exclusivo de los sectores acomodados (AHVM-RDM,13: 288). El descuido de las inversiones estatales hicieron que el desarrollo del balneario de Viña del Mar fuera casi exclusivamente privado. Los baños públicos y gratuitos, también entregados en concesión a diversos empresarios, generaron una infraestructura aún más precaria, compuesta

general por "casuchas" ubicadas en los sectores menos apetecibles del borde costero. Ejemplo ello es el llamado a concesión para el establecimiento de baños públicos en Caleta Abarca los roqueríos y el desagüe de los desechos de la Maestranza (AHVM-RDM,9:36;56-57). Testimonios fotográficos evidencian el relativo proceso de complejización de la infraestructura balnearia en Miramar a comienzos del siglo XX. En primer lugar una serie de reformas realizadas en el balneario ganaron terrenos al cerro Castillo, lo que posibilitó la construcción de una explanada de tierra en donde se realizaban ocasionalmente partidos de fútbol y donde convivía de preferencia la élite en su paseo matutino. Además se construyó una pasarela utilizada por las damas para cruzar desde los camarines femeninos hacia una peculiar roca en el mar, en la que una senda de cemento que la rodeaba permitía a las señoras dar un paseo por ella sin el riesgo de resbalar y sin pisar la arena para llegar al mar.

Por otro lado en la década de 1890, relevante información iconográfica nos ha permitido demostrar la existencia de un segundo complejo balneario Miramar. Este se emplazaba unos 150 metros al nor-oriente de la playa y estaba conectada a ella por la "calle de los baños". Ubicado junto a la laguna, en la que desembocaba el estero Marga-Marga, se establecieron varios edificios de madera, entre los cuales se destacaba un elegante restaurante y el primer hotel de Miramar.

Si bien es difícil precisar qué ocurrió con la concesión de von Schroeders luego de su expulsión en 1906, es posible determinar que al menos hasta esa fecha los problemas con el Estado provincial continuaron. En 1904, las intenciones de von Schroeders por renovar el contrato de concesión y las pretensiones de otro capitalista, José Luis Sánchez Besa, de establecer en Miramar un moderno balneario y un Casino no contaron con el apoyo de la Intendencia y del Gobierno. Los proyectos que albergaba el intendente Joaquín Fernández Blanco para conectar a Viña del Mar y Valparaíso mediante un camino plano costero no contemplaban que la playa de Miramar siguiera existiendo. Según él sería de mucha conveniencia trazar por ahí la vía. Ello sacaría el tendido del centro de la ciudad de Viña del Mar con lo que se solucionarían los inconvenientes que generaba el terraplén por el que pasaba el tren. (AHVM-DS: s/fj).

La posibilidad de crear un balneario moderno para los cánones de la época generó una serie de amplias expectativas acerca del nuevo negocio turístico. Del mismo modo como ocurría en otras partes de América Latina, la discusión acerca de la construcción de un Casino en Chile adquirió fuerza. Las propuestas realizadas por tres de los más importantes arquitectos chilenos de la época se enfocaron hacia la playa de Miramar. En 1907 los empresarios Vogel y Löwenstam contrataron a Josué Smith Solar para que diseñara un casino y un balneario moderno en la playa de

(AHVM-DS: s/fj). Posteriormente, en 1908 la influyente revista *Zig-Zag* publicaba una imagen que sería el edificio principal del casino y balneario de Miramar diseñado por Alberto Cruz Ricardo Larraín Bravo (*Zig-Zag*, 29 de marzo de 1908).

Las aprensiones culturales que tenía la clase dirigente ante la posibilidad de legalizar el juego en el casino y la tradicional ausencia del Estado en el fomento de los espacios de ocio, impidió la materialización de los proyectos realizados por tan ilustres arquitectos. Miramar continuó siendo una rústica playa de los elegantes y el balneario no se modernizó demasiado. Sólo entre 1904 y 1914 se construyeron los hitos arquitectónicos situados en la cumbre del cerro Castillo ([Boza, 1986: 73-76](#)) fortaleciendo la escenografía constructiva del balneario privado de Miramar.

