



Historia

ISSN: 0073-2435

revhist@uc.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

BOOTH, RODRIGO

TURISMO, PANAMERICANISMO E INGENIERÍA CIVIL. LA CONSTRUCCIÓN DEL CAMINO
ESCÉNICO ENTRE VIÑA DEL MAR Y CONCÓN (1917-1931)

Historia, vol. II, núm. 47, julio-diciembre, 2014, pp. 277-311

Pontificia Universidad Católica de Chile

Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=33436200001>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

RODRIGO BOOTH*

TURISMO, PANAMERICANISMO E INGENIERÍA CIVIL. LA CONSTRUCCIÓN DEL CAMINO ESCÉNICO ENTRE VIÑA DEL MAR Y CONCÓN (1917-1931)

RESUMEN

Este artículo estudia detalladamente el proceso de construcción del primer camino escénico de Chile, la ruta costera entre Viña del Mar y Concón. Surgida como iniciativa de los primeros automovilistas asociados en la provincia de Valparaíso, la construcción de esta obra requirió de la participación de los responsables técnicos del Estado en la región y fue la primera obra que resultó del naciente diálogo técnico panamericano establecido en la década de 1920 en torno a la vialidad. Su pavimentación con hormigón armado a fines de esa década lo alzó como una de las obras camineras más avanzadas del continente y posicionó a los ingenieros civiles responsables de su construcción como verdaderos ejemplos de la calidad del trabajo profesional desarrollado en Chile. El artículo, además, reflexiona acerca del valor estético que puede adquirir una obra de ingeniería civil como paisaje turístico.

Palabras clave: Chile, siglo XX, turismo, ingeniería civil, panamericanismo, caminos escénicos, *parkways*, Viña del Mar, Valparaíso.

ABSTRACT

This article closely studies the construction process of the first scenic route in Chile, the coastal route between Viña del Mar and Concón. Born as an initiative from the first associated motorists in the province of Valparaíso, its construction required the participation of State technicians in the region and was the first project that resulted from the increasing Pan-American technical dialogue established in the 1920s regarding roadways. Being paved with reinforced concrete at the end of that decade raised its status as being one of the most advanced road projects on the continent and positioned the civil engineers responsible for its construction as true examples of the professional quality of work developed in Chile. The article also reflects on the esthetic value that a civil engineering project can achieve as a tourist landscape.

Key words: Chile, Twentieth Century, tourism, civil engineering, Pan-Americanism, scenic routes, *parkways*, Viña del Mar, Valparaíso.

Recibido: Abril de 2014.

Aprobado: Septiembre de 2014.

* Historiador y Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Profesor asistente del Departamento de Arquitectura, Universidad de Chile. Correo electrónico: rodrigo.booth@uchilefau.cl.

INTRODUCCIÓN

La práctica del turismo constituye una de las primeras motivaciones para tomar el auto. De un modo similar a como ocurre en la actualidad, en los albores de lo que Guillermo Giucci ha denominado la “modernidad cinética”, una nueva era en términos de movilidad y transporte signada por la influencia del automóvil, que en América latina se comenzó a sentir en las primeras décadas del siglo XX, la curiosidad por conocer el territorio y la obtención del placer como beneficio no productivo a través de la realización de actividades al aire libre, constituyeron fuertes argumentos a la hora de adquirir y emplear un vehículo motorizado¹.

Hasta fines de la década de 1920, en Chile abundaban los caminos mal acondicionados para el tráfico motorizado. Los desplazamientos que realizaban los turistas eran efectuados en condiciones precarias, asumiendo que las dificultades del viaje imponían verdaderas aventuras sobre el territorio que justificaban su pulsión por cruzar en sus bólidos los terrenos sueltos de los caminos chilenos. Estos viajes eran comúnmente realizados en caminos de uso productivo, destinados principalmente a conectar algunas ciudades con sus territorios adyacentes, y que los campesinos y comerciantes utilizaban para transportar productos². Los diseños de estas rutas no consideraban el tráfico de los turistas. Este panorama comenzó a cambiar en cuanto el turismo logró legitimarse como una actividad moderna fomentada desde el Estado, tal como se aprecia en el caso de los caminos pavimentados entre Santiago y la costa. Desde fines de la década de 1920 fueron sentadas las bases del desarrollo de esta actividad a través del financiamiento de obras que consideraron la movilidad no productiva de las élites, el único grupo de la sociedad que era capaz entonces de adquirir uno de estos caros objetos tecnológicos. Esta acción tuvo lugar en primer lugar a propósito de la transformación de Viña del Mar, ciudad que durante la dictadura de Ibáñez (1927-1931) recibió el aporte del Estado para posicionarse como la capital turística de Chile.

El primer camino prioritariamente turístico construido en Chile fue la ruta que comunicó los balnearios de Viña del Mar y Concón. Abierta en 1917, esta senda de aproximadamente 15 kilómetros de extensión fue inicialmente otro camino precario de los muchos que existían en el país, sumamente angosto y a veces peligroso, al ubicarse entre dunas, roqueríos y acantilados que caían directamente en el mar. Por sus peligrosas condiciones para la conducción, este camino recibía escasas visitas de los automovilistas de la provincia de Valparaíso quienes, sin embargo, igualmente celebraban la belleza de los panoramas que ofrecía la vista desde esta verdadera plataforma para observar el mar. Pero no fue sino hasta las reformas urbanas viñamarinas llevadas a cabo bajo la dictadura de Ibáñez, cuando se ejecutaron los trabajos que permitieron que esta ruta se convirtiera en una sofisticada infraestructura turística. El

¹ Guillermo Giucci, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes / Prometeo, 2007.

² Respecto de las campañas a favor del mejoramiento de los caminos en Chile tras la llegada de los primeros automóviles, consultar Rodrigo Booth, *Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación del territorio en Chile*, Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2009.

nuevo camino, que sería inaugurado oficialmente en 1930, estaba enmarcado en un escenario natural exuberante que propiciaba notables vistas sobre el océano. La ruta costera fue construida en hormigón armado, lo que la situó como una de las obras camineras más radicalmente modernas entre todas las que se habían construido en el país. Para los automovilistas, férreos defensores de una cultura que valoraba simultáneamente la tecnología moderna y la naturaleza, la obra vial constituyó el epítome de la imbricación de estos ámbitos aparentemente opuestos. Desde el interior de los automóviles en movimiento comenzó a establecerse una nueva postal de las bellezas del paisaje nacional, un espacio que se convirtió con el tiempo en símbolo del turismo balneario y en un escenario de atractivo socialmente aceptado como canónico. En ese sentido, la construcción de una carretera y la instalación de un negocio turístico asociado al tráfico vehicular pueden ser interpretadas como acciones prosaicas que, sin embargo, adquieren un valor cultural significativo al emplazar el problema estético en el centro de las interpretaciones sobre el territorio producido por los automovilistas³.

FIGURA 1
Mapa del camino costero entre Viña del Mar y Concón



Fuente: *Guía Automóviles y automovilistas*, Santiago, Casa Editora Mundo, 1918.

³ Para el caso de la construcción del paisaje turístico de Bretaña y Aquitania, en Francia, entre fines del siglo XIX y comienzos del XX ver el trabajo de Catherine Bertho-Lavenir y Guy Latry, "Côte d'Argent, Côte d'Emeraude: les zones balnéaires entre nom de marque et identité littéraire", *Les temps des médias*, 8, Paris, 2007, 105-117; y Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Éditions Odile Jacob, 1999. Para el caso argentino, es interesante consultar el reciente trabajo de Melina Piglia, *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2014.

NUEVOS TERRITORIOS PARA EL TURISMO BALNEARIO

Refugio acomodado de la sociedad pudiente de Valparaíso, Viña del Mar fue organizada en el último tercio del siglo XIX como un negocio inmobiliario destinado a satisfacer la demanda residencial de grupos sociales que no estaban satisfechos con la intensidad de la vida urbana porteña⁴. Bien conectada con Valparaíso a través de redes de infraestructuras fijas, como trenes y tranvías, el que a la postre se convertiría en el principal balneario del país atrajo la mirada de las élites porteñas gracias a su amplia oferta de espacio⁵. Si bien en su génesis la mayor parte de las propiedades viñamarinas constituyan la primera residencia de antiguos habitantes del puerto, lo cierto es que en el origen de esta área de la ciudad el turismo también ocupó un lugar relevante. La infraestructura dedicada al ocio, que incluía clubes sociales y deportivos, así como también hoteles y balnearios, soportaron el flujo de visitantes que verano a verano se trasladaban desde Santiago y otros lugares del país⁶.

Considerando la estructura urbana del área metropolitana de Valparaíso, durante los primeros años del siglo XX la mayor parte de los usos turísticos viñamarinos se concentraron en los sectores bien servidos por transportes. El tren y el tranvía permitieron que la población a vecindada en Valparaíso, así como aquellos que se habían trasladado a Viña del Mar, aprovecharan la costa urbana de la ciudad con fines turísticos. Es por ello que las actividades recreativas vinculadas a los baños de mar se agruparon, entre las décadas de 1870 y 1910, en torno a las áreas urbanas consolidadas. La inauguración del camino plano entre Viña del Mar y Valparaíso en 1906, y quince años después el mejoramiento de esta obra como camino pavimentado para automóviles, fueron elementos que fortalecieron la movilidad turística hacia este espacio intermedio⁷. Así, no es extraño constatar que durante este período las playas más visitadas, además de Las Torpederas, en el extremo sur de Valparaíso, fueran la tradicional Miramar y el balneario Sea Side Park en el barrio de El Recreo, ubicado a medio camino entre ese puerto y Viña del Mar. La oferta de transporte público que entregaban las empresas de trenes, tranvías y góndolas fue responsable de la intensificación de las visitas estivales en la costa urbanizada.

⁴ Para una bibliografía histórica canónica sobre la formación de Viña del Mar, consultar Benjamín Vicuña Mackenna, *Crónicas viñamarinas*, Valparaíso, Talleres Gráficos Salesianos, 1931; Carlos Larraín, *Viña del Mar*, Santiago, Nascimento, 1946; y Roberto Silva, *Me llamo Viña del Mar (La ciudad cuenta su historia al cumplir cien años de vida)*, Valparaíso, EDEVAL, 1974.

⁵ El importante papel del ferrocarril en la población de la nueva área urbana viñamarina ha sido examinado en Gonzalo Cáceres, Rodrigo Booth y Francisco Sabatini, “La suburbanización de Valparaíso y el origen de Viña del Mar: entre la villa balnearia y el suburbio del ferrocarril (1870-1910)”, en Elisa Pastoriza (ed.), *Las Puertas al Mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*, Buenos Aires, Biblos, 2002, 33-49.

⁶ Rodrigo Booth, “La ostentación del ocio y el enclave turístico: la playa Miramar en el debut de Viña del Mar (1872-1910)”, *Mapocho* 56, Santiago, 2004, 21-43.

⁷ Consultar Booth, *Automóviles y carreteras...*, *op. cit.*, especialmente el capítulo 6: “Un camino junto al mar: debates y técnicas en torno a la construcción de la avenida España, entre Valparaíso y Viña del Mar (1917-1925)”. Al respecto, ver también Rodrigo Booth, “El Estado ausente. La paradójica conformación balnearia del Gran Valparaíso (1850-1925)”, *Eure. Revista latinoamericana de estudios urbanos-regionales* 83, Santiago, 2002, 107-123.

Pero la geografía costera viñamarina también ofrecía otros sitios de atractivo para los turistas. Especialmente interesante era el litoral al norte de la ciudad, entre la zona industrial que terminaba en el morro de Las Salinas y el rústico pueblo balneario de Concón. Allí era posible encontrar panoramas variados entre ensenadas rocosas, playas, dunas y algunas caletas de pescadores. Estos eran lugares potencialmente turísticos, pero hasta mediados de la década de 1910 este espacio de aproximadamente 15 kilómetros de extensión no contaba con infraestructuras capaces de sostener el tráfico vehicular. Su acceso entonces estaba restringido para casi todos los que no se aventuraran a pie o a caballo por el borde costero. Para llegar hasta Concón la única alternativa viable era emplear un camino sumamente precario dispuesto en la planicie del cordón de cerros de Torquemada, ubicado lejos de la línea de costa.

