

LUZAS

APUNTES
ÑAMARINOS

EDICION

CIEN AÑOS DE URBANIDAD

EDICION DEL CENTENARIO



EDICIONES UNIVERSITARIAS DE VALPARAISO

17 DE SEPTIEMBRE 1855

Esa fecha fue un día de estruendoso júbilo en Valparaíso.

Se inauguraba el primer sector del camino de hierro que uniría el puerto con Santiago, la capital.

Al comenzar los rieles y dando frente a la dirección que éstos siguen, se había colocado el altar, de mucho gusto y propio para el caso, aunque sencillo. Varios arcos de arrayán con la estrella de Chile en medio, se hallaban colocados en determinadas distancias, por bajo de los cuales debían pasar los trenes. Ambos costados de la estación estaban engalanados por muchos pabellones de América y los principales de Europa, entre los que se ostentaba el tricolor de Chile. Había también, suspendidos en lo alto, grandes fajas de lienzo con las expresiones siguientes, muy expresivas: "La Unión es fuerza. La ciencia extranjera combinada con el capital industrial nacional", en el lado derecho, y esta otra en el izquierdo: "Perseverantia omnia vincit. Loo al esclarecido de s.E. el Presidente de la República y de los señores de la empresa".

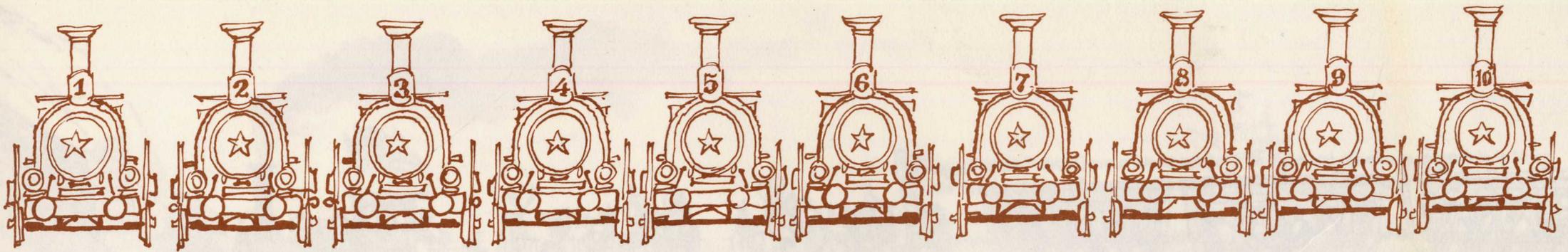
Eran como las 11:30 cuando ambas aceras de la estación se encontraban ya totalmente ocupadas por los convidados, señoritas y caballeros de lo principal de nuestra sociedad. Entre los últimos se veía a los señores cónsules extranjeros, algunos vestidos con uniforme de parada.





17 DE SEPTIEMBRE 1852

Como a la misma hora llegó S. S. el Intendente de Valparaíso, acompañado de su estado mayor, de algunos de los principales empleados fiscales y de varios jefes de comunidades religiosas, quienes fueron situándose al costado izquierdo de la estación. Luego apareció en el altar Su Ilmta. el señor Obispo de Juliópolis con sus investiduras episcopales, acompañado de varios sacerdotes vestidos de sobrepelliz, y de algunos monacillos que empezaron en ese instante a entonar algunos cánticos. Luego que éstos cesaron, uno de los sacerdotes que acompañaba a su Ilmta. pronunció desde el pie del altar, con voz bastante conmovida por la emoción, un discurso lleno de entusiasmo, alusivo a la gran obra industrial que en aquel momento inauguraba el país. Al pronunciar las palabras: "Acérquense esas formidables máquinas a postrarse a los pies de la religión", como si realmente fueran sensibles a la voz del prelado, obedecieron las dos moles que hasta entonces habían permanecido a una distancia, y aproximándose a los pies del altar recibieron el agua bendita de manos del señor Obispo.



Las dos *moles* que recibieron esa mañana el agua bendita eran parte de un grupo de diez *formidables máquinas* encargadas a Inglaterra en 1853.

A cada locomotora se le había dado un nombre y un número, que lucían en la tetera. La que llevaba el número uno se llamaba *Empresa*, la dos *Vencedora*, *Obstáculos* la número tres y, sucesivamente, *Adelante*, *Recompensa*, *Porvenir*, *Valparaíso*, *Quillota*, *Aconcagua* y *Santiago*. La correcta ordenación de estos nombres, formaba la grandilocuente frase: *La empresa vencedora de los obstáculos, en adelante recompensa el porvenir de Valparaíso, Quillota, Aconcagua y Santiago*.

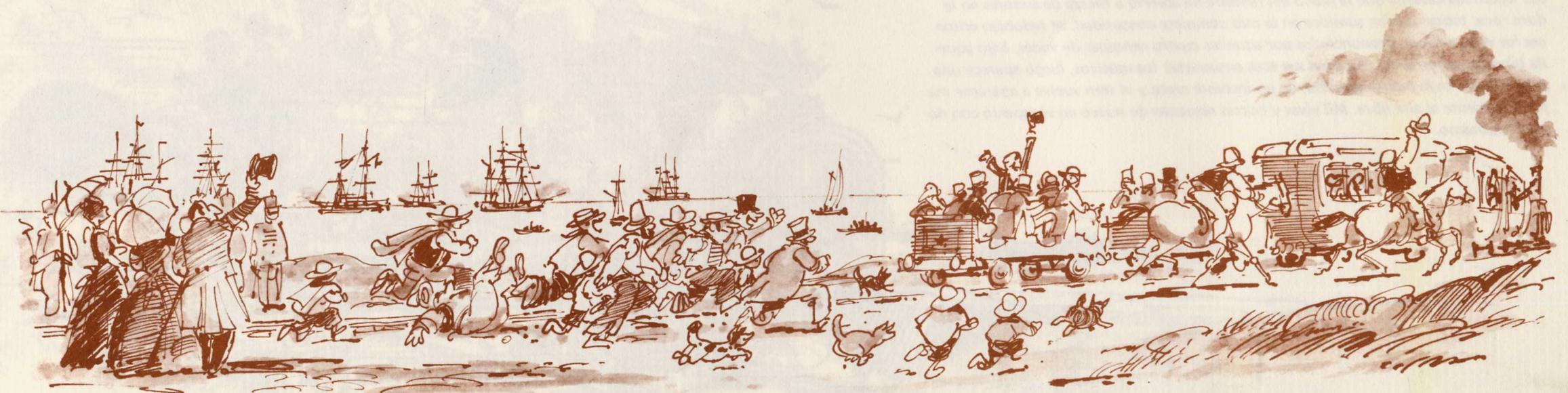
Claro que visto todo esto 120 años después, podemos decir que el resultado fue algo así como: *Santiago, vencedora de la recompensa de la empresa, es el obstáculo del porvenir de Valparaíso, Quillota y Aconcagua*, pero estaríamos desviándonos del tema.

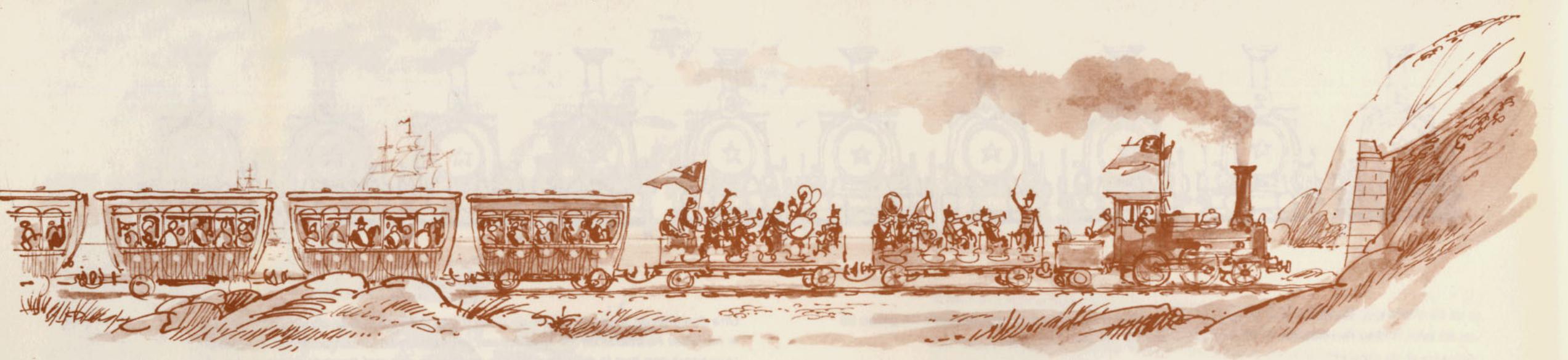
El tramo que se inauguraba, luego de 3 años de trabajos, unía Valparaíso con lo que sería la primera estación de la línea: la Viña de la Mar.

Una descarga de fusilería del 4º de línea y una salva de la brigada de artillería, que se hallaban formados en los alrededores, anunciaron la consumación de la augusta ceremonia con que la religión santifica toda obra que está llamada a ejercer grandes destinos en el porvenir de un país, y dar mayor solemnidad a los actos de su inauguración.

A los primeros tiros de la artillería siguieron los buques de guerra nacionales y el castillo, haciendo oír el estampido de sus cañones por todos los ámbitos de la ciudad, y proclamando un hecho memorable que ha de ser recordado con júbilo por todos los buenos chilenos y aun por los extranjeros que se hallaban presentes. Concluida la ceremonia, aquella numerosa y degante concurrencia, extasiada de placer, se daba entre sí las mayores felicitaciones, los caballeros dábanse fuertes apretones de manos y cambiábanse plácemes y mil expresiones afectuosas, por la gran obra que en poco tiempo más iba a esparcir el progreso y prosperidad por todo el país.

La concurrencia se precipitó después a los carros con mil aclamaciones de vivas a Chile que fueron coreadas por la multitud, que desde todos los puntos prominentes de las cercanías presenciaba el espectáculo.





Las bandas de música de los batallones 1 y 2 se colocaron en los carros contiguos a la locomotora y posteriormente lo hicieron los señores Cousiño, Gallo y Waddington, quienes hacían de anfitriones de la numerosa comitiva que repletaba el primer tren y que había sido invitada por tarjeta.

Momentos después de la partida cruzaron frente al recinto del Fuerte Andes, cuyos restos todavía permanecen, lejos de la vista del público, en el espacio que hoy ocupa la Maestranza de El Barón.

Fuera ya de los límites de Valparaíso, la caleta de la Cabritería, la playa que ahora llamamos Portales y luego, tras la quebrada de El sauce, el primer plato fuerte de la excursión: EL túnel de la Punta Gruesa.

Difícil sería describir el placer y satisfacción que sentía en aquellos momentos la alegre comitiva; los sonidos del himno patriótico de Chile que hacían resonar sin cesar los instrumentos de las bandas militares venían a colmar de contento sus corazones. Llega el momento de atravesar el túnel o socavón; el tren penetra como un celaje en esa tenebrosa caverna que la mano del hombre ha abierto a fuerza de sudores en la dura roca; todos quedan sumidos en la más completa oscuridad; se redoblan entonces los vivas a Chile, pronunciados por aquellas cuatro centenas de voces, bajo aquella bóveda subterránea; redoblan sus ecos entusiastas los músicos, luego aparece una pequeña luz en la puerta opuesta, en un instante crece y el tren vuelve a aparecer majestuosamente al aire libre. Mil vivas y hurras resuenan de nuevo en el espacio con doble entusiasmo.





El socavón de Punta Gruesa fue el primero de los cinco túneles que tendría la línea hasta Santiago y el primer túnel de una vía de comunicación que se construyó en el país.

Tenía unos 160 metros de longitud y muy pronto desplazó de la mitología local a otra caverna legendaria: la Cueva del Chivato. Desde el día de la inauguración de la línea, se hizo el sitio de moda del país entero.

Desde Santiago venía la gente en birlocho, desde San Fernando a caballo, y desde Quillota a pie, sin más objeto que experimentar esa curiosa emoción de la novedad y que, en aquel caso, consistía en rodar en un duro carro y pasar a oscuras el túnel de Punta Gruesa.

A partir de ese viaje inaugural, en sólo tres meses y medio, visitaron el paraje 28 mil personas y un año más tarde, el total llegaba a los 89.895 pasajeros que dieron a la empresa sus primeros dividendos.

El túnel, labrado a dinamita, tenía en el frontal que miraba a Valparaíso una inscripción coronada por la estrella de Chile: *Gobernando la República el Excmo. Señor Presidente Don Manuel Montt. Septiembre-1855. Perseverantia omnia vincit. William Lloyd, Ingeniero.* Al salir, la leyenda sólo tenía tres nombres de mineros chilenos: *Albañil, José Leiva, Cantero, Lino Barrientos. Estibador, José Vargas.*

Cuando unos días después cruzó el túnel la comitiva presidencial, los tradicionales vivos se ahogaron en humo, al desprenderse la chimenea de la locomotora.



Al pie del áspero promontorio de Punta Guresa, 40 años antes de aquel viaje inaugural, se batieron en encarnizado combate, el más sangriento en la historia del Pacífico hasta esa fecha, las fragatas inglesas *Phoebe* y *Cherub* con la norteamericana *Essex*. Esta última perdió 152 hombres de los 255 que componían su tripulación. De los que se salvaron, 40 alcanzaron a nado los roqueríos de Punta Gruesa.

Por la cima de los cerros iba el camino carretero de Valparaíso a Quillota.

Ningún punto habitado amenizaba las cumbres fuera de las solitarias baterías del Fuerte Callao y en sus numerosas curvas y desniveles, abundaban los saltos, los sobresaltos y los salteos.

El viaje es agradable, no obstante lo malo del camino, que en Inglaterra apenas si sería considerado transitable: sólo en los Apeninos he visto senderos peores. En muchas partes se bordean precipicios.

.....
El camino entre Viña del Mar y el Puerto ha sufrido mucho con los derrumbes de rocas de los cerros. Hay una parte muy peligrosa, pero los caballos chilenos son tan seguros que pasé sin otro temor que el de que en ese instante sobreviniera un fuerte temblor.

Mary Graham, 1822

Luego de recorrer en estrecha calzada por los roqueríos de Recreo, el tren embocó el corte de Miramar, una de las obras más imponentes del trazado, con la que el cerro del Castillo (por la fortificación que en él se levantaba) quedó definitivamente separado de sus vecinos.

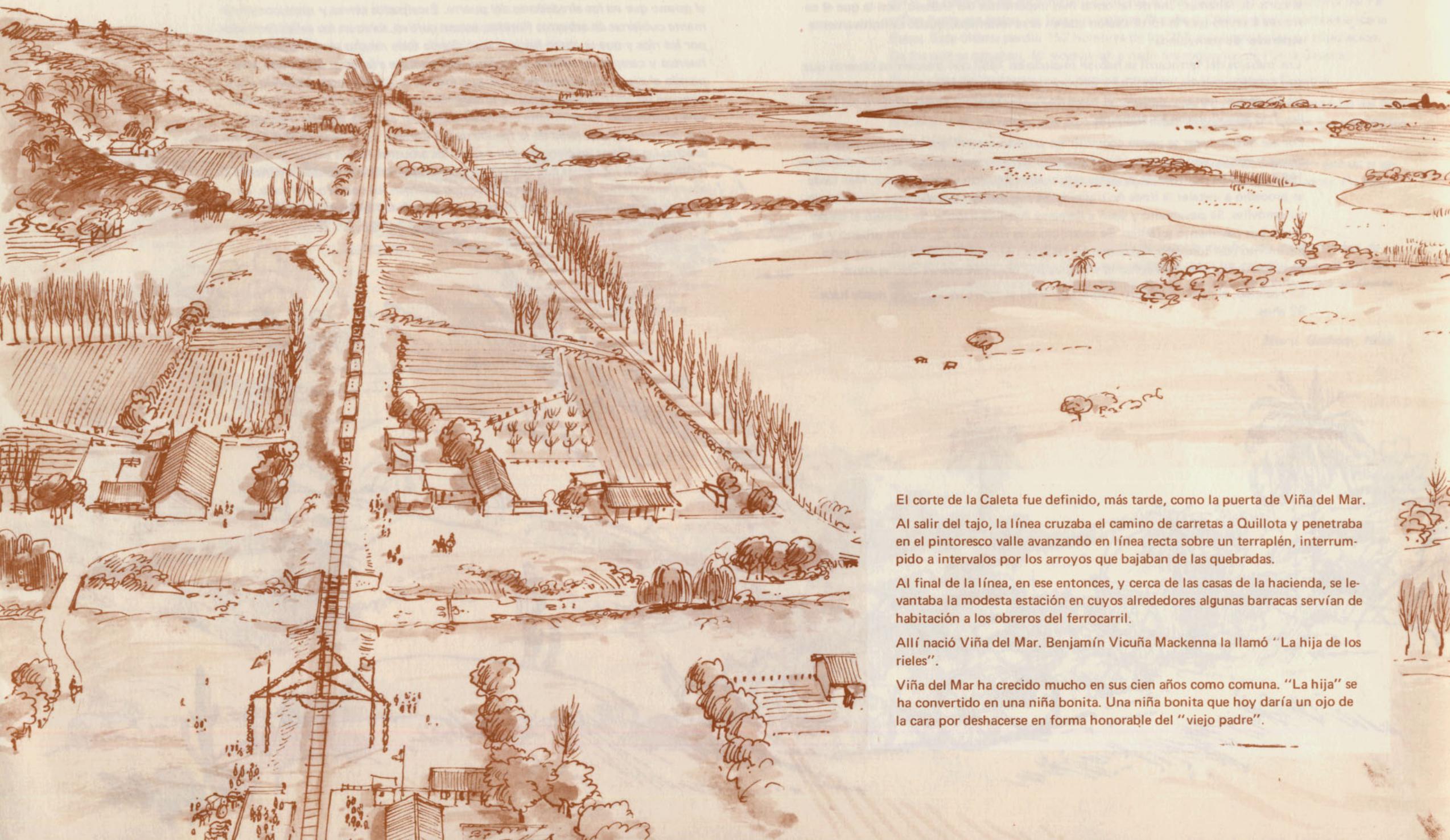
Los trabajos del ferrocarril se habían iniciado en 1852 con trescientos obreros que con combos, picotas, carretillas y pólvora fueron venciendo la roca viva para desmontar los cerros, labrar y perforar el túnel de Punta Gruesa y cortar el cerro del Castillo. Tres años duraron los trabajos.

Por ese mismo lugar se pensó construir un camino costero que evitara la lenta y fatigosa travesía por los cerros. José Francisco Vergara trató de iniciar los trabajos en 1883. En 1910 los trabajos se concretaron en el llamado Camino Plano. Más tarde se procedió a instalar la línea de tranvías. Se rectificó su trazado para el tráfico de automóviles. Se pavimentó y pasó a llamarse Avenida España. Se cambió el empedrado por pavimento asfáltico. Se levantaron las líneas del ferrocarril urbano y se pavimentó con concreto, hasta que en 1969 se iniciaron las obras para una autopista bautizada entonces como la Vía Elevada, obra que avanza con lentitud.

En realidad, el camino costero Valparaíso-Viña se está construyendo desde hace 92 años.

Desde Valparaíso a Viña del Mar, junto al estero de Marga-Marga, el panorama es el mismo que en los alrededores del puerto. Escarpados cerros y rocas completamente cubiertas de arbustos floridos; escaso cultivo, salvo en los valles formados por los ríos y que se abren hacia el mar, donde todo rancho se ve rodeado de huertos y campos de cebada. El océano está siempre a la vista: unas veces rompiendo al pie de las escarpadas rocas que íbamos cruzando, otras bañando mansamente las amarillentas arenas de la desembocadura de los ríos que riegan los valles cultivados. El panorama comienza a cambiar en Viña del Mar, hacienda que pertenece a una rama de la familia de los Carrera. La llanura se abre y se ensancha, las viñas y los potreros son vastos, los arbustos toman casi la apariencia de árboles; en los cerros hay mantos de pasto fino, donde el ganado encuentra abundante forraje, y aquí y allá palmas que adornan los costados del valle. La vista de las inmediaciones hace recordar algunos de los más lindos sitios de Devonshire.





El corte de la Caleta fue definido, más tarde, como la puerta de Viña del Mar. Al salir del tajo, la línea cruzaba el camino de carretas a Quillota y penetraba en el pintoresco valle avanzando en línea recta sobre un terraplén, interrumpido a intervalos por los arroyos que bajaban de las quebradas.

Al final de la línea, en ese entonces, y cerca de las casas de la hacienda, se levantaba la modesta estación en cuyos alrededores algunas barracas servían de habitación a los obreros del ferrocarril.

Allí nació Viña del Mar. Benjamín Vicuña Mackenna la llamó "La hija de los rieles".

Viña del Mar ha crecido mucho en sus cien años como comuna. "La hija" se ha convertido en una niña bonita. Una niña bonita que hoy daría un ojo de la cara por deshacerse en forma honorable del "viejo padre".



Es maravilloso ver cómo aparece de pronto Valparaíso, cuando el tren deja atrás las buganvilias de Viña. La locomotora brama de placer, da una vuelta brusca y aparece la primera roca marina. Se acabó la gravedad de la capital, trazada a la cuerda como los versos de Ercilla. Valparaíso es la ciudad despeinada por los embates del mar y punto final de las navegaciones.

Valparaíso es un puerto, señores. Viña del Mar es una ciudad de verano. Este que inauguramos es un camino.

Desde aquel día se empezó a desarrollar una ciudad bifrontal (algunos dicen dos ciudades) Valparaíso-Viña.

Dos mundos enteramente opuestos, pero íntimamente relacionados: la casa y la oficina

Valparaíso es la ciudad del comercio, de las aduanas, de los bandos y los contrabandos, de los demócratas y del huaso Rodríguez, de los cauces y las municipalidades, de las operetas estridentes y de las zarzuelas fúnebres, de las especulaciones bursátiles y de las 19 ediciones del New York a la chilena.

No hablen de negocios --dijo doña Florencia-- En Inglaterra nadie habla del business fuera de las oficinas.



O LADRON O LA MUERTE: ¡ELEGID!

Sir Ralph Olltger se casó con una heredera bonita y rica. Su mujer murió de sentimiento. A los dos años de himeneo, le dejó una hija única, Miss Ana, que tendrá el día en que se case 10.000 libras esterlinas de renta, y en lo sucesivo la fortuna de su padre, que es considerable.

El año pasado dijo M. Eugenio Guinot, en un folletín del Correo Francés, que Miss Ana estaba en Baden, rodeada de una numerosa corte de adoradores. Entre estos distinguió al menos digno de todos, Gaetan Marchetti. Si Gaetan se las hubiera habido con un padre sin carácter quizá sería hoy el feliz esposo de Miss Ana. Pero Sir Ralph era un hombre terco en sus opiniones y terrible en sus proceder, y estaba buscando un medio para deshacerse de este pisaverde que osaba aspirar a la mano de su hija contra su gusto, cuando la casualidad trajo a sus manos una carta que Gaetan dirigía a Ana. Nuestro caballero proponía a la joven señorita si quería que la robase, y le pedía además una cita. Una flor prendida en la cintura de Miss Ana, debía ser la señal de que consentía en todo. Miss Ana había leído la carta.

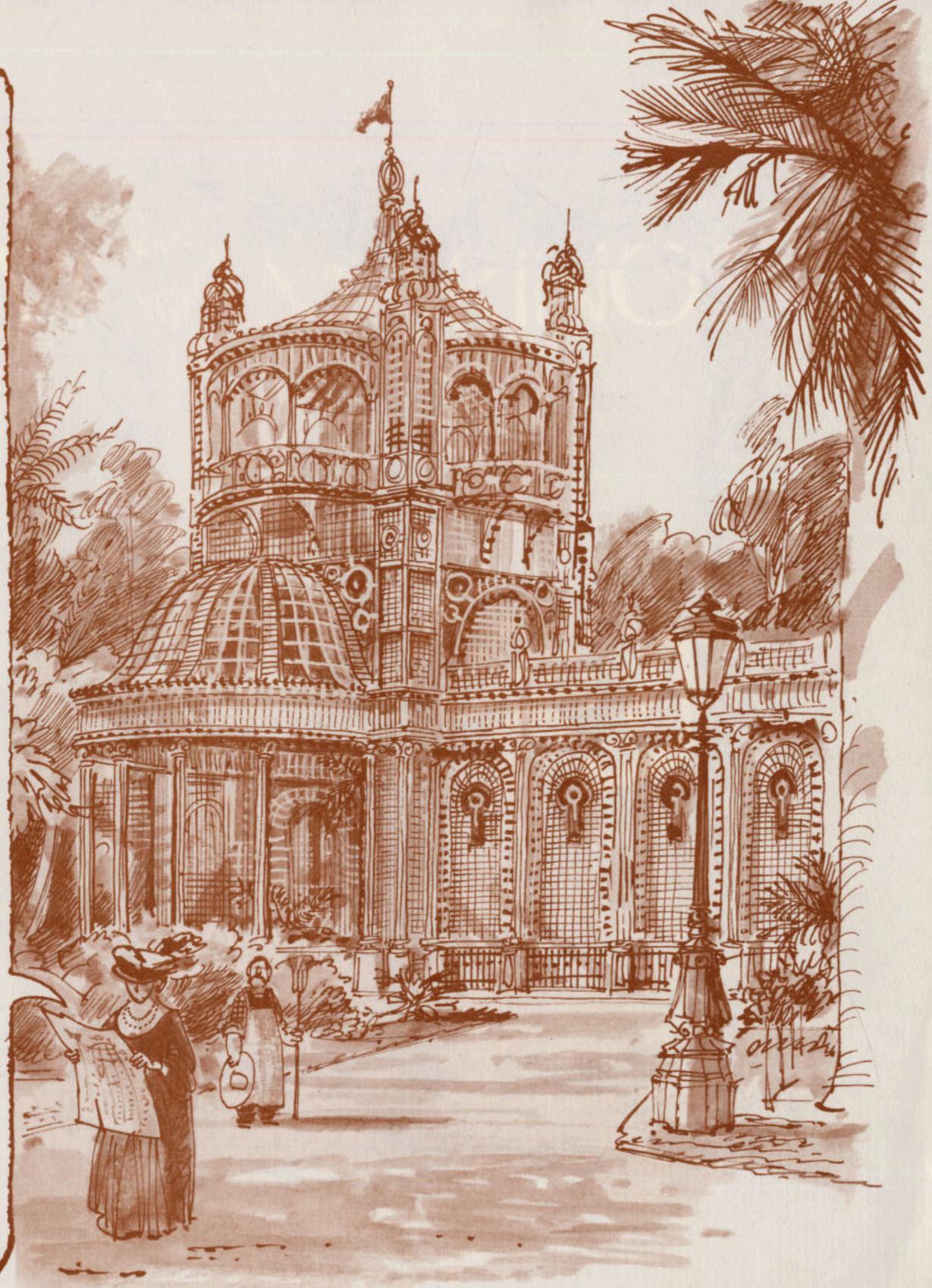
"Prended —le dijo su padre— esta flor en vuestra cintura y venid conmigo". Dieron un gran paseo y encontraron a Gaetan, que se llenó de gozo al ver la flor, prometiéndoselas ya felices. Sir Ralph condujo a Ana a casa de un amigo y le mandó que le esperara allí hasta que volviese. Gaetan concurrió a la hora convenida al lugar de la cita, subió la escalera y se introdujo en las habitaciones interiores sin encontrar a nadie, pues Sir Ralph había despedido a sus criados. Rebosando de felicidad penetró en el salón el venturoso amante, y en vez de hallar a la hija se encuentra al padre armado con dos pistolas.

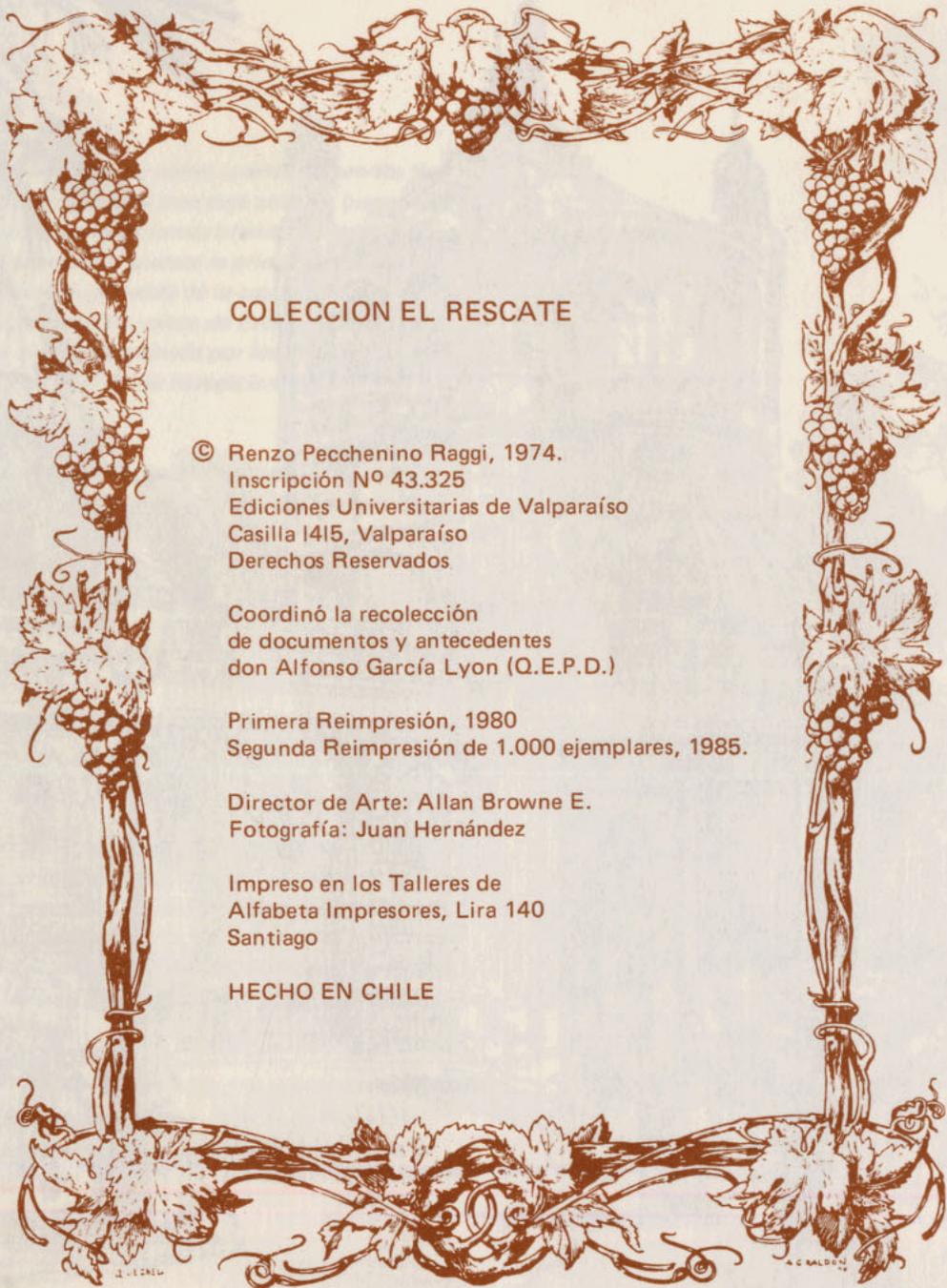
Sir Ralph cierra la puerta y dice al pobre Gaetan, que se quedó estupefacto: —"Podría mataros y debería hacerlo porque vienes a mi casa a robarme a mi hija; mas para mataros no tenía necesidad de este ardid. Un desafío me hubiera bastado. Pero no he querido batirme para evitar un escándalo, y ahora tampoco os mataré a menos que no me preciséis a hacerlo, negándoos a lo que os voy a decir. Váis a salir de Baden al momento y no os detendréis hasta que estéis a 200 leguas de distancia. Cuidado con volveros a presentar delante de mi hija ni de mí. En premio de vuestra obediencia y para gastos de viaje os doy 30 mil francos".

Gaetan quiso hablar. "No hay réplica —exclamó Sir Ralph con voz atronadora— "Si vaciláis un momento os despacho al otro mundo". "Obedeceré", respondió el caballero. "Bien, vuestros 30.000 francos están en este cofre. Tomadlos. Gaetan quiso rechazar el ofrecimiento, pero con un gesto imperioso Sir Ralph triunfó sobre la delicadeza del caballero. "¡Abridlo! ". "Pero si no tiene puesta la llave". "Entonces rompedlo". "Cómo...". "Saltad la caja o preparaos a morir". Gaetan obedeció. "Bien; tomad este paquete de billetes de banco. ¿Tenéis cartera? " "sí". "Dejadla al pie de este cofre". "¿Qué? " "Necesito una prueba que os condene. O ladrón o la muerte ¡escoged! ¿Habéis elegido ya? Bien. Ahora salid huyendo delante de mí y no ceséis de correr hasta estar a una legua de Baden. Por lo demás, tranquilizaos, pues volveré tarde y no daré mi queja hasta mañana. De modo que podréis sustraeros fácilmente a las pesquisas de la policía. Salgamos de aquí".