#### **4. Inversiones privadas bajo el alero del Estado: desde el camino planteado a la Sociedad Balneario Viña del Mar (1906-1914)**

El explosivo crecimiento poblacional y la relativa autonomía que mostraba Viña del Mar respecto a Valparaíso, motivó que a comienzos del siglo XX se realizaran diversas obras públicas teniendo como objetivo principal la construcción de un camino que reemplazara la difícil conexión que existía entre las dos ciudades se había convertido desde fines del siglo XIX en un tópico recurrente para los portuarios y los propietarios de los terrenos por donde pasaría (AHVM-TL: s/fj).

##### *4.1. Caminos costeros estatales y privados*

En medio de una justificable pompa se inauguró en 1906 el camino plano que conectaba Valparaíso y Viña del Mar por el borde costero. El trazado del camino se realizó junto a la línea del ferrocarril que efectuaba los viajes entre ambas localidades desde hacía 60 años. La incorporación de un tranvía eléctrico y la nueva posibilidad de hacer viajes privados y cómodos en los primeros automóviles, modificó la percepción que los porteños tenían de Viña del Mar. El nuevo concepto de viaje redujo drásticamente el tiempo que se requería para llegar a la ciudad y reemplazó la antigua dependencia que mantenía la población del poco fructífero itinerario ferroviario. Para el caso europeo sería el automóvil el elemento que, al igual que en Viña del Mar, transformaría el pueblo de descanso en un espléndido "refugio de fin de semana" ([Rybaczynski, 1992: 169](#))

Tan importante obra facilitó una estrecha relación entre las dos ciudades, la que resultó fundamental en la conformación de lo que entendemos como "Gran Valparaíso". En cuanto a la modificación de las costumbres ciudadanas, el camino permitió a los porteños efectuar el mencionado "paseo de la tarde" a Viña del Mar (*El Mercurio de Valparaíso*, 31 de enero de 1907). La consecuencia motivó a los capitalistas a reorientar el negocio balneario hacia un mayor número de turistas.

visitantes pasajeros.

La actuación del intendente Joaquín Fernández Blanco en la obtención de recursos públicos fundamental para la realización del trazado y marcó un precedente importante en cuanto a lo manifestó como una acción estatal que beneficiaba a una ciudad creada por privados.

Debido a su cercanía al mar, la vía comunicante tuvo como resultado la modificación de las estructuras residenciales de la zona y promovió la creación de un espacio con potencial turístico. El establecimiento de una estación tranviaria permitió el adelanto de la localidad de El Bosque, que se convirtió en una población intermedia entre Valparaíso y Viña del Mar loteada por el progresista alemán Theodor Lowey a partir de la década de 1890.

A diferencia de lo ocurrido años antes en Valparaíso, el establecimiento de una vía comunicante no significó la inmediata decadencia del borde costero, sino que por el contrario fomentó el desarrollo balneario. El establecimiento de baños de Recreo, comenzado en 1885 y concluido hacia 1910, se nutrió de los pasajeros del tranvía y de la inmediatez que lo conectaba con los bañistas procedentes de la ciudad. Asimismo debió establecer una infraestructura compatible con el desarrollo turístico que se acomodara a la cercanía del camino, el ferrocarril y el tranvía, para lo que se construyeron una pasarela y un túnel que disminuyeron el riesgo de accidentes para los visitantes.

Simultáneamente a la construcción del camino plano, una sociedad de capitalistas presidida por Carlos Rogers y compuesta entre otros por el influyente empresario José Tomás Ramos y su socio, desarrollaba el proyecto de establecer una ciudad "estilo Yankee" en el fundo de Reñaca (ver *Mercurio de Valparaíso*, 31 de enero de 1906). Si bien no conocemos los resultados finales de la empresa, ésta tuvo entre sus logros la apertura de un camino para carroajes que bordeaba el fundo de Reñaca al menos hasta el balneario de Cochoa, contiguo a Reñaca. Aplaudida por las autoridades provinciales, la construcción del camino se vio envuelta en una polémica generada por la Armada, que consideró una usurpación de sus propiedades en Las Salinas.