La apertura de un camino junto a la línea de costa se debe inicialmente a los esfuerzos comprometidos por los constructores del ferrocarril de Valparaíso a Santiago, quienes a mediados del siglo XIX barajaron la posibilidad de llevar la línea férrea junto al mar hasta Concón para luego recorrer el valle de Aconcagua y, desde San Felipe, dirigirse hacia el sur hasta la capital. Sin embargo, y pese a haber gastado una gran cantidad de dinero en los estudios de esta ruta, el proyecto ferroviario por la costa fue abandonado al poco tiempo de iniciadas las faenas⁸. Al iniciarse el siglo XX estas obras estaban abandonadas; no podría decirse que existiera una calzada apta para el tráfico de ningún tipo de vehículos. A mediados de la década de 1900 y como una etapa adicional en un proyecto mayor de mejoramiento de las infraestructuras costeras de la provincia de Valparaíso, comandadas por el intendente Joaquín Fernández Blanco, y que redundaría en la inauguración del ya mencionado camino plano entre Valparaíso y Viña del Mar, fueron desarrollados trabajos adicionales para continuar la ruta costera al norte de este último emplazamiento. En ese contexto se realizaron trabajos para abrir una senda privada destinada a servir al proyecto de un grupo de capitalistas, miembros de las élites locales, para construir una villa balnearia “estilo yankee” que finalmente fracasó como negocio turístico⁹. Esta modesta ruta solo permitía el acceso desde Viña del Mar hasta las localidades de Reñaca y Cochoa, a solo 3 kilómetros desde Las Salinas y todavía muy lejos de Concón.

Recién hacia 1915 comenzaron a ejecutarse las obras que permitirían una conexión carretera hasta el balneario de Concón. El camino fue abierto por la empresa de agua potable de Viña del Mar con la colaboración técnica del ingeniero de la provincia de Valparaíso Enrique Dublé Alquízar quien representaba en estas labores al Estado chileno. El objetivo primordial de esta infraestructura era facilitar las comunicaciones entre ambos balnearios a través de un camino plano, inicialmente de tierra natural, por el que podrían circular los pesados camiones que llevaban el carbón para abastecer las bombas de agua potable de Valparaíso, ubicadas en el río Aconcagua. Las complicadas condiciones topográficas en donde se ubicaba el camino obligaron a realizar costosas labores que incluían la construcción de un extenso terraplén que resguardaría

⁸ Al respecto, ver Benjamín Vicuña Mackenna, *De Valparaíso a Santiago*, Santiago, Imprenta y Librería del Mercurio, 1877, 72, 123 y ss.

⁹ *El Mercurio* (Valparaíso), 31 de enero de 1906.

la calzada de los embates del mar. Para atravesar las numerosas ensenadas existentes se dispuso también la construcción de varios puentes de madera ubicados junto al borde marino. Poco tiempo después de concluidas las primeras obras y como corolario de la cooperación efectuada por el ingeniero de la provincia, en 1920 la administración de esta calzada fue entregada a la Junta de Caminos de Valparaíso¹⁰.

Durante esos primeros cinco años el camino costero se constituyó como uno de los escenarios más atractivos, pero a la vez menos conocidos del turismo chileno. Como lo señalaba la popular revista porteña *Sucesos* en 1915, las obras del camino costero entre Viña del Mar y Concón permitieron a los veraneantes tener acceso a sitios de gran interés paisajístico que hasta entonces estaban vedados para la mirada curiosa de los viajeros. La publicación mencionada consideraba la nueva infraestructura como “uno de los sitios más pintorescos de la costa”¹¹. El camino era poco conocido por el público masivo lo que permitía apreciar allí “mucha belleza, mucha soledad, mucha luz”¹². Esa sensación de retiro que experimentaban los visitantes era uno de los aspectos que más destacaban las publicaciones locales: “estos caminos solitarios y blancos que serpentean con coquetería junto a la playa de Concón, poseen un encanto indefinible que muy pocos balnearios chilenos tienen”, dictaminaba el redactor de *Sucesos*¹³. Es importante reparar en que la escasa presencia de veraneantes en esta zona contrastaba con la concurrencia masiva de visitantes a las playas del núcleo urbano de Valparaíso y Viña del Mar. La sencillez de las infraestructuras turísticas instaladas únicamente en la localidad de Montemar lo posicionaba como un sitio de atractivo para personas que no buscaban la exposición social en el balneario. En efecto, como quedó consignado en la prensa local, las impactantes escenas del camino entre Viña y Concón fueron aprovechadas por personas alejadas de los círculos tradicionales, como por ejemplo excursionistas escolares e incluso huérfanos provenientes de hogares santiaguinos o porteños, que hicieron de esta zona un centro de modestas actividades recreativas junto a la naturaleza¹⁴.

La presencia cercana del mar y la complejísima realidad material de la costa constituyeron enormes retos para los ingenieros de vialidad que enfrentaron la tarea de mejorar esta ruta carretera. En este período se efectuaron grandes operaciones de transformación para establecer una calzada de rodado permanente. Se trataba de un desafío al imperio de la naturaleza que requirió del empleo de todos los medios disponibles para enfrentarlo con éxito. Una de las acciones más significativas en la lucha emprendida por los técnicos en la primera etapa de la construcción de este camino fue el corte en la roca viva efectuado en el peñón de mayores dimensiones que bloqueaba la ruta, sitio denominado actualmente como la Roca Oceánica. Esta acción permitió reducir el trayecto hasta Concón evitando una difícil sección en la calzada. En septiembre de 1917 y con toda la pompa que justificaba la ocasión, fue literal-

¹⁰ “Desarrollo interno. Junta general ordinaria en 6 de noviembre de 1920”, *Caminos y turismo*, vol. 2, nº 9, enero de 1924, 161.

¹¹ “Las playas de Concón”, *Sucesos*, vol. 13, nº 650, 11 de marzo de 1915.

¹² *Idem*.

¹³ *Idem*.

¹⁴ “Paseo a Montemar”, *Sucesos*, vol. 15, nº 768, 14 de abril de 1917.

mente volada la última mole granítica que restaba por sacar del paso para permitir la conexión costera definitiva. La explosión fue presenciada por un gran número de espectadores que asistieron a observar el momento preciso de la voladura, ejecutada mediante un dispositivo eléctrico operado cablegráficamente por el propio Presidente Sanfuentes desde La Moneda¹⁵. Como era de esperar, esta acción espectacular llamó la atención de la opinión pública, que se rindió ante la capacidad transformadora de los constructores de caminos porteños¹⁶.

FIGURA 2
“Voladura de rocas en el camino costero”



Fuente: *Auto y Aero*, 1917.

Desde entonces, la ruta abierta al público comenzó a ser calificada como un espacio de consumo turístico para los automovilistas de todo el país. La principal publicación de los aficionados al automovilismo en Chile, la revista *Auto y Aero*, indicó poco después de la voladura del peñón que cortaba el camino que la opera-

¹⁵ “La voladura de un cerro en el camino a Concón”, *Sucesos*, vol. 16, nº 783, 27 de septiembre de 1917.

¹⁶ “El camino plano a Concón”, *Sucesos*, vol. 16, nº 802, 7 de febrero de 1918.

ción de desmonte debía ser una ocasión de regocijo para los conductores chilenos ya que “con la apertura de esta vía, se les presenta la perspectiva de uno de los paseos automovilistas más bellos que pueden llevarse a cabo en nuestro país”¹⁷. Algunas guías de viaje especialmente editadas para los turistas automovilistas recomendaban vivamente a los aficionados al motor conocer este camino “pues es de corto recorrido y variadísimo aspecto en todo el trayecto”¹⁸. El camino, todavía precario, comenzó a ser presentado como un atractivo turístico en guías de viajes de alcance nacional en los años siguientes, tal como lo describía el popular folleto *El amigo del turista en Chile*, que en su edición de 1922 indicaba que en esta ruta “el paisaje es precioso, sobre todo en las noches de luna”¹⁹.

El inédito tráfico de vehículos motorizados que comenzaron a llegar hasta esta infraestructura y las particulares condiciones topográficas de la zona, que cargaba de curvas toda la ruta, incidieron en que la municipalidad de Concón comenzara a normar estrictamente la conducción en el camino, estableciendo una velocidad máxima de circulación de 30 kilómetros por hora. La velocidad debía reducirse hasta los 10 kilómetros por hora en las curvas así como también en el cruce con otros vehículos. Al igual que en Viña del Mar, aquí los automóviles debían mantener la derecha de la calzada y portar elementos de seguridad como faroles y una bocina que debía hacerse sonar en todas las curvas sin visibilidad. Lo más llamativo de esta normativa fue la prohibición de la circulación de carretas de cargas mayores de 2.500 kilos y de cualquier coche que fuera tirado por más de dos yuntas de bueyes. Estas medidas tenían el propósito de conservar el buen estado de la calzada, pero además facilitar el tránsito en automóvil de los turistas. En efecto, los días sábados, domingos y festivos entre las 14 y las 20 horas –es decir, cuando el flujo turístico aumentaba– la exclusión de los coches de carga era total, impidiéndose el tránsito de cualquier tipo de carretas y carretones²⁰. Las inéditas medidas que limitaron el tráfico de vehículos comerciales en el camino costero definieron tempranamente la vocación turística de la ruta. En los años siguientes y de la mano con la transformación viñamarina dirigida desde el Estado, este espacio comenzaría a perfilarse como uno de los más significativos puntos de atractivo del veraneo nacional.

Pero el reglamento de tránsito dictado especialmente para el camino costero también era sintomático de los problemas de seguridad de la infraestructura. En efecto, limitar la velocidad hasta los 10 kilómetros por hora en las curvas y en el cruce con otros vehículos no era exagerado si se consideraban los peligros a los que estaban expuestos los desprevenidos turistas que conducían en una vía estrecha junto al mar. En los años siguientes a la apertura del camino muchos registros informaban sobre las complicadas experiencias del tránsito vehicular debido a las malas condiciones en que se encontraba la calzada de rodado. Como se ha mencionado, el camino era en su

¹⁷ “El camino de Valparaíso a Concón”, *Auto y Aero*, vol. 3, nº 54, 30 de septiembre de 1917, 61.

¹⁸ *Guía del automovilista*, Santiago, Editorial Auto y Aero, 1920, XIII.

¹⁹ *El amigo del viajero en Chile. Baedeker moderno. Edición para 1922-1923*, Santiago, Empresa Editora Gálvez & García, 1922, 395-396.

²⁰ “El tránsito de automóviles entre Viña y Concón”, *Auto y Aero*, vol. 5, nº 84, 31 de diciembre de 1918, 227.

mayor parte de tierra natural y estaba construido sobre terrenos de relleno que eventualmente podían desmoronarse debido a la fuerza del mar. En ese contexto es útil mencionar el relato de un turista argentino, quien tras pasar una temporada veraniega en la ciudad, llamaba la atención sobre esta carretera ya que “aunque [estaba] recién terminada, no dejamos de acciolar (sic) un minuto el volante, pues las sinuosidades y escollos de la vía señalan muchas veces un peligro evidente”²¹. Pocos meses después de publicada esta opinión, el ingeniero Dublé, encargado de la mantención de la obra, reconocía que la Junta de Caminos de Valparaíso carecía de los recursos suficientes como para emprender los trabajos de reparaciones requeridas tras la intensa temporada estival²².