La desgraciada Ana no podía dudar de lo ocurrido. Sin embargo se ha olvidado de Gaetan y se va a casar con un primo suyo, capitán de los Guardias de la Reina.

EL MERCURIO Variedades.





COLECCION EL RESCATE

© Renzo Pecchenino Raggi, 1974.
Inscripción N° 43.325
Ediciones Universitarias de Valparaíso
Casilla 1415, Valparaíso
Derechos Reservados.

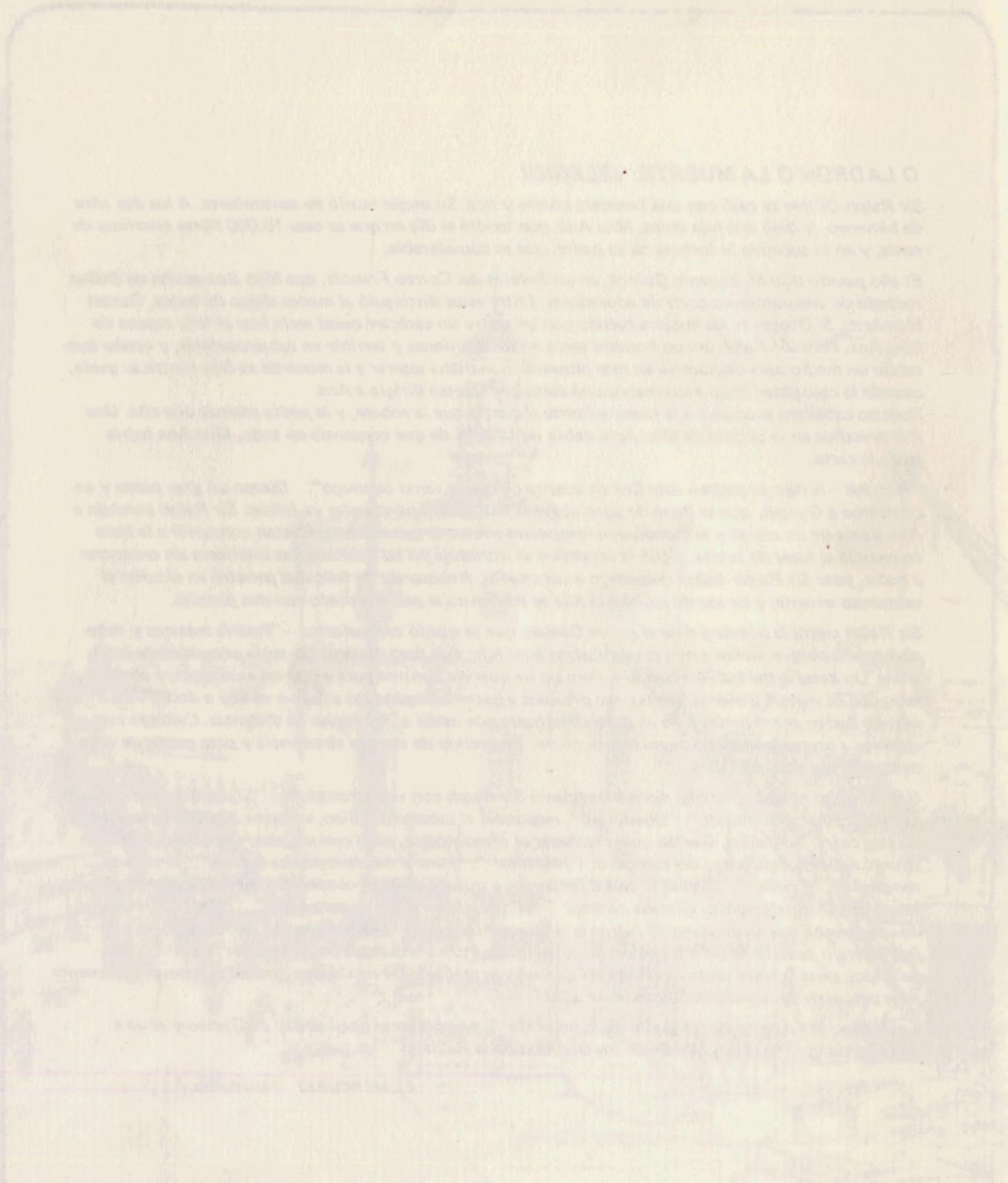
Coordinó la recolección
de documentos y antecedentes
don Alfonso García Lyon (Q.E.P.D.)

Primera Reimpresión, 1980
Segunda Reimpresión de 1.000 ejemplares, 1985.

Director de Arte: Allan Browne E.
Fotografía: Juan Hernández

Impreso en los Talleres de
Alfabetá Impresores, Lira 140
Santiago

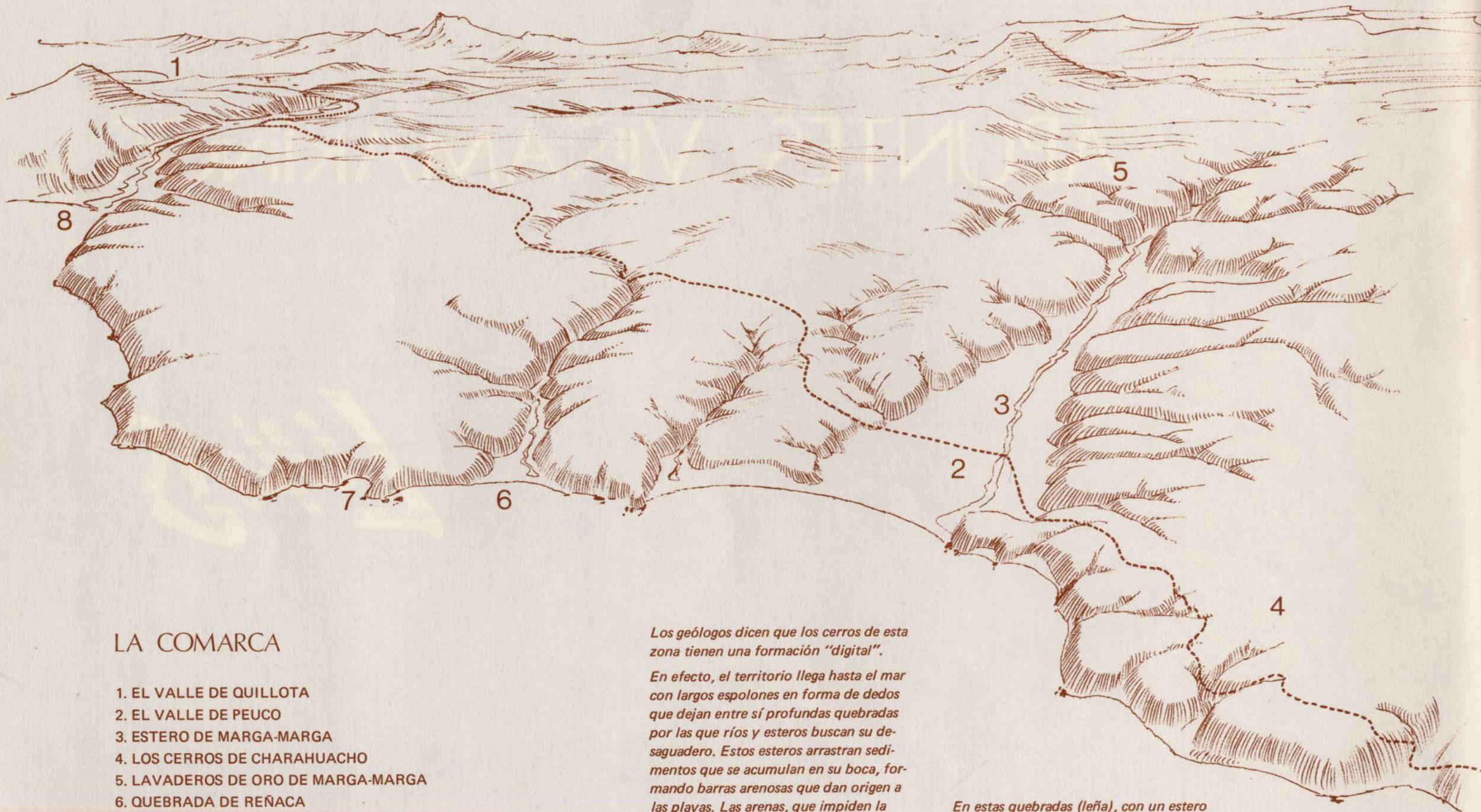
HECHO EN CHILE



APUNTES VIÑAMARINOS

LUKAS

EDICIONES UNIVERSITARIAS DE VALPARAISO
UNIVERSIDAD CATOLICA DE VALPARAISO



LA COMARCA

1. EL VALLE DE QUILLOTA
2. EL VALLE DE PEUCO
3. ESTERO DE MARGA-MARGA
4. LOS CERROS DE CHARAHUACHO
5. LAVADEROS DE ORO DE MARGA-MARGA
6. QUEBRADA DE REÑACA
7. CALETA DE COCHOA
8. CALETA DE CONCON Y DESEMBOCADURA DEL RIO ACONCAGUA

Los geólogos dicen que los cerros de esta zona tienen una formación "digital".

En efecto, el territorio llega hasta el mar con largos espolones en forma de dedos que dejan entre sí profundas quebradas por las que ríos y esteros buscan su desagadero. Estos esteros arrastran sedimentos que se acumulan en su boca, formando barras arenosas que dan origen a las playas. Las arenas, que impiden la salida de las aguas, crean lagunas interiores que son características de esta costa.

En estas quebradas (leña), con un estero (agua), que remataba en una playa (pesca), vivían los indios changos.

LAS HACIENDAS

La historia de estas tierras comienza en los primeros días de septiembre de 1536 cuando una vanguardia de Don Diego de Almagro, que había establecido su campamento en el valle de Chile (donde hoy se levanta Quillota), se acercó a la costa al encuentro de los barcos que habían partido desde el Perú en auxilio de la expedición.

Capitaneaba el grupo de treinta soldados, don Juan de Saavedra. Saavedra y sus hombres bajaron por el río Aconcagua, cruzaron los cerros hasta el valle que los indígenas llamaban de Peuco --que quiere decir "aquí hay agua"-- y volvieron a remontar las alturas desde donde habrían divisado al barco que buscaban, fondeado en una tranquila caleta. Llegados a aquel lugar, Saavedra lo llamó Valparaíso.

Algunos años después repitieron la ruta los conquistadores de Valdivia. En esta oportunidad se descubrieron los lavaderos de oro de Marga-Marga, lo que fue un hecho fundamental para decidirlos a la permanencia.

Establecidos en el antiguo campamento y remitido al Perú el primer oro, la suerte de estas tierras quedó definitivamente sellada.

El conquistador de Chile adjudicó, a título de encomienda, las tierras y los indios que estaban entre el Río de las Minas (el estero de Viña) y la quebrada de Reñaca, al capitán portugués Pedro Omepezoa y a don Diego de Villalón, piloto del navío Santiago, la parte comprendida entre el río y la playa de el Almendral.

Con los años, las tierras de Omepezoa tomarían el nombre de Hacienda de Santa Rita de la Viña de la Mar y las de Villalón, Hacienda de Peuco o de las Siete Hermanas, por las siete quebradas que la separaban de Valparaíso.

Desde entonces las haciendas estuvieron separadas, a veces en manos de un solo dueño, (en las páginas siguientes va una reseña de los propietarios) partiendo por el cacique Michimalonco, el dueño legítimo, *que nunca alcanzó a legalizar sus títulos*.

La huella de don Juan de Saavedra se convirtió más tarde en el camino de Quillota a Valparaíso, y al cruzar el valle de Peuco, dio origen a lo que hoy llamamos la calle Quillota y la calle Valparaíso.



Hacienda
de Peuco



Diego García de Villalón
1543 ...



Juan Juárez
1556-1578

Martín de Ugas
1692-1711



Rafael Ueas
Beatriz de las Cuevas
Melchor de Carvajal
1711-1752

Melchor de Carvajal
1660-1690



Alonso de Riberos
1580-1620



Manuel de
Carvajal
1620-1660

La Compañía de Jesús
1690-1692
1695



Michimalouco
...-1543

Hacienda
de las
7 hermanas



Pedro Omepezoa
1543-...



Francisco de Riberos
1556-1580

Jerónimo de Zapata
1695-1712



Santiago de Larrain
1712-1716



La Compañía de Jesús.
1752-1776



Antonio Cantuarias
1796-1807

Antonio de Manterola
1810-1827



Jose Manuel Cea
1827-1840

Dolores Pérez de Alvarez 1843-1873



Juan A. Cortez
1790-1796



Francisco Cortez Cartavio
1776-1790
1748



Francisco Alvarez
1840-1843

Cristóbal Rodríguez
1738-1748



Juan Antonio Carrera
1796-1832



Ventura Pérez de Arce
1716-1738



Benito Fernandez Maqueira
1835-1840

Las informaciones sobre los primeros años de vida de las haciendas son escasas. Sus propietarios no residían en ellas y todos fueron personajes destacados en la embrionaria sociedad colonial.

Gran parte de las tierras planas de estos campos estaban ocupadas por playas y arenales miserables, inútiles para cualquier actividad. Por su centro corría el entonces cristalino estero que las originaba y que hoy, convertido en maloliente cauce, es el último reducto en el que la naturaleza se refugia resistiendo todos los embates urbanos de la ciudad.

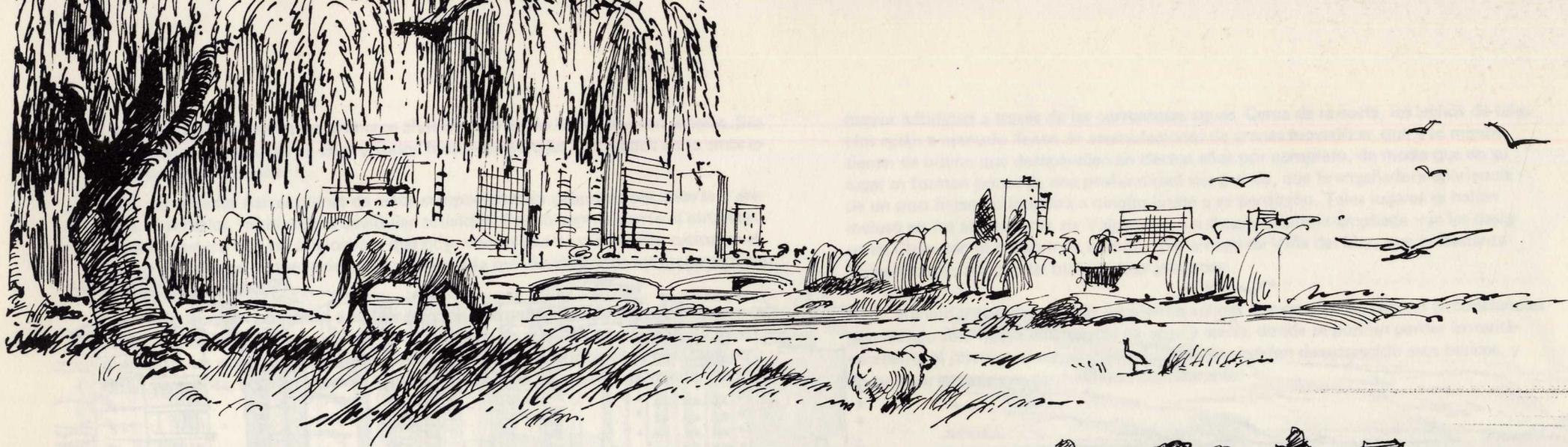
Los viajeros se ven obligados a vadear los ríos mas peligrosos de la mejor manera que sean capaces de hacerlo, y no pasa año sin que se les tributen numerosas víctimas, pues entre las artes que un europeo debe aprender ya al principio de sus viajes en Chile, se cuenta, muy en especial, aquella de conducir su caballo sin miedo y con la

mayor habilidad a través de las correntosas aguas. Cerca de la costa, los lechos de tales ríos están a menudo llenos de acumulaciones de arenas movedizas, que a lo menos tienen de bueno que desaparecen en ciertos años por completo, de modo que en su lugar se forman pozas de una profundidad tan grande, que la engañadora apariencia de un piso firme no inducirá a ningún jinete a su perdición. Tales lugares se hallan incluso en los alrededores de Valparaíso. La desembocadura ampliada —se les designa en Chile con el nombre de esteros— del arroyo de Viña del Mar, que es bastante insignificante, era por tal motivo muy peligrosa.

... era aún más peligrosa por las plantas salinas que crecían en ella, en circunstancias que debajo sólo había una mezcla de agua y arena, donde se podían perder instantáneamente el jinete y su caballo. Al año siguiente habían desaparecido esos bancos, y en su lugar existía una profundidad considerable.







Muchos proyectos se han hecho para conquistar el Estero en los cien años que tiene Viña del Mar. Algunos han querido cubrirlo con una avenida, otros convertirlo en una autopista subterránea y la mayoría sueña con canalizarlo, haciendo entrar por su cauce las aguas del mar.

La ciudad no ha sabido descubrir su riqueza. El estero es un trozo de campo que atraviesa el centro mismo. Su ámbito no es *marítimo* sino *interior*.

En los buenos días de otoño y en algunos de invierno, no es más que un hilo de plata, una hebra cristalina que se encoge y alarga en la voluptuosidad de opulenta curva. . .

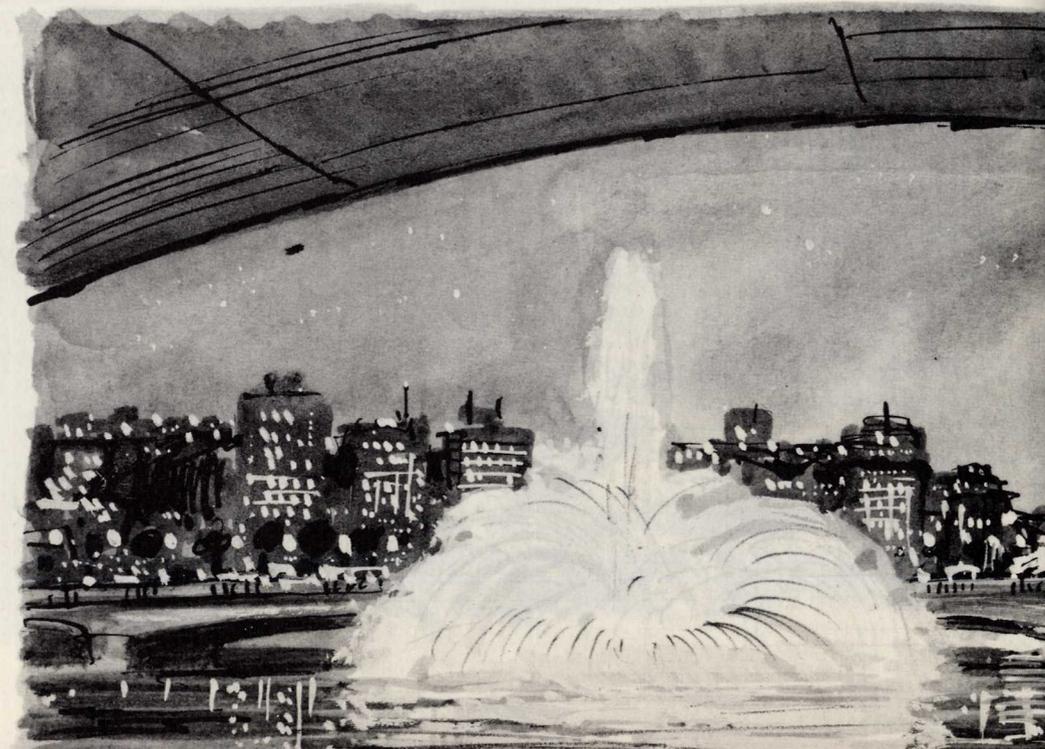
En septiembre ya es distinto. Los deshielos hacen fecunda la preñez de las barrancas cordilleranas, y entonces el agua. . . prorrumpe en estrepitosa desembocadura.

En el lecho de las cambiantes aguas, la ciudad instala ferias, espectáculos, estacionamientos de automóviles, campos de deportes que aparecen con la temporada y que el Estero se encarga, pacientemente, de borrar con sus crecidas.

Calzones arriba, piernas desnudas, ánimo alegre, los muchachuelos se hunden hasta las rodillas en el agua. Ella les moja, y esa frescura se les mete en la salud, en el ánimo.

En su laguna estuvieron los primeros baños del balneario y siguieron siendo la gran piscina popular de la ciudad hasta que la contaminación del pantano hizo innecesarias todas las prohibiciones. En sus aguas hoy no se bañaría un perro. Una serie de fuentes o surtidores instalados en ella para "oxigenarla", siendo hermosos, tuvieron que eliminarse ya que los elegantes chorros iluminados, esparcían bacterias por varias cuadras a la redonda.

La laguna de Viña del Mar sería completamente pastoril si no fuera por que es el baño impúdico de todos los holgazanes del lugar. . . En las mañanas de estío hombres y muchachos desnudos se revuelcan a la manera de cocodrilos en la arena o en las aguas tibias y detenidas, de lo que resulta que se ahoga un gran número de gente, sobre todo después de las saturnales de la chicha nueva.



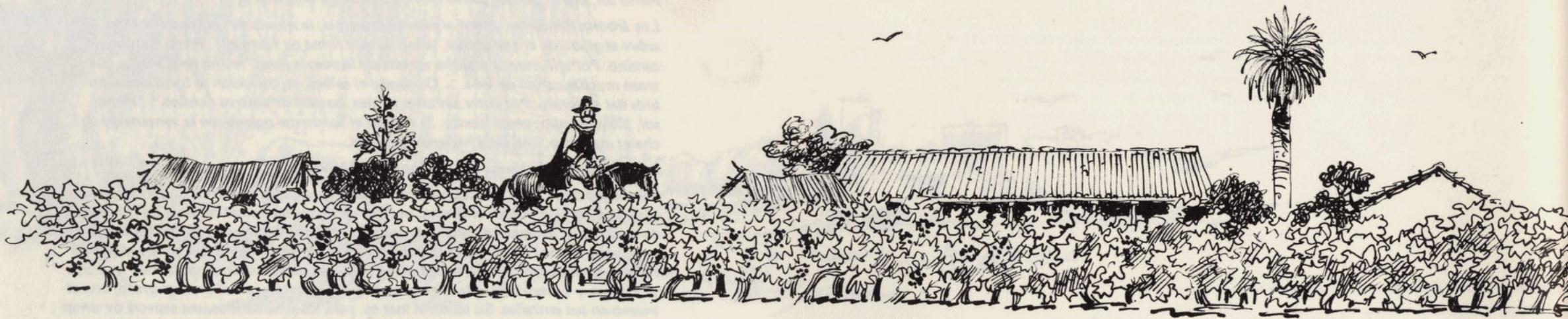
Pleno sol, pleno campo, pleno viento, como dijo el poeta. . .

Los árboles inmóviles. Junto al puente principal, la silueta de un foco eléctrico. Y sobre el globo de cristal sólido, la inalterable firma de fábrica. . . Pleno campo un camino. Por ahí anda la mancha agreste de la poesía rural: recuas de borricos que traen muchas cargas de leña. . . Orillando el estero, en dirección al Salto, los alambres del telégrafo. Por entre sus altos postes, bandas de pájaros ociosos. . . Pleno sol, pleno campo, pleno viento. . . Allá en el fondo del paisaje, en la ventana de un chalet moderno, una vieja haciendo calcetas. . .

Eso es el estero de Marga-Marga. Campo y ciudad.

Pero estos ríos sufren a veces metamorfosis. Hay algunos inviernos que traen unos días de diluvio. El cauce entonces, multiplicado por las corrientadas de un centenar de quebradas, irrumpe incontenible como una marea mitológica. La barra desaparece cuando el nivel de las aguas la sobrepasa y la corriente se estrella contra el océano embravecido por temporal, aplastando las olas bajas y coronándolas con una cresta barrosa y siniestra. El estero es en esos días *un matón con el arma al brazo, con el trueno en sus entrañas*. Su salida al mar es, para los viñamarinos, una especie de sinopsis de lo que debe estar ocurriendo en esos momentos en Valparaíso, donde hasta las lloviznas son apocalípticas. Es el gran espectáculo de Viña del Mar, después del Festival de la Canción.





En 1580 se hizo propietario de las tierras de Peuco don Alonso de Riberos, al heredarlas de su padre.

Don Alonso, según testigos contemporáneos, *era de grandiosa casa de techos altos y bajos*, lo que resulta significativo en una época en que Santiago tenía contadísimas casas de altos. Sus propiedades santiaguinas *eran de las más capaces y mejores de la ciudad*.

Dueño de Peuco, Riberos plantó en ella una viña de cierta importancia ubicada, aproximadamente, en el sitio que hoy ocupa la Quinta Rioja, a la vera del sendero, más tarde camino real de Quillota a Valparaíso.

El viñedo de Riberos adquirió cierta reputación y tanta fama que en el curso de pocos decenios, aquellas tierras perdieron su nombre tradicional de Peuco adquiriendo en cambio el de "la viña de Riberos" o "la viña de la mar". Esta última denominación prevaleció en definitiva.

Alonso de Riberos, *inteligente, metódico y ordenado*, tenía alma de terrateniente. Queriendo agrandar su propiedad, adquirió de la viuda de Juan Jufre la estancia colindante a la suya, la de las Siete Hermanas. Años más tarde, en 1601, agregó a su patrimonio *unas tierras junto a la mar, que llaman la quebrada de Reñaca*.

Junto con darle, sin quererlo, el nombre que perduraría, Riberos fue el que dejó definido el territorio de la Viña de la Mar.

El propietario afincó en estas tierras una parte de los indios de su encomienda, con lo que proveyó peones para las faenas y cuidados a las ya numerosas manadas de ganado.

Otra explotación de importancia en las estancias era la de la madera.

Las quebradas de estos cerros fueron el bosque de leña y el astillero de construcción de la comarca.

Los bosques de una y otra hacienda invadían hasta los planos del valle y tejían sus raíces al borde mismo del estero. . . En esos cerros, hoy mustios collados, crecían el verde laurel, el belloto de madera blanda, favorito de las canoas pescadoras, el quebradizo peumo, el raulí fuerte y ligero, y especialmente el maitén, apropiado para las curvas por su dureza, y el lítre. . . que según Feuilleé (1710), cuando empleado en la mar es tan firme como el acero.

En la caleta de Concón estableció Pedro de Valdivia el primer astillero que tuvo el país, el que terminó en llamas tras el ataque dirigido por *lonco*, jefe de los *mitimae* (colonos indígenas), es decir Michimalonco.

Los frondosos bosques fueron admirados por Frezier a principios del siglo XVIII y en 1712 el capitán francés Champloret Le-Brun, comandante del navío *Ascención*, construyó con estas maderas una barca para su buque.

Con esas maderas fue edificado el antiguo Valparaíso, como el primitivo Santiago los fue con los canelos de la Dehesa.



En las quebradas de la que fuera la hacienda de las Siete Hermanas, todavía se encuentran algunas palmas que son los últimos exponentes de los elegantes bosques característicos de estas laderas. Estos palmares constituyeron el más importante rubro de explotación hasta que, agotados, terminaron por desaparecer.

No hay nada más pintoresco que esos raros grupos del gigante de nuestros vegetales.

En 1728, fuera del casco de la estancia y de una casa habitación y dos ranchos, sólo existía una viña de 5.000 plantas y una arboleda de duraznos, manzanos y un naranjo. Además de algunos enseres, había cuatro esclavos, 200 vacas, 5 bueyes, 7 caballos y 26 yeguas. En los cerros estaba muy montuoso el palmar y por esta causa no se podía en muchas partes lograr el fruto de ellas... y por lo que he visto, en dichas quebradas habrá más de mil palmas frutales y más de tres mil pequeñas.

Setenta años más tarde los palmares eran mencionados de esta manera: *era mi voluntad que si por algún acontecimiento después de mis días se vendiese dicha estancia, se saque en subasta pública de remate, porque sólo las palmas que tiene valen más de lo que me costó.* (1801).

En la venta de la hacienda, en 1830, estaban incluido también 1.000 cabezas de ganado vacuno y todo el ganado caballar, ovejuno y cabrío, las herramientas y aperos. El vendedor se reservaba únicamente el producto del palmar. . . obligándose a depositar. . . 430 arrobas de miel al año.

Más tarde se firmaba un contrato con dos caballeros franceses, Mr. Jean Richard y Pierre Merlin, a fin de que estos destilasen aguardiente de las palmas, para lo cual habían importado un alambique completo.

A pesar del vigor con que los franceses manejaron el hacha, derribando más de mil palmas por año, especialmente en la región del Salto, lo que disminuyó considerablemente la exportación de cocos que se hacía al Perú de 2.000 fanegas a menos de 600. En octubre se deshizo la sociedad.

En posesión del palmar, don Agustín Luco entró por esos campos como fiero Atila y estableció once bodegas de cocimiento de miel en las quebradas. Todo lo que hizo en las Siete Hermanas fue imitar lo que su vecino el señor Maqueira emprendiera contra la leña, los cocos y la miel del fundo gemelo, estero por medio. Fue entonces cuando el valle de Peuco, cuyas palmeras bebían las aguas de su angosto cauce en majestuosos grupos, doblaron la cerviz bajo el hacha, huyendo a la montaña los pocos sobrevivientes que aún balancean sus copas con melancólico rumor. . . El doctor Luco hizo de las Siete Hermanas una sola viuda.

Hoy, hay una palma en la Plaza Vergara y dos en Concón.





Don Joaquín Carrera y Aguirre

En los primeros años del siglo pasado, la hacienda de la Viña de la Mar pasó a manos de una ilustre familia chilena, *ilustre en infortunio, ilustre en hazañas, ilustre en amores*: la familia de los Carreras.

Don Juan Antonio era primo hermano de los Padres de la Patria y Doctor en Cánones y Leyes.

Viña del Mar, durante la era de la Independencia y antes de ser un jardín de flores, fue un jardín de belleza.

Don Juan Antonio *tenía una hermosa figura*. Su suegra, por otra parte, doña Antonia de Boza Irarrázaval *había sido una mujer de tradicional hermosura*. Con tales antecedentes no es de extrañarse que su matrimonio con doña Nicolasa de Aguirre procreara una numerosa y hermosísima familia que se componía de nueve hijas y tres varones.

Tiene importancia en nuestra historia esta familia pues fue el primer propietario de estas tierras que se estableció en ellas. Don Juan Antonio Carrera, *sin llegar a ser un gran caudillo, tomó parte muy activa en la gestación de la Independencia y tal vez por esto vióse obligado a abandonar los estrados judiciales de Santiago y recluírse con su numerosa familia en su hacienda de Viña, siendo víctima de persecuciones y venganzas en los tiempos de la Reconquista. Era de suponer que con el triunfo de las armas patriotas cesarían los padecimientos de la familia, mas no fue así y sucedió lo contrario, pues con el advenimiento de O'Higgins, enemigo mortal de esta desdichada casta, sufrió durante el régimen las más enconadas persecuciones.*

La *desdichada casta* escribió las primeras páginas trágicas de la comarca, preludiando el sino de la que más tarde sería *la casa real* de Viña, la familia Vergara. Las hijas, *celebradas por su gracia y belleza por todos los viajeros y navegantes de aquellos tiempos*, se casaron con personas distinguidas y acaudaladas y tuvieron desigual suerte. Tres de ellas lo hicieron con franceses. *¿Podría alegarse más convincente prueba de su gracia y espiritualidad?* En cuanto a los varones, cada uno de ellos merece un párrafo aparte.

