

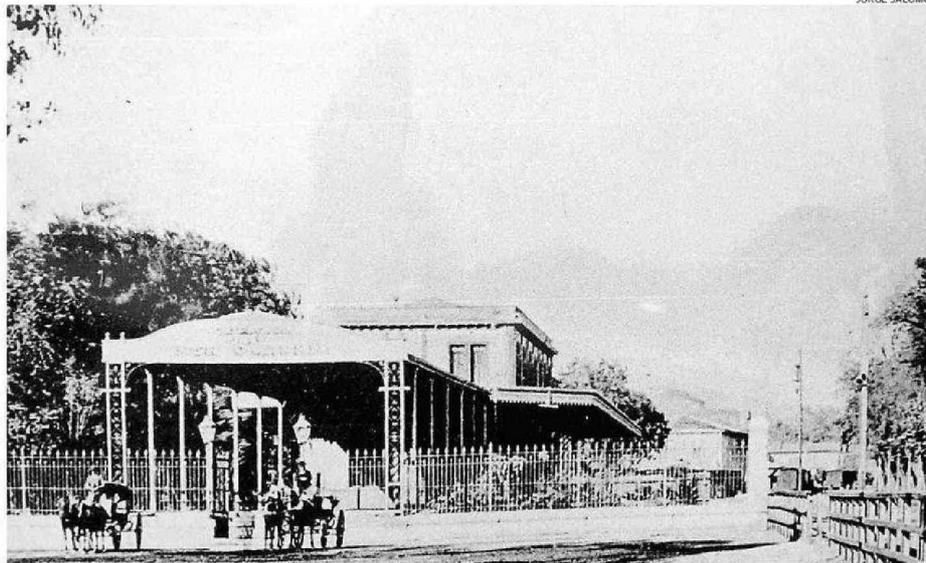
# Viña del Mar 150 años (1ª parte)

POR JORGE SALOMÓ FLORES, HISTORIADOR

**E**n 1550, al llegar los primeros conquistadores españoles al valle de Peuco, abundaban estas aves -los peucos- en las riberas del Marga-Marga (Oro-Oro). Las primeras encomiendas entregadas a la tutela ibérica incluyen tierras e indios. En 1580, Alonso de Riberos siembra incipientes viñas, que dan el nombre Viña de la Mar a la hacienda al norte del estero. Al sur, las colinas desde el actual cerro Los Placeres hasta las lomas del oriente forman Las Siete Hermanas.

La humedad del océano Pacífico no favorece los viñedos. Queda el nombre, Viña del Mar, pero la idea de producir vino fracasa. Las tierras pasan por varios propietarios, como La Quintrala, ancestros de las familias Carvajal y Carrera, los jesuitas... En 1840, un aviso en El Mercurio de Valparaíso, ofrece las dos haciendas que el comerciante portugués Francisco Álvares compra tras una exitosa especulación de azúcar, primera instancia en que el fruto de la caña influye en la historia viñamarina.

Al morir Álvares, su viuda, Dolores Pérez, quiere mantener la tranquilidad y privacidad de su hacienda. Pero surge la voluntad de construir un ferro-



JORGE SALOMÓ

carril que una Valparaíso con la capital. El trazado debe cruzar por el valle del Marga Marga, llegar hasta Limache, Quillota y el valle del Aconcagua, conectar con Ocoa, Llay Llay, las quebradas de Los Loros y Til Til, la campiña de Colina hasta Santiago. Las obras empiezan en 1851 y cuatro años después se conecta el Puerto con la estación de Viña. En 1863, el tren conecta

definitivamente Valparaíso con la capital.

En la obra trabaja el ingeniero agrimensor José Francisco Vergara Echevers. Cautiva a Mercedes Álvarez, nieta de Dolores y Francisco. El 9 de agosto de 1859 se casan. Para entonces, su firma rubrica con una Z el apellido portugués original, y lo convierte en uno más de los de origen español en Chile.

El dilema de la S y la Z continúa vigente hasta hoy.

En 1873 mueren en pocos meses doña Dolores y su hijo y único heredero de la propiedad de Viña del Mar, Salvador Álvarez Pérez. Entonces, la herencia pasa por fideicomiso al esposo de Mercedes, José Francisco Vergara, político radical, mason, hombre visionario, diligente para trazar el plano de la pri-

mitiva ciudad. Con Eugenia Garrido, exalcaldesa e historiadora, hemos intercambiado en varias ocasiones nuestra visión: Viña del Mar pasa de una hacienda familiar a un incipiente villorrio, con calles de apellidos parentales, sin protagonismo de los héroes de la República que tienen la mayoría de las ciudades de nuestro país.

El 29 de diciembre de 1874,

el intendente de la provincia, Francisco Echaurren, político liberal amigo de Vergara, dicta el decreto fundacional de Viña del Mar. Las arterias que se asignan para el centro de la ciudad corresponden a: Calle del Malecón (posterior Calle de La Marina), de Arlegui, Camino de Valparaíso, de Viana, de Álvarez, de Montaña, Camino de Limache, Camino de Quillota, de Bolívar, de la Libertad, de la Capilla, de la Quinta, de Echevers, de Villanelo, de Traslaviña, del Castillo, Pasaje Bohn y Plaza Sucre.

Es el comienzo del dilema existencial del destino principal de la ciudad: ¿industria o Turismo? Julio Bernstein abre en 1873 la CRAV -Compañía Refinería de Azúcar de Viña del Mar-, la principal producción en la historia viñamarina. Para el turismo se inaugura el Gran Hotel, cercano a la Estación de Trenes, hoy terrenos ocupados principalmente por el conjunto de edificios Canal Magdalena.

El camino de Valparaíso recibe pulperías, botillerías, panaderías, carnicerías, fiambrerías y algunas mercerías. En calle Arlegui se abre la barraca Versailles, de la familia Moltedo. Benjamín Vicuña Mackenna, ilustre vecino radicado en Concón, afirma con certeza: "Viña del Mar es hija del ferrocarril". ☞