Ante los problemas de liquidez de la Junta de Caminos de Valparaíso, durante la primera mitad de la década de 1920 se destacó la colaboración de nuevos actores en la realización de obras destinadas a facilitar el tráfico por la costa. Un aporte significativo lo hizo la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y Viña del Mar, que ya a fines de la década de 1910 había liderado la propaganda favorable a la construcción de caminos y al buen uso de las rutas locales. Entre las actividades de promoción emprendidas por esta institución se contaba la organización de carreras de automóviles que llevaron bastante público al camino costero, pero que también dañaron la superficie de circulación²³. Dirigida por el ingeniero Carlos Barroilhet, influyente ejecutivo de la Fábrica de Cementos “El Melón”, la Asociación de Automovilistas tenía un evidente interés comercial en el mejoramiento de las rutas de la provincia. Varios de sus miembros también eran conocidos comerciantes de automóviles, importadores o distribuidores de bencinas y de otros productos asociados al tráfico mecánico. Es por ello que en atención a las urgentes reparaciones que necesitaba el camino costero, la Asociación de Automovilistas emprendió en 1921 una colaboración directa con las autoridades facilitando “todo su equipo moderno de maquinarias y además personal técnico” a la Junta de Caminos de Valparaíso para ejecutar obras de conservación²⁴. Los escasos recursos técnicos con que contaba la provincia hicieron destacar todavía más esta ayuda, que consistía en el uso de un camión con rodillos aplanadores y un estanque de agua de 3.000 litros, dos artefactos imprescindibles para conservar un camino de tierra²⁵. Todavía más importante fue la propuesta efectuada por la Asociación de Automovilistas ante la Municipalidad de Viña del Mar para establecer el cobro de un peaje en el camino costero a Concón. Luego de un ligero debate en el concejo municipal, las autoridades autorizaron a esta institución a administrar este

²¹ “‘Motoring in Viña’. Impresiones de mi veraneo en Viña del Mar”, *Auto y Aero*, vol. 4, nº 66, 31 de marzo de 1918, 365. El verbo “acciolar” corresponde a un neologismo empleado únicamente en la jerga de los automovilistas y significa mover constantemente la dirección del vehículo. La palabra provendría del vocablo inglés “axis”, cuya traducción literal al español es “eje”.

²² “Arreglo de los caminos. Opiniones chilenas y argentinas”, *Auto y Aero*, vol. 4, nº 71, 15 de junio de 1918, 483.

²³ “Las carreras de automóviles Viña del Mar-Concón”, *Auto y Aero*, vol. 6, nº 101, 15 de septiembre de 1919.

²⁴ “Breve reseña de la labor desarrollada por la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y Viña del Mar”, *Caminos y turismo*, vol. 1, nº 1, octubre de 1922.

²⁵ *Ibidem*.

nuevo plan de recaudación de fondos²⁶. Si bien esta medida se encontraba al borde de la ilegalidad, ya que cualquier nuevo tributo de peaje debía ser autorizado a través de una ley, lo cierto es que no existe constancia sobre posibles rechazos al pago de este nuevo tributo al tránsito que se instalaba en la provincia de Valparaíso.

Los recursos recaudados por la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y Viña del Mar, en conjunto con las rentas ordinarias de caminos correspondientes al departamento de Valparaíso, fueron empleados en diversas tareas de conservación y mejoramiento de la ruta en los años siguientes. Los trabajos más significativos que se ejecutaron tras el inicio del cobro de peaje fueron la reparación del terraplén en algunas zonas dañadas por el mar y la construcción de los primeros muros de contención de albañilería de piedra en los puntos donde el camino había sido destruido por la fuerza del mar y las marejadas invernales. También se trabajó en el ensanche de la calzada, en el mejoramiento de los radios de las curvas más peligrosas y en la construcción de tres kilómetros de aceras; se taparon hoyos con piedra chancada y maicillo, se pasó el rodillo a vapor y se continuó con el riego del camino de tierra. Adicionalmente, a fines de 1922 se ejecutaron los primeros ensayos de pavimentación de la ruta, en los que fueron acondicionados 68 metros en el sector de Los Piqueros y 100 metros más cerca de la playa de Las Salinas. Para estos trabajos se empleó una capa superficial de macadam bituminoso, un sistema barato y poco durable, pero adecuado al tránsito todavía escaso que soportaba esta ruta²⁷. La pavimentación se mantuvo como un objetivo importante para los técnicos y los automovilistas porteños, pero la falta de recursos no permitía su ejecución. Como una medida alternativa, mucho más barata, entre 1923 y 1924 se efectuaron riegos permanentes con petróleo, una técnica que permitía estabilizar la calzada con resultados aceptables²⁸. Todos estos trabajos fueron ejecutados bajo la supervisión del nuevo ingeniero de la provincia de Valparaíso, Fermín León, el representante de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y Viña del Mar, Carlos Concha, y el ayudante en terreno, el ingeniero Alejandro Lacalle, quien años más tarde practicaría algunos de los conocimientos aprendidos junto al mar en los caminos del norte de Chile. En los años siguientes este trío de

²⁶ El mecanismo del peaje ya había sido utilizado, por primera vez en la era del automóvil, para financiar las obras de pavimentación del camino plano entre Valparaíso y Viña del Mar, rebautizada como “Avenida España”, obra en construcción entre 1920 y 1922. Consultar el capítulo 6 de la tesis doctoral de Rodrigo Booth, *Automóviles y carreteras..., op. cit.* Con respecto a la propuesta del cobro de peaje en el camino costero entre Viña del Mar y Concón, ver: Archivo Histórico de Viña del Mar, Fondo Municipal, “Sesión extraordinaria celebrada el 3 de febrero de 1922”, *Libro de Actas de Sesiones Municipales 1921-1923*, fij. 58; y “Ventajas que tienen los socios activos”, *Caminos y turismo*, vol. 1, nº 1, octubre de 1922, 28.

²⁷ “Informe presentado al Directorio de la AA.VV. por el Ingeniero de la Provincia, relativo a los diferentes trabajos ejecutados para el mejoramiento de los caminos de Valparaíso, durante el Semestre comprendido entre el 1º de octubre de 1922 y el 31 de marzo de 1923”, *Caminos y turismo*, vol. 1, nº 4, abril de 1923, 221. Ver también “Pavimentos bituminosos”, *Caminos y turismo*, vol. 2, nº 10, febrero de 1924, 241-242.

²⁸ Ver “Camino de Viña del Mar a Concón”, *Caminos y turismo*, vol. 2, nº 10, febrero de 1924, 194-195; y “Desarrollo interno”, *Caminos y turismo*, vol. 2, nº 10, febrero de 1924, 206. Los resultados de estas faenas fueron bien evaluadas, por lo que la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y Viña del Mar decidió la compra de un camión especialmente acondicionado para efectuar la petrolización de la ruta costera. Al respecto, ver “Riego con Petróleo”, *Caminos y turismo*, vol. 2, nº 12, abril de 1924, 298.

profesionales jugaría un rol destacadísimo en la transformación de este modesto camino en uno de los más modernos del país.

Pero las reparaciones efectuadas durante la primera mitad de la década de 1920 no aseguraron la seguridad de la infraestructura. Salvo la construcción de cerca de 800 metros de muros de contención, la mayor parte de los trabajos fueron obras de conservación y reparaciones transitorias²⁹. Esto quedó demostrado tras el devastador paso de las marejadas presenciadas en la zona el 3 de junio de 1924. Este inesperado fenómeno natural destruyó gran parte del terraplén sobre el que se había construido el camino, dejándolo intransitable. Derrumbes en ocho secciones de la ruta cortaron el paso de cualquier tipo de vehículos hasta Concón³⁰. Este lamentable episodio fue profusamente informado por la prensa nacional, que no daba crédito a los resultados desastrosos de la furia de la naturaleza en un camino en el que se habían invertido importantes recursos³¹.

Más allá de lo anecdótico, lo cierto es que la gran marejada de 1924 dejó importantes lecciones para las autoridades camineras: si los pocos trabajos definitivos emprendidos hasta entonces habían resistido “en espléndidas condiciones”³² frente al embate del mar, entonces era justificable emprender nuevas obras similares que aseguraran el tránsito en el futuro. A partir de este evento se inició un debate de gran trascendencia para la vialidad nacional, acerca de la legitimidad de la intervención del Estado en la construcción de obras eminentemente turísticas. Aunque poco tiempo antes esta acción habría sido considerada superflua, a mediados de los años 20 estaban dadas las condiciones como para que la autoridad pública se involucrara en una inversión de estas características. Dos aspectos deben considerarse como los principales argumentos para sostener este renovado compromiso estatal: en primer término estaba la enseñanza tipológica norteamericana que había hecho de los caminos escénicos un dominio técnico específico que algunos ingenieros chilenos venían conociendo a partir de sus viajes al país del norte, como parte del programa de cooperación técnica establecida en torno al sistema panamericano de carreteras, que debutaba al mismo tiempo en que se financiaban las primeras obras de esta infraestructura; por otro lado, el turismo ya se instalaba en el país como un negocio rentable, que el Estado consideraba necesario alentar tanto para incentivar la producción como para difundir los paisajes y ciudades del país bajo la perspectiva de un mensaje nacionalista. Viña del Mar se convirtió entonces en el laboratorio donde se ensayaron estas innovaciones técnicas y culturales.

²⁹ “Dirección de obras públicas. Memoria de los trabajos ejecutados durante el año 1924 en los caminos y puentes de la provincial de Valparaíso”, *Caminos y turismo*, vol. 3, nº 26-27, junio-julio de 1925.

³⁰ “Los fenómenos marítimos en Valparaíso”, *Sucesos*, vol. 41, nº 1132, 5 de junio de 1924.

³¹ “Los temporales y los caminos de Valparaíso”, *Zig-Zag*, vol. 20, nº 1017, 16 de agosto de 1924.

³² “El camino de Viña del Mar a Concón”, *Caminos y turismo*, vol. 2, nº 14, junio de 1924, 411.

FIGURA 3

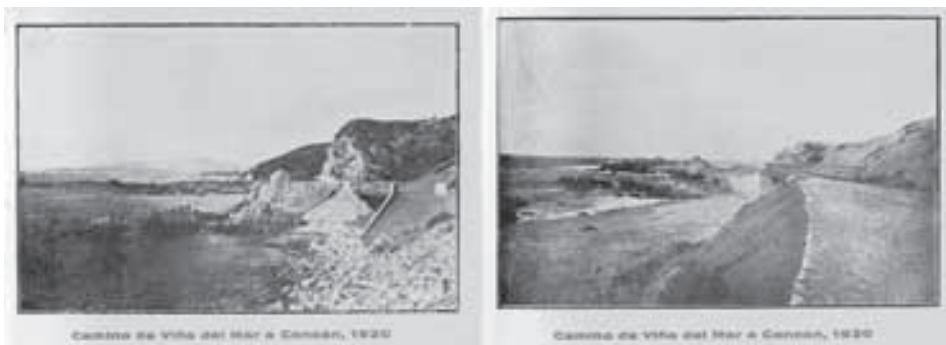
La apertura del camino de Viña del Mar a Concón en la roca viva (comienzos de la década de 1920)



Fuente: *Boletín de caminos*, 1927.

FIGURA 4

“Camino de Viña del Mar a Concón, 1920”



Fuente: *Boletín de caminos*, 1927.

LA GENEALOGÍA TIPOLÓGICA DEL CAMINO ESCÉNICO

Los caminos escénicos son rutas construidas principalmente con la finalidad de hacer placentero el viaje en automóvil. Estas infraestructuras convocan la sensibilidad estética de los ocupantes de los vehículos mediante el empleo de objetos bellos y la puesta en valor de panoramas que excitan los sentidos de los automovilistas y sus acompañantes. La primera estación de este itinerario tipológico está marcada por el diseño de los primeras *park roads*, es decir, los caminos ubicados dentro de los parques naturales en Estados Unidos. El común denominador de estas obras era el

lugar en que estaban emplazados, sitios que congregaban una enorme diversidad de representaciones de la belleza natural. El atractivo que generaban estos espacios era garantía de flujo turístico, pero también de goce estético para los viajeros. La exultante naturaleza norteamericana, plena de accidentes geográficos de diversas características, podía ser recorrida gracias a estas infraestructuras³³.

Los primeros caminos escénicos ubicados fuera de los parques nacionales fueron las *parkways*. Se trataba de obras más seguras, rápidas y eficientes que cualquier camino convencional. En ellas se aplicaron principios del diseño de paisaje que prescribieron circunstancialmente el decadente *roadside*, ese conjunto de desperdicios, paneles publicitarios y pastizales que crecían a la vera del camino desde que comenzó el acelerado proceso de masificación del consumo automovilístico en Estados Unidos en la primera década del siglo XX. Las *parkways* satisfacían la demanda por seguridad por la que pujaba fuertemente la Asociación de Automovilistas Americanos y otras entidades de la sociedad civil estadounidense. Además de la velocidad y la seguridad que garantizaban estas rutas, existía un tercer elemento de gran importancia para los automovilistas modernos que era cubierto por las *parkways*: se trataba de infraestructuras esencialmente recreativas, no solo porque comunicaban áreas pobladas con parques o playas, como sucedió con las primeras obras de estas características, sino que también porque su forma las convertía en escenarios ideales para la práctica placentera de la conducción³⁴. La restricción al tráfico de camiones y buses aseguraba un paisaje de conducción más atractivo y relajado, permitiendo el diseño de calzadas de rodado relativamente angostas y sinuosas, lo que permitía modificar el panorama visual constantemente³⁵.