Juan Nicolás, el mayor de entre ellos, *tenía un temperamento volcánico y llevó una vida turbulenta, verdadero martirio de sus padres*. La mala índole de don Juan Nicolás quedó estampada en el Diario de Guerra de su famoso primo José Miguel: *"El teniente don Juan Nicolás Carrera, cuya alma se complace en la destrucción de sus semejantes. . . habiendo encontrado a un infeliz miliciano, le cortó la cabeza, y como triunfo le quitó la oreja"*. Luego de mil peripecias y encarcelamientos, encabezó un motín en el presidio de Juan Fernández. *Cuando el atlético mozo en cuya alma —cuando el alcohol excitaba su cerebro— cabían todas las pasiones del odio, de la ira y de la muerte, arremetió contra la guardia, un cabo de la misma le afirmó en las sienes la boca del fusil y le dejó muerto en el sitio.*

José María, el segundo de los varones tuvo también una vida azarosa. Estuvo desterrado en Mendoza y de allí emigró al Uruguay. Más tarde regresó y fue dueño del fundo Lo Orrego en Casablanca, *poblando esa doctrina con numerosos vástagos*. Una noche, *expió sus delitos y rindió tributo al amor cayendo asesinado bajo el puñal vengativo de un inquilino celoso.*

El último de los hermanos, don Joaquín, llevó una vida más sosegada, al menos en el aspecto político, *sin complicaciones criminales*. Era un mozo de singular belleza, *el hombre más lindo del mundo*, de quien Lady Cochrane dijo *que ni en los museos de Grecia, había existido un tipo más acabado del Adonis de los dioses*. Fue un gran enamorado, *el más apuesto y osado jinete de estos valles, el minotauro de sus rústicos hogares*. No escapó al destino trágico de su raza y una mañana *dentro de la viña un rudo pero ultrajado esposo y al filo de su puñal le dejó muerto en plena alborada de bisoña e inquieta vida.*

Cuando menos, la familia Carrera hizo el primer aporte importante a la demografía del valle.

Al fallecer la madre, doña Nicolasa, en 1856, *debe haber dejado este mundo sin pesar. . . no sólo había perdido a su marido, sino que había visto perecer asesinados a sus tres hijos varones; había enterrado a cuatro de sus hijas, Micaela, Juana, Dolores y Martina, había visto enviudar a su hija Carmen, ausentarse para siempre a Antonia, separarse a Mercedes y transtornarse su yerno Masson.*



Frente a la costa de Viña del Mar, en la época de don Juan Antonio Carrera, tuvo lugar el 28 de Marzo de 1814 la más sangrienta batalla naval habida en el litoral del Pacífico hasta ese momento. Inglaterra estaba en guerra con los Estados Unidos y dos navíos británicos enfrentaron a una fragata corsaria yanqui acribillándola con 700 impactos, frente a los roqueríos de Punta Gruesa. Antes de caer prisioneros de los ingleses, cuarenta sobrevivientes norteamericanos alcanzaron a nado la costa, donde fueron atendidos por las propias hijas del dueño de la hacienda.

Pero esta historia pertenece más bien a la crónica de Valparaíso, donde se había originado el combate.

En lo que respecta al valle de Peuco, la existencia del camino de carretas lo había puesto en el itinerario de todos los viajeros que recorrían estas tierras.

Es una bella propiedad; la atraviesa el riachuelo de Marga-Marga, formando un valle extraordinariamente fértil; en el pueblo, que da su nombre al riachuelo, se encuentran las mejores lecherías de la comarca. Las casas de la hacienda están situadas en el centro de un pequeño llano formado por las tierras de aluvión arrastradas por las aguas de la montaña circunvecinas, que se alzan detrás de él como un anfiteatro. Unos pocos sembrados y el hermoso huerto cultivado por un francés, M. Pharoux, ocupan el espacio entre el llano y el mar. Al otro lado de aquél se halla la extensa viña de la hacienda, que poco a poco está cediendo su lugar al trigo, que aquí prospera y deja más provecho que la vid.

Con los Carreras, se extingue definitivamente la viña que había plantado Riberos.

Como en la hacienda se están reemplazando las viñas por siembras de trigo, las cubas de alambiques van quedando fuera de servicio y cederán su lugar a los graneros.

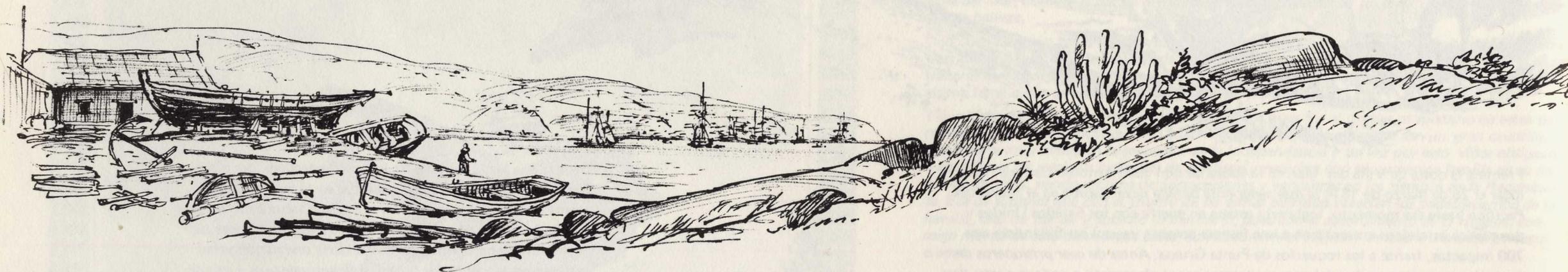
Desde hacía ya mucho tiempo en la hacienda gemela, la de las Siete Hermanas, se había iniciado un cultivo que tendría un positivo interés para la historia de la propiedad: las flores. Don Rafael Veas Durán tenía su jardín con profusión de flores, entre éstas un durazno llamado de la Virgen. . . Ya en el siglo XVIII hubo un espíritu culto, con amor a las plantas, que se ocupó con deleite del cultivo de las flores en esa fragosa tierra donde se dan tan maravillosamente.

Así fue como este valle se convirtió en una parada obligada para las carretas y birlochos atraídos por la lechería y las flores que los campesinos ofrecían al consumo de los viajeros.

Residía a la sazón en Valparaíso un comerciante portugués que había hecho caudal de su trabajo en la marina y para mayor economía y lucimiento, el cielo le había dado un solo hijo, heredero de su vasta fortuna. Su esposa era una mujer modesta y hacendosa, pero que tenía una pasión viva e inquieta por aquél de los dones de la naturaleza que más se asemeja a la mujer: por las flores.

Había observado la señora Mercedes Pérez de Alvarez (que tal era su nombre), en algunos de sus paseos a Quillota por el camino de las Siete Hermanas, que en el valle de Viña del Mar, los claveles y las rosas, los avelanes y los retamos, crecían casi salvajes en los cercos de los inquilinos, perfumando el grueso ambiente del mar con sus delicados halitos. Enamoróse del sitio perdidamente la señora y como no tuviese sino un solo hijo, pidióle al opulento portugués, de cuya fortuna había sido obrera, le diera aquella tierra para su recreo y descanso.





El año 1809, el grupo más numeroso de extranjeros en Chile era el de los portugueses. Nombres en la colonia portuguesa en Valparaíso: Gaspar de los Reyes, Alexo del Río, Manuel Pérez, Antonio Ramos. Otros de raza galaicoportuguesa, Maqueira, Carvalho, Almeyda, etcétera. Más tarde llegarían los Souza, Aguiar, Braga y Magalhaes. El portugués don Francisco Alvares, con negocio de abarrotes navales compró la hacienda de Viña del Mar, llamada en portugués Viñaca (Viñasa), a don Benito Fernández Maqueira, en junio de 1835.

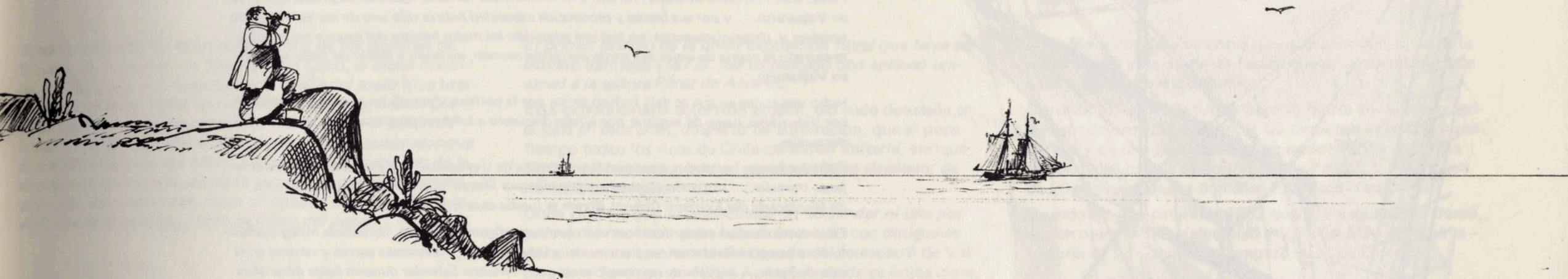
Este portugués, que según don José Santos Tornero, su contemporáneo fundador de "El Mercurio", era un portugués cerrado, invirtió en terrenos agrícolas parte de sus utilidades adquiriendo ambas haciendas de las márgenes del Marga-Marga.

Aunque creemos muy poco probable que el "portugués cerrado", fuese a comprar haciendas únicamente para satisfacer los caprichos florales de su esposa, que en realidad profesaba un amor entrañable por las plantas y ha dejado imborrables huellas en la Quinta Vergara, es esta una hermosa leyenda que conviene adoptar, porque las haciendas como los pueblos y linajes, se enaltescen con un poco de mitología.

Las aventuras navales de este Alvares sobrepasarían las más truculentas ficciones del cine, en pueblos o islas con nombres quiméricos. Se dijo de ese Alvares que su madre fue una dama china, hija de cierto mandarín de Cantón. Sus cinco barcos de vela comerciaban entre Macao, las Filipinas y Acapulco. Uno de los Alvares trajo a Valparaíso los primeros mantos de espumilla de seda de Cantón, mal llamados "de manila". Trajo asimismo a un socio de Macao, llamado Wing Ong Chong, el que fundó la exquisita tienda de dicho nombre en la calle San Juan de Dios, más tarde de Condell. En la familia Alvares no llamaban té a la olorosa infusión oriental. En vez de té, decían cha, a la manera china.

Don Francisco tenía su casa en la calle de la Victoria y surtía de abarrotes y agua a los buques mercantes y a las fragatas de la escuadra. Con sus pozos, su bodega y una barraca de construcciones navales acumuló una enorme fortuna, estimada como la mayor del país, que ascendía a la suma, entonces fabulosa, de un millón setecientos mil pesos.

Su esposa era sin duda una persona de muy modesta extracción, que había olvidado hasta el nombre de su padre, según lo declara en su testamento... No habiendo otros informes sobre la categoría social a que pertenecía don Francisco Alvares, puede su enlace servir de instrumento nivelador para calcular. . . su propia procedencia.



Según algunos, el secreto de su fortuna hay que desentrañarlo en una misteriosa operación que realizó el astuto lusitano, *gracias a su vinculación con marinos y navegantes que arribaban a nuestros puertos.*

Uno de ellos fue el Capitán William Turpin Thayer, dueño de la goleta *Yanquee* con la que realizaba negocios de cabotaje. AVECINDADO en Chile, cambió de nombre a su navío y le dió el de su esposa criolla, *María del Carmen*. Esta goleta, por sus excepcionales condiciones maríneas cumplía labores de servicios auxiliares a la escuadra chilena como barco de enlace y correo. Con motivo de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, zarpó en 1837 llevando pliegos cerrados al General en Jefe don Manuel Blanco Encalada que encabezaba la expedición que iba al Perú.

Thayer y Francisco Alvares se habían asociado en la empresa. *Habían acordado que cuando la "María del Carmen" regresase a Valparaíso, si traía noticias de un triunfo chileno que decidiese la contienda emprendida contra Santa Cruz, pondría en el palo de mesana de su goleta, una señal convenida, en forma muy visible, y en el caso contrario entraría en la rada sin señal alguna. Vivió unas semanas don Francisco con los catalejos pegados a los ojos escrutando el horizonte, hasta que el 16 de septiembre, de madrugada, divisó a la goleta de su socio que llegaba de Quilca sin señal alguna y rondaba por la bahía sin querer entrar en el puerto, según lo convenido para darle tiempo de realizar sus proyectos.*

De inmediato Alvares empezó a recorrer el comercio porteño vendiendo febrilmente todo el trigo posible y acaparando al mismo tiempo todo el azúcar existente.

Traía Thayer noticias del Tratado de Paucarpata que, al ser rechazado por el gobierno, prolongaba el estado de beligerancia y debía impedir todo comercio con el Perú. Este país era, en esos años, el único mercado del trigo chileno y nuestro único abastecedor de azúcar. . .

Al poseer ambas haciendas, doña Dolores Pérez de Alvares trasladó, *modesta y hacendosa*, a las casas de las Siete Hermanas el centro de la propiedad. Junto al modesto caserío y *entre los claveles y las rosas*, estableció su corte y los cimientos de una familia de navegantes y comerciantes, más tarde de **generales y políticos**, que haría de las estancias un vergel.





Pocos años logró disfrutar de sus magníficos feudos el comerciante lusitano *porque en una fiesta de San Francisco, para obsequiar a sus amigos, humedeci6se los pies en la viña y cogió una violenta pulmonía que lo llevó a la tumba, en 1843.*

Sus bienes quedaron indivisos entre su viuda y su único hijo, don Francisco Salvador Alvares Pérez. Don Francisco Salvador, heredero de la cuantiosa fortuna, *figuró en su primera juventud en Valparaíso. . . y por sus bienes y reconocida capacidad habría sido uno de los hombres más notables si, desgraciadamente, no hubiera adquirido los malos hábitos del juego y no le hubiera entrado la manía de viajar por varias partes del mundo, viniendo a residir de tarde en tarde en Valparaíso.*

Hubo una época en que se dejó incluso tentar por la política y aceptó un asiento de Diputado por Valparaíso, luego de asegurar que *estaba dispuesto a sufragar generosamente los gastos electorales.*

Entre los bienes heredados disponía de una flotilla de tres barcos. . . *y con ellos emprendía lejanas travesías. . . sintiendo especial predilección por Macao, posesión portuguesa, especie de Montecarlo del Extremo Oriente, donde se jugaba desenfrenadamente.*

En el curso de estas peregrinaciones vivió aventuras dignas de Salgari, librándose milagrosamente de la horca en California, en tiempos de la fiebre del oro y comiendo perros y ratones en el sitio de París. . . *Algunas de las ausencias de don Francisco Salvador duraron hasta doce años consecutivos, sin que su amante madre tuviera de él ninguna noticia, creyéndole muerto, hasta que aparecía en el puerto con sus veleros atestados de plantas tropicales, que la marinería cuidaba con el mayor esmero durante las eternas travesías. Era el presente que el hijo pródigo traía a su madre, que amaba las plantas con delirio y que una vez ubicadas en su heredad, ella atendía y vigilaba con amor, logrando su desarrollo y aclimatación en ese maravilloso parque, hoy de dominio del público, que se llama la Quinta Vergara.*



LA ESTACION

Desde los días de los claveles de onza y de los jazmines de España, de Tucumán, de Siberia y del Cabo, la mano humilde, prolija y a la vez fastuosa de la dueña del suelo hizo brotar una tras otras todas las maravillas de la vegetación. Desde el copihue indígena al té de la China, desde el piñón de Arauco a la jugosa piña, desde el coguil de las quebradas que se enreda al tronco del añoso peumo, al café, hermano de la camelia en hermosura; desde la granadilla, que tapiza como guirnalda los corredores, hasta el algodón del Perú; desde la yerba-mate al papyrus, padre legítimo del papel.

El primer premio de la única exposición floral que haya celebrado Santiago (1873), fue adjudicado con aplauso universal a la señora Pérez de Alvares.

Esta extraordinaria colección vegetal, del todo desusada en el país en esos años, despertó tal admiración, que al poco tiempo todos los ricos de Chile quisieron imitarla, enriqueciendo sus haciendas con un parque exótico alrededor de las casas patronales.

Doña Dolores que se empeñaba en no vender ni una pulgada de su hacienda debe haber observado con desiguales emociones los comienzos del trazado del ferrocarril de Valparaíso a Santiago en 1851. Acompañada de su única nieta,

doña Mercedes, hija de don Francisco Salvador, no dejaría de vigilar los avances de las faenas que se desarrollaban por entero dentro de sus dominios.

Merceditas, en cambio, más pareció fijarse en un joven agrimensor de hermosa apariencia, de facciones delicadas y simpáticas y de una gran suavidad de carácter, que trabajaba en las obras, bajo la dirección de Mr. Paddison. Este joven de 20 años se llamaba don José Francisco Vergara.

Cuando en septiembre de 1853 quedó inaugurado el tramo de ferrocarril entre Valparaíso y Viña del Mar, terminó la historia de las haciendas y empezó la de La Estación.





An Anxious Moment at Miramar

La construcción del ferrocarril levantó, como había ocurrido en todas partes, una verdadera tempestad polémica: la pasión y la fantasía se desataron, y tanto los detractores como los panegiristas dijeron y escribieron cosas estupendas.

Desde los primeros días se estableció una dura competencia para los birlochos y diligencias. Los dos caminos, el de hierro y el carretero, se cruzaban en Miramar y en San Pedro. Entre estos dos puntos se desarrollaba una homérica carrera entre el vapor y las pezuñas de los pobres caballos, en disputa de la supremacía.

Muchos fueron los enemigos del ferrocarril:



*No te admires no lector
Aunque el año en vapor va
Pues que un día llegará
Que hasta el sol irá en vapor.*

*Aquí los fardos están
Que con el año nos vienen.
Si quieres ver que contienen
Sus marcas te lo dirán.*



... las locomotoras eran brillantes y bonitas, de acero bruñido, con bronce, una campana, la placa y la cabina donde se ponían los maquinistas con sus manómetros, sus llaves, sus palancas y otros aparatos de precisión. Ellas y los maquinistas eran ingleses de fina sangre.

... poco tiempo, el ferrocarril se convirtió en un espacio muy importante en la vida de los porteños. El horario se regulaba por el paso de los trenes y la estación se llenó de historias y anécdotas relacionadas con el ferrocarril.

... los trenes de verano pasaban frente a nuestras ventanas, cuando la iglesia cantaba la oración, bufando terriblemente, con chispas y humaredas espesas. El tren era terrible, arrollador e inmisericorde. Iba diciendo impetuoso: *¡Quién me ataja, quién me ataja! ¡Ni cuchillo, ni mortaja!*

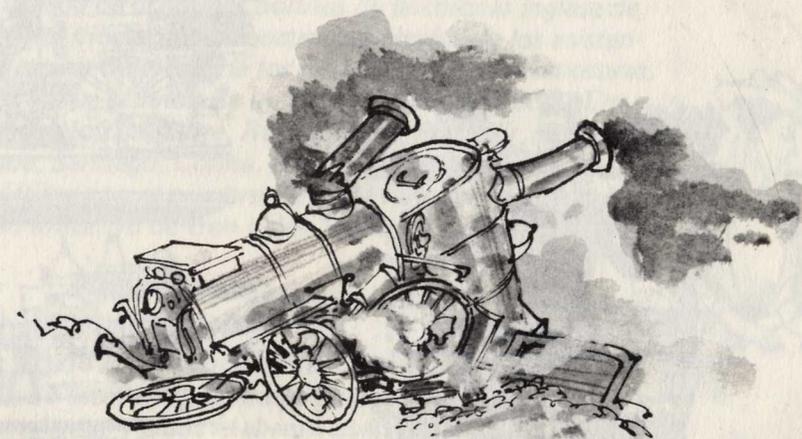
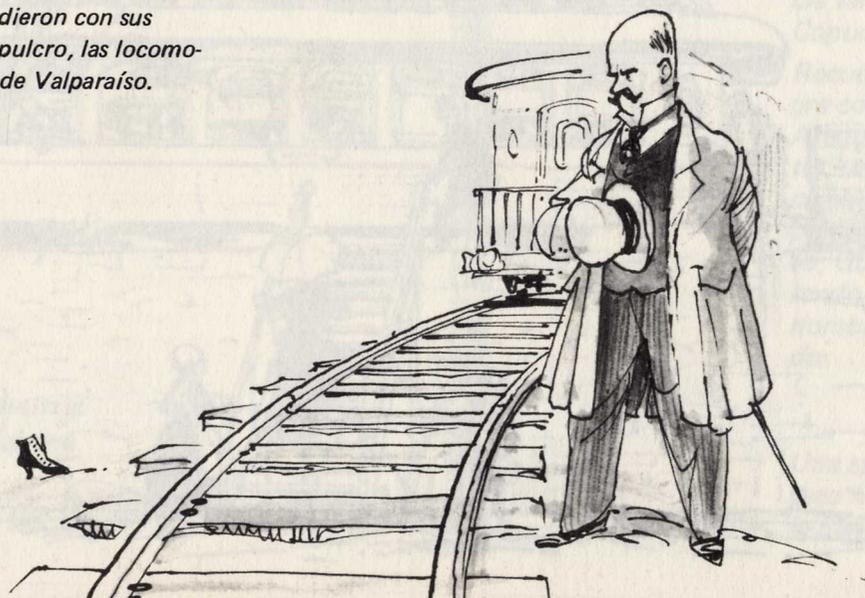
... con Benjamín Vicuña Mackenna redactó electrizantes descripciones sobre las catástrofes de la ruta. En una ocasión, al desembocar de las entrañas del túnel de Punta Gruesa, cedieron los rieles y hubo un siniestro con algunas víctimas. El misterioso socavón excitaba la imaginación del público, especialmente cuando se esparció la noticia *del beso que se dieron con sus bombas en el oscuro sótano que iba a ser su horrible sepulcro, las locomotoras del tren ordinario de pasajeros de Santiago con el de Valparaíso.*

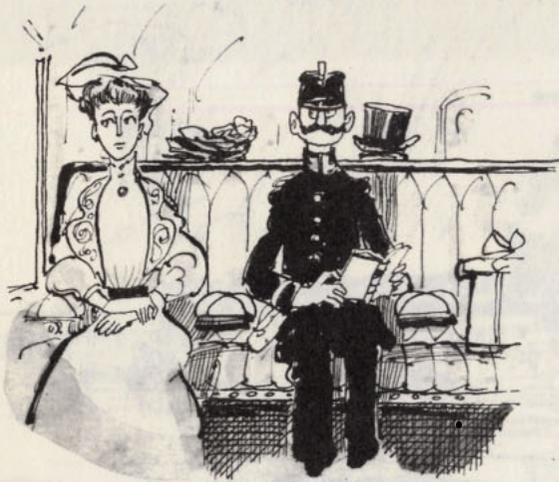
Algunos años después, dos maquinistas, John Wilky y George Bush, *sin previo aviso, se batieron a muerte a la salida del famoso túnel, cambiando el beso por un espantoso choque. Venían Mr. Wilky y Mr. Martin, jefe de la maestranza, en animada conversación, cuando el silbido agudo y próximo de una locomotora, heló sus palabras y sus corazones. ¡Cielos! exclamó Mr. Martin, saltando por la borda en dirección al mar. . . Al frente venía la máquina Porvenir, conducida por Mr. Bush, a treinta millas por hora. . . Mr. Wilky abrió todas las válvulas y revertió las ruedas, cumpliendo con lo que disponía el reglamento en tales casos, y luego saltó como su compañero.*

Intentar la descripción de un asalto de este género, es una quimera de la fantasía, porque sería lo mismo que pintar el choque de dos proyectiles en el aire. . . Lo único que puede decirse es que, luego de un estremecimiento cavernoso, . . . la Empresa y la Porvenir estaban montadas la una sobre la otra como "two bull dogs fighting".

En pocos años la línea empezó a ser alumbrada por las animitas en la noche.

¿Queréis saber, entre tanto, como matan las locomotoras? Aplastad con el dedo un zancudo o una hormiga sobre vuestra mesa de escribir, y ved lo que del insecto queda. Pues ese es el residuo del hombre—insecto invisible en la inmensidad de lo creado— cuando una locomotora pasa sobre sus miembros. . . En casi todas las catástrofes . . . ha bastado el pañuelo de narices del conductor. . . para llevar al cementerio lo que ha quedado tangible de un ser humano.





El Túnel



Nos invitan a las doce del día para ir a la revista de la escuadra en Valparaíso, en el tren presidencial. ¿Quién se atrevería a rehusar una invitación semejante? ... La tarjeta de invitación, que pasamos a los porteros del andén, es una maravilla de litografía, con dorados, como Año Nuevo... Tocaban el himno militar, el primero de una serie que nos seguirá en todo el viaje...

...A poco de andar el tren, se acerca a mí el señor Liberona, mayordomo de Palacio, especie de duque de Viana de La Moneda, y me dice:

—Puede usted pasar al coche salón. Está entre los invitados.

...Al terminar, mi compañero Sproule pide una estilográfica para felicitar al cocinero en su tarjeta de visita. El "maitre d'hotel" lleva el recado y retorna sonriendo, con los agradecimientos del "chef" y una lata de patefúa extra.

El paisaje se desliza vertiginosamente hasta... que se detiene en un mar de cabecitas femeninas a lo Cristóbal Colón, como la moda india. Todas ellas agitan banderas y cantan la Canción Nacional. Miramos asombrados por encima del mar de cabezas y banderolas, donde sobresalen los bustos de las profesoras o rectoras que dirigen ansiosamente sus miradas al León... — ¡Quédense otro rato! ¡Quédense otro rato! — nos gritan las chiquillas cuando el tren echa a andar.

...Estamos acercándonos a Valparaíso... Llegamos a un torbellino indescriptible... Marchas triunfales... vítores y fanfarrias desplegadas en la estación... El señor Alessandri agradece a los empleados del tren. Un abrazo al cocinero, que suda y lloriquea. Llega el maquinista. Le abraza y dice que los maquinistas chilenos son los mejores de Sudamérica. Meiggs lo declaró así.

Mi tía abuela tenía, por lazos familiares, influencias en la Empresa, y se contaba entre los pocos privilegiados a los que el tren hacía "una parada de cortesía".

Vivía doña M., por esos años, en una casona de la calle Alvarez, a unas cuadras de la estación, y en ese punto el terraplén de las líneas tiene una cierta altura. Por ese motivo le habían construido una escalerilla con ruedas, tal como las que hoy se ocupan para abordar los aviones.



Para consolidar los terraplenes de la línea, el ferrocarril sembró en ellos una planta que gracias a sus ramificadas y profundas raíces construye una especie de malla subterránea que ayuda a sujetar el terreno. Es la humilde *Eschscholzia californica*, de la familia de las Papaveráceas, que nuestro pueblo bautizó como Dedal de Oro.

Se ha adaptado con tanta eficacia a nuestro clima y a nuestro suelo que hoy, ciento veinte años después, los textos de botánica la mencionan como "abundantísima en el centro del país, siendo típica de las orillas de las vías férreas y caminos".

Mas, para admirar la riqueza natural en flores de este valle marítimo, preciso es visitarlo como el botanista Feullié, hace siglo y medio (1711), en los días de la primavera, en que todo el horizonte, las colinas, las cumbres, las quebradas, las rocas, los terraplenes mismos del ferrocarril, forman un solo jardín.



*Eschscholtzia
Californica*

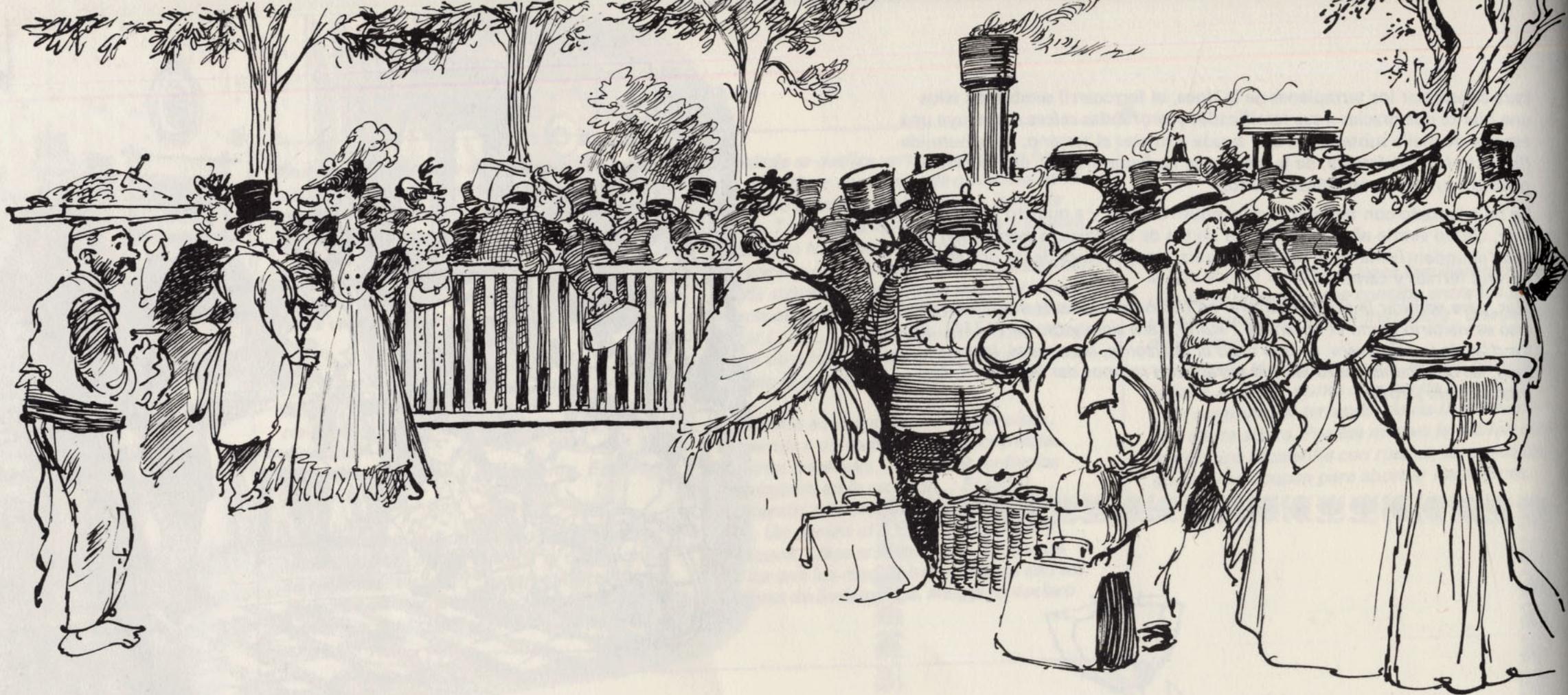


Estoy seguro de que muchos músicos se han inspirado en el tren. Nicanor Molinare me lo confirmó. La música de Molinare es casi toda de procedencia ferroviaria. Se puede ir en tren sin salir de "Galopa, galopa" y de "La Copucha".

Recuerdo la fiesta que dio a los niños una familia británica del Cerro Alegre con motivo de la llegada de dos niñas bonitas de la colonia inglesa de Arequipa. Cuando llegó el momento de mostrar las gracias de los asistentes, un niño se puso a recitar de memoria los nombres de las locomotoras, cambiando la voz para imitar el ruido de un tren en marcha. Decía: Empresa, Vencedora, Obstáculos, Adelante, Recompensa, Porvenir, Valparaíso, Quillota, Aconcagua, Santiago, Colina, Rengo, Tilttil. . . Siguió enumerando hasta el 90, la última con el nombre de San Francisco. Entre cada nombre hacía un ruido imitativo de tren y por fin terminó con el conocido:

Quién me ataja,
quién me ataja.

Una salva de aplausos saludó al niño, que tenía cierto aspecto cómico de gato mojado. El dueño de casa, antiguo maquinista, le sirvió ponche, y la dama de carrillos hinchados y rojos le abrazó con emoción.



Por lo demás, en Viña del Mar no hay reloj público y no se necesita. Los trenes regulan maravillosamente el tiempo para la gente que come pan a manteles y duerme en sábanas de hilo; y aún los pobres y los labriegos se rigen "por el rebuzno de la máquina". "El tren de Arrate" (Arratia), que pasa de Quillota a las 9 A. M. es el tímpano despertador de los huéspedes de Santiago. El de las doce y media es el cañonazo del medio día. El expreso de Valparaíso de las cinco y cuarto, la campanilla que llama a comer, y el que de Santiago pasa a las diez, la invitación del té.

Por último, el convoy de carga de Valparaíso, que cruza bramando y sin detenerse por el valle, a las once de la noche, es la hora de la queda, y su gemelo que llega a Santiago a las cinco de la mañana, la diana de los que, como nosotros, son todavía soldados del arado o de la piuma. El tren mocho (sin máquina) suele pasar a la hora prima y el tren chonchón a media noche.

Todo esto para los que se quedan.

Para los que se van, la distribución es otra.
Por el tren de nueve se van los comerciantes.

Por el de cuatro y media las visitas.

Por el de las diez de la noche, los amigos los hermanos y los ángeles. . .