Si bien las inversiones realizadas en el sistema de comunicaciones de la ciudad iniciaron la masificación de las visitas y la posibilidad de convertir al turismo en un motor de la economía de Viña del Mar, la estructura urbana todavía no mostraba un despliegue escenográfico sobre la costa.

#### *4.2. Los fallidos intentos privados por orientar la ciudad hacia el mar*

A comienzos del siglo XX, diversos viajeros y turistas concordaron en sostener que el problema de la más grande estación de baños de Chile era la paradoja de su mediterraneidad. Era muy probable que el conocimiento de otros balnearios europeos y latinoamericanos más bien equipados, deviniera en un argumento poderoso a la hora de favorecer una relación sistemática entre la ciudad y el mar. Aunque lejanos, los ejemplos de Biarritz, Brighton o el mismo

Plata y sus ramblas, paseos, hoteles, casinos y balnearios modernos, animaban a inversores locales, quienes notaron que el fomento del turismo masivo sería un atractivo que justificaría la necesaria colocación de recursos.

Pese a la claridad del diagnóstico, la evidencia acumulada nos hace sospechar que en las primeras décadas del siglo XX, los serios desafíos urbanístico-turísticos que Viña requería no tenían más interesados que los inversionistas privados. Precisamente, hacia mediados de la década de 1900, el banquero chileno Julio Subercaseaux propuso el aprovechamiento de un extenso terreno llano a orillas del mar. Para ello adquirió la playa de la Población Vergara, que sólo estaba poblado en su parte interior, teniendo como eje la Avenida Libertad. Apoyado por el alcalde Juan Magalhaes (1906-1909) realizó trabajos para fijar el nivel de la playa y la arena, consiguiendo que fueran depositados allí los escombros y basuras que producía la población. Dispuesto a realizar un gran negocio, contrató al connotado arquitecto Alberto Cruz, quien diseñó un hotel, un casino y un puente sobre el estero. Según sus cálculos la cantidad requerida para financiar las obras ascendía a unos 2.500.000 pesos.

A pesar de haber establecido contactos con la hotelera Ritz en Buenos Aires, en cuyo proyecto se había planteado la construcción de un hotel en la playa, Subercaseaux nunca contó con la aprobación del Poder Ejecutivo. El presidente Jorge Montt se opuso férreamente a la posibilidad de la legalización del juego en el Casino ([Subercaseaux, 1976: 283-284](#)).

Prueba adicional de la morosidad estatal para con la creación de una ciudad balnearia es la aprobación en el Congreso de la Ley 2.224 de 1909. En su articulado principal el cuerpo legal establecía un acotado perímetro urbano para la ejecución de obras de urbanización y pavimentación. Pese a la creciente importancia del goce balneario, el área que se planteó para pavimentar se estableció en el interior de la ciudad y no se contempló una conexión con la playa, que se convirtió en un espacio de los baños que conducía a la playa Miramar.

Tras algunos años, el balance no era muy diferente. Si nos detenemos en la discusión legislativa que buscaba enmendar anteriores omisiones, es posible advertir opiniones concordantes respecto a la escasa propensión viñamarina hacia el mar y la convicción de que "los balnearios existentes son absolutamente inconvenientes y hasta peligrosos (...)" (Senado, 6 de septiembre de 1912).