Las primeras *parkways* diseñadas en la década de 1910 fueron ubicadas en zonas pobladas, comunicando ciudades y áreas suburbanas a través de rutas pavimentadas rodeadas por verdaderos parques arbolados construidos a su alrededor. Ya en la década siguiente las *parkways* comenzaron a ser reconocidas también como caminos turísticos fuera de la ciudad. Para Timothy Davis, estos caminos representaron la quintaesencia de la obra pública estadounidense en el período de entreguerras: se trataba de infraestructuras simples, no ostentosas y democráticas, que a la vez conservaban un elaborado diseño vial. En ningún caso se trataba de carreteras políticamente neutras: las *parkways* extraurbanas exaltaban el nacionalismo estadounidense tanto a través del empleo de recursos formales que explotaban el paisaje canónico de las diferentes regiones donde se construyeron, así como también mediante el uso de la memoria histórica como argumento aglutinador de la identidad nacional. Caminos

³³ Un buen trabajo que profundiza en el diseño de los caminos escénicos desarrollados desde la década de 1910 es el publicado por Timothy Davis, Todd A. Croteau y Christopher H. Marston, *America's National Park Roads and Parkways: Drawings from the Historic American Engineering Record*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2004.

³⁴ Thomas Zeller, "Consuming Landscapes: The View from the Road in Germany and the United States, 1910-1995", *Bulletin of the German Historical Institute* 32, Washington, 2003.

³⁵ Al respecto ver el trabajo del historiador Timothy Davis, "The Rise and Decline of the American Parkway", en Christof Mauch y Thomas Zeller (eds.), *The World Beyond the Windshield. Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens, Ohio University Press, 2008, 35-58.

como Blue Ridge Parkway, de más de 700 kilómetros de extensión a través de zonas agrícolas y montañosas, permitían apreciar paisajes exuberantes como los Apalaches, donde los automovilistas también podían efectuar actividades recreativas como el campismo o el excursionismo en zonas especialmente habilitadas para tales usos. A través de estas infraestructuras, muchos norteamericanos conocieron el territorio nacional y con ello desarrollaron un sentimiento nacionalista basado en la apreciación de la naturaleza³⁶.

Mitzi Rojas ha sugerido que el camino entre Viña y Concón constituye un “parque de mar” definido por la demanda de recreo que le dio forma en la década de 1920. Sin embargo, esta autora diverge de la apreciación que sostenemos en este trabajo al caracterizar al camino mencionado como una infraestructura donde el objeto protagónico es la naturaleza, distanciándose de los proyectos de *parkways* donde la construcción estaría encargada de estetizar el paisaje. Por el contrario, es necesario considerar que esta visión que contrasta el camino costero al norte de Viña del Mar con las *parkways* es equivocada, se basa únicamente en la intuición y carece de sustento histórico, ya que como se verá, ni el camino entre Viña y Concón estaba desprovisto de un intento de artificializar la naturaleza ni en todas las *parkways* el paisajismo superaba al valor estético de esta³⁷. La construcción del primer camino escénico para automóviles en Chile debe situarse en el contexto de la producción de nuevas tipologías camineras dedicadas al tráfico turístico. En este sentido es clara la deuda que esta obra tuvo con la tipología del camino escénico norteamericano, especialmente con las diferentes variantes rutas panorámicas ejecutadas de manera simultánea a la proyección carretera pavimentada entre Viña del Mar y Concón. Un examen a los mecanismos de transferencia tecnológica que definieron el mejoramiento de la vía costera viñamarina en la segunda mitad de la década de 1920, permitirá explicar claramente la vinculación entre los caminos chilenos y los norteamericanos, en un campo que, como el del desarrollo de la industria automotriz y el de la producción de infraestructuras de vialidad, respondía tempranamente a lógicas globales de circulación de ideas y técnicas.

LA CONEXIÓN CALIFORNIANA Y LA INGENIERÍA PANAMERICANA

La evidencia indica que los avances alcanzados por el sistema de carreteras estadounidenses generaban un enorme interés tanto entre los automovilistas como entre los técnicos latinoamericanos de las décadas de 1910 y 1920. Este interés se tradujo en un intercambio continuo de información. En este diálogo continental los ingenieros latinoamericanos recopilaron datos acerca de la construcción de obras viales que

³⁶ Anne Mitchell Whisnant, “The Scenic is Political. Creating Natural and Cultural Landscapes along America’s Blue Ridge Parkway”, en Mauch y Zeller (eds.), *The World Beyond the Windshield...*, op. cit., 59-78.

³⁷ Con respecto a la idea de “parque de mar”, ver el trabajo de Mitzi Rojas, *Un parque de mar. Litoral entre el estero de Reñaca y el río Aconcagua*, Tesis para obtener el grado de Magíster en Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2003, 11-14.

luego verterían en los diferentes proyectos de modernización vial que se iniciaban en sus respectivos países. Estos viajeros fueron recibidos con interés en Estados Unidos, especialmente en reparticiones como la Oficina de Caminos Públicos de la Secretaría de Agricultura y en los departamentos de vialidad de cada estado, cuyos profesionales vieron en la presencia de los técnicos extranjeros una posibilidad de ejercer influencias culturales y comerciales, transfiriendo tecnologías y propagando la cultura del automóvil por todo el continente.

La Comisión Panamericana de Carreteras, reunida en junio de 1924, fue la ocasión propicia para que algunos automovilistas y técnicos chilenos conocieran personalmente el desarrollo de la vialidad en Estados Unidos. En esta reunión participaron tres chilenos, dos de los cuales provenían de la provincia de Valparaíso. Se trataba del ingeniero de la provincia Fermín León y del secretario de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y Viña del Mar, el abogado y publicista vial Héctor Vigil. El tercer miembro de la comisión chilena era el reconocido ingeniero de ferrocarriles y activo promotor de la cooperación técnica continental, Santiago Marín Vicuña, quien para mediados de la década de 1920 estaba convencido de la necesidad de fomentar el uso del automóvil y para ello de establecer la participación del Estado en la construcción de carreteras³⁸. En su visita oficial, los ingenieros chilenos recorrieron junto a otros 49 profesionales latinoamericanos, los caminos de 9 estados de la costa Este durante dos semanas. Acabado este viaje, el ingeniero León y el abogado-automovilista Vigil, representantes de la provincia de Valparaíso, continuaron con un viaje adicional que los llevó hacia las costas de California. El propósito de esta visita –como lo explicó León tras su llegada a Chile– era estudiar en terreno el desarrollo de la vialidad californiana “tomando en cuenta la similitud del clima y condiciones generales del Estado de California con nuestro país”³⁹.

Existen antecedentes adicionales que contribuyen a explicar el interés de los expertos chilenos por California. En efecto, este viaje se realizó en un momento especialmente significativo para la historia de las carreteras costeras chilenas y californianas. León y Vigil habían partido hacia Estados Unidos en mayo de 1924, por lo que no presenciaron las desastrosas consecuencias de las marejadas del 3 de junio de ese año, que destruyeron gran parte del camino costero de Viña del Mar a Concón, obras en las que los viajeros se habían involucrado personalmente. Sin embargo, no parece inverosímil que tras llegar a Estados Unidos los profesionales se hubieran informado de los graves daños estructurales que observaba la obra en la que habían concentrado su trabajo durante los últimos años. A través de muchos indicios que

³⁸ Un relato pormenorizado de este viaje puede encontrarse en el libro de Santiago Marín Vicuña, *Por los Estados Unidos*, Santiago, Editorial Nascimento, 1925. Un análisis detallado de este viaje y de la actividad de este ingeniero en la promoción de la vialidad latinoamericana puede encontrarse en Rodrigo Booth, “Santiago Marín Vicuña y el debate sobre la transformación de los caminos de Chile en la década de 1920”, en Santiago Marín Vicuña, *Los caminos de Chile, su desarrollo y financiación*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile / Biblioteca Nacional de Chile / Cámara Chilena de la Construcción (“Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile”, 2013, ix-xli).

³⁹ Fermín León, “Relación hecha sobre el viaje a Estados Unidos realizado por el ingeniero de la provincia de Valparaíso en la conferencia dada en la Universidad de Chile el 24 de noviembre de 1924”, *AAS. Revista mensual de propaganda del buen camino*, vol. 1, nº 5, enero de 1925, 19.

se encuentran en la documentación, es posible afirmar que luego de conocer estos hechos, Vigil y León se hubieran interesado por estudiar los métodos empleados en Estados Unidos para enfrentar la construcción de caminos escénicos en zonas costeras abruptas similares a la costa viñamarina. Debido a que este tipo de caminos turísticos no estaban considerados en el itinerario oficial de la Comisión Panamericana de Carreteras, los expertos porteños debieron contactarse con especialistas locales para aprovechar su presencia en Estados Unidos y visitar los caminos de California, donde se sabía que estaban en ejecución algunos interesantes proyectos de ese tipo.

Según describía el mismo Fermín León, una vez concluida la reunión oficial, los delegados de Valparaíso atravesaron transversalmente el país en ferrocarril hasta llegar a San Francisco, el 6 o 7 de julio de 1924. En esa ciudad los expertos chilenos tomaron un automóvil en el que recorrieron y examinaron todos los caminos de los alrededores antes de emprender un largo viaje que los llevaría hacia el sur del estado. En este viaje recorrieron más de 700 kilómetros de carreteras por la entonces denominada ruta 2, la moderna conexión vial entre San Francisco y Los Ángeles, que pasaba por las ciudades de San Luis Obispo y Santa Bárbara⁴⁰. Es importante observar que el ingeniero de la provincia de Valparaíso presentaba a estas dos ciudades como puntos destacados en su itinerario californiano. Allí se concentraba la acción de la Comisión de Carreteras del Estado de California, empeñada en mejorar las rutas del turismo balneario local: en 1924 se habían iniciado las labores de construcción de varios caminos costeros en los condados de San Luis Obispo, Santa Bárbara, Ventura, Los Ángeles y Orange, obras que posteriormente constituirían un solo sistema carretero denominado Pacific Coast Highway, una infraestructura que se posicionaría como el camino escénico costero más transitado de todo Estados Unidos.

Según la información entregada por la revista *California Highways*, en julio de 1924 se ejecutaban obras de protección en el “bulevar costero” que se construía al norte del suburbio-balneario angelino de Santa Mónica. Estos trabajos, en conjunto con otros que se efectuaban simultáneamente a lo largo de la costa cercana a las ciudades de Santa Bárbara, Oxnard y Malibú, presentaban un claro parecido con los que se llevaban a cabo en la ribera porteña, lo que no pudo pasar desapercibido para los comisionados chilenos. La topografía de este espacio costero también estaba caracterizada por las dificultades que imponían las pendientes rocosas que caían abruptamente en el mar, los cerros de dunas y la existencia de una gran cantidad de ensenadas. Al igual que en la costa de Valparaíso, estos accidentes naturales habían determinado allí la evolución de las conexiones viales. León y Vigil pudieron apreciar cómo se construían obras de protección en la vía y observar el modo en que se despejaba el bloqueo a la continuidad de la circulación impuesto por los grandes peñones rocosos que se internaban en el mar. Con respecto a las infraestructuras de protección, al norte de la ciudad de Santa Mónica, por ejemplo, en ese mes fueron instaladas más de 2.000 toneladas de rocas que protegerían la obra pública del oleaje producido por tormentas como las que se habían dejado sentir en la zona en los me-

⁴⁰ *Idem.*

ses previos a la visita de los chilenos⁴¹. Simultáneamente, en este y otros sectores de la vía se empleaban grandes cantidades de explosivos que modificaron la compleja topografía costera para trazar una calzada plana. Esto sucedió, por ejemplo, en el enorme peñón denominado Point Mugu, que hasta entonces había constituido un grave impedimento para lograr una conexión vial, cuyo desmonte fue entendido como un claro símbolo del triunfo de las técnicas camineras sobre el poderío inmenso de la naturaleza marina. La prensa especializada no mezquinó espacio para dar cuenta de la histórica transformación que sufría el borde costero californiano gracias a la colocación científica de explosivos efectuada por los ingenieros del Estado⁴². Estas operaciones constituían las primeras acciones de la construcción de la carretera costera californiana y coincidieron exactamente con la visita de los delegados porteños.