Allí, a la sombra de hermosos olmos y encinas corpulentas, se congregan las damas y caballeros a charlar, a ver y ser vistos, a ser saludados. Es la cita de todos los diálogos rápidos y amables, de los infinitos "por supuesto", los "como no" y los "no falta más" que brotan como la miel de palma, de los labios de los huéspedes, respondiendo a los "cómo te va" a los "como están todos" y a los "más que nunca" de las encantadoras lenguas que preguntan y pasan como los ángeles del Dante.

Y en seguida se suceden en bullicioso tropel, como el chapaleo de la lluvia en los tejados, los "hasta mañana, hasta luego", y cuando el silbato de la máquina ha dado la señal y el conductor va cerrando las últimas portezuelas, se oye todavía en cada postigo el dulce "adiós, adiós, adiós" de los que se van y de los que se quedan. . .



Los criollos rápidamente compendieron las "excursiones" que ofrecía el muy británico ferrocarril en un solo paseo: el de la Estación.

El paseo de la estación se convirtió en pintoresco microcosmos local que trajinaba entre racimos de uva y canastos de peras, entre las gallinas y los patos, ofreciendo un espectáculo en el que la atracción mayor era la gente misma.

El paseo de la estación nunca se hizo en Valparaíso o en Santiago, que eran terminales. El paseo se hizo en las estaciones intermedias. El paseo de la estación, tradicional por más de un siglo en toda la provincia chilena, se inventó en Viña del Mar.

En los paseos de los gringos se camina mucho y se come poco. En los chilenos se camina poco, pero se come mucho.

Poco a poco el tren se fue chilinizando. Hoy, lo único británico que le queda es el circular por la izquierda.

Valparaíso cuenta ya para lo sucesivo con un excelente paseo. . . al reducirse a diez minutos de tiempo la distancia de tres leguas que nos separa de la Viña del Mar. Este será el paseo favorito, así lo creemos, allí se dirigirán los picnics, se harán los almuerzos, onces, etc., que se suelen improvisar de vez en cuando entre las personas de nuestra sociedad, eligiéndose siempre un lugar de campo para esa reunión.

El ferrocarril trajo al valle las primeras grandes afluencias de visitantes.

Ayer la Viña de la Mar contendría seis a siete mil personas. . . Estaban allí las distracciones favoritas, el volantín, varios pruebistas de la compañía araucana, el baile de la cuerda y otras pruebas de equilibrio. . .

La aldea quedó así reducida a la condición de una fonda bajo una carpa de lona y después de tabla y a un torneo dominical de libaciones. . . Corría a raudales el ponche de Calderón en la chingana y la espumosa cerveza del mesón vecino de la Estrella de Chile.

. . . nunca se mostró Baco más seductor ni jamás se mereció tantos honores como lo fue ayer de los paseantes a la Viña de la Mar. . . ¿Y por ventura el dios de las parras ha sido destronado más tarde en ese paraje?

La primera época geológica de Viña del Mar, la edad y estrata de la cerveza, duró de esta suerte quince años. . . Sólo la estación prosperaba y todo lo demás era un desierto. . . La inventiva de los fonderos fundadores llegó lejos. Don Juan Calderón, que edificó a la lengua de los rieles una chingana con aire de capilla metodista, reventó las cuerdas de todas las arpas y vihuelas de fama desde Quillota a Petorca, y su rival en la estación erigió dentro de ésta un anfiteatro de toros en que corrían bueyes recién desenyugados del pértigo. . . Y hemos visto carteles con grandes letras, en los que se convidaba al público porteño a "carreras de chanchos", "gallo descabezado", "juego de marea", "incendio del parque verde", "luchas de box" y hasta ver "volar un burro" entre dos altos mástiles.

La música del batallón Nº 2 también se hallaba allí. . . y en línea de fuego con el campo de la estación. . . dos batallones cívicos y la brigada de artillería de Valparaíso dispararon 7.660 cartuchos de fuego y 400 de cañón. . .

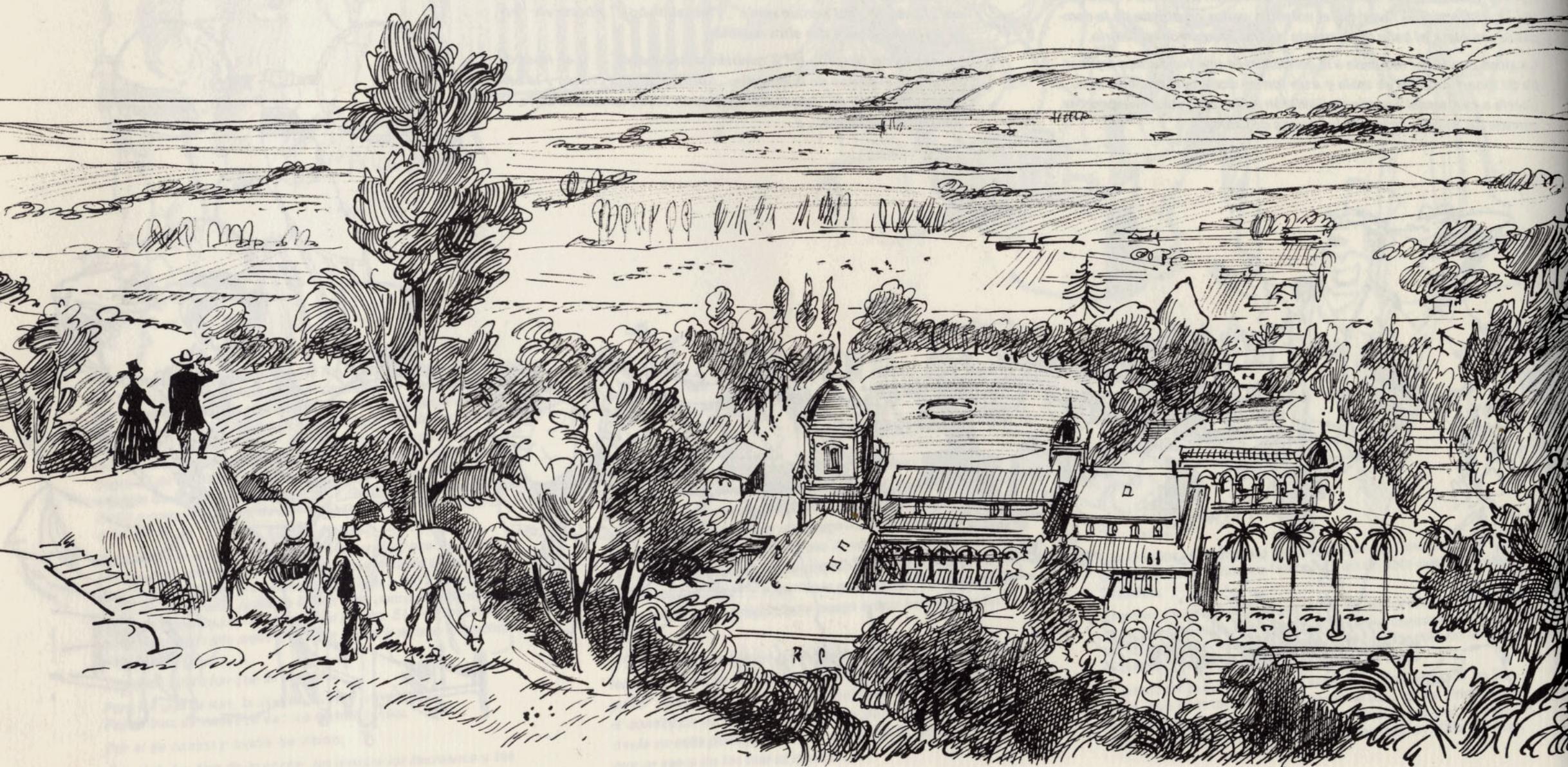


Tantos viajes y aventuras en países tropicales de clima malsano, fueron minando la salud de don Francisco Salvador y le inculcaron una neurosis que se fue agudizando, convirtiéndolo en sus últimos años en un misógino insoportable. Después de haber llevado una vida fastuosa y derrochadora en París y en Roma, en Singapur y en Macao, se explica que las distracciones que podría encontrar en el mísero villorrio de Valparaíso, pudieran ocasionarle una aguda neurastenia.

Las dos haciendas de Viña del Mar se conservaron gracias a que fueron adjudicadas a su madre, doña Dolores. Su hijo, en cambio, *dilapidó gran parte de su enorme fortuna y malogró los valiosos terrenos del Almendral, que le pertenecían casi por entero.*

Don José Francisco Vergara, *fatigado por los tropiezos de orden administrativo que encontraba a cada paso*, renunció a las tareas del ferrocarril y arrendó la hacienda de Viña del Mar, por un cánón de tres mil pesos anuales.

Por lo demás, empezó a pololear con doña Merceditas, la nieta de Alvares, hija del neurótico don Francisco Salvador.





La hacienda, en los momentos en que fue arrendada por Vergara, languidecía con una producción muy limitada. Bajo su mandato, *de inteligente iniciativa y poderosa voluntad*, empezó a tomar gran desarrollo.

Aplicando a la industria los sólidos conocimientos de ingeniería, suplió la escasez de agua que había en esa hacienda con la construcción de dos grandes represas: las que hoy conocemos por laguna de Sausalito y el tranque de Forestal.

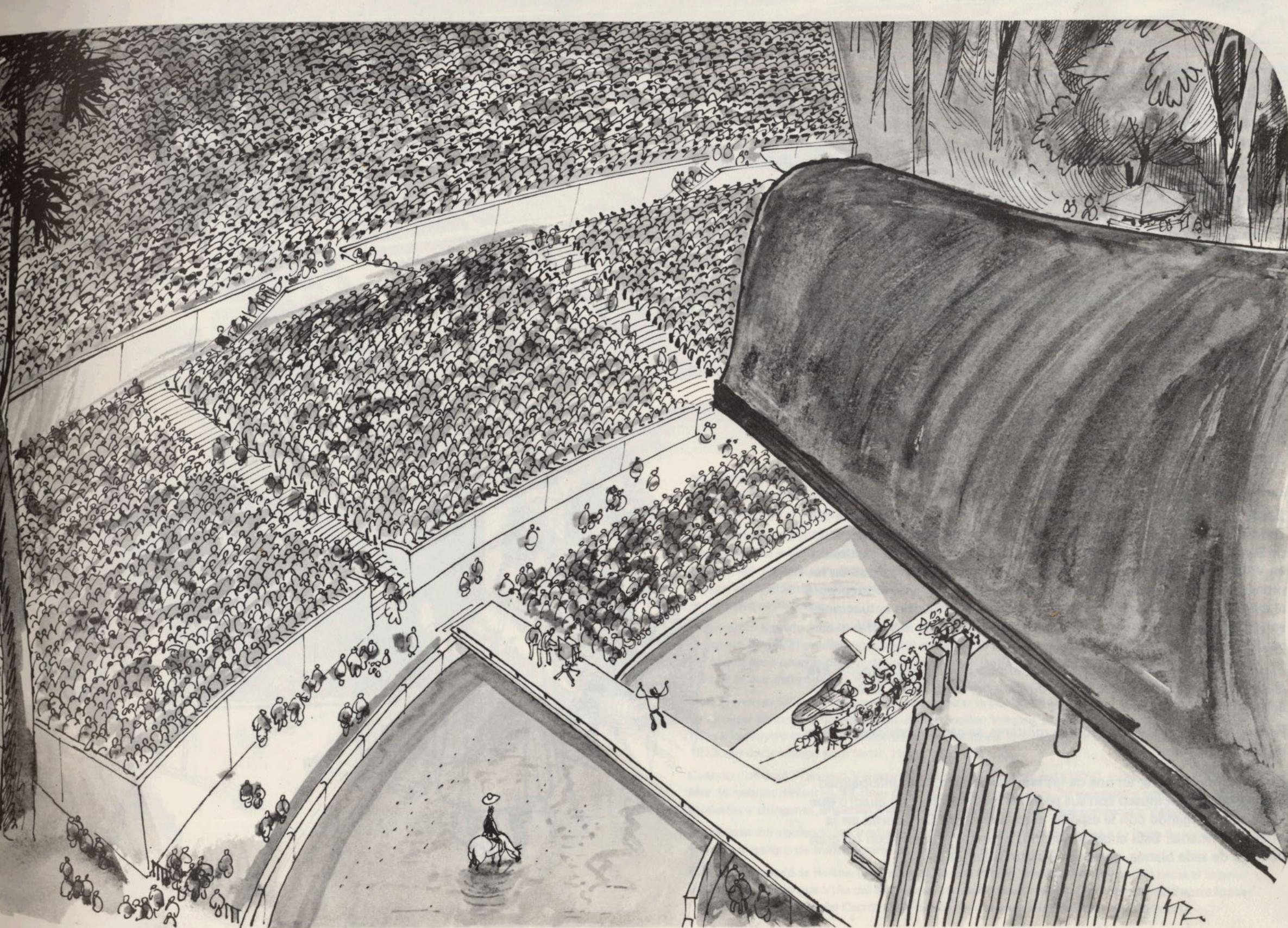
Mientras vivió doña Dolores Pérez, que como dijimos, padecía de la "pasión territorial", *no consintió en vender ni una pulgada de su hacienda. La idea de la futura ciudad de Viña del Mar quedaba en ciernes a pesar del deseo de algunos entusiastas videntes y de la necesidad imperiosa de numerosos extranjeros, la mayoría empleados de la línea, que se acomodaban malamente en ramadas en los contornos de la estación.*

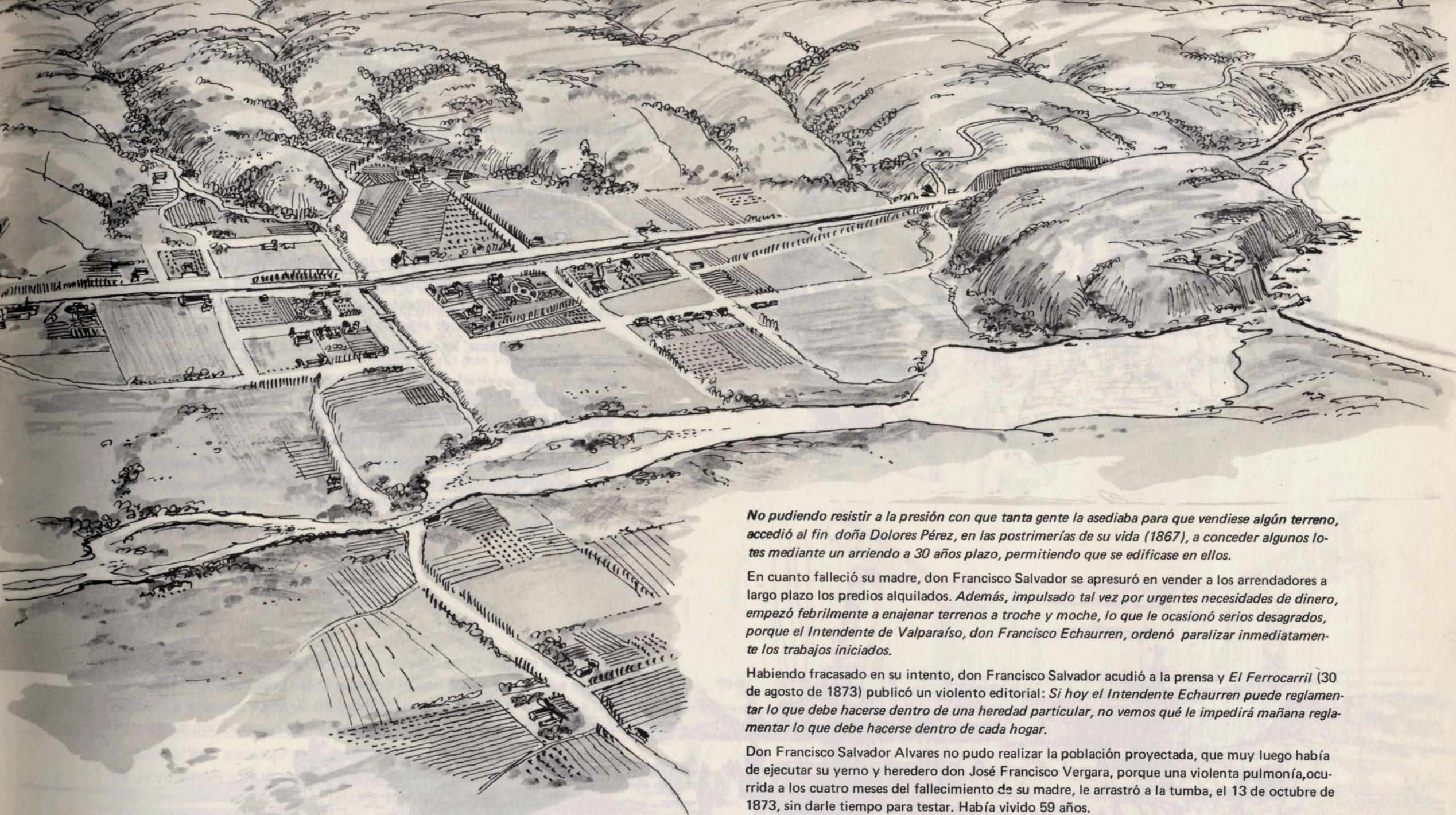
Viña del Mar continuó siendo. . . *una rústica lechería, una posada de carretas y una estación de cerveza que daba paso a los trenes por entre un cerco de alambres y retoños de álamos.*

Obviamente, don José Francisco Vergara no permanecía indiferente a la necesidad de estructurar una población definitiva. La llegada del ferrocarril ya había sellado definitivamente una época.

En sus recorridos por las boscosas quebradas de las Siete Hermanas se habrá detenido más de una vez, echando a correr su imaginación de ingeniero, proyectando una nueva ciudad. Una hermosa y moderna ciudad enfrente de sus jardines. . . o tal vez alrededor de sus jardines. . .

. . . lo que ciertamente no habrá nunca imaginado es que su sueño tomaría tal impulso, que al cabo de un siglo la ciudad se le habría de meter hasta "dentro" de sus jardines





No pudiendo resistir a la presión con que tanta gente la asediaba para que vendiese algún terreno, accedió al fin doña Dolores Pérez, en las postrimerías de su vida (1867), a conceder algunos lotes mediante un arriendo a 30 años plazo, permitiendo que se edificase en ellos.

En cuanto falleció su madre, don Francisco Salvador se apresuró en vender a los arrendadores a largo plazo los predios alquilados. Además, impulsado tal vez por urgentes necesidades de dinero, empezó febrilmente a enajenar terrenos a troche y moche, lo que le ocasionó serios desagrados, porque el Intendente de Valparaíso, don Francisco Echaurren, ordenó paralizar inmediatamente los trabajos iniciados.

*Habiendo fracasado en su intento, don Francisco Salvador acudió a la prensa y *El Ferrocarril* (30 de agosto de 1873) publicó un violento editorial: *Si hoy el Intendente Echaurren puede reglamentar lo que debe hacerse dentro de una heredad particular, no vemos qué le impedirá mañana reglamentar lo que debe hacerse dentro de cada hogar.**

Don Francisco Salvador Alvares no pudo realizar la población proyectada, que muy luego había de ejecutar su yerno y heredero don José Francisco Vergara, porque una violenta pulmonía, ocurrida a los cuatro meses del fallecimiento de su madre, le arrastró a la tumba, el 13 de octubre de 1873, sin darle tiempo para testar. Había vivido 59 años.

Cuando don José Francisco Vergara se hizo cargo de su heredad (1873), existían ya en Viña del Mar 16 quintas de recreo, 13 casas de altos, 26 de un solo piso, 36 viviendas y numerosas chozas modestas y chinganas, dispersas a lo largo del camino carretero que conducía a Valparaíso.

El poblado iba siguiendo esa irrefrenable costumbre chilena de alinearse a lo largo de los caminos y corría el peligro de transformarse en una "calle larga".

En 1870 se instaló la Refinería de Azúcar, lo que le creó una especie de frontera hacia el interior del valle, de modo que Viña del Mar comenzó a centrarse en el espacio comprendido entre los cerros, el estero, el cerro del Castillo y la laguna, que la separaban del mar, y la Refinería.

La mayor parte de los biógrafos e historiadores que lo han intentado, se estrellaron ante la personalidad fascinante de José Francisco Vergara. El espectáculo de un millonario que divide su vida entre la gerencia de sus negocios, los viajes al extranjero, el sibaritismo de la lectura y las flores y el trato de un círculo de amigos escogidos; que a los 46 años empuña la espada, sablea al enemigo en los desiertos, se improvisa como estratega, organiza ejércitos y campañas y que, ungido candidato a la presidencia de la república, declina el honor para dejar paso a un amigo, se aparta demasiado de lo común.

Aquí y en la quebrada del ají.

Sobre un fondo típico de inquebrantable lealtad, su inteligencia amplia y sensible y los modales correctos y suaves ponían notas originales en el tipo clásico del antiguo caballero chileno. La curiosidad intelectual lo había encaminado en casi todos los sentidos del saber humano. Lector infatigable, favorecido por una memoria feliz y las cualidades ya anotadas, había escudriñado el conocimiento y la belleza desde la botánica hasta la poesía, pasando por las matemáticas, la técnica industrial, la hidráulica, la historia y la política. Su asombrosa amplitud mental era auténtica, la antítesis del charlatán, bueno para todo y apto para nada.

La biografía de José Francisco Vergara ocuparía un extenso volumen. Desde muy joven se afilió al partido Radical y militó en el Club de la Reforma. Fue diputado, Senador y Ministro del Interior en el período de Santa María. Inició sus actividades periodísticas en 1875 fundando en Valparaíso *El Debate*. En General, fue un colaborador asiduo en la prensa nacional. Al estallar la guerra con el Perú y Bolivia, se incorporó al ejército y se trasladó a Antofagasta. Luego de brillantes actuaciones en los frentes, fue llamado por el presidente Pinto y se le confió el cargo de Ministro de Guerra.

El nombramiento repercutió en el país entero como una clarinada. Era la expedición a Lima. Era la guerra dirigida por un hombre joven e impetuoso.

Por ser un civil, dirigiendo asuntos militares, se ganó la envidia y la enemistad de algunos.

En la Quinta Vergara, en una de las salas de palacio, la Municipalidad está formando un museo con sus pertenencias. Allí hay un cuadro que lo muestra cargando con la espada, al mando de los Cazadores, en la oficina Germania. Está al centro, rubio, envuelto el cuello con un gran pañuelo de seda blanca, como un Búfalo Bill criollo.



Los arenales de la ribera norte, la extensa playa que corría ininterrumpidamente desde la Laguna hasta las Salinas, seguían siendo desestimados *por miserables para cosa alguna*.

El interés por Viña del Mar lo sostenían los portefíos que vivían colgando sobre el mar, a quienes les interesaba tener quintas y casas campestre y no chalets de playa, y por algunos santiaguinos que, como buenos huasos, les gustaba tener la casa cerca de la estación.

Lo único notable que sucedió por esos parajes fueron las evoluciones de la Escuadra española en los primeros meses de 1866, la que fondeaba cerca de la Viña del Mar en su bloqueo del puerto. El 31 de marzo se bombardeó Valparaíso y debe haber sido la primera vez que los viñamarinos fueron a la playa. . . para ver, de lejos, el espectáculo.



LA ALDEA DE VERANO

Viña era el suburbio de placer de Valparaíso. La llamada entonces *Peñaflor marítima de Chile*, contaba con 1.318 habitantes.

En el estío, este número tal vez se duplica y en los domingos recibe, a costa de Valparaíso, la población flotante de la ciudad. Este crecimiento es, sin embargo, puramente espontáneo y por lo tanto incierto y precario.

Los ensardinados hijos de Valparaíso, tal como lo anunciara el cronista al inaugurarse el ferrocarril, se volcaban al valle vecino en los días festivos en busca de lo que el puerto no podía ofrecerles: la bucólica frescura de los campos.

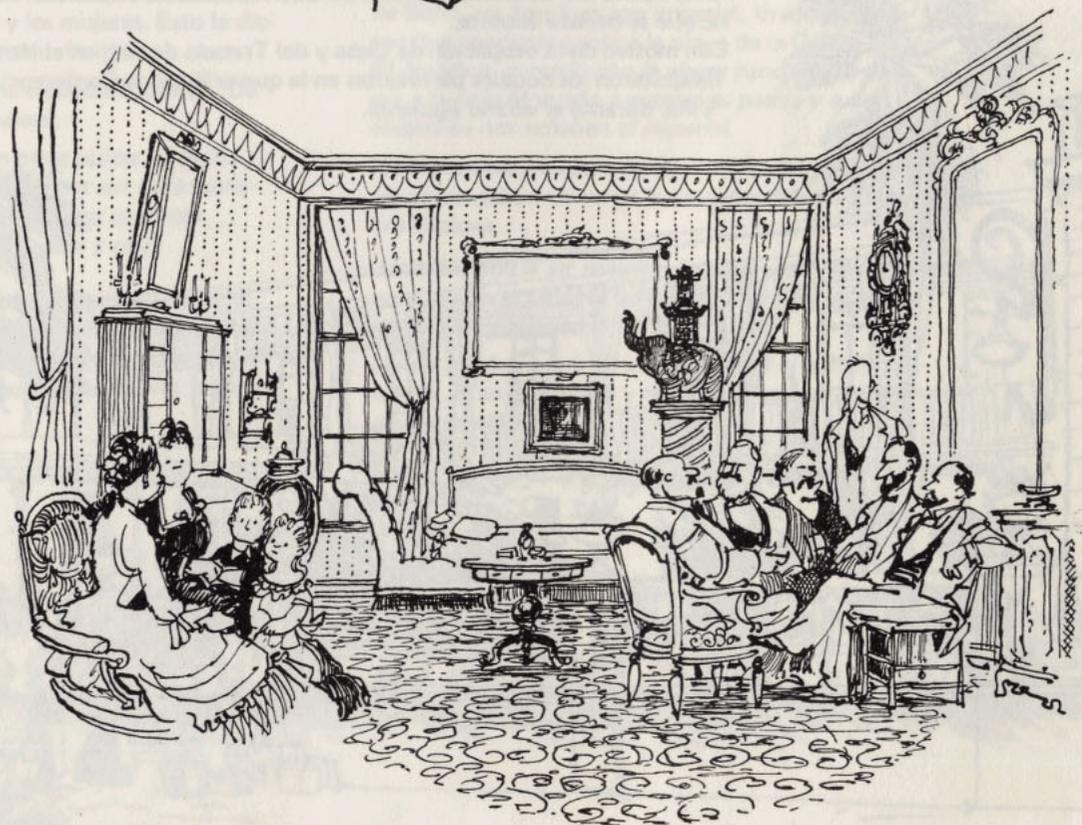
Todo en ella era campo, y por esto hemos dicho que *Viña del Mar* es hija legítima del polen de las locomotoras. . . que fertilizaron. . . sus sembradíos, sus árboles y sus rústicos jardines primitivos. Si algún día resucitara complaciente rey de heráldica, para otorgarle armas reales, éstas habrían de tener por campo de gules el mar, por barras su túnel, rieles por diadema, por león rampante una locomotora y por orla una vid de verdes pámpanos destilando de sus racimos embriagadores néctares.



Para la gente importante, el centro de reunión era la casa de los Vergara. Don José Francisco, que había subido a la opulencia, aglutinaba a su alrededor a la mayor parte de los intelectuales, escritores y artistas, a los principales políticos y a los huéspedes distinguidos que visitaban el país.

Cuando el feliz poseedor de *Viña del Mar* se vio libre de rutinas españolas, portuguesas y especialmente chilenas sobre transmisión de propiedad y enajenación de hijuelas, pudo presentar un plano bien estudiado sobre la urbanización de esas tierras, base del actual balneario, que fue aprobado por decreto del Intendente de Valparaíso, con fecha 29 de diciembre de 1874.

Libre de ligaduras creció tan a prisa la ciudad en su nueva planta, que en cuatro años pasó de aldea a territorio municipal (Mayo 31 de 1878) y desde las últimas elecciones (Mayo 4 de 1879) tiene un cuerpo de ediles cosmopolitas presidido por un alemán.



En 1875, en un enorme predio en lo que hoy es calle Alvarez esquina Quillota, don José Francisco Vergara construyó el Gran Hotel.

El Hotel, que después de un incendio fue considerablemente agrandado, tenía capacidad para cien huéspedes, y su hermoso jardín se extendía y remontaba por las quebradas y cerros adyacentes a su espalda. Ese jardín y bosque conoció durante medio siglo la vida íntima de todos los veraneantes que acudieron a Viña del Mar. . . Por la noche, los amantes se daban cita. . . Ahí se murmuraba, se hacían los matrimonios, se iba y se venía.

El Gran Hotel fue el alma, entraña y garganta, centro y refugio de la futura ciudad. En sus salones y salas de billar, el trato social, el juego, la música y el baile servían de pasatiempo a los veraneantes. El gran comedor servía también de sala de espectáculos y fue el primer teatro que tuvo Viña. . . Doña Filomena Josefina de Salvini se presentó con un vestido descotado de color rosado subido, que los míopes a la distancia podrían confundir con una gigantesca copa de helados de frutilla. La artista arrancó aplausos cuando ejecutó con el violín *El pájaro en el árbol*. . . ¡Feliz época pastoril!

El Gran Hotel de Viña del Mar fue testigo, en esos días, del delirio que provocó la noticia de las victorias de Chorrillos y Miraflores (así se llamó después a dos barrios viñamarinos vecino uno del otro). Allí se volvieron todos locos. No quedó campana con badajo, bodegón con voladores, ni títere con cabeza. . . Vicuña Mackenna, arrebatado por el entusiasmo, hizo llorar de emoción a los oyentes cuando desde el balcón del Hotel anunció la toma de Lima. . . La multitud, delirante de júbilo, organizó una procesión de antorchas que toda la noche recorrió las calles, invadió la estación y penetró en la Quinta para felicitar a doña Mercedes Alvares, esposa del talentoso Ministro de Guerra, don José Francisco Vergara, que se hallaba ausente.

Con motivo de la ocupación de Lima y del Tratado de Paz, en el Hotel se finiquitaron los detalles pertinentes en la que se llamó la Conferencia de Viña, durante el verano siguiente.



CADBURY'S



GUARANTEED
PURE

COCOA

GUARANTEED
SOLUBLE

Con el Gran Hotel, Viña dejó de ser un suburbio dominical para convertirse en un lugar de veraneo. La marea de visitantes fue poniendo de moda el veraneo viñamarino y fue dando origen a "la temporada", que desde ese momento en adelante regularía la vida de toda la ciudad.

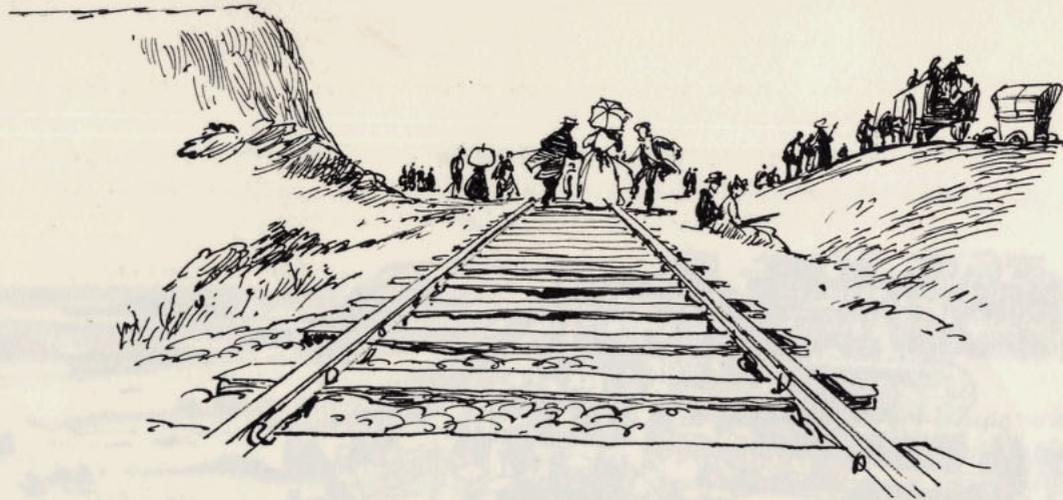
Los que no construyeron casas, acudían a los hoteles y pensiones que fueron surgiendo.

Las dificultades del viaje y las costumbres de la época, obligaban a permanencias prolongadas, de manera que en la población flotante siempre estaban en notoria mayoría los niños y las mujeres. Esto le dio a la ciudad una característica definitiva.

Desde entonces Viña es una ciudad de jóvenes. De helados, de cocacola, de paseos.

¿Son más hermosas que en otras partes las ágiles jovencitas que pasean presurosas por sus calles soñadoras? Atraen por su juventud, por su viveza. . . Y gozan y ríen, y nos hacen gozar y reír.