Como resultado de lo anterior, el Parlamento entregó a la Municipalidad la facultad de elaborar propuestas públicas para remozar la ciudad, contemplando también la construcción de balnearios modernos que actualizaran la retrasada infraestructura viñamarina. Basándose en el sistema de concesiones se permitió a la Municipalidad de Viña del Mar establecer una inversión de

libras esterlinas en la construcción de un balneario moderno, ante lo cual se enviaron proyectos a discusión. El primero había sido diseñado por la Sociedad Maestranzas de Abarca y contemplaba la instalación de una dársena en la playa de Miramar que establecería una poza abrigada en el mar, la que reduciría los riesgos a los bañistas. La iniciativa incluía además la construcción de un edificio hotelero y otro para casino (*El Mercurio de Valparaíso*, 10 de febrero de 1914).

Por otro lado, motivada por el ya tradicional diagnóstico de las dificultades de acceso a la ciudad, la también privada Sociedad Balneario de Viña del Mar, proponía reorientar la silueta urbana y el asentamiento, al realizar una fuerte cirugía en el único borde plano de la ciudad ubicado en el arenal de la Población Vergara. Con tal motivo adquirieron en 1912 un paño de 190.000 metros cuadrados de superficie en donde comenzaron a realizar las reformas necesarias para hacer técnicamente viable el establecimiento de un balneario. Con una extensión de 830 metros lineales, la construcción de un malecón de concreto armado entre el estero y la calle 9 Norte fue ejecutada y trabajado verificado por la Sociedad. La idea era establecer allí una avenida de 25 metros de ancho que dejaría libre el frente de mar. El objeto final de la empresa era la creación de suelo urbano para recuperar la inversión vendiéndolo a futuros propietarios. Para ello se debía incentivar a los capitalistas que estuvieran dispuestos a construir un casino, hoteles, *chalets* y edificios que modificaran la presentación de la ciudad hacia el mar.

Un año antes del llamado a concurso público, la Sociedad Balneario Viña del Mar había comenzado una efectiva estrategia que desembocó en la publicación de al menos un folleto explicativo ([S/Aa, 1913](#)) y un álbum propagandístico de la obra ([S/Ab, 1913](#)). Por otro lado, se había buscado el decidido apoyo de *El Mercurio de Valparaíso*, principal órgano de prensa de la provincia, para que el triunfo de sus propuestas frente a las de la Sociedad Maestranzas fuera seguro desde el comienzo.

A pesar de la presencia de las más altas autoridades del país encabezadas por el Presidente de la República y la entrega de las primeras obras, entre las que se contaba el trazado de una avenida costera y la construcción de un malecón de concreto, no se logró cambiar la idea que se tenía de la necesidad de modificar el borde de la Población Vergara. Allí ya había comenzado la concentración de establecimientos y empresas industriales que desalentaban con su presencia el desarrollo turístico. Por otro lado, la construcción de un balneario en una zona de fuerte pendiente y oleaje, el alto costo que implicaba la modificación del perfil de la playa y la contaminación que implicaba la inmediata cercanía del estero Marga-Marga, fueron factores que impidieron el desarrollo de ese lugar con las expectativas previstas. Luego de 15 años de lanzado el proyecto, los *chalets* se seguían ubicando cerca de la playa.

avenida Libertad y los únicos que se habían instalado en el borde eran las industrias que se asentaron en la orilla del Estero Marga-Marga. A pesar de la carencia de una concreción de un destino alternativo para el sector.

Las inversiones realizadas no fueron suficientes para cambiar la orientación mediterránea de Viña del Mar. La posterior inyección de recursos públicos en obras de gran escala, se convirtió en la única y tardía solución al aspecto más industrial que residencial de todo un sector de Viña del Mar. Recién en 1930, la construcción de un edificio de las proporciones materiales y simbólicas que el Casino alcanzó, significó la lenta transformación de un barrio industrial y obrero en uno que se consolidaría lentamente en favor de una zonificación turística y residencial.