Tras su llegada a Chile, en agosto de ese año, los técnicos de Valparaíso iniciaron el seguimiento de la obra carretera que habían recorrido a través de la prensa especializada. Tal y como fue reconocido en los años siguientes, el tráfico de información se sustentó a través del canje entre la revista de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y Viña del Mar, *Caminos y turismo*, y la publicación de la Asociación de Constructores de Caminos del Estado de California, *California Highways*⁴³. De ese modo los problemas constructivos que enfrentaban los colegas ingenieros de América del Norte fueron difundidos en Chile. Con respecto a la mantención de este interés, en 1927 la revista californiana publicó parte de la correspondencia sostenida con los ingenieros de caminos de la asociación de automovilistas porteños, en donde estos declaraban su admiración por la obra vial estadounidense y solicitaban profundizar el intercambio de conocimiento a través del envío de más números de esta publicación. De ese modo se podría difundir de mejor manera la acción efectuada en los caminos californianos, dando a conocer sus fabulosos avances a un número mayor de ingenieros chilenos⁴⁴. En la segunda mitad de los años 20 la información procedente de California comenzó a aparecer cada vez más frecuentemente en la revista del automovilismo local. A través de las ilustraciones publicadas en la revista norteamericana también podía apreciarse que la similitud escénica que se notaba en los caminos costeros no se detenía allí. Por el contrario, el mejoramiento de las carreteras en los condados del interior, que ascendían pesadas cuestas o que se disponían en agradable continuidad por fértiles valles, también recordaban nuevos puntos de relación en la mirada de los profesionales chilenos, sobre todo considerando los avances que efectuaban en las obras de los valles de Casablanca y Curacaví, en la

⁴¹ "Protecting the highway from de ocean waves", *California Highways*, vol. 1, nº 8, agosto de 1924, 4.

⁴² "Before and after in point Mugu", *California Highways*, vol. 1, nº 10, octubre de 1924, 1; "The famous Hauser contract along the Ventura cost", *California Highways*, vol. 1, nº 10, octubre de 1924; "Spectacular Hauser grading contract is accepted", *California Highways*, vol. 2, nº 9, septiembre de 1925, 4. Ver también "Before and After in California", *American Highways*, vol. 9, nº 2, abril de 1930.

⁴³ Este canje está consignado en la nota "A word from South America", *California Highways*, vol. 4, nº 8, agosto de 1927, 11; y se ve refrendado en la gran cantidad de información sobre los avances californianos publicados en la revista porteña.

⁴⁴ "Chile following California State Highway Construction", *California Highways*, vol. 4, nº 7, julio de 1927, 3.

conexión vial interprovincial hacia Santiago, cuyas obras iniciaban en esos años los ingenieros porteños⁴⁵.

De toda la información internacional publicada, las innovaciones técnicas en los caminos californianos fueron el tema principal en la revista chilena. El caso de un moderno muro de hormigón que reemplazó a una vieja empalizada de protección contra las olas en 1925 es un claro ejemplo de lo anterior⁴⁶. La ubicación de este como un camino modelo contribuyó a establecer un consenso acerca de la superioridad técnica norteamericana, una tarea en la que los agentes comerciales estadounidenses se habían involucrado activamente como un modo de fomentar el intercambio entre los productores de ese país y el mercado latinoamericano⁴⁷. Ello tuvo impacto sobre otros ámbitos, como la comercialización de materiales. En efecto, la imagen del nuevo camino costero fue empleada para difundir el uso de materiales de pavimentación como los que se habían empleado en Estados Unidos. Ese fue el caso de la publicidad de la Anglo Mexican Petroleum Company que se valió de la imagen de un automóvil transitando peligrosamente en una curva junto al mar para promocionar su producto estrella, el Mexphalte, un asfalto sintético similar al empleado en California, que ofrecía una superficie perfectamente plana y antideslizante que aseguraba “la mayor seguridad y tracción en invierno y en verano”⁴⁸. El uso de las imágenes del camino estadounidense alcanzó su punto más claro cuando en julio de 1928 *Caminos y turismo* presentó una fotografía del camino al norte de Santa Mónica y preguntó a sus lectores si esa era una vista del camino entre Viña y Concón. Tras reconocer la similitud entre uno y otro lugar los editores señalaban confiados que no cabía duda que pronto nuestra carretera estaría “convertida, al igual que esta, en un elocuente exponente de nuestro progreso vial”⁴⁹. La imitación inicial había dado paso a la emulación y al intento de los ingenieros de la provincia de Valparaíso de llevar a cabo una obra caminera que rivalizara con las mejores rutas escénicas construidas en el mundo.

⁴⁵ Ver Rodrigo Booth, *Automóviles y carreteras...*, op. cit., especialmente el capítulo 7: “La transformación del territorio: automovilismo y pavimentación entre Valparaíso y Santiago (1918-1931)”.

⁴⁶ Ver “Ventura seawall under construction”, *California Highways*, vol. 2, nº 8, agosto de 1925. La información publicada en la revista chilena fue proporcionada directamente por el ingeniero estadounidense Walter N. Frickstad, quien participó en el diseño y ejecución de esta sección del camino. Al respecto, ver “El progreso de los buenos caminos en Estados Unidos”, *Caminos y turismo*, vol. 4, nº 36-37, mayo-junio de 1926, 238-239.

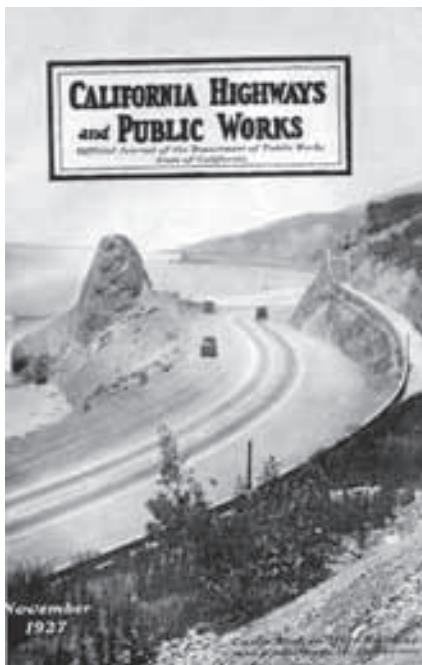
⁴⁷ Ricardo D. Salvatore, “Imperial Mechanics: South America’s Hemispheric Integration in the Machine Age”, *American Quarterly* 58:3, Baltimore, 2006, 663-691; y para el caso chileno, Stefan Rinke, *Encuentros con el yanqui: norteamericanización y cambio sociocultural en Chile, 1898-1990*, Santiago, DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2013.

⁴⁸ “Mexphalte”, *Caminos y turismo*, vol. 6, nº 59, abril de 1928.

⁴⁹ “¿Esta vista es el camino Viña del Mar-Concón?”, *Caminos y turismo*, vol. 6, nº 62, julio de 1928, 1652.

FIGURA 5

“Castle Rock on State Highway”
Portada de la revista California Highways
and Public Works



Fuente: *California Highways and Public Works*, noviembre de 1927.

FIGURA 6

“¿Esta vista es el camino de Viña del Mar a Concón?”



Fuente: *Caminos y turismo*, 1928.

LOS INGENIEROS CHILENOS Y LA CONSTRUCCIÓN DE UNA OBRA MODERNA

La idea de establecer el primer camino panorámico moderno de Chile en la costa ubicada entre Viña del Mar y Concón fue iniciativa de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y Viña del Mar. Los primeros estudios fueron presentados a las autoridades técnicas de la provincia en 1923, aun cuando su construcción no se resolvió hasta 1926, más de un año después del regreso de los comisionados porteños que habían viajado a Estados Unidos a conocer las rutas turísticas de California. El alto costo de la infraestructura y su utilidad evidentemente turística fueron las principales trabas con que se encontraron los promotores privados de la modernización de esta ruta. La decisión de llevar a cabo el proyecto fue tomada durante la segunda mitad de la década en el contexto de la transformación de Viña del Mar como una ciudad eminentemente recreativa, consagrada al turismo masivo e internacional. Esta acción demandó una vasta operación de renovación urbana efectuada principalmente a través de la dotación de una sólida infraestructura turística, que incluía, además

de este camino, la construcción de un casino, parques, piscinas públicas, balnearios, estadios, hoteles e incluso un palacio presidencial de veraneo en la ciudad. Como fue la costumbre durante la administración de Ibáñez, las obras de adelanto, entre las que se incluía el camino, fueron financiadas a través del endeudamiento público⁵⁰. La administración municipal de la Junta Pro-Balneario de Viña del Mar, el gobierno local compuesto por funcionarios adictos a la dictadura, llevó a cabo esta operación monumental y ciertamente autoritaria, que definió la cara de la ciudad durante todo el siglo XX. Tras su posicionamiento como una obra relevante para el proceso de transformación de Viña del Mar, la carretera turística inaugurada junto al mar en 1930 se ubicó como un sitio de atractivo sumamente destacado en las imágenes del ocio moderno local, que articuló una serie de espacios turísticos que hasta entonces no estaban contemplados en la estructura urbana viñamarina. Adicionalmente la puesta en funcionamiento de este camino posicionó al automóvil como el aliado más cercano del desarrollo del turismo en el país.

El nacimiento del debate sobre la modernización vial en la costa de Viña del Mar estuvo marcado por la invitación que efectuaron los dirigentes de la asociación automovilista porteña al Director de Obras Públicas, el ingeniero Guillermo Illanes, para conocer el estado de la obra en 1923. La propuesta de construir un camino fue bien recibida por la autoridad técnica, quien encomendó al ingeniero de la provincia Fermín León iniciar los estudios previos. La asociación de automovilistas dispuso de sus ingenieros Carlos Concha y Alejandro Lacalle para secundarlo en esta labor. Estos tres profesionales propusieron la ejecución de una obra relativamente barata, que incluía el ensanchamiento de la faja a 9 metros para instalar una calzada pavimentada con “macadam regado con aceite de petróleo” de 4 metros de ancho y de una extensión aproximada de 15 kilómetros. Para acoger el tráfico turístico, ya en esta primera propuesta fueron incluidas ideas de diseño como una acera con solera de piedra de 1,20 metros de ancho en el lado del mar, así como “la construcción de una baranda al lado exterior del camino y la plantación de árboles y ensenadas al lado del cerro, formando pequeños bosques”⁵¹. Se trataba de la primera ocasión en que la prensa técnica chilena consignaba la importancia de construir obras accesorias para mejorar la calidad espacial de una infraestructura de vialidad. Según los cálculos de los ingenieros León, Concha y Lacalle, respaldada por el directorio de la asociación de automovilistas, un camino de estas características tendría un costo total aproximado de \$1.500.000 que podrían ser financiados a través de un empréstito solventado por un aporte anual de \$120.000 entregados por la Junta Departamental de Caminos y un aporte extraordinario que podría obtenerse del cobro de un derecho de peaje que venía gestionando de antemano el estamento automovilista local. Para llevar a cabo este plan la asociación también redactó un proyecto de ley que fue presentado a la Junta de Caminos de Valparaíso para su estudio⁵².

⁵⁰ Patricio Berredo, “Prosperidad económica bajo Carlos Ibáñez del Campo, 1927-1929. La dimensión internacional de un programa económico de gobierno”, *Historia* 24, Santiago, 1989, 5-105.

⁵¹ “Pavimentación del Camino Viña del Mar-Concón”, *Caminos y turismo*, vol. 1, nº 5, junio de 1923, 246.

⁵² *Ibid.*, 247.

Los estudios efectuados por los ingenieros mencionados dieron pie a la presentación de un proyecto más acabado, que señalaba la necesidad de efectuar obras de contención, es decir, muros de albañilería en piedra a lo largo de toda la vía. Estas obras buscaban el ensanche de la faja de construcción hasta los 9 metros y la protección del camino ante el embate de las olas. El proyecto mantuvo la propuesta inicial de efectuar obras anexas como una vereda con solera y baranda, elementos necesarios para garantizar la seguridad de los vehículos y la protección de los peatones. Adicionalmente se dejaba un espacio de 1,40 metro libre entre la calzada y la vereda para permitir el tráfico de cabalgaduras. Finalmente el proyecto consideró ensanchamientos especiales por el lado del mar para construir áreas de estacionamiento para los automóviles⁵³. Se avizoraba con ello la orientación turística del nuevo camino.