Un revuelo de saludos y pedidos del grupo juvenil rodeaba a don José Francisco: *Señor Vergara, préstenos caballos; señor Vergara, permítanos trepar al bosque. . . Levantaba la mano dulcemente: niños, vengan conmigo.*



Los paseos de ese tiempo no podían ser más sencillos. En el tren de las 2, la mayoría de los veraneantes se dirigía a Valparaíso a revolotear por las tiendas y a tomar helados y pasteles donde la Gasseaux. . . Por las tardes (se comía a las 7 p.m.), la tribu viñamarina se lanzaba a lo largo de la línea férrea. . . y no puedo olvidar la impresión de pavor que a los niños nos causaba la pasada del "Chon-Chon" que venía de Santiago a gran velocidad, bramando, vomitando chispas y haciendo trepidar la línea.

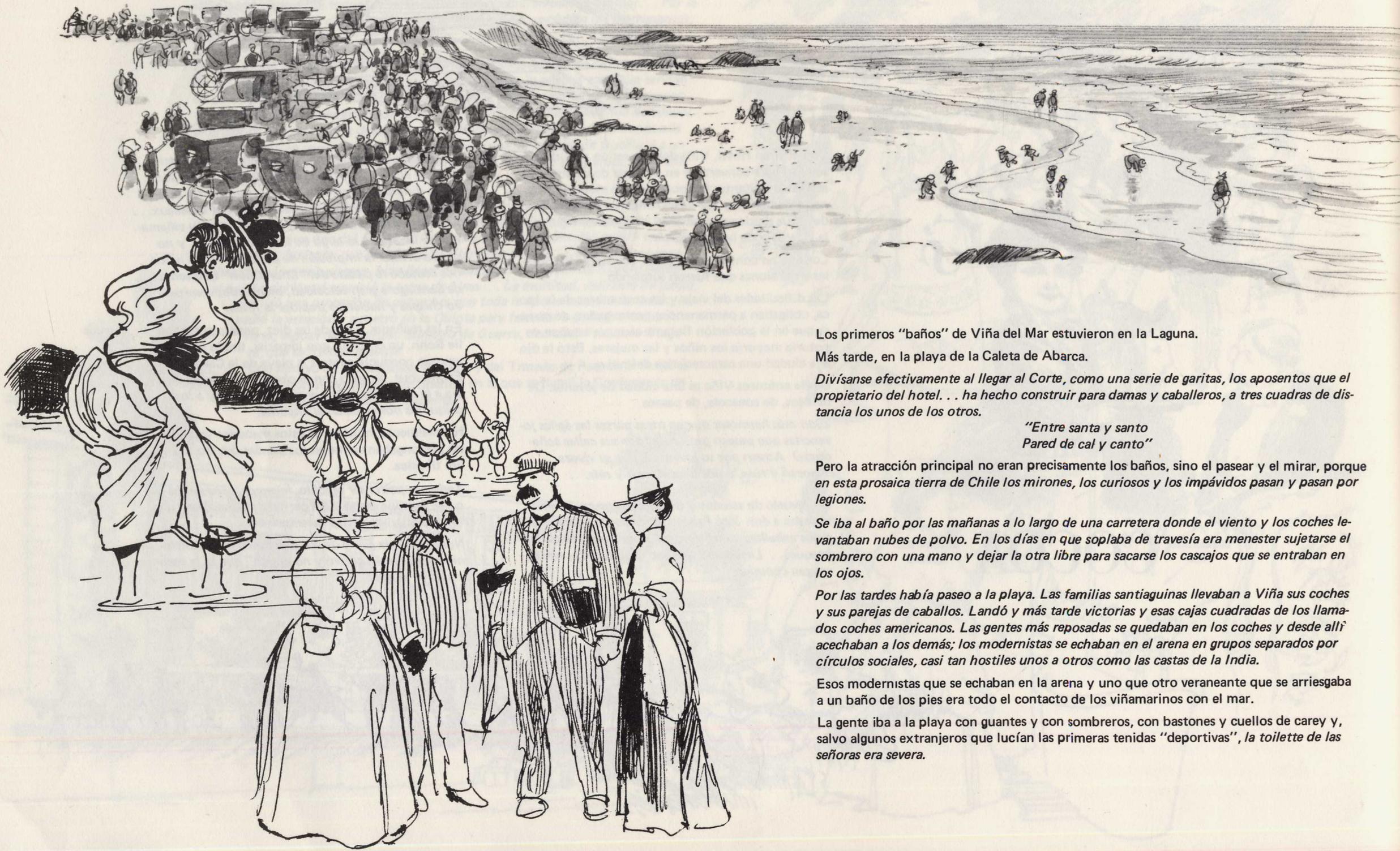
En las mañanas, a eso de las diez, pasaba por la calle Bohn, un ómnibus con imperial, tirado por bueyes que conducía gente a la playa de la Caleta. . . El ómnibus, cargado con la alegre bandada, se dirigía a la calle Montaña a enterar su pasaje y a los chiquillos nos echaban al imperial.

Normalmente, muchos de estos menudos veraneantes prolongaban en meses sus estadas debido a la fiebre tifoidea.

Todo eso podía ser sencillo, ingenuo, pero nunca fue cursi. Se vivía todavía un período patriacal con una distinción y sobriedad características.

Nunca cayó la gente de ese tiempo en el exhibicionismo, ni en el "quiero y no puedo" que es la esencia de lo vulgar.





Los primeros "baños" de Viña del Mar estuvieron en la Laguna.

Más tarde, en la playa de la Caleta de Abarca.

Divísanse efectivamente al llegar al Corte, como una serie de garitas, los aposentos que el propietario del hotel... ha hecho construir para damas y caballeros, a tres cuadras de distancia los unos de los otros.

*"Entre santa y santo
Pared de cal y canto"*

Pero la atracción principal no eran precisamente los baños, sino el pasear y el mirar, porque en esta prosaica tierra de Chile los mirones, los curiosos y los impávidos pasan y pasan por legiones.

Se iba al baño por las mañanas a lo largo de una carretera donde el viento y los coches levantaban nubes de polvo. En los días en que soplaban de travesía era menester sujetarse el sombrero con una mano y dejar la otra libre para sacarse los cascajos que se entraban en los ojos.

Por las tardes había paseo a la playa. Las familias santiaguinas llevaban a Viña sus coches y sus parejas de caballos. Landó y más tarde victorias y esas cajas cuadradas de los llamados coches americanos. Las gentes más reposadas se quedaban en los coches y desde allí acechaban a los demás; los modernistas se echaban en la arena en grupos separados por círculos sociales, casi tan hostiles unos a otros como las castas de la India.

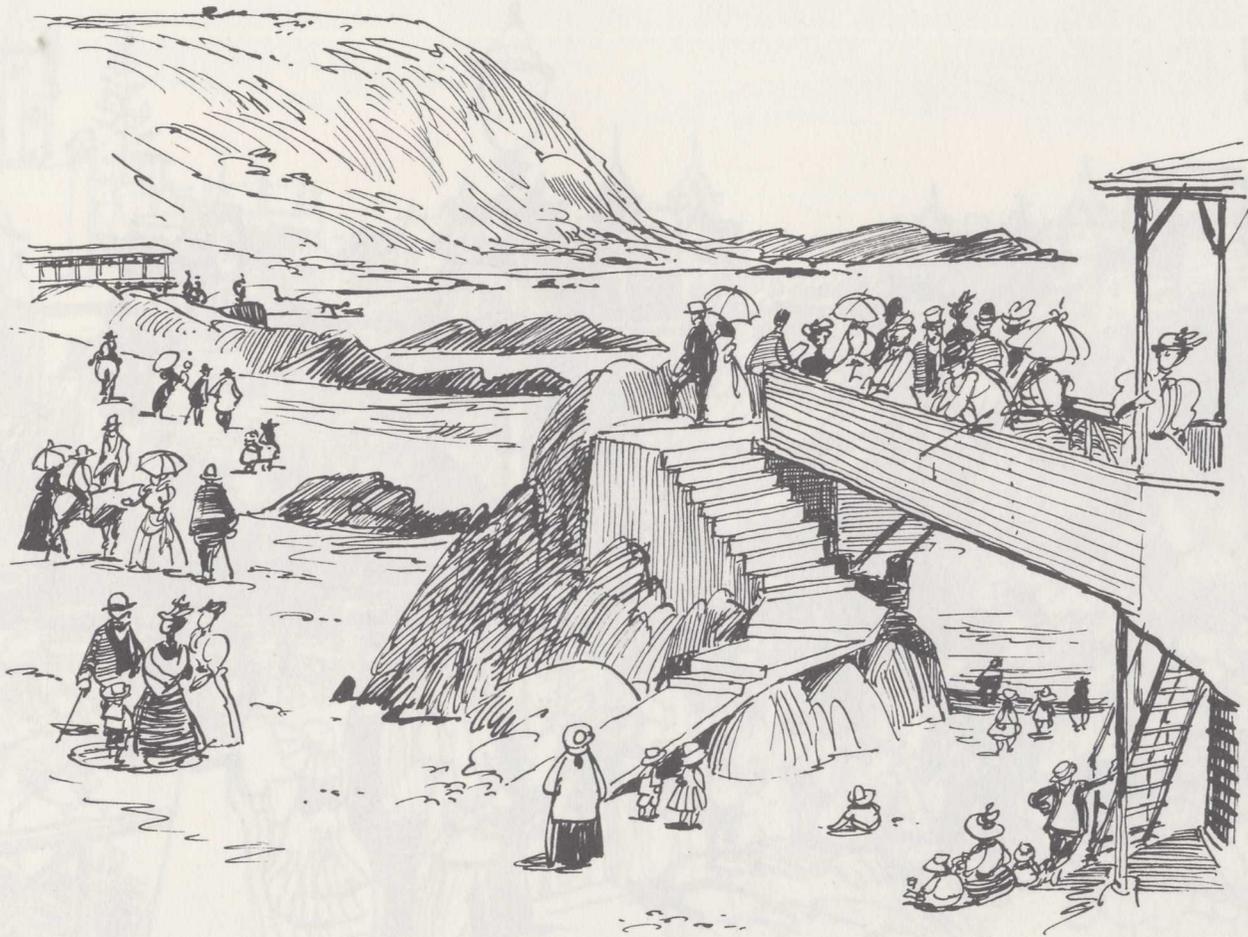
Esos modernistas que se echaban en la arena y uno que otro veraneante que se arriesgaba a un baño de los pies era todo el contacto de los viñamarinos con el mar.

La gente iba a la playa con guantes y con sombreros, con bastones y cuellos de carey y, salvo algunos extranjeros que lucían las primeras tenidas "deportivas", la toilette de las señoras era severa.

Don Teodoro Von Schroeders, llegado a Viña del Mar en 1880, se dio cuenta del inmenso porvenir que como balneario le aguardaba a la incipiente población. . . Adquirió grandes extensiones de tierra y pasó a ser dueño prácticamente de todo el sector comprendido entre el Cerro Castillo y la calle Traslaviña y, por el lado del mar, hasta Caleta Abarca. . . Transformó una playa que allí había, construyó un camino hasta los baños dinamitando la punta del cerro que llegaba hasta el mar, en donde ahora está el castillo Wulf, y la bautizó con el poético nombre de Miramar. . . Obtuvo un servicio especial de trenes desde el Barón, para lo cual logró la creación del paradero de Miramar en 1866. También adquirió dos birlochos que hacían el viaje desde el centro de la ciudad hasta la playa.

"Con gran sorpresa para mí, los baños no tuvieron la aceptación que yo esperaba. Sólo los extranjeros gozaban, pero las santiaguinas tenían miedo a las olas de ser vistas, sólo las más valientes se daban unos baños de asiento. . . en la arena mojada. Pronto me convencí que tenía que incurrir en más gastos, construir un baño de natación, duchas y baños calientes y principié a gastar y gastar. . ."

Se ha comprobado que una mirada indiscreta puede causar en la tímida y mojada virgen efectos terribles: apoplegía y aneurismas.



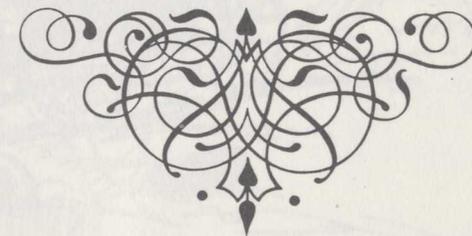
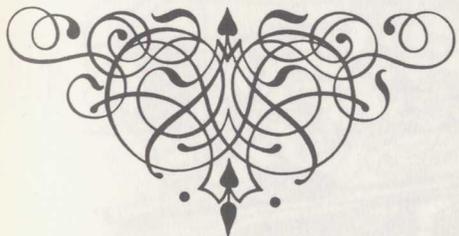
Los baños empezaron a ser recomendados por sus efectos "medicinales" y el establecimiento se llamó Baños Hidroterápicos de Miramar.

M. de Michelet afirma que el baño no debe durar más de cinco minutos, tiempo suficiente para que los poros de la epidermis, que él llama algo que nosotros denominaremos "estómagos de la piel", absorban el mucus del mar y lo digieran.

Recuerdo que en ese tiempo, no sé por qué curiosa prescripción médica, nos frotaban la barriga con aceite de comer, antes de meternos al mar y hoy, cada vez que me sirvo una ensalada, se me viene a la memoria este extraño recuerdo.

Doña Mercedes Toro de Peña, agradecida por la curación milagrosa que un reputado médico verificó en su hija Casilda, donó al establecimiento una Virgen de Lourdes. El doctor Von Schroeders, al que no se le iba una, la colocó en una gruta natural del cerro que halló frente al actual Cap Ducal. Más tarde, donó la imagen a los RR.PP. Pasionistas y fue trasladada, en solemne ceremonia, al templo que éstos habían construido en la calle San José, el 7 de Enero de 1912. Desde entonces, el sector se llamó Agua Santa. . .

Muy pronto, sin embargo, Miramar se puso de moda y fue el gran centro de atracción para los que iban. . . a mirar.



Por algo el balneario se llama Mira (al) mar.

Más adelante, los pocos audaces que gustaban de chapotear entre las olas empezaron a esgrimir argumentos higiénicos para promover los baños.

Nuestros antepasados curaban sus dolencias o limpiaban su pellejo en hoyos que captaban las aguas de las vertientes o en la playa sembrada de algas o de peces en fermentación. . . Todavía no nos llegaban del exterior los conceptos modernos de la higiene, del aseo frecuente, del aire oxigenado y de la luz purificadora.

. . . Este peregrinaje será el baño vivificante del placer y la salud, antes de remontar periódicamente los ásperos caminos montañoses que llevan a la capital, es decir, a la faena laboriosa.

Por supuesto, aumentó el número de los que se dejaron convencer por las ventajas de este "peregrinaje".

El baño de Miramar era agitado y hasta dramático. Un año sí y otro no, se ahogaba ahí algún conocido joven de Santiago, cuando no eran dos en un mismo año. La emoción más alta de una temporada fue cuando don Vicente Reyes, el célebre político, estuvo a punto de ahogarse y fue salvado por don Aníbal Zañartu, que era muy Zañartu, atrevido, valiente e impulsivo.



Con el correr del tiempo, los higienistas fueron reemplazados por los deportistas.

Todavía no estaba de moda el ponerse al sol durante horas, porque las mujeres trataban de ser tan pálidas como la Greta Garbo.

El paseo a la playa, el aperitivo junto al mar, el mismo ir y venir que antes se hacía en la vieja estación, era el acontecimiento social al que no se podía faltar.

En los últimos años se han hecho ácidos comentarios sobre la manera en que la ciudad fue cubriendo sus playas y perdiendo para siempre su orilla de blancas arenas. La verdad es que la ciudad hizo lo que todo el mundo quería: pasear junto al mar y, últimamente, tener vista al mar.

Por eso *Viña* no tiene piscinas, ni embarcaderos, sino grandes paseos junto al mar.

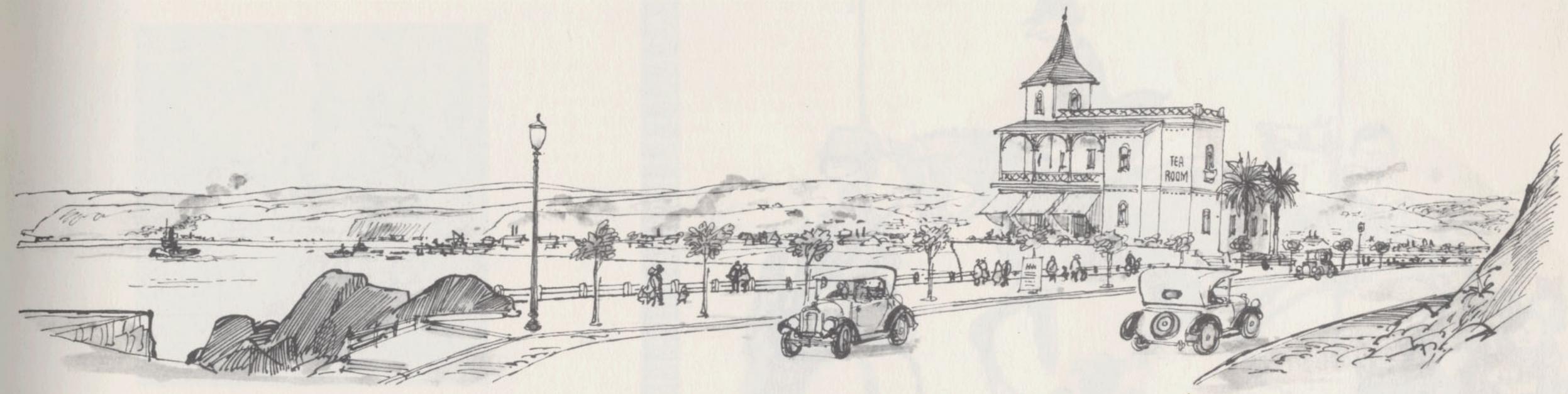




A partir del 12 de mayo de 1871 hubo una atracción especial en la playa. Se hacían paseos para ver los restos náufragos del vapor *Arauco*, que en el amanecer de ese día venía envuelto en una densa neblina, y que cuando creía navegar rumbo al faro y a 10 millas por lo menos distante de Valparaíso, se encontró con la playa de Viña del Mar.

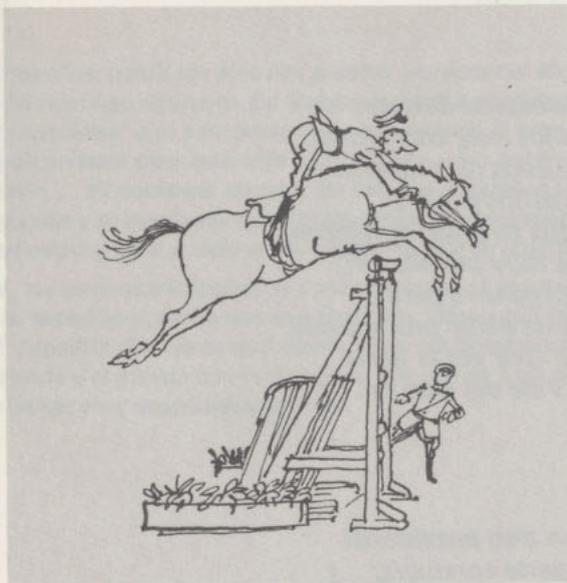
Los restos de sus calderas permanecieron entre las arenas hasta que la Avenida Perú los cubrió con sus enrocados.







En realidad, los únicos que verdaderamente se bañaron en Viña del Mar, durante 70 años, fueron los caballos de carrera del Valparaíso Sporting Club.



Viña del Mar, fiel a su tradición campesina, siempre ha sido, en realidad, una ciudad de caballos. No nos referimos solamente a la época en que éste era el único medio de movilización y cuando las caballerizas eran una parte importante de las mansiones viñamarinas, sino que a siempre. Una ciudad de caballos.

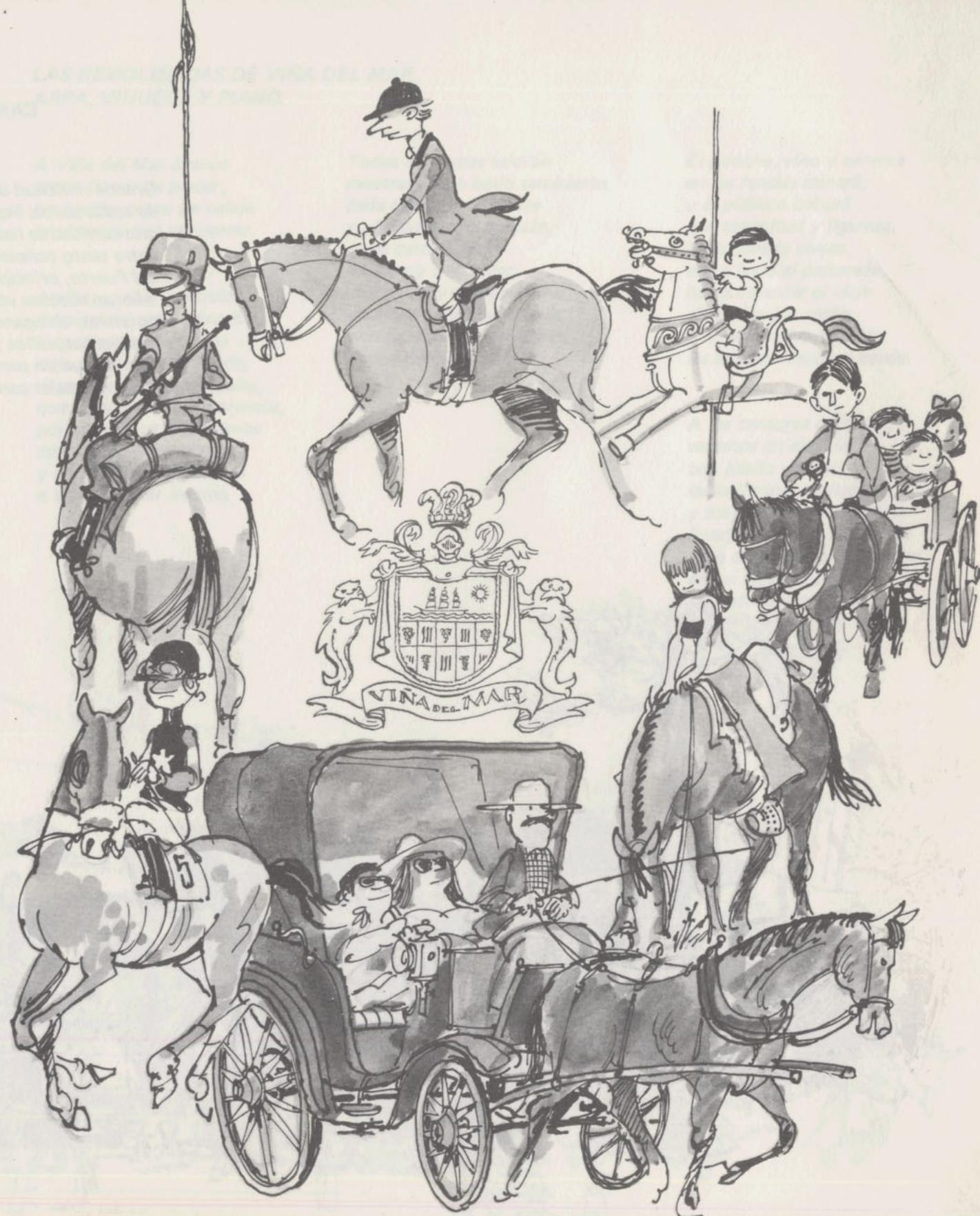
Su hipódromo, su regimiento de Caballería, sus deportes, sus entretenimientos mejores, están relacionados con caballos.

Las calles del barrio de Miraflores fueron de las últimas en pavimentarse en el país, porque los vecinos se oponían tercamente a ello, a fin de poder pasear a caballo.

Durante la Segunda Guerra Mundial, por la escasez de combustibles, la Municipalidad instaló un servicio de Hipobuses que reemplazó en parte a la movilización colectiva y se mantuvo, después, como servicio a las playas.

Paperchasing es uno de los deportes más populares de Viña del Mar. Fue introducido por la colonia británica y siempre ha desempeñado un papel principal en los programas de diversiones al aire libre. . . Nada más hermoso puede ser imaginado que el de una comitiva iniciando la salida a un Paperchase, cuando los caballos están en su mejor forma y los jinetes lucen el rojo de sus uniformes. Ningún producto del ingenio humano puede reemplazar al caballo en la elegancia que da a los deportes y a los actos sociales. El automóvil parece un pobre siútico cuando se le compara al "señorío" equino que confiere un magnífico estilo a todos los actos en que se requieren sus servicios. (1905).

En el jardín de saltos del Regimiento Coraceros (que era el Escuadrón Escolta del Presidente y que en 1906 fue trasladado a Viña), el 5 de febrero de 1949, el capitán Alberto Larraguibel batió el record mundial de salta alto a caballo, al salvar, con su caballo "Hua-so" la valla de 2.47 metros. Es la única marca mundial del deporte chileno.



CARRERAS DE LA VIÑA DEL MAR

*Grande multitud de gente
de todas partes llegaba;
uno confuso se hallaba
entre tanto concurrente;
del Puerto, principalmente,
salieron muchas venteras,
hoteleras, chinganeras,
muchachas, niños y ancianos;
sólo no fueron peruanos
a las montadas carreras.*

*De la capital llevaron
caballos muy corredores,
y aquéllos más superiores
apuraditos ganaron,
porque también ensillaron
otros muy buenos allí;
yo no gané ni perdí,
ni quise hacer una apuesta,
y sólo por ver la fiesta
a la Viña del Mar fuí.*

*En un tren provisional
a la gente conducía;
treinta o mas carros corrían
desde la Estación Central;
va otro tren especial
con las familias primeras;
y en el cerro y sus praderas
las damas a su gusto vieron,
cuando los mancos partieron
como unas nubes ligeras.*



*LAS REMOLIENDAS DE VIÑA DEL MAR,
ARPA, VIHUELA Y PIANO.*

En los primeros años, había tan solo dos grandes reuniones al año. El último jueves de octubre y el domingo siguiente. En Valparaíso nadie quedaba sin ir a la cancha. Había trenes especiales: uno para accionistas que salía de la estación del Puerto; otro para viajeros de primera clase que salía de Bellavista, y un tercero de tipo popular que partía del Barón. . . El comercio cerraba; las familias instalaban sus carpas el jueves de la primera reunión y se quedaban hasta el domingo. Se instalaban ramadas para los que no tenían carpa propia y todo el mundo disfrutaba de cuatro días de campo.

Más adelante, las carreras a la inglesa se convirtieron en el acontecimiento social más importante de la región y, desde que se organizó la temporada del Derby, la fiesta fue nacional. Aquellos días de campo combinaron perfectamente el garden-party con la remolienda y el pic-nic con la chingana, y le dieron a las carreras de Viña del Mar características muy especiales y propias.

*A Viña del Mar iremos
todos llenos de placer,
las bestias como un celaje
tendremos que ver correr.*

*Arriba, pueblo porteño,
despierta si estás dormido,
si quieres ser divertido
deja ese profundo sueño;
digo, cantando halagüeño,
que muy bien disfrutaremos,
por eso es que celebramos
esas fiestas primorosas,
y con niñas buenamozas
a Viña del Mar iremos.*

*Todas las damas saldrán
mostrando un bello semblante,
cada cual más elegante
y afeitadas con solimán.
A las carreras irán
a bailar y a remoler;
con gusto y con proceder,
olvidando los quehaceres,
hombres, niños y mujeres,
todos llenos de placer.*

*El ponche, vino y cerveza
en las fondas reinará,
y el público beberá
con magnitud y ligereza.
Viva, viva la viveza,
entre todo el paisanaje,
hasta concluir el viaje
alegres todos verán;
y en la cancha correrán
las bestias como un celaje.*

*A los cantores cantando
veremos en ese día,
con júbilo y alegría
las bailarinas, bailando;
y los porteños brindando
licor, porque es menester;
digo aquí, con mi entender,
en mi verso popular,
las bestias, sin vacilar,
tendremos que ver correr.*





El *Valparaíso Spring Meeting* era una especie de institución inglesa que organizaba, desde 1864, carreras de caballos y pruebas deportivas. Las reuniones se hacían en primavera en los llanos de Placilla. Buscando un lugar más cómodo y de mejor acceso, arrendaron a don José Francisco Vergara el potrero *Las Rosas* y se reorganizaron en una nueva sociedad que pasó a llamarse *Valparaíso Sporting Club*.

Las divisas primordiales de la nueva institución eran la hípica, el tennis y el cricket.

Junto con la fundación, en 1882, se procedió a transformar el potrero en canchas de carreras y se construyeron ramadas para la concurrencia. Como regla general, entre otras, se dispuso que *no se admitirían jinetes que no vistieran gorra y chaqueta de seda, pantalones blancos y botas de campana*. Demás está decir que los primeros socios, jinetes y caballos eran ingleses.

La misma sesión inaugural designó a los señores Bouchier, Lanzonby y Oxley para estudiar un proyecto de carrera al estilo del *Derby* de Inglaterra, la que definitivamente se corrió el 2 de noviembre de 1882.

Desde entonces ésta ha sido la fiesta máxima de Viña del Mar y la afluencia de público que concurría a la tarde hípica era tan grande que la ciudad reforzaba, con personal de otras comunas, sus dotaciones policiales y de servicios administrativos, para controlar y servir a las muchedumbres.

Durante muchos años, la hípica nacional se trasladó a Viña del Mar en la temporada veraniega, cuando los hipódromos santiaguinos cerraban por el desbande de la estación.

El *Valparaíso Sporting Club* no ha sido sólo un hipódromo. Cobijó a todos los deportes y ha sido el gran campo de diversiones regional, que ha posibilitado el desarrollo de todos ellos en los últimos cincuenta años. En la cancha cedida al *Valparaíso Football Club* se desarrolló, en 1920, el primer Campeonato Sudamericano de ese deporte.

El *Sporting*, pionero de la hípica chilena, fue el ámbito propicio para cobijar a todo el mundo inglés-cosmopolita de Valparaíso. Ese mundo, *el gran Valparaíso de los viajes*, y el santiaguino enriquecido que aprendió a gustar de los casimires de Londres, cigarros de la Habana, alcoholes selectos y muebles de Maple, hallaron allí su club.

Fue la época de los "Charlie Prieto", de los "Caluga Wilson" y de los "Poroto Smith" que retrató *Mundo*, con sus acuarelas.

Pero el Sporting fue, y esto es lo más importante, el *alma mater* de la colonia inglesa, en un tiempo muy numerosa.

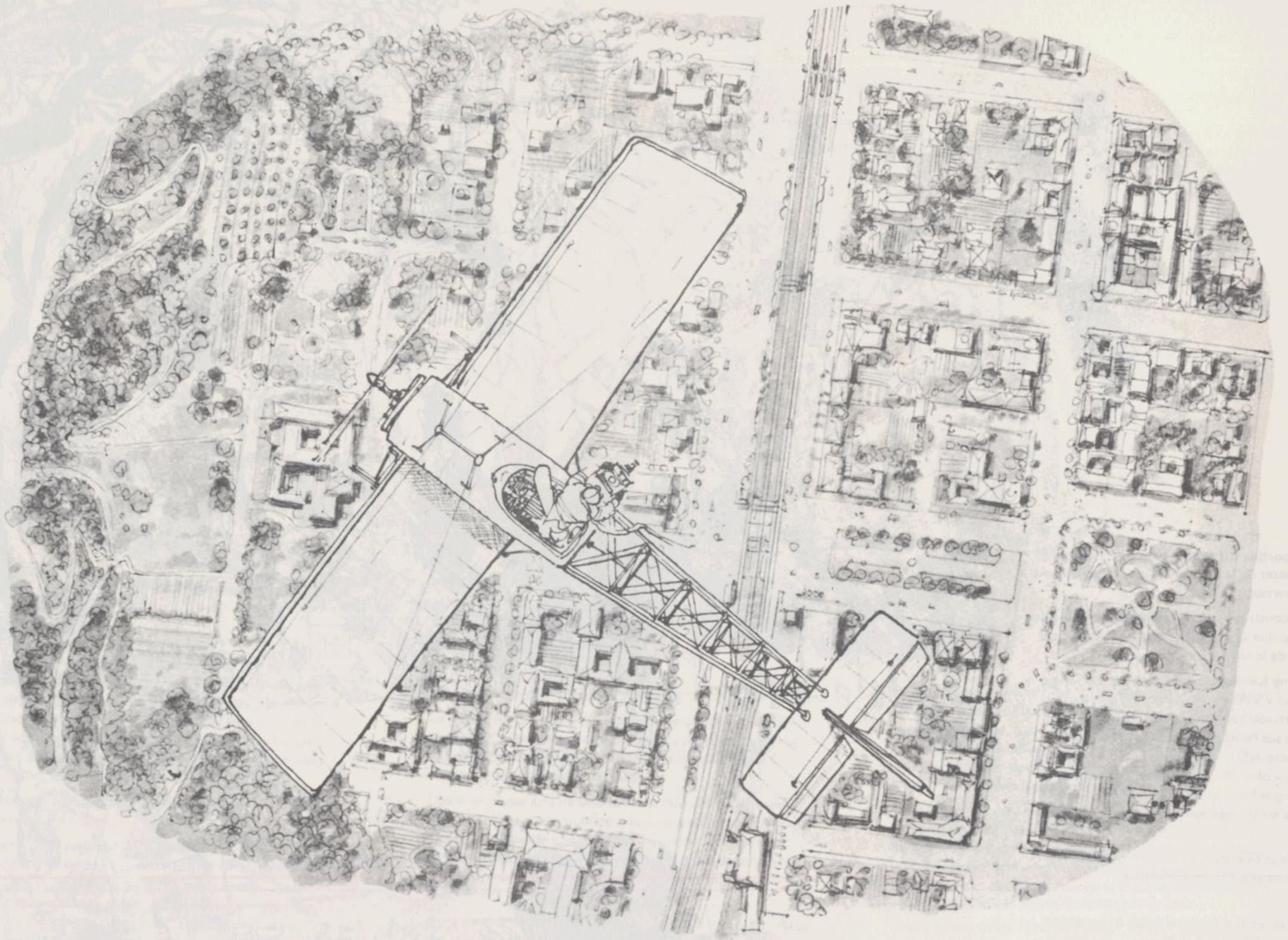
Allí se reconstruyó, pacientemente, una pequeña Inglaterra, que se mantuvo hasta donde fue posible, lejos de la contaminación criolla.