##### **5. Conclusión: hacia la concreción de aportes estatales**

Resulta evidente constatar que las aspiraciones forjadas por la élite nacional sobre Viña del Mar, teniendo como telón de fondo temporal el Centenario de la República, no se correspondían con el grado de modernidad que la ciudad exhibía hacia 1920. En lo principal, el malestar urbano que algunos viñamarinos influyentes nos remitía a la ausencia de un plan de obras, sistematizadas y totalizador, que permitiera conquistar el frente de mar para la ciudad. Como se ha visto, mayormente mediterránea, Viña del Mar carecía de una condición realmente balnearia o turística que la escasa inversión pública no logró modificar la tímida urbanización de la orilla marítima que en ese momento se conocía como Población Vergara y que hoy corresponde a la planicie al norte del estero Marga-Marga. Industrial antes que residencial, la Población Vergara todo su extenso borde costero no había podido convertirse, hacia mediados de la década de 1920, en una alternativa residencial para los grupos más pudientes.

Salvo notorias excepciones identificables en Miramar y Recreo, la mayor parte de los viñamarinos residentes o los que ocupaban sus viviendas como segunda residencia, durante el fin de semana o el período estival, habitaban retirados hacia el interior a ambas orillas del Estero. Tal y como lo confirman las fotografías y testimonios de época, *chalets*, villas y palacios animaban la vida en barrios como Las Colinas, Forestal, Chorrillos y Miraflores, al sur del Marga-Marga, al tiempo que también podían ubicarse en Nueva Miraflores o a ambos lados de la avenida Libertad, en el norte del mismo cauce.

Desprovisto de un plan de obras propio, el destino urbano de Viña del Mar se presentó durante varias décadas notoriamente alejado respecto al potencial para el ocio turístico que un destino de playa con esas características podía brindar. Al respecto, la comparación con ciudades y barrios balnearios del Atlántico, en especial Mar del Plata, Pocitos y Piriápolis, no sólo desnudaba la ausencia de confort y prestancia en muchas de sus edificaciones. El contraste era poco favorable incluyendo

se comparaba a Viña con Chorrillos o Miraflores, sobre la misma costa Pacífico. En el caso de los balnearios peruanos, dispuestos desde muy temprano en el siglo XIX a cobijar bañistas europeos, la comparación era particularmente odiosa para Viña del Mar, dada la destrucción que estos lugares experimentaron debido a su condición de involuntario escenario de las más importantes batallas de la Guerra del Salitre (1879-1883).

La existencia de una competencia simbólica y mediática, similar a la que Santiago soñaba con respecto de la europeizada Buenos Aires, funcionó como un acicate justificador para crear una suerte de consenso elitista primero y nacional después, respecto a la importancia de imponer a Viña del Mar el carácter de balneario moderno. Pese a sus superiores cualidades escenográficas que el balneario de Cartagena, ubicado al sur del Gran Valparaíso, nunca llegó a disputar el liderazgo, el privilegio que Viña del Mar, pese a sus dificultades, había obtenido. La proximidad con respecto de Valparaíso fue seguramente uno de sus principales elementos distintivos.

Si bien la forma urbana de dicha modernización carecía de un programa específico, la importancia que el turismo masivo estaba comenzando a tener a escala mundial, necesariamente influyó en el resultado final. De tal modo, como se ha insinuado, en la agenda de obras por materiales que incorporaba con obligatoria urgencia la necesidad de contar con un Casino de ensueño, en una localización y arquitectura excepcionales.

Convertida en foco principalísimo de su intervención, Viña del Mar, para la dictadura de Ibáñez, debía convertirse en una ciudad balneario internacional. Al respecto, el enorme impacto de la Ley 4.283 de 1928, que financió la construcción del Casino, la edificación del nuevo Palacio presidencial de descanso, la terminación del Teatro Municipal, la sofisticación del balneario, el Club Recreo y la realización de significativas obras de infraestructura y equipamiento, además de las dos grandes piscinas y dos hoteles, son indicativos del papel del Estado en el intento por abrir la ciudad a su borde marítimo.