El camino costero fue presentado en los informes de los ingenieros como parte de una obra de vialidad mayor con grandes utilidades para la actividad económica de la provincia. Si bien el camino entre Viña del Mar y Concón constituía un eslabón dentro de un sistema caminero que conectaba las áreas pobladas de Valparaíso y Viña del Mar con zonas apartadas de la provincia, lo cierto es que detrás de la presentación de estos argumentos se escondía la intención de hacer sobresalir los beneficios comerciales y estratégicos de la obra por sobre su utilidad turística. En efecto, en el momento de presentarse estos primeros proyectos entre 1923 y 1924, la ley de caminos vigente mantenía al ramo de la vialidad en un estado precario, lo que permitía al Estado ocuparse únicamente de las obras más urgentes o necesarias. Los recursos públicos eran gastados principalmente en obras que llevaban beneficios inmediatos, ya sea en el ámbito agrícola o industrial, así como también en infraestructuras estratégicas que permitieran la integración del territorio o que facilitaran la seguridad interior, como es el caso de algunas obras en el camino longitudinal. El turismo despuntaba como una actividad útil en términos económicos, pero todavía se asociaba a prácticas banales de las élites y de ese modo no era políticamente sustentable la entrega de grandes sumas de dinero al desarrollo de obras viales que promovieran estos hábitos. Estas razones explican por qué los ingenieros que diseñaron los primeros proyectos del camino insistieron de modo tan claro en el lugar que este camino jugaría en la articulación de los valles agrícolas de Limache y Quillota, así como en la conexión con la costa de Quintero, donde se construía una base aérea naval⁵⁴.

Aunque el argumento productivo y estratégico era cierto, es claro que los promotores del camino costero develaban una distorsión en los datos para convencer a las autoridades sobre la utilidad práctica de la obra pública. Así quedaba de manifiesto en los censos de tránsito encargados para demostrar la viabilidad económica del peaje del camino de Viña a Concón en 1924. Según esta información, la mayor parte del tráfico del camino correspondía a automóviles particulares. Estos representaban un 79% de las pasadas diarias, frente a los coches y carretelas de tracción animal que constituían el 20% de los vehículos en tránsito. Los camiones de carga tenían una

⁵³ “Camino Viña del Mar Concón”, *Caminos y turismo*, vol. 2, nº 15, julio de 1924, 451.

⁵⁴ *Ibid.*, 452; “Mejoramiento del camino de Viña a Concón”, *Caminos y turismo*, vol. 4, nº 33-34, enero-febrero de 1926, 37.

representación marginal en esta vía, ya que no llegaban al 1% del total del tránsito. Reafirmando la vocación turística de la obra, este censo señalaba una notable intensificación del tráfico durante los meses de verano, momento en que la circulación vehicular era tres a cuatro veces más intensa que en los meses fuera de temporada⁵⁵. Aunque el potencial turístico era evidente, lo cierto es que todavía las autoridades eran temerosas de presentar abiertamente su venia para invertir parte de los escasos recursos que se manejaban en la provincia en un camino que a todas luces estaba destinado al tráfico recreativo de los automovilistas.

Coincidiendo con la tecnocratización de la administración pública que llevaría a varios ingenieros civiles al nuevo puesto de Ministro de Obras Públicas, a contar de 1925 se observan algunas modificaciones en el patrón de comportamiento de las autoridades locales de caminos hacia la infraestructura costera entre Viña del Mar y Concón. Uno de los cambios más significativos fue la decisión de reemplazar el terraplén de la ensenada de Los Piqueros, destruido en la marejada de junio de 1924, por un puente diseñado por Carlos Allende Arrau, el mayor especialista chileno en el diseño de puentes, quien había trabajado en este proyecto desde 1912, pero sin contar con los recursos suficientes para su construcción hasta mediados de la década siguiente. Pese a haber sido calculado una década atrás, el puente de Los Piqueros llegó a ser una de las infraestructuras de conexión carretera más sofisticadas entre todas las que se habían construido en el país hasta entonces. De hecho, la revista de los automovilistas porteños lo comparaba con un puente que había llamado poderosamente la atención de los expertos chilenos en Estados Unidos, y que había sido publicado en las revistas más prestigiosas de ese país⁵⁶. El puente Los Piqueros era una obra de hormigón armado en arco, que salvaba una distancia de 30 metros de luz y estaba construido sobre dos grandes rocas, a 20 metros de altura sobre una abrupta ensenada⁵⁷. Fue entendido como una verdadera proeza de la técnica nacional lo que hizo de su inauguración, en el verano de 1926, un motivo de celebración para las autoridades. Para su apertura se congregaron en el camino costero los más altos representantes de la nación, incluido el Presidente Figueroa, quien en un acto cargado de simbolismo fue el primero en cruzarlo en automóvil⁵⁸. La construcción de este

⁵⁵ La información del censo del tránsito en el camino costero ha sido obtenida a partir de las publicaciones “Censo del tránsito”, *Caminos y turismo*, vol. 2, nº 14, junio de 1924, 430; y “Mejoramiento del camino de Viña a Concón”, *op. cit.*, 35.

⁵⁶ Se trataba del Chelan Gorge Bridge, ubicado en el Estado de Washington, que fue publicado en la portada de *American Highways*, vol. 4, nº 3, julio de 1925, y casi simultáneamente en la portada de *Caminos y turismo*, vol. 3, nº 28-29, agosto-septiembre de 1925. El parecido entre este puente y el nuevo puente de Los Piqueros era obvio, por lo que su publicación en la revista chilena exponía evidentemente el orgullo que sentían los técnicos nacionales por la materialización de lo que se consideraba una obra moderna, que cumplía con los estándares internacionales más adelantados en el diseño y ejecución de este tipo de infraestructuras.

⁵⁷ “El puente ‘Los Piqueros’ en el camino de Concón a Montemar”, *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile* 26:3-4, Santiago, marzo-abril de 1926, 88-92.

⁵⁸ “Inauguración del Puente ‘Los Piqueros’ en el camino Viña del Mar-Concón”, *Caminos y turismo*, vol. 4, nº 36, abril de 1926, 169.

puente marcó un punto de inflexión en la evolución material del camino costero entre Viña del Mar y Concón.

Tras la inauguración del puente Los Piqueros quedó claro que existía voluntad política para invertir fuertes sumas en el arreglo de un camino que atraería a turistas de todo Chile y también de los países vecinos. La visita de obras que realizó el ministro Gustavo Lira a las faenas de construcción del puente de hormigón, en septiembre de 1925, debe considerarse como el punto de inicio de la colaboración directa del Estado central en la ejecución de la obra. En efecto, en esa ocasión el secretario de Estado designó una comisión *ad-hoc* conformada por el alcalde de Concón, Scipión Borgoño, el vecino de esa localidad Alfredo Rojas y el secretario de la asociación de automovilistas Héctor Vigil, para que bajo la asesoría del ingeniero Fermín León presentaran un estudio que determinara modificaciones en el proyecto de 1924 y una propuesta para financiar el camino⁵⁹. A fines de ese año la nueva comisión presentó ante el gobierno algunas importantes modificaciones al proyecto original. Por ejemplo, se estableció que el ancho de la calzada debía ser de 5,50 metros y no de 4 como había sido indicado anteriormente; el macadam bituminoso como sistema fue reemplazado en el nuevo proyecto por el hormigón armado, más resistente y con el aura de durabilidad eterna que le había granjeado la eficiente publicidad de Cementos “El Melón” y otras compañía del rubro. La calzada de hormigón debía extenderse 8.500 metros, desde Viña del Mar hasta la caleta de Las Higueras, mientras que en el resto de la vía, de poco más de 3 kilómetros, se aplicaría un tratamiento de ripio de río, un material fácil de extraer desde el río Aconcagua. El propósito de esta medida era concentrar la inversión en la zona más transitada del camino, es decir, la costa que pasaba por las playas de Las Osas (Las Salinas), Reñaca, Cochoa, Montemar, Los Lilenes y Playa Amarilla. La segunda parte del camino aprovecharía la base de ripio para una futura ampliación del pavimento de hormigón en el futuro. El informe de la comisión del camino costero fijó en \$3.000.000 el costo total de las obras. Para su financiamiento la comisión propuso un proyecto de decreto-ley que consideraba un préstamo con garantía estatal por \$1.700.000 y un cargo directo al presupuesto fiscal de \$1.300.000. Un derecho de peaje adicional sería administrado por la Junta Departamental de Caminos de Valparaíso para efectuar trabajos de conservación y para ejecutar una eventual extensión de la pavimentación hasta Concón⁶⁰. Durante los dos años siguientes se ejecutaron obras de pavimentación, construcción de muros de contención y ensanchamiento de la calzada, pero todo al ritmo lento que imponía la capacidad ejecutiva de la Junta de Caminos de Valparaíso⁶¹.

El área costera de Viña del Mar y las obras del camino hacia Concón adquirieron un cariz diferente tras la toma del mando de la nación del coronel Carlos Ibáñez del Campo. Dos elementos se conjugaron para explicar el notable adelanto que observó

⁵⁹ “18^a Memoria y balance que el Directorio presenta a la Junta General Ordinaria de Socios convocada para el 29 de abril de 1926”, *Caminos y turismo*, vol. 4, nº 37-38, mayo-junio de 1926.

⁶⁰ “Mejoramiento del Camino de Viña a Concón”, *op. cit.*, 37-39.

⁶¹ “La labor de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso durante 1926 y la obra realizada por el gobierno”, *Auto y Aero*, vol. 8, nº 139, enero de 1927, 24.

la vía durante su administración: en primer término el nuevo gobierno legitimó al turismo como un factor relevante en la economía regional y nacional; por otro lado la capacidad ejecutora del gobierno, de claros tintes autoritarios, se basó en la tecnificación de las decisiones administrativas, lo que ubicó a los ingenieros civiles en una posición de poder inédita que ya han examinado autores como Bernedo o Ibáñez⁶². Ambos elementos eclosionaron en la transformación material de Viña del Mar y particularmente en la ruta costera gracias a la acción de la Junta Pro-Balneario, un organismo colegiado de carácter político-técnico que a mediados de 1927 reemplazó a la Municipalidad democráticamente elegida. La conformación inicial de este organismo estuvo liderada por el joven alcalde Gastón Hamel, y secundada por dos vecinos ilustres e influyentes simpatizantes del nuevo gobierno, el médico Carlos van Büren y el ingeniero, empresario de la industria de cementos y dirigente automovilista Carlos Barroilhet. Van Büren propuso medidas como la construcción de baños públicos higiénicos para las clases populares y el desarrollo de una población modelo en el cerro Santa Inés, proyectos que se incluían en su interés por la medicina social. Por su parte, Barroilhet ocupó el puesto de “miembro técnico” de la Junta Pro-Balneario⁶³. Activo difusor del tráfico motorizado desde su cargo de presidente de la asociación local e influyente ejecutivo de la Empresa de Cementos El Melón, su presencia en la Junta Pro-Balneario fue crucial para definir el desarrollo de las obras públicas y particularmente para que se estableciera la pavimentación definitiva del camino costero hasta Concón en toda su extensión, es decir, la ejecución de sus 15 kilómetros en hormigón armado. Adicionalmente Barroilhet influyó para que se pavimentara un ancho de 6,65 metros, mucho más que lo propuesto en cualquier proyecto precedente. Cerca de un tercio del presupuesto global dedicado a las obras de mejoramiento de la ciudad fueron dedicadas a la construcción de esta infraestructura de transporte turístico.

El plan de obras de la Junta Pro-Balneario de Viña del Mar fue una operación colosal sobre el territorio urbano. El financiamiento de la transformación de la ciudad provino de la ley 4.283 de febrero de 1928, que autorizó al Presidente a contratar un empréstito por \$14.000.000. Como lo señalaba la prensa oficialista, el objetivo del Estado era convertir la antigua ciudad dormitorio de Valparaíso, que se había desarrollado “alejada de la sombra protectora del fisco”, en la capital del turismo chileno y en la entidad urbana más importante de este tipo en la costa Pacífico sudamericana, para lo cual se requería del “enérgico soplo de la renovación, depuración y restauración que introdujo en la marcha general del país un Gobierno de acción y nacionalismo” como el de Ibáñez⁶⁴.