El Sporting fue desplazando a los ingleses desde Valparaíso a Viña del Mar. Primero con sus clubes deportivos, luego con sus residencias y más tarde con sus colegios, fueron rodeando su gran espacio verde, influyendo notablemente en la mejora y plusvalía de los terrenos, hasta el punto en que Chorrillos y después Miraflores, llegaron a ser los mejores barrios residenciales de Viña.

El club de cricket data de 1860 y es la más antigua institución deportiva del país.

Se discutía, en la colonia, si había que comprar terrenos en Viña o en Las Zorras. . . mi abuelo compró en las Zorras. . .





El Sporting fue también el primer aeropuerto de la zona y desde su elipse de césped despegaron los primeros aviadore. De allí partió, en 1912, el aviador Paillete que captó las primeras fotos aéreas que se tomaron en Chile.

En enero de 1886 hubo en Santiago una Convención radical-liberal que proclamó candidato a la Primera Magistratura a don José Francisco Vergara, a quien los radicales viñamarinos señalan y veneran como el primer radical de la ciudad.

Más adelante surgieron divergencias políticas y Vergara decidió presentar la renuncia a su candidatura, cosa que hizo por un manifiesto al país el 22 de mayo. Después de eso se retiró a la vida privada en su mansión de Viña del Mar.

Quince días después, otra Convención, esta vez liberal-radical-nacional proclamó en Valparaíso un nuevo candidato: José Manuel Balmaceda.

Por acuerdo de la asamblea, una comisión viajó a Viña del Mar, donde estaba Balmaceda en casa de su madre, a comunicarle que "acaba Ud. de ser elegido, por unanimidad, candidato a la presidencia de la República. . . Poco después de las 19 horas, Balmaceda, visiblemente conmovido por la comunicación, pronunció un corto pero brillante discurso, que fue frecuentemente interrumpido por los atronadores aplausos. Mientras Balmaceda se dirigía a la estación para acompañar a la convención, cumpliendo así vuestros deseos y los de los amigos de Valparaíso, la concurrencia improvisó un delirante desfile para acompañarlo a la estación.



Habla otro testigo: *El candidato salió de su casa de la calle Alvarez, frente a la estación, rodeado por la muchedumbre y los gritos de vivas y mueras. Balmaceda repartía apretones de manos; don Acario Cotapos, maestro de ceremonias electorales, dirigía y disciplinaba a las multitudes sabiamente preparadas. . . Un ex-Presidente, esceptico y muy conocedor de los métodos con que se organizan estas manifestaciones (a tanto por cabeza de partidario entusiasta), miraba el alboroto desde un banco en la penumbra. Don José Joaquín Pérez era uno de los asiduos concurrentes al paseo de la estación. . .*

Cinco años después, Balmaceda tomaba el tren (no pudo llegar a Valparaíso) de regreso a Santiago desde Quilpué, pues Viña del Mar, luego de la batalla de Concón, ya estaba en manos de los revolucionarios.

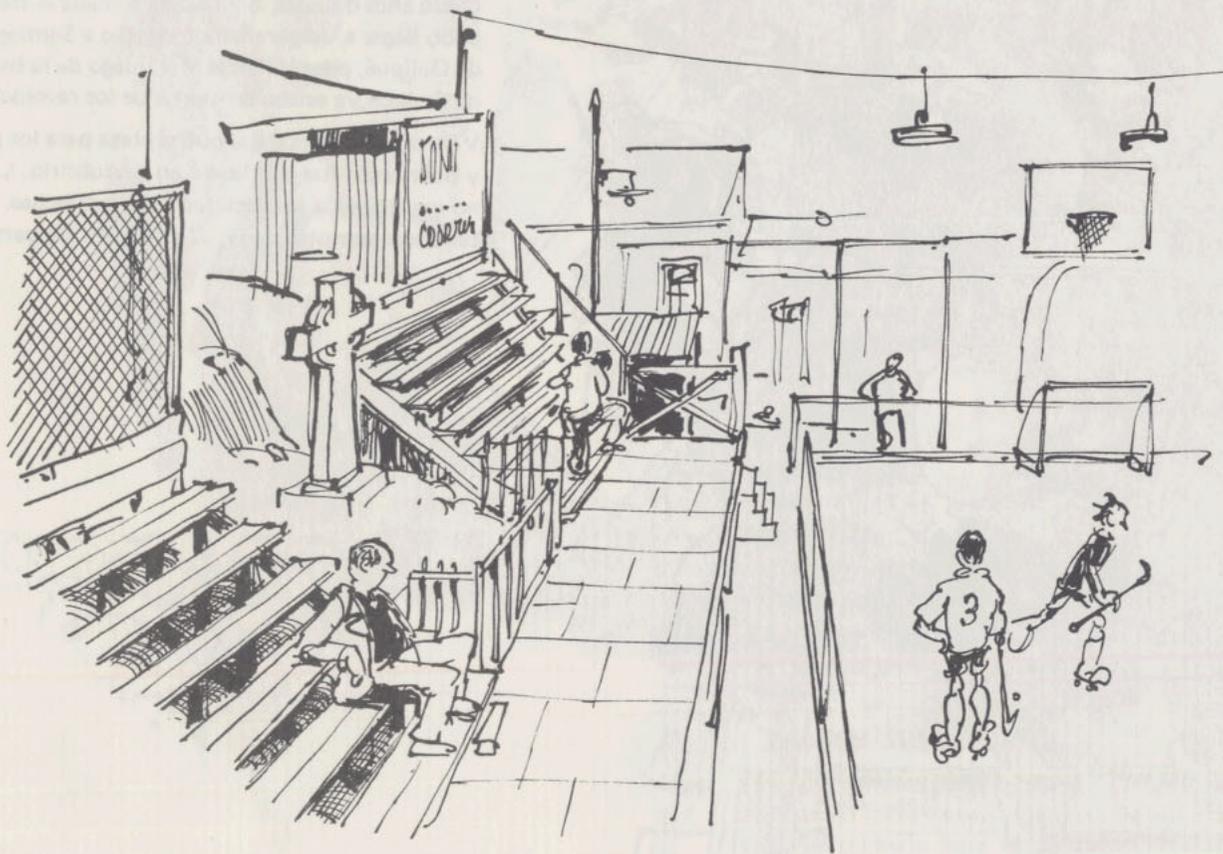
Viña del Mar nunca fue buena plaza para los políticos y Balmaceda fue el primero en descubrirlo. La ciudad no era amiga de los partidos ni de sus luchas. Todas estas cosas, por otra parte, se hacían en Valparaíso.

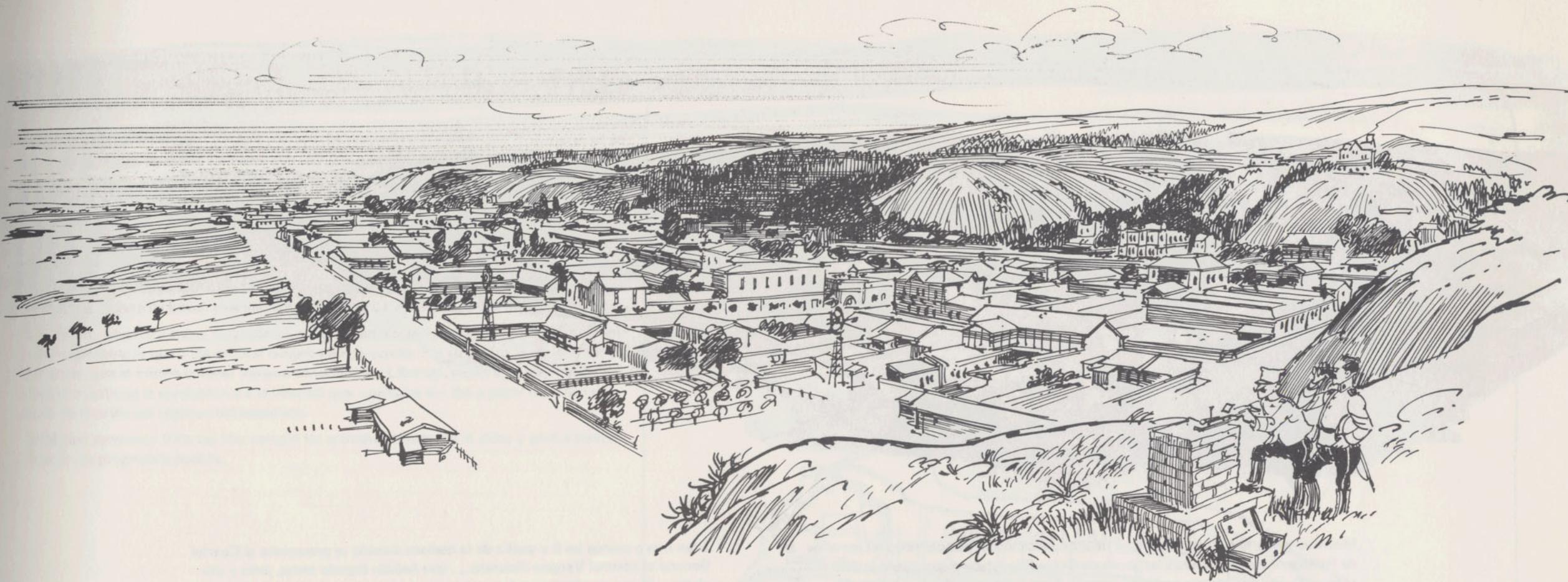


Una plácida tarde de verano de 1889, la del 15 de febrero, mientras regresaba de una visita a sus plantíos, cayó fulminado por un ataque cardíaco don José Francisco Vergara.

En el lugar donde cayó de su caballo, un grupo de amigos colocó una hermosa cruz de piedra. La ciudad creció y ocupó aquellos terrenos. Respetuosa, rodeó la cruz sin tocarla, de tal manera que terminó ubicada en la tribuna de una cancha de hockey. Hace unos meses fue trasladada a la plaza de Forestal, al otro lado de la calle.

En 1910 se levantó en su memoria una columna en la Plaza Sucre, frente al Club de Viña del Mar. Fue una construcción provisoria, en espera de un monumento definitivo. Se la demolió para levantarla nuevamente, algunos años después, en la Quinta Vergara. Como estaba "muy perdida", se demolió esta segunda columna provisoria y se la puso en la plazuela de la Parroquia, junto a la Estación de Tranvías Eléctricos. Hace 15 años, fue desarmada-esta vez no se demolió-y se la trasladó otra vez a la Quinta, a un costado de lo que es su acceso principal desde que existe el Festival de la Canción y que algunos chuscos llaman "entrada monumental". Entre tanto traslado se perdió el medallón original y ha sido reemplazado por otro, provisoria, para reemplazar el original, provisoria, de hace setenta y cuatro años.





Derrotadas las fuerzas gobiernistas en Concón, el 21 de agosto de 1891, éstas se retiraron fortificándose en Viña del Mar, logrando extender una línea de defensa que iba desde el fuerte Callao, en el cerro Castillo (que en ese tiempo, era nombrado cerro de Miramar), hasta el Salto, cubriendo los cerros que cierran la ciudad por el sur.

Tuvieron el control de la línea férrea y de la estación. Viña del Mar, que en esos años ya empezaba a delinear la calle Arlegui, fue escenario de un intenso movimiento de trenes que traían tropas desde Concepción y Santiago, para reforzar esas posiciones.

El ejército ocupaba ventajosas posiciones, pero la tropa se encontraba en un deprimido estado físico y moral, sufría de hambre, sueño y cansancio. *Comenzaron, pues, a descolgarse cerro abajo y de allí a poco, reunidos en grandísimo número, se apoderaron de algunos despachos, entraron a saco en varias casas, saciaron su hambre, y sintiéndose entonces devorados por la sed, destaparon botellas, abrieron vasijas, se lanzaron sin freno en el camino de la embriaguez y de la orgía. Las patrullas que recorrían la población fraternizaron muy pronto con los saqueadores, y de ese modo, tomaron parte a su turno en la fiesta, junto a los nuevos desbandados que comenzaron a llegar de arriba. En las primeras horas de la mañana del 23, las calles y caseríos de las dos pacíficas poblaciones (se refería a Viña del Mar y Miramar) estaban convertidas en un hormiguero de ebrios que disparaban al azar peligrosos tiros y que penetraban en tropel a donde se los sugería su instinto.*

Bañados ordenó al jefe del fuerte Callao poner fin a esta indisciplina de los gobiernistas.

Los balmacedistas habían establecido su Cuartel General en la propiedad de don Vinicio Alamos, en una vieja casona de un piso con patio interior, donde después se levantó el Pasaje Alamos.



Mientras tanto, el ejército victorioso había establecido su campamento en los altos de Reñaca. Avanzando hacia las lomas de Granadilla estaba disponiéndose para el ataque. Desde esas alturas podía dominarse el mar, el fuerte Callao muy fortificado, el caserío de Viña del Mar, parte de Valparaíso y, al frente, las alturas donde estaban concentrados los balmacedistas.

Después de un reconocimiento, el comando acordó un plan de operaciones sobre el enemigo que debía iniciarse a las 4 horas del día 23. *El coronel Vergara* (se trataba de Salvador Vergara Alvares, vecino de esta ciudad y heredero de don José Francisco) *al mando de dos brigadas, tomará las posiciones de Viña del Mar y fuerte Callao, moviéndose tan temprano, que a las 6 de la mañana, pueda estar en posesión de ellas. La ejecución del ataque será sin ruido. Las fuerzas enemigas se atacarán resueltamente a la bayoneta. . . Además los buques de la Escuadra, atacarán al fuerte Callao por el mar, para distraer la atención de los artilleros enemigos.*

A las 2 y media de la mañana avanzó hacia Viña el coronel Vergara y sus brigadas. El resto de las tropas se desplegaron por las alturas y cerca de las cuatro horas los infantes del Atacama y del Valparaíso, la 2ª brigada y la artillería se encontraban a unos 1.500 metros de las faldas de Miramar, en impaciente espera.

Pasaron las 4, las 5, ya comenzaba a clarear y ningún indicio o señal del ataque proyectado. A esa hora ya era imposible pensar en una sorpresa, por lo que prácticamente la operación había fracasado. Se ordenó retirar los batallones de las laderas para ocultarlos de la vista del enemigo. Cuando la plena claridad del día sobrevino, sólo la artillería conservaba sus posiciones.

Eran mas o menos las 6 y media de la mañana cuando se presentaba al Cuartel General el coronel Vergara diciendo. . . *que habían llegado todos, jefes y oficiales, a la conclusión de que las posiciones gobiernistas eran inexpugnables y de que su ataque equivaldría a un sacrificio inútil para nuestra gente. Por eso, y a pesar de tener la gente lista para la hora señalada, había resuelto suspender la operación.*

La cancelación de la batalla cayó como una bomba entre los soldados, los que a pesar de la reciente victoria, no estaban menos cansados, soñolientos y hambreados que las tropas enemigas y que a la vista de Viña del Mar, se preparaban ya para saciarse en el poblado.

Para cubrir la retirada, se ordenó a la artillería abrir los fuegos para distraer a los defensores. Contestó el fuerte Callao y a las 9 horas empezó a desarrollarse un fragoroso duelo de artillería. La Escuadra, entretanto, no advertida de la suspensión y al oír los disparos, pensó que el ataque se había iniciado y entró en acción contra las alturas de Miramar.

Durante todo el día 23 los cañones continuaron disparando a intervalos, mientras los revolucionarios se desplazaban por detrás de las cumbres hacia el Salto y Quilpué.

La frustrada batalla, que pudo haber significado la destrucción de Viña del Mar, culminó cuatro días después con la batalla de Placilla.

EL PUEBLO

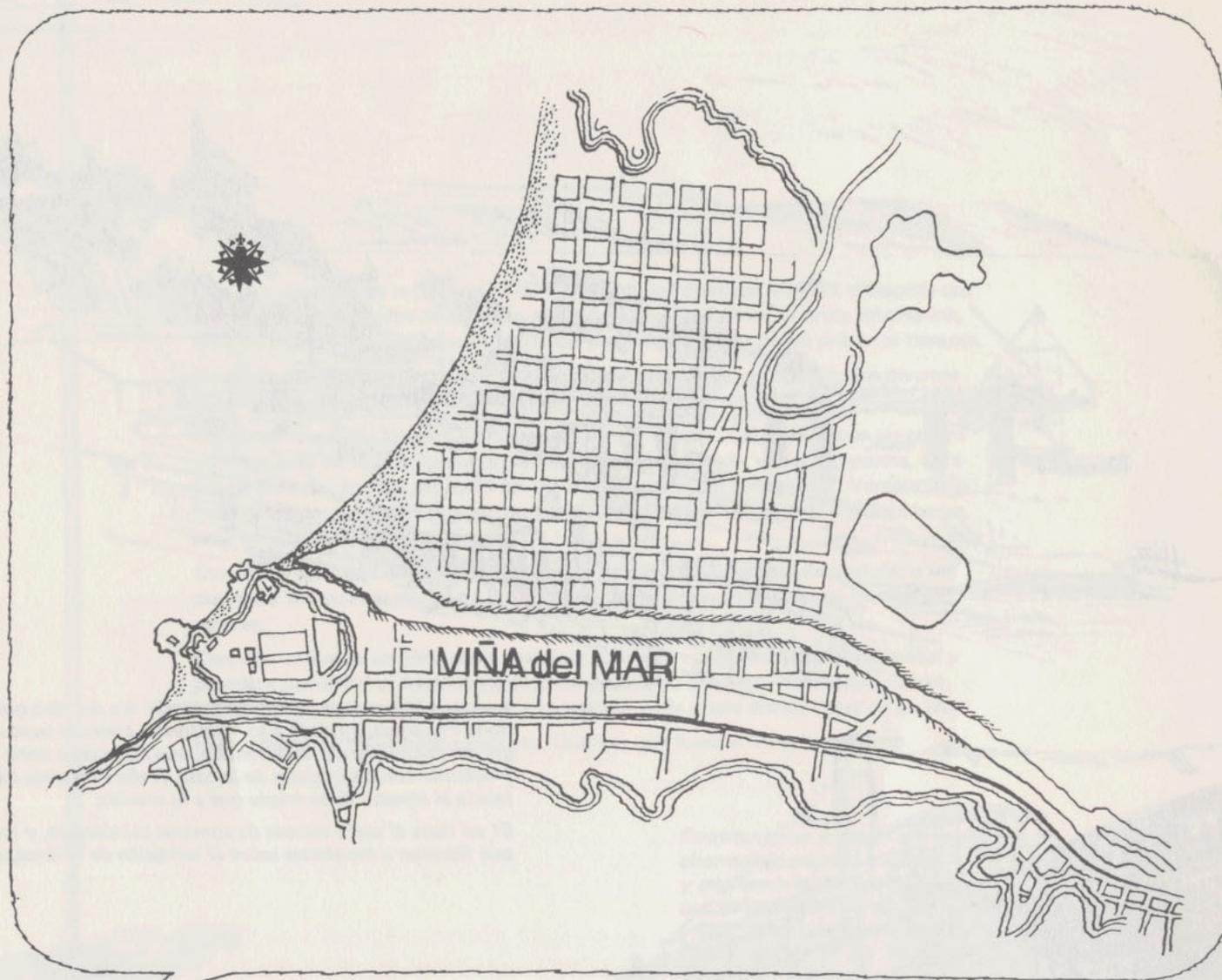
Cuando el coronel Salvador Vergara guiaba a sus tropas por los arenales y matorrales en demanda del estero, no hacía otra cosa que recorrer su propiedad.

A la muerte de doña Mercedes Alvares de Vergara, la última dueña de toda la hacienda, ésta se volvió a subdividir en dos partes, como había sucedido tantas veces en el curso de su historia, adjudicándose "Las Siete Hermanas" a doña Blanca Vergara de Errázuriz y la "Viña de la Mar" a su único hermano, don Salvador Vergara Alvares.

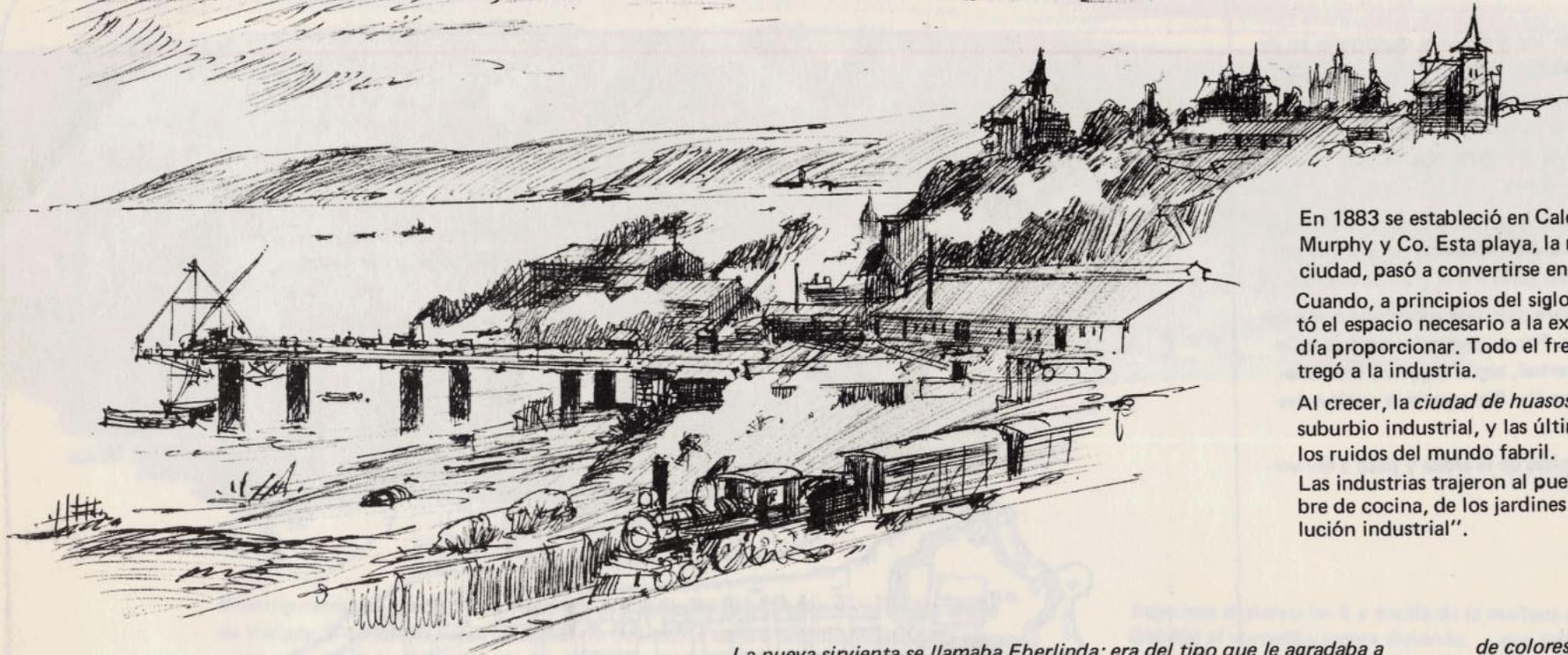
Salvador Vergara conocía muy bien estos potreros. Debe haber pensado en esa noche, jefe y baqueano de sus soledades, que si todo terminaba bien llevaría adelante, de una vez por todas, el proyecto de lotear y vender estos terrenos, para dar paso a una gran población.

En 1892 se empezó a trazar lo que sería la Población Vergara, con una superficie que superaba largamente la que Viña del Mar ocupaba por entonces. Por su centro se abrió la calle principal, que el mismo coronel Vergara denominó La Libertad, según algunos, en homenaje al triunfo de la revolución y a la libertad que —pensaba él— iba a gozar la nación después de la caída del régimen balmacedista.

Desde ese momento Viña del Mar rompió los estrechos límites de la aldea y pasó a convertirse en un progresista pueblo.



En la Caleta
y Cerro Castillo
viven los pillos
de la ciudad



En 1883 se estableció en Caleta Abarca la fábrica y maestranza de la firma inglesa Lever, Murphy y Co. Esta playa, la misma en donde se construyeron los primeros "baños" de la ciudad, pasó a convertirse en un astillero, en una especie de prolongación de Valparaíso. Cuando, a principios del siglo, la fiebre industrial comenzaba a invadir el país, Viña aportó el espacio necesario a la expansión de esta rama de la producción que Valparaíso no podía proporcionar. Todo el frente marítimo de la ciudad, salvo la playa de Miramar, se entregó a la industria.

Al crecer, la *ciudad de huasos veraneantes* fue alcanzando, necesariamente, el aspecto de suburbio industrial, y las últimas quintas empezaron a entremezclarse con los humos y los ruidos del mundo fabril.

Las industrias trajeron al pueblo otro tipo de viñamarinos: los obreros. No ya la servidumbre de cocina, de los jardines y de la caballerizas, sino el sucio y triste obrero de la "revolución industrial".

La nueva sirvienta se llamaba Eberlinda; era del tipo que le agradaba a doña Florencia, atildada a lo "waitress", como se usan en el cerro Alegre, de cuello blanco, almidonado, una especie de cofia del mismo color y delantal con las iniciales de la casa. Doña Florencia daba más importancia al aspecto de la criada que a la comida.

El sol llena el suelo terroso de sombras minúsculas, y los dedales de oro que florecen a montones sobre el terraplén de la línea, salpican el paisaje

de colores alegres. Ahí está la mujer del guardián que trae el almuerzo humilde. Sentados en el suelo, comen, conversan, ríen. . .

Pasa un tren de carga que bufa como un toro herido. En los carros asoman sus cabezas estúpidas los animales que el comerciante del Puerto envía al caballero gordo de Santiago. . . Y encima los palanqueros. De pie sobre la techumbre de los carros tempestuosos, llevan en la diestra la doble banderilla de semáfora.



La Maestranza de Lever y Murphy alcanzó éxitos notables en corto tiempo y uno de sus primeros dueños, don Ricardo Lever, fue uno de los hombres que levantó e impulsó, más que ningún otro, las artes mecánicas del país.

Allí se construyó la primera locomotora fabricada enteramente en Sudamérica. Fue entregada en 1887 y bautizada con el nombre del presidente Balmaceda. Más tarde, esta sección de la Maestranza exportaba trenes completos a todos los países vecinos.

En sus astilleros, en 1901, se construyó el escampavía *Meteoro* de 750 toneladas, para la Armada chilena. El *Meteoro* tenía casco de hierro, con calderas y máquinas de fabricación nacional.

Por si fuera poco, en 1912 se fabricaron, salvo algunas pequeñas partes, los automóviles *Westcott*.

Obviamente, fue el proveedor principal de toda obra de importancia en el país.

Con la instalación de la Compañía de Muelles de la Población Vergara y después con las primeras refinadoras de petróleo, en el camino a las Salinas, la orilla viñamarina, creó un mundo completamente aparte del *pueblo campestre* de los primeros tiempos.

Y habría cambiado el destino de toda la ciudad si hubiesen prosperado los diversos proyectos para realizar obras portuarias en Viña del Mar.

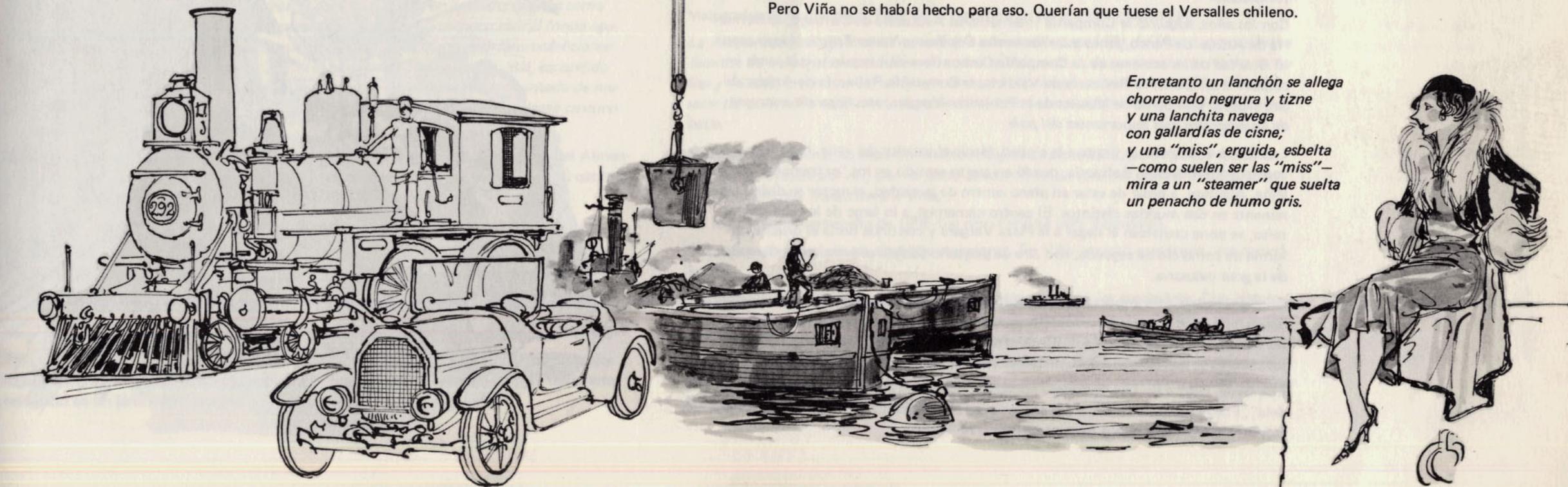
Don José Francisco Vergara había pensado transformar Caleta Abarca en un centro de almacenes de abastecimientos para la Armada. Más tarde, varios proyectos, a través de distintas épocas, propusieron construir dársenas en la Población Vergara para instalar un puerto y, por supuesto, también hubo proposiciones más o menos serias, para canalizar el estero y su laguna.

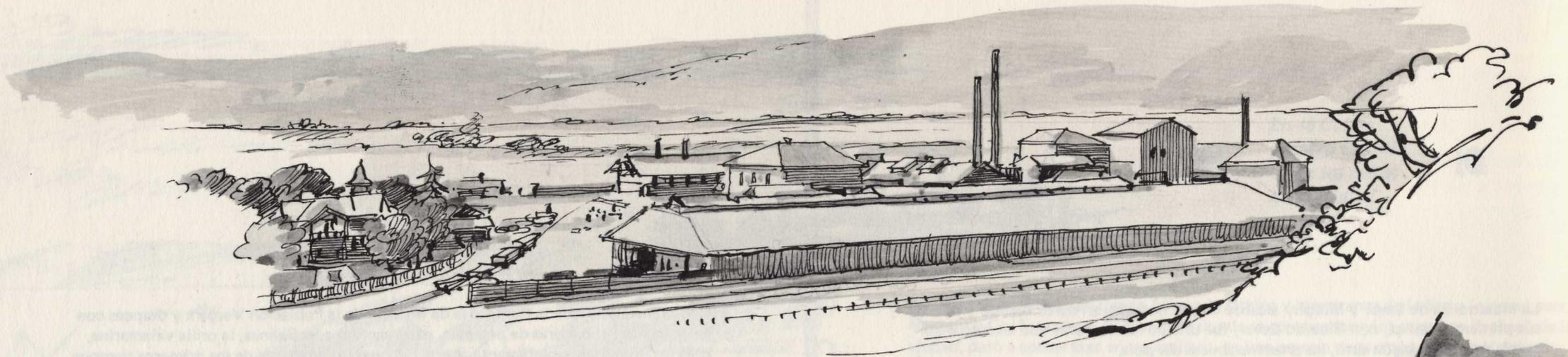
Cuando se iniciaron las obras portuarias en Valparaíso, Viña dejó de postular a ser puerto, y sus muelles de Caleta y Población Vergara sólo desarrollaron labores auxiliares.