Mientras la dictadura modernizadora encabezada por el coronel Ibáñez del Campo (1921-1931) financiaba cuantiosas inversiones con el propósito de convertir a Viña del Mar en una ciudad abierta al consumo de las clases medias, la exclusividad del lugar comenzaba a evaporarse, ya que los dedos de aquellos que habían participado de la fundación o consolidación de la ciudad entendían como su propia comunidad.

Años después de los fundamentales aportes estatales para generar en Viña del Mar una ciudad moderna y de ocio balneario masivo y democrático, nuevamente el descuido estatal por la mantenimiento del borde costero del gran Valparaíso quedó de manifiesto en la construcción de una obra que iba "adelante" que devino en la peor externalidad negativa para la costa. Al igual que la exten-

la vía férrea por el frente de mar porteño significó la expulsión de los usos balnearios de la década de 1870, cien años después la construcción de la vía elevada de carretera Valparaíso y Viña del Mar (Avenida España), determinó la destrucción de los dos balnearios frecuentados durante la primera mitad del siglo XX: Miramar y Recreo. Las ruinas de estos establecimientos han quedado hasta hoy como referentes de un olvido desmedido de las actividades que cultivaban "el deber de la pereza" (Paquot, 2000). Ambos "ex balnearios" hoy, se manifiestan como el más cruel testimonio de un borde costero menoscipado.

## 7. Referencias bibliográficas

- Barrán, José Pedro (1997). *Historia de la sensibilidad en el Uruguay. El disciplinario (1860-1920)*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Besa, Carolina (1995). "La Formación del Balneario, un nuevo espacio de veraneo para optar al grado de Licenciado en Historia. Pontificia Universidad Católica de Chile".
- Booth, Rodrigo (2001). "Niños jugando en las playas, adultos paseando en el balneario". Entre la búsqueda del placer y la salud en el temprano litoral central chileno (c.1860-1900). Santiago: Inédito.
- Boza, Cristián (1986). *Balnearios tradicionales de Chile: su arquitectura*. Santiago: Palumbo.
- Cáceres, Gonzalo (2002). "Suburbanización y segregación residencial en Chile: de Valparaíso decimonónico al Plan Serena (1855-1954)". Tesis para optar al grado de Magíster en Desarrollo Urbano. Instituto de Investigación y Posgrado. FADEU-PUC.
- Cáceres, Gonzalo; Booth Rodrigo y Francisco Sabatini (2002a). "Suburbanización del suburbio en Chile: una mirada al Gran Valparaíso decimonónico (1820-1870)". *Arquitectura y Patrimonio*, 151-164.
- \_\_\_\_\_. (2002b). "La suburbanización de Valparaíso y el origen de Viña del Mar: entre la villa balnearia y el suburbio de ferrocarril (1870-1910)". Parte de *Ciudades balnearias del sur: actores, prácticas sociales y políticas públicas. Casos argentino, chileno y uruguayo*. Ed. Biblos (en prensa).
- Cacopardo, Fernando A. ed. (1997). *Mar del Plata. Ciudad e Historia*. Madrid-Buenos Aires: Alianza-UNMDM.
- Clavé, Salvador Anton (1998). "La urbanización turística. De la conquista del viajero a la reestructuración de la ciudad turística". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 32:17-43.
- Corbin, Alain (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa*. (1840-1900). Barcelona: Mondadori.

Da Cuhna, Nelly (s/f)."La construcción del espacio turístico en el Uruguay y su signo social (1900)

[http://www.americadelsur.com/riouruguay/WEBLIOTECA/Da\\_Cunha.html](http://www.americadelsur.com/riouruguay/WEBLIOTECA/Da_Cunha.html)

García, J.A. (1881). *Guía de Baños de Mar y preceptos higiénicos para las farnesas y paseantes*. Santiago: Imprenta Prat.

Huerta, Paulina (2001). "Areas abiertas de recreación, utilizadas por el porteño (1920)". Seminario para optar al título de Profesor de Historia y Geografía. Universidad Católica de Valparaíso.