Una descripción detallada de la acción pública ejecutada en Viña del Mar durante la dictadura de Ibáñez excedería los límites de un trabajo como este, sin embargo, es

⁶² Bernedo, “Prosperidad económica...”, *op. cit.*; Adolfo Ibáñez, “Los ingenieros, el Estado y la política en Chile. Del Ministerio de Fomento a la Corporación de Fomento, 1927-1939”, *Historia* 18, Santiago, 1983, 45-102.

⁶³ “Una residencia veraniega en Viña del Mar para los presidentes de Chile”, *Viña del Mar*, vol. 2, nº 19, mayo-junio de 1929.

⁶⁴ Pedro Verdún, “Viña del Mar”, *Hollywood* (Viña del Mar), vol. 1, nº 10, julio de 1928.

necesario mencionar cuáles fueron las directrices de acción que rigieron a estas operaciones. La mayor parte de las obras planeadas estuvieron dedicadas a las prácticas recreativas de los habitantes de la ciudad y de los visitantes. Así se desprende de las primeras obras iniciadas en 1927, dedicadas al disfrute de las élites y de los sectores medios y populares respectivamente: un teatro municipal en la plaza central de la ciudad y una piscina de uso recreativo ubicada junto al mar en el sector industrial de la Población Vergara⁶⁵. La construcción de un balneario moderno en el barrio de El Recreo y el establecimiento de un casino de juegos que abriría sus puertas en 1930, pese a la controversia que significó la legalización de esta práctica, considerada por muchos como un vicio que no debía fomentarse, son algunos de los ejemplos del tipo de construcciones que siguieron ejecutándose. Simultáneamente se llevó a cabo el establecimiento de una segunda piscina monumental junto al mar, que acercó a la población de menores recursos hacia un balneario originalmente elitista, como fue El Recreo. Del mismo modo, un “Teatro-Circo”, donde el pueblo podría asistir a espectáculos masivos como el boxeo, fue considerado entre las acciones que favorecían el esparcimiento de los habitantes de la ciudad⁶⁶.

Aunque en rigor se encontraba fuera del plan de acción de la Junta Pro-Balneario y requirió de una ley especial para llevarla a efecto, las operaciones megalómanas desarrolladas durante la dictadura de Ibáñez fueron coronadas con la construcción de la residencia de descanso de los presidentes de Chile en el Cerro Castillo. La mansión, encargada a los arquitectos locales Browne y Valenzuela, ilustraba acertadamente la preferencia que manifestó el dictador por el desarrollo de esta ciudad sobre cualquier otro enclave balneario del país. Entre las últimas acciones se cuenta el financiamiento de un Gran Hotel Municipal y la transformación del antiguo barrio industrial de Caleta Abarca en el más moderno balneario de Chile, reemplazando por una infraestructura turística una antigua y pujante fábrica, la “Sociedad Maestranza y Galvanización Lever & Murphy”. Estos últimos proyectos solo serían concluidos a mediados de la década de 1930⁶⁷.

En el contexto de la transformación viñamarina, a mediados de 1928 la Junta Pro-Balneario de Viña del Mar adjudicó la construcción del camino costero hacia Concón a la empresa de ingeniería porteña de Eduardo Feuereisen y Cía⁶⁸. Esta debía hacerse cargo no solo de la pavimentación en hormigón armado de toda la calzada, sino que también de la construcción de algunos de los más importantes muros de contención que restaban por ser levantados y de varios puentes. En atención al proyecto desarrollado por la comisión de ingenieros de la provincia, las faenas de construcción tenían

⁶⁵ “1^a Acta de Constitución de la H. Junta Pro-Balneario de Viña del Mar”, 28 de enero de 1928, Archivo Histórico de Viña del Mar, Fondo Municipal, Actas, vol. 3, fjs. 3.

⁶⁶ “Viña del Mar”, *Hollywood*, vol. 1, nº 11, agosto de 1928, 12-13 y 43. Ver también: “Extracto del Proyecto presentado al Ministerio del Interior por la Comisión designada por decreto N°4194 de fecha 2 de junio de 1927”, Archivo Histórico de Viña del Mar, Fondo Municipal, Actas, vol. 3, fjs. 8-20.

⁶⁷ El caso de Caleta Abarca, así como de otros balnearios de la zona puede estudiarse en el trabajo de Macarena Cortés, *El balneario y la conquista formalizada del borde costero: continuidades y fragmentos en Viña del Mar, 1928-1963*, Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2010.

⁶⁸ “El camino de Viña del Mar a Concón”, *Auto y Aero*, vol. 11, nº 159, octubre de 1928, 369.

un alto grado de complejidad. Sin embargo, la empresa llevó adelante un plan de acción eficiente que fue ampliamente reconocido por los automovilistas y los ingenieros de la ciudad. Esta experiencia, a todas luces exitosa, contrastaba notablemente con la lentitud con que se llevaban adelante las faenas en el nuevo camino entre Valparaíso y Casablanca, que se ejecutaba simultáneamente. En el caso del camino costero, Feuereisen y Cía. dispuso de recursos de punta garantizados por la solvencia económica permitida por el generoso financiamiento estatal. Más de \$4.000.000 fueron dedicados al mejoramiento de esta vía, lo que permitió contar con todos los medios técnicos disponibles en el país. Las continuas visitas que recibía el camino de parte de la prensa especializada y las fotografías que el propio Eduardo Feuereisen tomó de las faenas daban cuenta del grado de mecanización de sus labores, un aspecto que distinguió los trabajos ejecutados en este camino de las artesanales prácticas a las que debían recurrir usualmente las faenas de vialidad en el país. A lo largo de la costa viñamarina fue usual observar en acción máquinas excavadoras a vapor, mezcladoras de concreto motorizadas, tractores eléctricos con bull-dozer, cintas transportadoras mecánicas, chancadoras, una máquina elevadora de materiales ubicada en el río Aconcagua e incluso dos locomotoras a gasolina que permitían cargar carros con gran cantidad de materiales a través de una línea de 13 kilómetros especialmente instalada para los trabajos. Ello era justo lo contrario del trabajo artesanal que se había instalado sin éxito en el camino hacia Casablanca. La obra era además una fuente laboral para los obreros de la ciudad, ocupando a más de 500 jornaleros durante los dos años que duraron las faenas⁶⁹.

Los logros que rápidamente alcanzó el contratista en el camino costero alimentaron un sentimiento de fervor patriótico asentado en un inédito reconocimiento a los técnicos nacionales. Si hasta entonces los comentarios especializados profundizaban en la brecha técnica que separaba el trabajo de ingeniería que se efectuaba en Chile de aquellos practicados en los países industrializados, durante la dictadura de Ibáñez y en particular a partir de la experiencia de Feuereisen y Cía. la opinión dominante consideró que esta obra emanaba nuevos aires para la ingeniería civil chilena. Según el articulista de una revista local era “un espectáculo reconfortante para el espíritu nacional el contemplar el esfuerzo de estos contratistas chilenos y el verdadero despliegue de maquinaria caminera empleada en las obras”⁷⁰. Las comparaciones no se evitaban. Sin embargo, en esta ocasión se trataba de demostrar la proximidad del camino chileno con las infraestructuras modernas. Según el mismo testigo el camino costero entre Viña del Mar y Concón “nos permitirá contemplar una carretera terminada a la usanza norteamericana, perfecta y completa en su acabado y detalles de terminación”⁷¹. Aunque el optimismo parecía desmedido, lo cierto es que el consenso era que el nuevo camino costero era un “honroso precedente para el futuro de nues-

⁶⁹ “La construcción del camino de Viña a Concón. Un contraste, un ejemplo y un aplauso”, *Caminos y turismo*, vol. 7, nº 69, febrero de 1929, 1.902; “Camino Viña del Mar-Concón”, *Caminos y turismo*, vol. 7, nº 76, septiembre de 1929, 2.170-2.177.

⁷⁰ “La construcción del camino de Viña a Concón. Un contraste...”, *op. cit.*, 1.902-1.903.

⁷¹ *Idem*.

tras actividades camineras”⁷². No es casual que la imagen de modernidad técnica proyectada por el camino costero lo calificara como un caso de interés para la prensa extranjera. En efecto, la influyente publicación estadounidense editada en español para el medio técnico latinoamericano, la revista *Ingeniería internacional*, presentó a este camino como una obra que rivalizaría con las mejores carreteras costeras del mundo. Se trataba, por cierto, de la primera ocasión en que una obra de vialidad chilena era reconocida con la publicación de una monografía en una edición de alcance global⁷³.

FIGURA 7

Construcción del muro de contención en el sector Playa Las Salinas, hacia 1929.



Fuente: Fotografía de Einar Altschwager. Colección Fotográfica, Museo Histórico Nacional.

⁷² *Idem.*

⁷³ Le Roy W. Allison, “Carretera de Valparaíso a Concón”, *Ingeniería internacional* 17:6, junio de 1929, 283-284.

FIGURA 8
Muros de contención en obras del camino costero



Fuente: Fotografía tomada por el ingeniero Feuereisen. Colección de la familia Feuereisen.

FIGURA 9
Un paseo en automóvil junto al mar



Fuente: Fotografía tomada por el ingeniero Feuereisen. Colección de la familia Feuereisen.

LA BELLEZA DE UNA OBRA DE INGENIERÍA

Pero las imágenes de modernidad que proyectaba la construcción del camino no se sostenían únicamente en la mecanización de las faenas ni en su elaborado diseño. Es necesario considerar también que el camino costero venía a satisfacer una demanda moderna de movilidad que encontró eco en un gobierno dispuesto a financiar obras que poco tiempo antes parecían banales. Se trataba, en última instancia, del triunfo de las campañas de difusión lideradas por publicistas como Héctor Vigil, en Valparaíso, y Fernando Orrego Puelma, en Santiago, quienes habían planteado la necesidad de reconocer la actividad turística como un ámbito relevante para la economía nacional. Al mismo tiempo que se construía el nuevo camino costero, el Estado reconocía el valor de esta actividad creando una institución que se encargaría de la “organización científica” del turismo en el país. La selección del promotor del automovilismo santiaguino Fernando Orrego Puelma al mando de la nueva Sección de Turismo del Ministerio de Fomento daba cuenta de la valoración del transporte recreativo como una actividad seria y productiva⁷⁴. De este modo el gobierno de Ibáñez reconocía que la utilidad práctica del automóvil sobrepasaba con creces el mero tráfico mercantil, estableciendo al transporte mecánico individual como un poderoso instrumento en la producción de sitios de atractivo que permitirían pensar en Chile como un país turístico.

Antes de la apertura definitiva de la obra hacia Concón ya se avizoraba el estímulo que el camino constituía para la articulación de un circuito turístico conformado por playas, caletas y un sinnúmero de vistas memorables sobre el océano. En contraste con los escasos paseos costeros que una década atrás habían caracterizado a este sector de la costa como un espacio de retiro en que imperaba la soledad, durante la construcción de la vía se observó un incremento notable en el tráfico vehicular. Una estadística que comprendía el verano de 1929 calculaba en 60.000 personas a los visitantes veraniegos de la playa de Las Salinas, mientras que 4.000 habían aprovechado las instalaciones ubicadas en el sector de Montemar y 13.000 en la Playa Amarilla de Concón⁷⁵. Estas cifras no consideraban a los paseantes que no hacían uso de los servicios playeros, lo que daba cuenta que los usuarios del camino costero eran todavía más. La instalación de un servicio público de góndolas que permitía el traslado de veraneantes hacia estas playas aun cuando no dispusieran de un automóvil particular, ciertamente colaboró a establecer la imagen de ocio masivo que caracterizó a esta zona en los años siguientes.

La construcción del camino entre Viña del Mar y Concón como un camino esénico también se desarrolló en el contexto de una campaña a favor del hermoseamiento de la vialidad nacional, establecida desde las propuestas de las asociaciones de automovilistas del país. En ella se buscaba conjugar la práctica de la ingeniería

⁷⁴ “La sección de turismo del Ministerio de Fomento”, *Auto y Aero*, vol. 10, nº 151, enero de 1928, 52; “La sección de turismo del Ministerio de Fomento”, *Caminos y turismo*, vol. 6, nº 62, julio de 1928, 1.660.