Creo que el puerto en Viña sería ventajoso. La región ganaría en poder industrial y grandeza panorámica; tomaría aspecto europeo, algo así como Hamburgo, Bilbao, Londres, con las arboladuras, velas y chimeneas en la alegre tranquilidad de un río.

Pero Viña no se había hecho para eso. Querían que fuese el Versalles chileno.

*Entretanto un lanchón se allega
chorreando negrura y tizne
y una lanchita navega
con gallardías de cisne;
y una "miss", erguida, esbelta
—como suelen ser las "miss"—
mira a un "steamer" que suelta
un penacho de humo gris.*





El joven Julio Bernstein, *dueño de una considerable fortuna*, afianzada por las Casas Alsop y Kendall de Valparaíso, obtuvo en 1869 la concesión de 48.000 metros de terreno junto a la estación, para establecer allí una refinería de azúcar.

Al año siguiente, con gran solemnidad y con la asistencia del Presidente de la República y sus Ministros, se inauguraron los planteles.

Don Julio Bernstein construyó su casa junto a la industria y fue uno de los primeros habitantes estables de la incipiente población.

La Refinería dotó a Viña del Mar del primer alumbrado a gas, en reemplazo de los chonchones a parafina y, más tarde, a través de la *Viña del Mar Electric Co.* suministró la energía eléctrica.

Demás está decir que el aporte de esa empresa al desarrollo de Viña del Mar ha sido formidable.

Con los años, adquirió la Compañía Internacional Azucarera de Santiago, la Refinería de Azúcar de Penco, junto a las haciendas Copihue y Nueva Etruria; luego acapará la mitad de las acciones de la Compañía Carbonífera de Lirquén y más tarde incorporó a sus bienes la Refinería de Valdivia, la Compañía Refinería de Azúcar de Santiago, la Compañía de Muelles de la Población Vergara, etc. Llegando a ser una de las empresas más importantes del país.

La fábrica estableció un límite a la ciudad. Hacia el interior del valle, todo lo que se construyó detrás de la Refinería, quedó en cierto sentido en los "extramuros" de Viña. Aún hoy, a pesar de estar en pleno centro de la ciudad, el sector se divide claramente en dos mundos distintos. El centro comercial, a lo largo de la calle Valparaíso, se pone cauteloso al llegar a la Plaza Vergara y continúa hacia el oriente en forma de comercio de segunda, con aire de pequeño pueblo provinciano, a la sombra de la gran industria.

Quizás el aporte más importante de la Refinería fue el de los *cómodos e higiénicos dormitorios que don Julio Bernstein hizo construir para sus obreros*. Al instalarse, no sólo construyó don Julio los planteles de su industria, sino que tuvo que traer los obreros y, por consecuencia, proporcionarles habitación.

Más tarde, llegó a ser una verdadera población que tomó el nombre de "La Ciudadela". Fue el preludio de todas las poblaciones obreras de Chile y fijó una pauta para Viña del Mar, que nunca tuvo conventillos ni "cités".





GARDEN CITY

... Cuando se entraba a una de las suntuosas casas de nuestros abuelos, el visitante se deslumbraba ante el salón magnífico, poblado de sillones de medallón, tapizados en sedas de colores intensos, grandes espejos con testeras cargadas de ángeles y guirnalda de flores. Avanzando un poco... se encontraba con el comedor, donde en aparadores altos como altares relucía la platería repujada y la porcelana fina. Pero... un poco más al fondo aparecía la cocina, tan pequeña y tan sucia que uno se admiraba cómo podrían confeccionarse allí tantos y tan exquisitos potajes... Y si la curiosidad continuaba... allá, escondido en un rincón de un pequeño cuartucho, se veía un gran recipiente de latón pintado de mugre: el baño. Y a poca distancia estaba el excusado, que parecía advertirnos desde cincuenta metros de distancia ¡no se acerque!

El 16 de agosto de 1906 un violento terremoto destruyó Valparaíso. Gran parte del Almendral quedó completamente en ruinas y los numerosos incendios que continuaron al cataclismo, terminaron por arrasar mucho de lo que había quedado en pie.

Hubo miles de muertos. Para la ciudad fue la mayor catástrofe de su larga historia.

Naturalmente, el terremoto también afectó a todos los pueblos vecinos. Pero en Viña del Mar, pese a la destrucción de viejas casas, los daños habían sido proporcionalmente menos dramáticos. Muchas casas de Viña estaban rodeadas por huertos y rústicos jardines, de manera que los ocasionales incendios no tenían el combustible fácil que le daban las atiborradas y superpobladas manzanas de Valparaíso.

Tal vez esto influyó en mucha gente para hacerlos pensar que el vecino valle era un mejor lugar para vivir. Más seguro, más limpio. Era menos penoso pasar una noche de terremoto refugiado en un jardín que una plaza llena de ruinas...

El hecho es que en Valparaíso se inició, a partir de 1906, un verdadero éxodo de familias hacia Viña del Mar. Unos cuantos al principio y por docenas, después. Y tras ellos muchos comerciantes, abastecedores, servidumbre.

Valparaíso se reconstruyó. Pero no se reedificaron las grandes residencias.

La temporada que siguió al terremoto fue memorable para Viña del Mar. Las principales familias de Valparaíso se trasladaron a vivir al balneario... la juventud organizaba tertulias y veladas, creándose un ambiente de camaradería que pronto hizo olvidar los sufrimientos que había ocasionado la catástrofe. Nunca he olvidado esa época simpática y bella.

Felizmente, nosotros no experimentamos desgracias personales, pero fue tan fuerte la impresión recibida por mí, que no pude quedarme ni un solo día más en Valparaíso y así fue como nos trasladamos a Viña...

En lo urbano, el terremoto de 1906 fue otro Panamá para Valparaíso.

Viña empezó a florecer en elegantes mansiones. En Viña empezó a aparecer una ciudad-jardín.

Recuerdo que teníamos que resolver el problema de retirar los escombros. Con la autorización del Dr. Schroeders agrandamos la puerta para dar paso a los carretones y se dio comienzo a la tarea de arrojar a la playa los escombros de los edificios caídos en el terremoto... Más tarde derribamos los farellones que interrumpían la pasada y el tránsito a Miramar quedó expedito... De no haber sido por el terremoto no habríamos tenido el material para rellenar ese hermoso paseo.

El ambiente era propicio para sobreponerse con rapidez a la catástrofe ocurrida. . . se acercaba la celebración del Centenario de la Independencia.

Se construyeron grandes viviendas, reflejo de la estructura social de la época, de tipo "liviano", sin los recargados estucos de Valparaíso.

La prestancia de la madera chilena protagonizó con toda propiedad el arraigo de las expresiones neogóticas, características de la casa de campo inglesa. . . Se produjo también la amplia difusión de la villa italiana. Simultáneamente, se introdujo el cultivo de la forma de castillo, moda generada en Francia y popularizada en los Estados Unidos en la misma época.

De todo un poco. Como el antiguo teatro Olimpo, el primero de la ciudad, del que se decía que era de estilo barroco-latino-gótico, porque era de barro, de lata y lleno de goteras.

Muchas de esas casas perduran y algunas de ellas pasaron a ser verdaderos símbolos de Viña del Mar.

Las viejas casas, más tarde, hicieron posible las residenciales, las boutiques y las discotecas.



A lo largo de la vía ferroviaria que se prolonga cansadamente en dirección a los paisajes de el Salto, la calle de Viana se recuesta como en una hamaca invisible bajo el profundo celeste del cielo viñamarino.

Pesa sobre esta calle un silencio de montaña, que sólo turba el grito de un vendedor o los hastiados rezongos de las locomotoras viejas. . . Allá el cerro de las Colinas, pintarrajeado por construcciones de estilo moderno. . . Acá la parroquia sencilla junto a los pimientos copudos que bordean la línea. . . Aquí, las aspas de los molinos chilonos, siempre movidas por el viento.

Gorjeos tristes, canturreos sencillos por sobre los ramajes donde los parleros poetas del campo vienen a cantar el dolor de la Naturaleza falsificada por construcciones de arquitectura fiduciaria y estilos bursátiles. Melancolías que llegan de no se sabe dónde, a perfumar, con su tono agreste, las viviendas. . . Rumores de procedencia desconocida, hálitos de magnolias, alientos de clavel.

Las familias de estos comerciantes presentan a la mirada del pasajero escenas exquisitas. Niños con rostros coloradotes que juegan, ayas de tocados europeos que se entretienen haciendo de madres, mozas que arrancan rosas para enviarlas al hombre amado.

El escaso movimiento de esta calle sirve admirablemente para que se refugien en ella todos los infelices que por su exterioridad tienen algo que temer de las miradas ajenas.

Hombres harapientos, perros vagabundos, mercachifles arruinados, empleadillos hambrientos, señoritas humildes, etc., todos se guarecen en el amistoso silencio de esta calle hospitalaria.

La calle de Valparaíso, con su tránsito de mujeres aristocráticas, es terrible.

No siempre son buenos los ojos de largas pestañas. . .

El cuello sucio de un caballero pobre es cuidadosamente lavado por la crítica. El vestón raído del joven cesante es remendado por el ojo alegre de la señorita pudiente.

Nada se escapa a esa inspección minuciosa que se pasea desde el sombrero al calzado. De ahí que esta calle de Viana sea la protectora de los caídos.

La señorita de nariz chata no irá a la misa de diez si no lo hace al amparo de esta vía silenciosa.

En las calles centrales se critica mucho, cuando no se desprecia todo.

Los que no habéis vivido la vida de los pueblos chicos, no sabéis la bondad de estos refugios callejeros. ¡Ah! Si conociérais a Viña del Mar, con sus gringos aristócratas, sus caballos de fina sangre, sus árboles corregidos, su verdura de buen tono que vegeta en los jardines en forma de lira, de rombo o de triángulo.

La calle de Viana es buena. La aristocracia está muy adentro, con sus caballerizas, sus orgullos y sus millones, y se diría que un sentimiento cristiano esconde la suprema dicha de esos poderosos a los ojos de esos infelices.

Hoy día todo el mundo se pasea sin empacho por la calle Valparaíso, donde los nietos de esos "aristócratas" lucen el cuello sucio y el pantalón raído. . . intencionalmente.





Seizing an Opportunity

Esos jardines soñolientos de la ciudad-jardín eran la valla protectora de las bellas viñamarinas.

Las rejas que separan esos jardines de la calle, están casi siempre apretadas de enredaderas. Campanillas, madreselvas. . . Pero hay algunos claros por donde el pasajero curioso ve la intimidad de esos ricos. A medias sí, porque las casas están generalmente a treinta o más metros de las veredas públicas.

Alquilábamos caballos donde Schultze. . . tomábamos aspecto de jinetes británicos y trotábamos por el Barón, para caer alegremente en cabalgadura por la calle Alvarez. Sólo una vez tuve la dicha de verla; nos saludamos, ella con frialdad y yo rojo hasta las orejas.

Los jardines viñamarinos fueron la versión criolla de los fosos medievales, de los cinturones de castidad. ¡Qué diferencia con Valparaíso, donde, al no haber jardín, las mujeres se lo pasaban en la ventana, mirando para la calle!

Las mujeres cosmopolitas, sobre todo las criollas de los puertos, demuestran sin tapujos su amor a los extranjeros. Cuando llegaban barcos ingleses de guerra, las nurses, las institutrices, las shop-keepers y las anglo-chilenas bajaban como meduseadas por todos los cerros y las torrenteras, a pie o en ascensores, para dejarse besar por los marinos de la Unión Jack.

Más tarde, al transformarse la apacible Viña del Mar en un balneario, las viñamarinas, al ritmo de vida moderno, rompieron su capullo florido.



La mujer chilena puede dividirse en dos grupos-tipos: la santiaguina y la viñamarina. De aquella sale la provinciana, calcada con mayor o menor éxito. La muchacha de Collipulli tiene por molde a "la Emilita Errázuriz" que en el verano pasa unos días en su fundo vecino y muestra su gracia elegantísima por las calles terrosas del pueblo. Y la señora de Curicó sueña con los trajes de Cori y los dinners del Club de la Unión, en que a su amiga, "la Elena Correa" se regodea. Viva, sociable, chic y coqueta; independiente, culta, emprendedora y hogareña, la santiaguina entronca con la mujer tradicionalista por tipo y por alma.

La viñamarina es "Ella". Fina, modelada por el deporte, con los ojos habituados al mar, con cuatro idiomas en la boca y un film de continentes en el recuerdo, instruída y culta, erguida la cabeza, al aire la melena, resuelta la actitud y la sonrisa ancha de goce de salud, camina firme, distante y distinta de su hermana santiaguina, distante y distinta de sus hermanas raciales. . . Marcha hacia el golf, hacia el tenis, hacia el mar o el picadero. El sol la besa mejor que cualquier boca y le pone en la piel el dorado de un bronce precioso. . .

Dos de estas viñamarinas inolvidables, caídas de las estrellas, fueron Teresa Willms, la poetisa y Doreen Young, la bailarina.

La última de las castellanas fue Blanca Vergara.





Viña del Mar le recordó siempre su propiedad, su hacienda, sus siervos.

—¿Conociste a doña Blanca Vergara?

—Me la figuro como la heroína de Proust.

—Yo no. Fue mas bien una princesa rusa de Dostoiewsky. Nada tenía de la belleza alegre con narices respingadas de las francesas de Greuze o de Wateau. Doña Blanca fue una reina imperiosa con nariz oriental, ligeramente judaica. Fue la reina oriental de Viña del Mar, como doña Juana Ross fue la reina inglesa de Valparaíso.

Doña Juana se parecía a la Reina Victoria, fondona y rodeada de consejeros imponentes. En Londres, los lords. En Chile, los curas. La reina de Viña del Mar, más parecida a Catalina que a Victoria, vivió con pasión. La han desfigurado bastante, con hipocresía moralista. Es un error quitar las páginas galantes de la historia. La historia de Francia es una mezcla de galantería y de guerra. La de Chile es toda una sarta de capitanes, de presidentes, de batallas y de generales, sin mujeres, como no sean cantineras o politiqueras. Doña Blanca amó mucho. Tuvo su príncipe Potemkin y algo más, que mandó quemar en un arrebato borgiano. A los estallidos apasionados de la viudez, siguió un descanso místico. A la imponente castellana enamorada, sobrevivió una especie de madre superiora en chanclos, tejiendo chombas para los indigentes.

Doña Blanca tuvo un poder avasallador, destructor. Creo en la existencia de seres que devoran la vida a su alrededor. El marido fue tragado como un pelele. Viña del Mar le recordó siempre su propiedad, su hacienda, sus siervos. En el marco liliputiense se consumía como en su propia hoguera. Sus hijos Hugo, Blanca y Guillermo, desesperadamente muertos. Hugo, despedazado al lacear un ternero. Blanca, suicida, años después de haber muerto a Jack de Saulles su marido. Linda y desgraciada. Willy, apuesto, soberbio y valiente como héroe de Pushkin, se mató en París, después de recibir, devuelto, el regalo que mandó a la célebre vampiresa Peggy Hopkins Joyce.

¡Extraño niño! Se enamoró de un imposible. Peggy le mandó un papel, con el regalo despreciado:

Forget me. I can never be thine. . .

Prefería por el momento a Carpentier.



A la muerte de su madre, Blanca Vergara heredó la hacienda de las *Siete Hermanas* y con ella, la casona de la *Quinta*. La vieja mansión fue destruída por el terremoto de 1906 y doña Blanca hizo levantar en el mismo sitio el actual palacio, hoy Museo y Escuela de Bellas Artes.

Toda la familia conservó impregnaciones luso-chinas, el amor portugués por los jardines y por el fausto, la serenidad, la profunda vida interior y la crueldad, a veces sádica, de los mandarines.

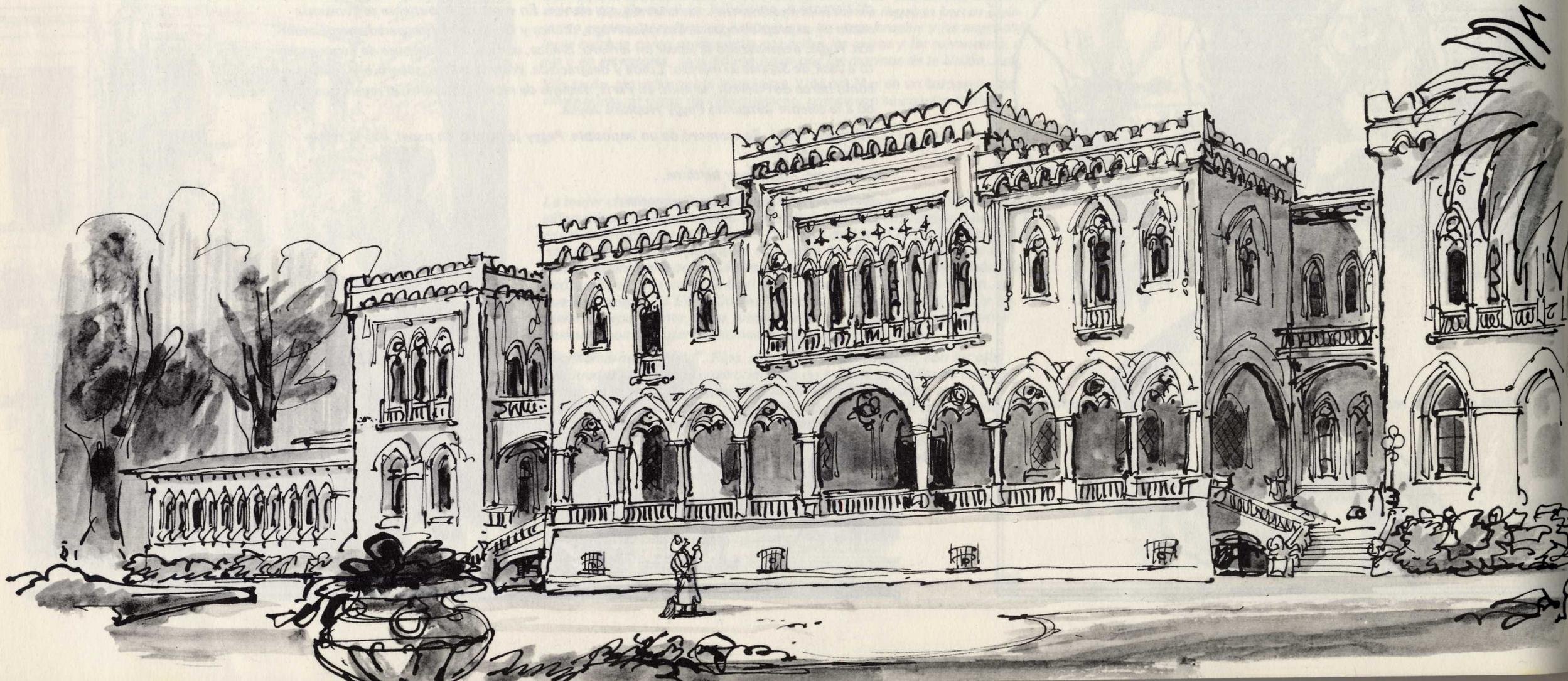
No nos extrañe que la Quinta Vergara tenga un parecido con Cintra, en Lisboa. Tiene de Cintra la mezcla jugosa de árboles y plantas, del trópico y del Septentrión, en un aire de ensueño melancólico.

El arquitecto italiano Petri lo construyó en estilo veneciano "de juguete". Digo así, por cuanto su dueña doña Blanca, exigió al arquitecto que empleara materiales ligeros. La casa es una jaula. En Venecia construían con mármol, piedra y bronce. Aquí to es similar, o piedra. Obsesión del terremoto.

Un día, las puertas de la *Quinta* se entornaron. Manuela, la cuarta hija de doña Blanca, se hizo monja carmelitana y Amalia, la menor, fue la última de la familia en habitar el palacio, reclusa en una pieza mientras en el resto de la casa se amontonaban los recuerdos de un pasado esplendor.

El último gran remate en Viña del Mar, en la calle de Quillota, cerca de la calle Alvarez, ha sido como el remate y fin de una novela de aventuras de Salgari.

De todo ese amasijo de sangres, de correrías y de comercios quedaron esos despojos en el pabellón antiguo, que fue de los sirvientes, con las caballerizas y cocheras. ¡Cuánto acumularon! sesenta días tardaron en limpiar las cocheras. En una de las cajas para fondos Milness, Chubb y Perry, encontraron billetes de dos pesos y palanquetas Sandow.

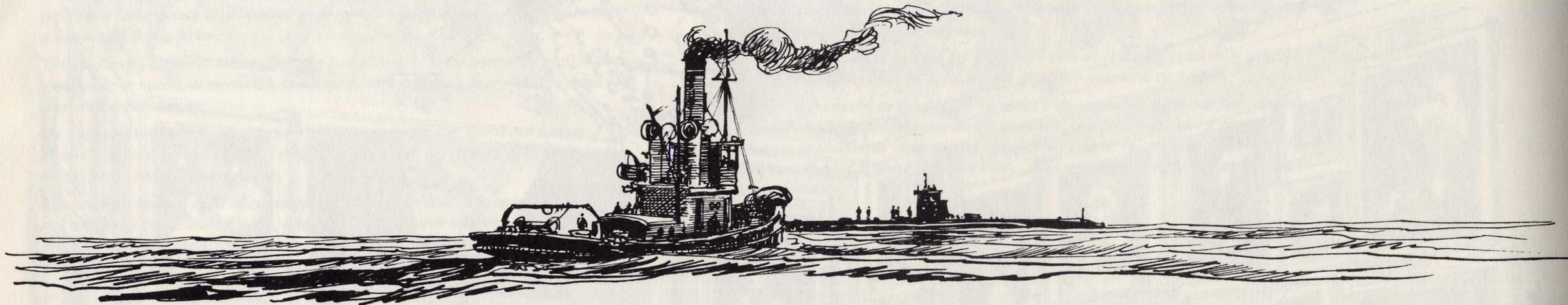




Esta familia huía de las cosas alegres. Vivía entre grandiosidades espantables. Los cuadros y los retratos producen miedo. Los santos parecen enfermos de plagas espantosas. Las santas parecen brujas. Si el cristo viera estos cuadros, no tendría deseos de resucitar.

Esos cuadros del Palacio de Bellas Artes erizan el pelo. Inmensos y truculentos. Suplicios, azotes, asesinatos. . . No hay un motivo amable.

La familia era así, violenta, ambiciosa, en marco grandioso.



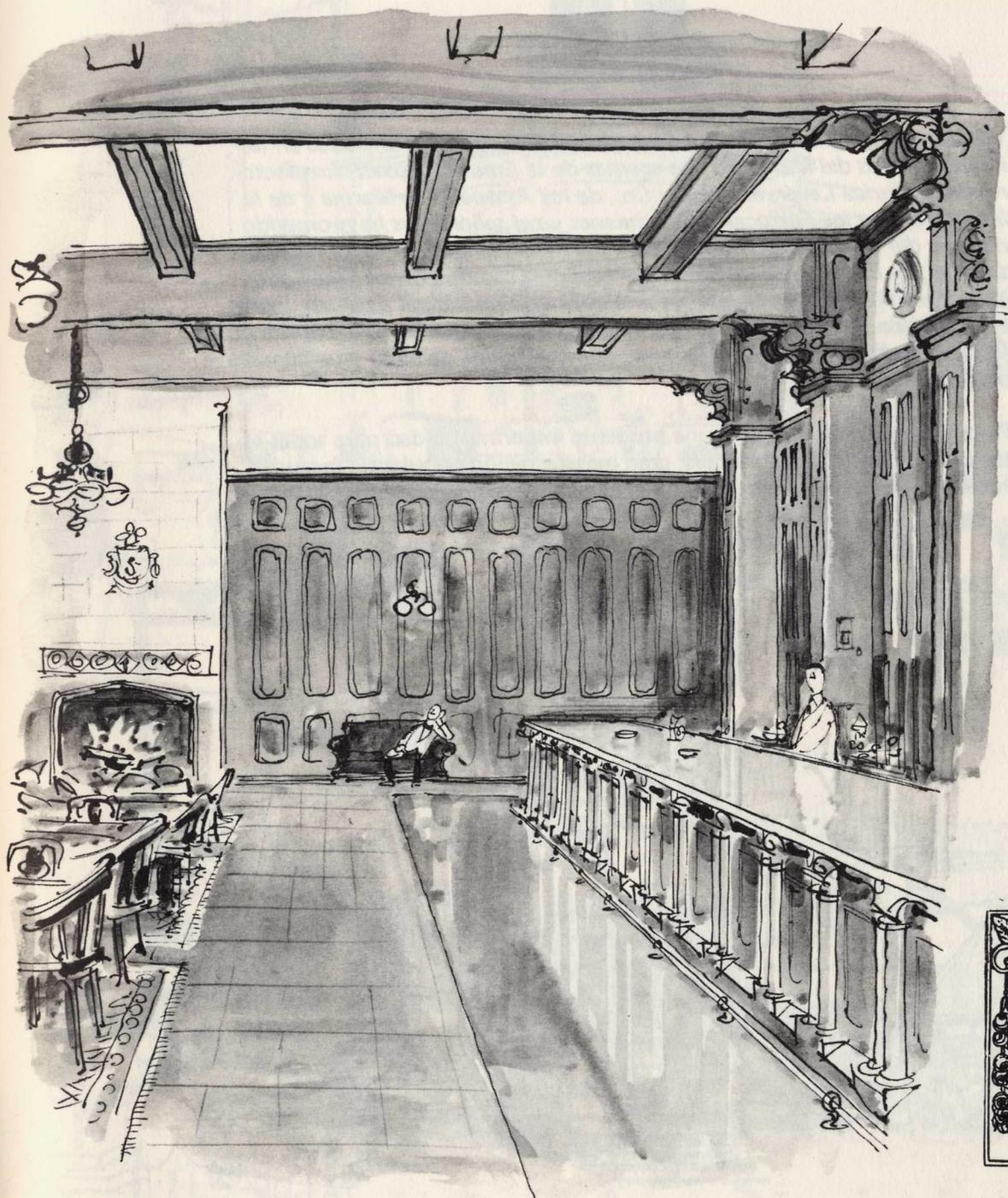
... Me aseguraron que una noche, más tarde averigué que fue en dos oportunidades, habían visto un remolcador, que no lograron identificar, abasteciendo de víveres a un submarino. Fue frente a Recreo, a unos seiscientos metros de la costa... El submarino se sumergió sigilosamente y el remolcador se dirigió a las Salinas... En la mañana, ya no estaba allí. No me cabe duda que los del submarino eran alemanes.

Tres meses después llegaron los tranvías belgas que habíamos comprado, pero que estaban retenidos en ese país... Bélgica, como usted recordará, estaba ocupada por los alemanes...



—Usted me hablaba de las mujeres. ¿Qué me dice de los hombres?
—En el Club, pues mijo. Estaba todo organizado, mijo. Llegábamos a la Estación, pasábamos al Club, y después en *chicoteado* para la casa... Eran tiempos muy agradables, mijo... antes de que el Casino terminara con todas las timbas... El Casino liquidó los aperitivos y las *soirées* del Hotel Palace, a los salones de té de Valparaíso y a todos los casinos sociales de los partidos. . . Sí, pues mijo.





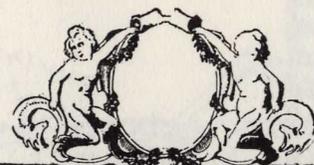
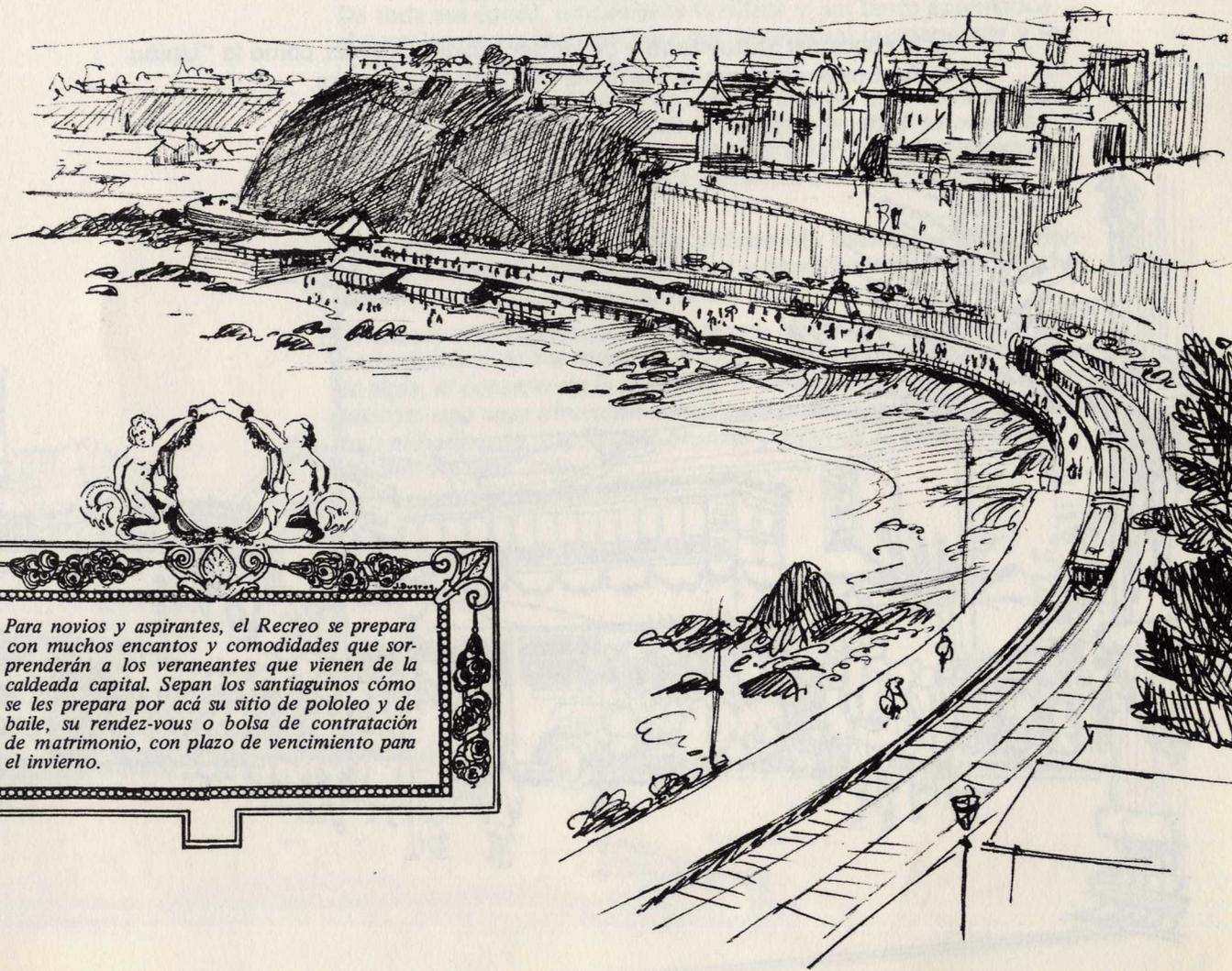
EL BALNEARIO

El Club tuvo la virtud de hacer que los caballeros, que trabajaban todos en Valparaíso, regresaran antes a Viña. Si no a sus casas, por lo menos a la barra, que sigue siendo magnífica, y que si hablara como la tranquera, contaría como nadie la historia íntima de la ciudad.

El Club fue una versión urbana del Sporting y ayudó a cerrar un círculo de actividades que se sellaría definitivamente con el Casino.

Pero pronto esa época de viñamarinas enclaustradas tras sus jardines, y de viñamarinos pasándolo bien, sufrió una transformación y empezó a adoptar otro estilo: la vida de *balneario*.

Influyó en ello, el balneario de Recreo.