Méndez, Luz María (1987). "Paisaje y costumbres recreativas en Chile. Valparaíso en el siglo XIX". *Historia*, 22:151-188.

Municipalidad de Valparaíso (1875). *Documentos Municipales y administrativos de Valparaíso*, T. I. Valparaíso: Imprenta del Mercurio.

Paquot, Thierry (2000). "El deber de la pereza". *Le Monde Diplomatique Chile*, 1:12.

Pastoriza, Elisa y Juan Carlos Torre (1999). "Mar del Plata, un sueño de los argentinos". Devoto, Fernando y Marta Madero, *Historia de la vida privada en la Argentina*. Tomo I. Buenos Aires: Taurus.

Peña, Salustio (1872). *Recopilación de las disposiciones vigentes en el Departamento de Valparaíso*. Valparaíso: Imprenta El Mercurio.

Rybaczynski, Witold (1992). *Esperando el fin de semana*. Barcelona: Emecé.

S/a (1913a). *Sociedad Anónima "Balneario de Viña del Mar"*. Valparaíso: Universo.

S/a (1913b). *Album de Viña del Mar*. Valparaíso: Imprenta Universo.

Schmutz, Karin (2000). "El puerto: comercio, ingresos, los hombres e infraestructuras". Estrada, Baldomero; Cavieres, Eduardo; Schmutz, Karin y Luz María Maturana, *Valparaíso. Sociedad y economía en el siglo XIX*. Valparaíso: Universidad Católica de Valparaíso:93-138.

Solovera y Pizarro (1912). *Guía general de Valparaíso y sus departamentos*. Valparaíso: Universo.

Subercaseaux, Julio (1976). *Reminiscencias*. Santiago: Nascimento.

Tatjer, Mercè (1996). "La construcción del espacio costero siglos XIX-XX. Del puerto al mundo del ocio. El caso del puerto de Barcelona, 1856-1936". *Scripta* 71. <http://www.ub.es/goecrit/sv-71.htm>

Tornero, Recaredo Santos. (1872). *Chile Ilustrado: Guía descriptivo del territorio de Chile*.

*de las capitales de provincia, i de los puertos principales.* Valparaíso: Librería y ajen  
Mercurio.

Treutler, Paul (1989). *Andanzas de un alemán en Atacama. 1852-1858.* Copiapó: I  
Barahona.[1882]

Urbina, Rodolfo (1999). *Valparaíso. Auge y ocaso del viejo "Pancho"* 183  
Valparaíso: Puntágeles-UPLA.

Vicuña, Benjamín (1931). *Crónicas Viñamarinas.* Valparaíso: Talleres Gráficos Sales

Valencia, Lucía (1999). "Diversión popular y moral oligárquica: entre la barba  
civilización. Valparaíso, 1850-1880". *Contribuciones*, 122:157-170.

Vallejo, Gustavo (1999). "El puente Punta Lara-Colonia: una mirada histórica de  
imaginarios rioplatenses y las estrategias urbanísticas y comerciales de Francisco  
<http://www.capba.org.ar/prem4.shtm>

-----  
<sup>1</sup>Siglas utilizadas: Archivo Histórico de Viña del Mar, Fondo Registro de Documentos Municipales (AHVM)  
Archivo Histórico de Viña del Mar, Fondo Teodoro Lowey (AHVM-TL), Archivo Histórico de Viña del Mar, Do  
Sueltos 1904-1905 (AHVM-DS) y Archivo Nacional Histórico, Fondo Intendencia de Valparaíso (ANH-IV).

<sup>2</sup>Estudiante de Licenciatura en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile [rbooth@puc.cl](mailto:rbooth@puc.cl) El autor agradeció  
Gonzalo Cáceres, Francisco Sabatini, Ximena Urbina, Carolina Rodríguez, Luis A. Rodríguez, Carolina  
Nashki Náhuel, Diego Campos, Samuel Martland y Francisca Carreño los comentarios y aportes que hicieron  
la concreción del artículo.