⁷⁵ “Defendiendo a Valparaíso y Viña del Mar de los propios hijos de la tierra...”, *Viña del Mar*, vol. 2, nº 17, marzo de 1929, 46.

civil con la calidad estética de las obras camineras, emulando de ese modo los avances que observaba el desarrollo de carreteras en otros lugares del mundo, con los ejemplos significativos de las *parkways* norteamericanas. En efecto, se esperaba que el camino costero fuera tomado como ejemplo para establecer nuevas conexiones carreteras que consideraran altos estándares de calidad a la vez que asumieran su importancia como un medio de difusión de las bellezas del paisaje chileno a través del turismo. En ese contexto los automovilistas porteños impulsaron una campaña a favor del hermoseamiento de los caminos del país. En un mensaje que criticaba la realidad general de la vialidad chilena, los aficionados consideraban que la mayor parte de las carreteras del país parecían “desfiladeros áridos, monótonos, desprovistos de colorido local”⁷⁶. Adicionalmente se cuestionaba la instalación de cierros colindantes a las rutas, generalmente construidos en barro y dispuestos en “completa anarquía”, lo que configuraba un estrecho marco de observación para los viajeros, limitando la perspectiva visual de los automovilistas e impidiendo que estos pudieran disfrutar de un “territorio que ha sido favorecido con bellezas propias que le dan un encanto único”⁷⁷. Según esta perspectiva, la política favorable a la vialidad que había desarrollado las infraestructuras a lo largo de la década de 1920 había configurado un sistema compuesto con “muy buenas calzadas, pero con tristísimos contornos”⁷⁸. El programa de esta campaña tenía el objetivo de sensibilizar a las autoridades sobre la necesidad de imbricar en los caminos lo útil con lo agradable, único modo de proponer hacia el fomento efectivo del viaje de turismo en automóvil⁷⁹.

Los automovilistas que circularon en los primeros años por este nuevo camino establecieron la existencia de grandes contrastes entre esta obra y la mayor parte de las nuevas infraestructuras del proceso de transformación que observó Viña del Mar bajo la dictadura de Ibáñez. En efecto, a diferencia de las acciones emprendidas para sofisticar la vida social del veraneo urbano en casinos, hoteles y balnearios en la zona central de la ciudad, el camino costero graficaba la apertura del turismo masivo e internacional hacia las bellezas de la naturaleza circundante⁸⁰. Así lo notaron muchos automovilistas y fotógrafos, quienes fueron testigos del establecimiento de la moderna infraestructura de vialidad. Una nota cualquiera entre muchas de las que se publicaron en la publicación oficial de la alcaldía ibañista, la revista *Viña del Mar*,

⁷⁶ “Estética de nuestros caminos. Arbolado y cierre de los mismos”, *Caminos y turismo*, vol. 6, nº 63, agosto de 1928, 1.674-1.679.

⁷⁷ *Idem*.

⁷⁸ “Editorial. Estética de los caminos”, *Caminos y turismo*, vol. 8, nº 84, mayo de 1930, 2.429; “Caminos hermosos”, *Caminos y turismo*, vol. 8, nº 87, agosto de 1930, 2.554.

⁷⁹ La campaña pro hermoseamiento de los caminos chilenos continuó a lo largo de los primeros años de la década de 1930, a través de contactos personales entre los dirigentes automovilistas y el Director General de Obras Públicas Rodolfo Jaramillo. Pero las buenas intenciones de las autoridades técnicas nacionales coincidieron con los primeros síntomas de la crisis económica que afectaría gravemente al país al iniciarse esa década. Con ello, las iniciativas por mejorar la calidad estética de las rutas no avanzarían, dejando como único ejemplo de un camino panorámico moderno a la vía costera entre Viña del Mar y Concón. Con respecto al diálogo entre los automovilistas y las autoridades del Estado con el objetivo de mejorar la calidad estética de los caminos, ver “Pro hermoseamiento y seguridad de los caminos nacionales”, *Caminos y turismo*, vol. 8, nº 89, octubre de 1930, 2.696.

⁸⁰ “Viña”, *Automóvil Club*, vol. 2, nº 19, agosto de 1933, s/p.

exponía la visión de un turista que consideraba que las playas de Las Salinas, Montemar y Concón estaban situadas en “parajes que rivalizan en lo pintoresco de sus vecindades y en la hermosura de sus paisajes naturales”⁸¹. El camino costero venía a representar la integración del objeto tecnológico en el paisaje turístico. Esta, “la obra más importante” de la magnífica operación de transformación urbana desarrollada durante la dictadura de Ibáñez, comenzaba a ser empleada por miles de viajeros “en sus diarios paseos en automóvil”, en el que podían gozar “de un panorama encantador, que por más de media hora no desaparece un instante de su retina”⁸². En ese contexto, la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y Viña del Mar llegó a solicitar la concesión de una playa en el camino “para ofrecer un sitio privado a orilla del mar a sus socios”⁸³. Como podía esperarse de la concepción moderna del turismo esta iniciativa no fue considerada por las autoridades que privilegiaron el uso público de los atractivos naturales cercanos a Viña.

El primer camino escénico del país diseñado para el empleo cómodo de los automóviles se instaló como un espacio de atractivo en sí mismo, y como tal se situó como la primera infraestructura de vialidad que fue considerada como un referente para la producción de postales de difusión. Numerosos fotógrafos, aficionados y profesionales, se desplazaron hasta allí para retratar las bellezas del veraneo costero, para observar cómo la labor de los ingenieros de caminos chilenos había permitido a los automovilistas ejercer su propio dominio sobre la naturaleza marina. Automóviles transitando cómodamente por la mejor infraestructura vial construida en el país, en un entorno fuertemente influido por la potencia escénica del mar, fueron el foco de atención habitual de quienes registraron las nuevas experiencias de los automovilistas junto a la costa. Estas prácticas observaron su madurez durante la década del ‘30, cuando la mayor parte de los trabajos de transformación urbana viñamarina estaban concluidos y el camino costero se posicionaba como un atractivo internacionalmente reconocido. Esta situación se observaba, por ejemplo, en la crónica de un importante periodista, quien en 1936 describía en detalle las actividades de una pareja automovilizada en un paseo por la ruta costera. El relato indicaba que la tosquedad de los roqueríos había sido esculpida por los técnicos de caminos, representando el triunfo del hombre sobre ese espacio natural. La velocidad, la diversidad paisajística y el gozo de encontrarse junto a una naturaleza dominada por la infraestructura se imbricaban en la descripción de este trayecto:

“A sesenta kilómetros la máquina poderosa corre por el camino costero junto a las playas de Concón. El paisaje marítimo se desenvuelve imponente, destacando en ruda floración de granito la marcha de sus rocas iluminadas y acariciadas por el mar (...) una sensación vital de entusiasmo primitivo, sacude los nervios del hombre, cuando, de súbito, se encara, después de algún tiempo de ausencia, a la belleza desnuda del océano. Con el gesto, Za-

⁸¹ R. Limer, “Viña del Mar, Balneario Central de la Costa de Chile”, *Viña del Mar*, vol. 2, nº 14, diciembre de 1928, 15.

⁸² “Por las playas viñamarinas”, *Viña del Mar*, vol. 2, nº 14, diciembre de 1928, 36.

⁸³ “Sección oficial. Extracto de las actas sobre las principales materias tratadas”, *Caminos y turismo*, vol. 9, nº 101-102-103, octubre-noviembre-diciembre de 1931, 259.

lumbide muestra a su compañera la lámina infinita... Jimena sacude todo su ser, y parece abismarse de dicha contemplativa. Se incorpora en el asiento y respira a pulmón lleno. El rumor de agua se enreda a su melena al viento y hace vibrante el arco de sus manos, que cuidan del monono sombrerito blanco en continua amenaza de volar por la ventanilla del coche”⁸⁴.

Para Augusto Iglesias –autor de esta nota– ya era evidente que corrían nuevos aires para el turismo chileno. El automóvil había abierto aquí una nueva senda para los caminos escénicos y para descubrir el paisaje de la costa desde una verdadera plataforma de observación sobre el mar construida en hormigón armado.

FIGURA 10
“Viña del Mar (Chile), Camino a Concón” (década de 1930)



Fuente: Cartón postal. Colección personal del autor.

⁸⁴ Augusto Iglesias, “La divina estación”, *El encanto de Viña del Mar (Emocionario estival)*, Valparaíso, Sociedad Imprenta y Litografía Universo, 1936, 53.

FIGURA 11
Playa Los Lilenes en la década de 1930



Fuente: Fotografía de Einar Altschwager. Colección Fotográfica, Museo Histórico Nacional.

FIGURA 12
“Viña del Mar. Chile. Camino a Concón” (década de 1940)



Fuente: Cartón postal. Colección personal del autor.

CONCLUSIONES

En este artículo se ha estudiado en detalle el desarrollo de una obra caminera que ilustra un proceso de desarrollo material y cultural. En el camino carretero construido entre Viña del Mar y Concón se conjugó la activa participación de los organismos de la sociedad civil dedicados a fomentar el uso turístico del automóvil, la acción práctica de los ingenieros civiles sobre el territorio, la difusión de una cultura de la técnica panamericana a través de la que se transmitieron conocimientos sobre el desarrollo de las infraestructuras carreteras simultáneamente en varios países, así como la centralidad que adquiriría el turismo como práctica cultural y como actividad económica en Chile durante los años de la dictadura de Carlos Ibáñez. El resultado de toda esta labor fue la producción de un camino único en su clase en Chile, una ruta turística visitada por millones de viajeros que a lo largo del tiempo han calificado a esta ruta como un proyecto de ingeniería que conjuga técnica y estética.

Además de ser considerado como una obra excepcionalmente moderna en un contexto nacional en donde los caminos pavimentados escaseaban, por su belleza, el camino entre Viña del Mar y Concón fue también calificado por los testigos de los años '30 como un punto de atractivo masivo para practicar el turismo. Las guías de viaje habitualmente lo retrataron como uno de los destinos imperdibles en una visita a Viña del Mar, que por entonces ya se alzaba como la principal ciudad turística de Chile y un lugar que poco a poco se hacía más conocido para los visitantes extranjeros, especialmente argentinos. Innumerables fotografías y cartones postales fijaron su atención sobre esta obra en la que se conjugaba la potencia escénica del paisaje marino, de las dunas y los roqueríos que caían sobre el mar y el espacio tecnificado en medio de esa naturaleza que representaba el camino de hormigón. Es interesante en ese sentido constatar que el camino entre Viña del Mar y Concón puede considerarse como la primera obra de ingeniería civil que conformó en sí mismo un paisaje turístico. En las décadas siguientes, la producción de imágenes sobre este punto del itinerario paisajístico del turismo nacional, se mantuvo estable y posicionó a este sector de Viña del Mar como un escenario masivo para la visita de veraneantes.

Es llamativo y a la vez decepcionante observar cómo el primer paisaje industrial que se convirtió en atractivo turístico masivo en Chile no pudo ser conservado en su forma original y terminó sucumbiendo ante la presión de la especulación inmobiliaria a partir de la última década del siglo pasado. Pese a sostener por décadas una intensidad de tráfico con creces superior a aquella para la que había sido diseñada, lo que demuestra la calidad del trabajo desarrollado por los ingenieros chilenos que construyeron el proyecto, probablemente debido a su capacidad para dar cuenta de las bellezas de la naturaleza que se congregaban a la vera del camino, este espacio costero fue devastado por el desarrollo inmobiliario y especulativo que permitieron las escasas regulaciones urbanas chilenas. Además de la destrucción de varias dunas en las que se instalaron grandes torres de departamentos veraniergos, algunas obras obstruyeron el cuidadoso diseño de los puentes desarenadores que permitían darle forma a estas, haciendo que el camino interfiriera poco en las condiciones naturales de este espacio. Hoy día, agrupaciones de la sociedad civil se han organizado para

intentar salvar lo poco que queda de este patrimonio cultural, a través de la protección legal de espacios considerados como un santuario de la naturaleza. Es de esperar que este trabajo contribuya a comprender los mecanismos a través de los cuales se dio forma a este lugar.