Para novios y aspirantes, el Recreo se prepara con muchos encantos y comodidades que sorprenderán a los veraneantes que vienen de la caldeada capital. Sepan los santiaguinos cómo se les prepara por acá su sitio de pololeo y de baile, su rendez-vous o bolsa de contratación de matrimonio, con plazo de vencimiento para el invierno.

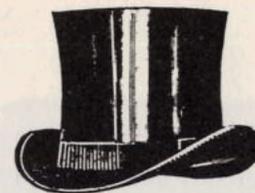
Con esplendidez imprevista, con sorprendente cachaza y espeluznante vocerío, se efectuó, en la mañana festiva de un domingo inocente, la inauguración del camino plano, obra de superabundante material calizo y de mezquino contingente ripioso...

Frente a la parroquia estaban los tranvías. Eran estos seis jaulas de la pasada edición locomotiva, ahora ataviados con desvergüenza y buen gusto, con el indispensable tricolor de la patria, con los ineludibles arrayanes y con las irredarguibles hiedras.

En el primero de estos vehículos transeunticidas tomó asiento el señor Fernández Blanco. En seguida, don Víctor Prieto Valdés, caballero bastante subdelegado y viñamarino; don Enrique Browne, segundo alcalde de la Versalles chilena; don Emilio Errázuriz, don Agustín Ross, etc. Seguían los otros con algunos capitanes embalados, cronistas de buena voluntad, reporteros "a la derniere", muchachos administrativos, sombreros de pelo, sonrisas acariciantes, parabienes empalagosos y comentarios inconclusos.

Nos dirigimos a Miramar, punta del camino...

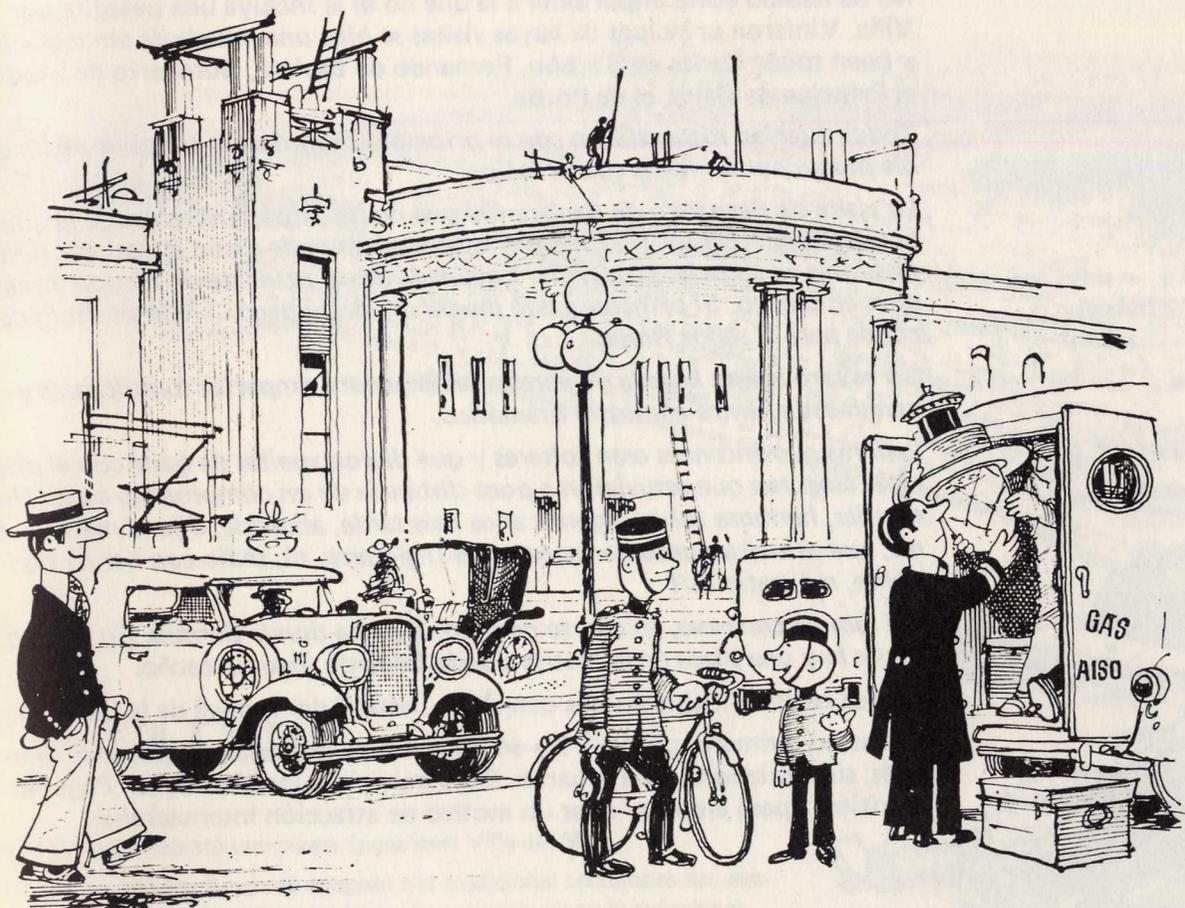
Es la época del Mutualismo y de las Sociedades Obreras, como la "Unión de Ambos Sexos" que se mantiene más activa que nunca.



Votarán por él, los ciudadanos de Balfour Lyon, surtos y anclados en las inmediaciones del Matadero, los agentes de la Emulsión Scott, los electores de la fábrica Lever, Murphy y Co., de los Arsenales de Marina y de la Maestranza de los Ferrocarriles, a quienes ya el señor Veas ha prometido obtener del Congreso la implantación del descanso dominical, del descanso lunar, de una escuela nocturna para señoras casadas, de un paseo del Malecón en el cerro de Caleta, de una cocinería municipal a cuatro cobres el plato y de un carro eléctrico para novios pobres, que haría la carrera de Viña al Puerto en las noches de luna, con una banda de circo y un canasto de albahaca.

Pero Viña siempre mantuvo una prudente impermeabilidad para todas estas cosas. La única, espontánea, gran manifestación popular de la ciudad fue en 1950 cuando Everton ganó el campeonato profesional de fútbol.





Lo que sí provocaba debates era la idea de implantar un Casino.

La primera vez que se habló de ello fue alrededor de 1913. Se decidió pedir propuestas privadas para construir una *poza o dársena* destinada a los baños de natación, complementada con una extensión de terreno apta para la edificación de una superficie no menor a los tres mil metros cuadrados, destinados a los edificios del Casino y Balneario Municipal. Para tales fines, se estipulaba como única ubicación posible el trozo de playa comprendido entre la Fábrica de Galvanización de Caleta Abarca y la calle 6 Norte.

Aprobado el juego legal —el no legalizado era bastante activo—, se inició la ruleta y el baccarat en el balneario Recreo. En 1930 se inauguró el Edificio actual.

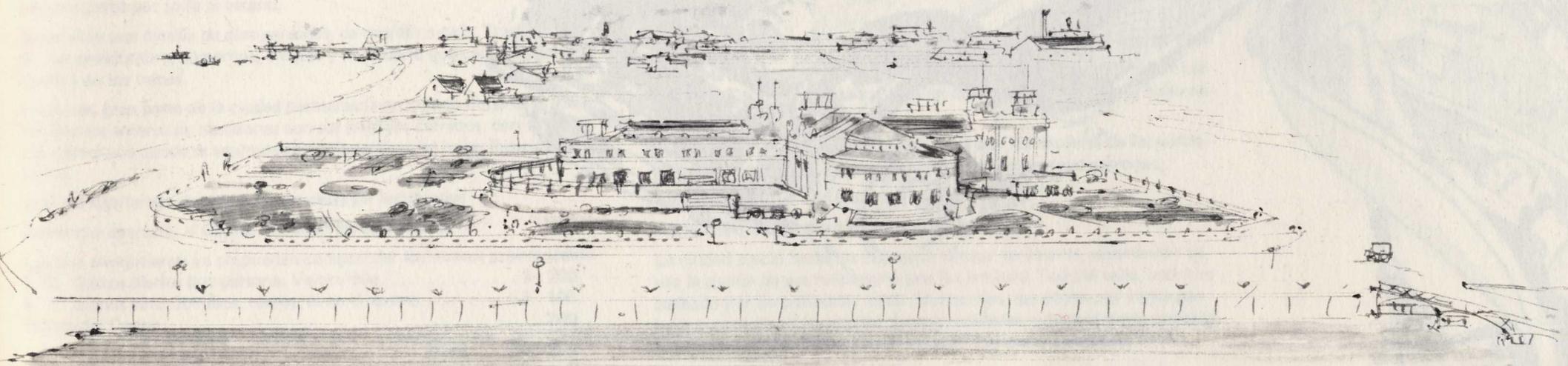
El Casino será un palacio en medio de jardines frangantes, plagado de mujeres hermosas, radiante de luz, en el cual se reunirá el mundo social chileno y un grupo de selectos sudamericanos; un centro de arte y de cultura, a donde los veraneantes acudirán a distraer y alegrar el espíritu con entretenimientos variadas, conciertos musicales, exposiciones, tiro al pichón, etc.

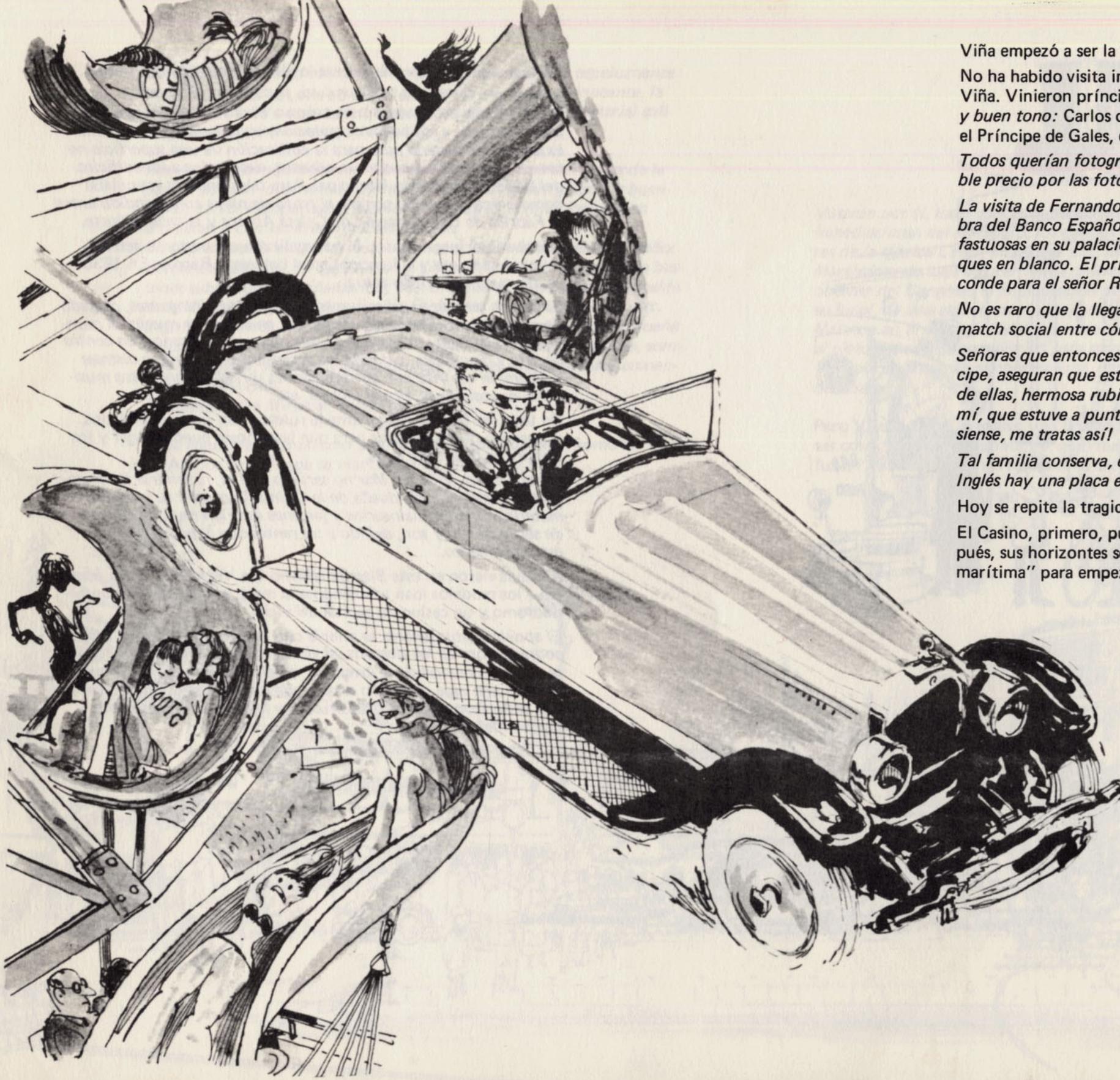
De toda esa época, únicamente la ruleta y, un tanto apolillados, el permiso de los maridos para que las esposas puedan jugar y los uniformes de los porteros.

Sin el Casino, Viña del Mar no sería lo que es, ni tendría los Hoteles que tiene, ni sería dueña de la Quinta Vergara y su progreso material; puentes, balnearios y jardines estarían muy distantes de ser lo que hoy son, debido a las rentas que le procura este establecimiento.

Algunos vieron en este *Biarritz chileno* (de Versalles —tierra adentro— los modelos iban acercándose al mar), enmarcado por un hipódromo y un casino, la capital del vicio.

El abuelo septuagenario se refería con terquedad filosófica a la podredumbre de los tiempos, al vicio errante que consumía, en este siglo, el corazón de la juventud. Y señalaba con el índice tembloroso una vaga dirección enmarcada por los cerros que borran el horizonte, bajo cuyas brumas y lejanías se ocultaba una ciudad maldita: Viña.





Viña empezó a ser la "niña bonita" de Chile. Una ciudad para ser mostrada. No ha habido visita importante a la que no se le incluya una pasadita por Viña. Vinieron príncipes de cuyas visitas se hizo una novela de aristocracia y buen tono: Carlos de Borbón, Fernando de Baviera, Humberto de Saboya, el Príncipe de Gales, el de Prusia.

Todos querían fotografiarse con el príncipe. El fotógrafo Vásquez pedía doble precio por las fotos con príncipe.

La visita de Fernando de Baviera fue una de las causas indirectas de la quiebra del Banco Español. El señor Rioja, presidente de dicho Banco, dio fiestas fastuosas en su palacio de Viña. Encima le dio al príncipe un bloque de cheques en blanco. El príncipe gastó medio millón, y pagó... con el título de conde para el señor Rioja.

No es raro que la llegada de personajes, engendre simpatías tumultuosas y un match social entre cómico y dramático.

Señoras que entonces eran solteras y que dieron vueltas de baile con el príncipe, aseguran que estuvieron a poca distancia de un compromiso serio. Una de ellas, hermosa rubia, algunos años más tarde, aburrida, dijo al marido: ¡A mí, que estuve a punto de ser reina de Inglaterra, tú, indio con barniz parisense, me tratas así!

Tal familia conserva, en cuarto cerrado, la cama donde durmió. En el Club Inglés hay una placa en la mesita donde Eduardo jugó un cacho.

Hoy se repite la tragicomedia con algún "astro" del festival de la Canción.

El Casino, primero, puso a Viña en un plano de importancia nacional. Después, sus horizontes se ampliaron. Dejó muy atrás los años de la "Peñaflor marítima" para empezar a ser un motivo de atracción internacional.



LA CIUDAD

El Casino implantó una nueva época para Viña del Mar.

Durante 40 años funcionó apegado a la tradicional costumbre del veraneo, cerrándose durante el Invierno. Luego, con ciertas restricciones, abrió sus puertas todo el año.

Viña dejó de ser un balneario de veraneo. Los veraneantes se trocaron poco a poco por turistas.

Desde sus comienzos, los santiaguinos se trasladaban en grupos familiares completos por todo el verano.

Se ha visto una familia de cien personas, de capitán a paje. Trasladábanse con servidumbre, alimentos, enseres y mobiliario que cargaban en carretas y en los trenes.

Entonces, gran parte de la ciudad permanecía en letargo durante el invierno. Barrios enteros de mansiones con sus postigos cerrados, con sus jardines silenciosos donde se acumulaban melancólicas las hojas muertas del otoño.

¡Tantos habitantes sin casa y tantas casas sin habitantes!

Desde que apareció, el Casino modificó las costumbres.

Los que envejecieron ya no pueden comprender los nuevos presupuestos:

\$ 10. Gastos diarios por persona. Veinte días.	\$ 200.
\$ 5. diarios para Omnibus, carros, té en el centro.	\$ 100.
Ruleta del Casino.	200.

Total \$ 500.

Empezó a llegar gente por veinte días, por diez, por el día. Los turistas.

Hasta ese momento, Viña no necesitó de Hoteles, ni restaurantes, ni almacenes. Todo lo necesario estaba en las casas. Con el Casino, hubo necesidad de equipar a Viña.

Se empezó por construir el Nogaró, para que los choferes de los santiaguinos tuvieran donde comer, mientras esperaban a sus patrones.

Viña empezó a ser una ciudad.

Hacia 1950, se recuperó la orilla marítima.

La ciudad creció hacia los cerros sin ocupar las laderas, recordando tal vez la pasión de sus fundadores por los jardines. Todo el valle, está hoy rodeado por un anfiteatro verde. Sus barrios, separados por viejos parques o por laderas forestadas, forman unidades independientes creándose una especie de ciudad "en dos pisos", curiosa y agradable.

Al convertirse en ciudad, Viña vio aumentar radicalmente la demanda de espacio habitable. Empezó a absorber el crecimiento de la región en una medida tan alta, que pronto se convirtió en la comuna de más rápido crecimiento del país.

En este aspecto, Viña del Mar fue la pionera en Chile de todo lo referente a reglamentos de edificación. Desde los primeros intentos de planificar adecuadamente poblaciones obreras, a la obligación de mantener *antejardines*, a la estricta fijación de líneas de edificación y de volumetría, siempre ha primado, como en ninguna otra ciudad, la gravitación del crecimiento armónico en el espacio público.

Toda nueva obra en Viña por intrascendentes que sea, desata pequeñas polémicas. Todo el mundo quiere que lo de Viña sea algo especial.

Los arquitectos santiaguinos, que edificaron mucho en los auges provocados por la Ley Pereira y el DFL. 2, cuando diseñaban para Viña, lo hacían *soltándose la corbata*. Los que habitualmente en Santiago levantaban edificios como mausoleos, en Viña adoptaban un aire desenfadado, de fin de semana, de sport. Colores, estructuras audaces, jardines *tropicalizados*, espejos de agua. Si era para Viña, tenía que ser bonito.

Hoy, todas las ciudades de Chile tienen por lo menos un barrio a la *viñamarina*.

Lo que aquí se dice podría perfectamente aplicarse a todo el país, pero es en Viña donde primero se realiza.

Si la historia de las ciudades es en cierto modo la historia de su urbanismo, Viña ha sido el *Manual de Carreño* de todas las ciudades chilenas.

Ese es su gran aporte.

Sus cien años han sido *cien años de urbanidad*.

Con los edificios de varios pisos, fueron cayendo en retirada las viejas casonas de la *ciudad-jardín*.

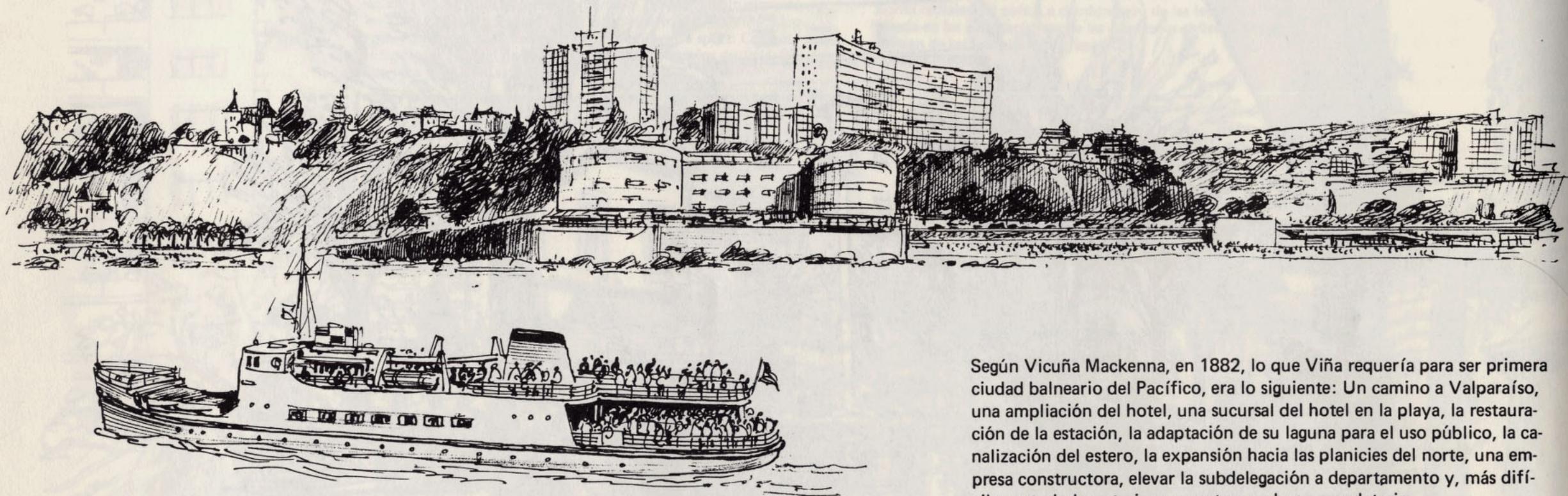
Al construirse uno de ellos, toda una manzana de amplios jardines, los verdes refugios de una era y de una generación, perdían su privacidad.

La última noticia de una de estas mansiones —en las que se escribió la historia de Viña— la dio el joven Antonio Cornish Besa. Desde su casa de Chorrillos, hizo las primeras transmisiones radiales del país. La combinación de las letras CB, empleada en las características de las estaciones chilenas de radio, derivan de las iniciales de sus apellidos.



Podría hacerse una larga lista de todo lo que en Viña se ha hecho. Pero, a pesar de todos los esfuerzos, la gran atracción de la ciudad está todavía, igual que en la vieja estación, en el paseo.
En el mirar y en el ser mirado. . .



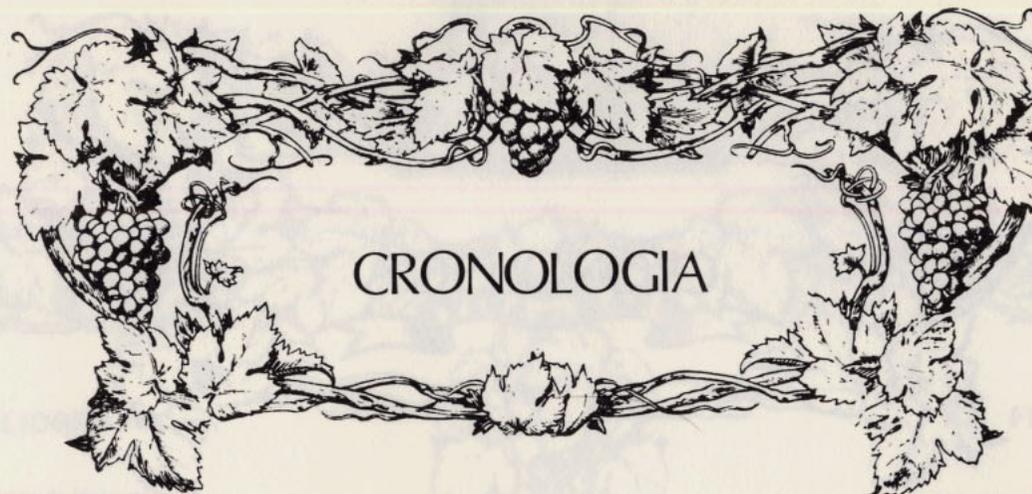


Según Vicuña Mackenna, en 1882, lo que Viña requería para ser primera ciudad balneario del Pacífico, era lo siguiente: Un camino a Valparaíso, una ampliación del hotel, una sucursal del hotel en la playa, la restauración de la estación, la adaptación de su laguna para el uso público, la canalización del estero, la expansión hacia las planicies del norte, una empresa constructora, elevar la subdelegación a departamento y, más difícil que todo lo anterior, encontrar un buen mandatario.

Juzgue el lector qué es lo que todavía no se ha hecho.

En todo caso, a los cien años de su fundación es una ciudad hermosa. Ciertamente, la más hermosa de Chile.

Me gustaba venir aquí. . . Me encantaba entrar al Bunout del brazo de la Viola, a un reservado, y sentarme frente a las flores de Viña del Mar, un frasco de Undurraga helado y una langosta de Juan Fernández.



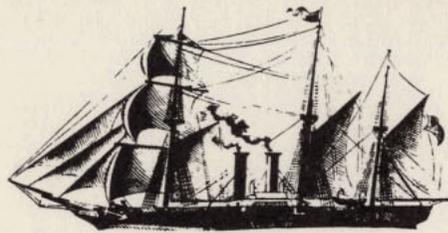
CRONOLOGIA

- 1536 Llega la expedición de Almagro.
- 1544 Valdivia reparte las haciendas a los encomenderos.
- 1837 El Ministro Diego Portales es asesinado en el camino de las Siete Hermanas.
- 1840 Francisco Alvares compra las dos haciendas
- 1812 Combate naval entre ingleses y norteamericanos en Punta Gruesa.
- 1855 Se inaugura el ferrocarril entre Valparaíso y Viña . Primeras solicitudes para compra de terrenos.
Lugar de picnics y paseos.
- 1867 Arriendo de los primeros lotes.
- 1870 Comienzan a delinarse las calles Alvarez y Viana.
Se instala la Refinería de azúcar.
- 1873 Francisco Salvador Alvares intenta establecer una población
Catastro: 16 Quintas de Recreo, 13 casas de alto, 26 casas de un piso, 36 viviendas y chinganas.
- 1874 Decreto oficial de la fundación de Viña del Mar
Población: 1.313 habitantes.
- 1875 Construcción del Gran Hotel.
- 1877 Baños en Caleta Abarca. Paseos a la quebrada de Salinas
Población: 2.094 habitantes.
- 1878 Creación de la Municipalidad.
Se inaugura el Hospicio.
- 1881 Aparece la luz eléctrica en la ciudad.
Se inauguran obras de captación de agua potable en el Salto.
- 1882 Se funda el Valparaíso Sporting Club.
Se inaugura la Parroquia.
- 1883 Empieza a poblarse en Cerro Castillo.
- 1884 Fundación del Cuerpo de Bomberos.
Calle Alvarez llena de casas.
Se inauguran los Baños de Miramar.
- 1885 Comienza a poblarse Recreo.
Censo. Santiago: 189.000 Hs.
Valparaíso: 104.508 Hs.
Viña del Mar 4.859 Hs.
- 1866 Se construye el paradero del tren en Miramar.
Lever y Murphy instalan Maestranza en Caleta Abarca.
- 1887 El Fisco adquiere el Cerro Castillo.
Maestranza de Caleta construye la primera locomotora de S. América.
- 1889 Primer hospital.
Se forma la Compañía de Gas de Viña del Mar.
- 1891 Aparece calle Arlegui entre Cerro y la plaza.
Batalla de Concón y cañoneo de Viña del Mar.
- 1892 Salvador Vergara lotea la Población Vergara.
Aparece la Avenida Libertad.
Primeras referencias de la Compañía de Muelles de la Población Vergara.
- 1893 Se crea la Comuna de Concón.
- 1894 Se inaugura la estación de Chorrillos.
Población: 12.792 habitantes.
- 1898 Se inicia en Valparaíso la construcción del Camino Plano.
Se expropián los Fuertes Sirena (Salinas) y Reñaca, junto a la faja del ferrocarril, en la Población Vergara.
- 1900 Comienza a poblarse el lado Poniente de la Población Vergara.
- 1901 Calle Alvarez llega hasta Chorrillos.
Se construye el malecón del estero.
Primeras edificaciones en Cerro Castillo y Caleta Abarca.
Camino Plano llega hasta el Sauce.
- 1906 Un terremoto destruye Valparaíso.
Grandes daños en Viña del Mar.
- 1907 Canalización del estero (excluye la laguna)
Relleno en Avenida Marina y Playa Miramar.



CRONOLOGIA

- | | | | |
|------|--|------|--|
| 1908 | 28.502 habitantes. | 1939 | Poblaciones obreras en 10 y 11 norte.
82 fábricas.
19.129 obreros.
Se registran 70.013 habitantes en la ciudad. |
| 1910 | Club de Viña.
Balneario de Recreo. | 1940 | Plaza Colombia y Mercado Municipal.
(10 Hoteles, 134 pensiones). |
| 1913 | 500 casas en Población Vergara.
Baños termales de Miramar. | 1941 | La Municipalidad adquiere la Quinta Vergara.
Estación de Biología Marina en Montemar. |
| 1917 | Camino a Concón por la costa. Se inician los trabajos. | 1942 | Se crea el Sector Naval de las Salinas. |
| 1920 | 42.630 habitantes. | 1943 | Se funda la Escuela de Artillería Naval. |
| 1926 | Balneario Recreo, máxima atracción social.
Se inicia el casino. | 1944 | Parroquia de San Antonio.
Poblaciones obreras en Santa Inés.
Enrocados en Avenida Perú. |
| 1929 | Estadio <i>El Tranque</i> . Piscina de 8 norte.
Habilitación de <i>Las Salinas</i> como balneario. | 1945 | Hotel Miramar. |
| 1930 | Se construye el Casino y Teatro Municipal.
Se edifica el Coliseo Popular.
Piscina en Balneario Recreo.
Se instala Planta Refinadora de Petróleo en Salinas. | 1946 | Avenidas San Martín y Perú. |
| 1931 | Se construye variante del camino a Santiago a Viña del Mar. | 1947 | Avenida Jorge Montt. |
| 1932 | Se aprueba primer Plano regulador. | 1948 | Nuevo puente de la Avenida Libertad. |
| 1935 | Se inaugura Hotel O'Higgins.
Balneario de Cochoa. | 1950 | Loteo de Achupallas.
Se inicia construcción de edificios de departamentos. |
| 1936 | Cap Ducal.
Se expropian los terrenos de Lever y Murphy. | 1952 | Refinería de Petróleo de Concón.
Puente de Capuchinos.
Jardines de Caleta Abarca.
Se registran 91.903 habitantes. |
| 1937 | Puente de línea férrea sobre calle Ecuador.
Ampliación de la calle Viana. | 1955 | Construcción del Hospital de Viña del Mar. |
| 1938 | Apertura del camino de Miramar a Caleta Abarca. | | |



VINA DEL MAR

BIBLIOGRAFIA

Ediciones Universitarias de Valparaíso, editorial de la Universidad Católica, agradece a las personas e Instituciones que a través de documentos, fotografías e información verbal han colaborado en la edición de este libro.

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR
Oficina de Turismo y Relaciones Públicas
Oficina de Planificación y Desarrollo Urbano Comunal
Museo de Bellas Artes
Biblioteca Vicuña Mackenna

Diario "El Mercurio", de Valparaíso
Escuela de Arquitectura, Universidad Católica de Valparaíso
Biblioteca Central, Universidad Católica de Valparaíso
Valparaíso Sporting Club
Granadilla Country Club
Club de Viña del Mar
Refinería de Azúcar de Viña del Mar
Colegio de Arquitectos Regional Valparaíso

Don Enrique Deformes Salcido
Don Jorge Villagrán Garnham
Profesor de la Escuela de Educación UCV.
Don Oscar Guevara Fuentes
Sra. Gabriela Kerbernhard de Blanlot
Srta. Marisol Ramírez Urzúa
Don René Jara Cuadra

Ediciones Universitarias de Valparaíso agradece en forma especial la colaboración de Don Alfonso García Lyon (Q.E.P.D.), quien coordinó la recolección de documentos y antecedentes que fundamentan este libro.

FUENTES

Los textos en cursivas de este libro, pertenecen a los autores que se indican a continuación.

RENATO BASULTO
75 Años de Viña del Mar

HERNAN CARMONA
Apuntes del Viejo Valparaíso

JOAQUIN EDWARDS BELLO
*Crónicas
Valparaíso y otros lugares*

MARY GRAHAM
Diario de mi residencia en Chile

ROBERTO HERNANDEZ
Los primeros teatros en Valparaíso

CARLOS LARRAIN
Viña del Mar

CARLOS PEZOA VELIZ
Prosas

EDUARDO POEPPING
Un testigo de la alborada de Chile

BENJAMIN VICUÑA MACKENNA
*De Valparaíso a Santiago
Páginas olvidadas*

Diario *El Mercurio* de Valparaíso

Revistas:
Zig-Zag, Teatros y Sucesos