

El tranvía y los procesos de sub-urbanización: el caso de la construcción del área metropolitana de Valparaíso a comienzos del siglo XX.

Carlos Valdebenito Valdebenito
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

Resumen

Los albores de lo que hoy se conoce como el Área Metropolitana de Valparaíso, está asociado a la construcción, en la segunda mitad del siglo XIX, de la red técnica ferroviaria que pretendía, y lo logró, mejorar la eficiencia de la conectividad entre la capital y el principal puerto de Chile. Desde sus orígenes se concibió a esta red técnica como un servicio de transporte mixto, de pasajeros y de carga comercial e industrial.

En el diseño original de esta red se capturó la necesidad de la ciudad-puerto de extenderse para colonizar suelo que permitiera acoger el incremento de la demanda de localización industrial, de espacios de solaz y de residencia suburbana. Es así que a partir de 1855, bordeando la costa del mar pacífico e introduciéndose hacia el interior de la cuenca del Marga-Marga, en paralelo a la huella del Estero, emerge la línea y se construyen las 4 estaciones del ferrocarril de Viña del Mar, impulsores de sus primeros asentamientos humanos de carácter urbano. Nodos que hasta el día de hoy siguen vigentes en la red subterránea inaugurada en 2005.

Abierta la huella costera por el ferrocarril, formalizado el proyecto de ciudad de Viña del Mar a fines del siglo XIX y consolidado este asentamiento como destino industrial y lugar de ocio y de residencia habitual de las clases altas de la ciudad-puerto de Valparaíso, emergió con fuerza la demanda por la generación de un camino costero paralelo a la línea del tren que conectara a estos dos imbricados asentamientos en otros tiempos y en otros modos más autónomos y, también, urbanamente más amigables.

Aunque con el rechazo de los administradores públicos de la red técnica ferroviaria, ante la amenaza de perder un componente importante de su modelo de negocio, el transporte de pasajeros, el camino plano del borde costero Valparaíso-Viña del Mar, actual Avenida España, emergió con fuerza y vigor a comienzos del siglo XX. Trayendo asociado, como medio de transporte colectivo de pasajeros, a los tranvías eléctricos.

De hecho, en 1906, sólo dos años después de que la empresa *Tranvías Eléctricos de Valparaíso*, de capitales alemanes, adquiriera las tres empresas de tranvías a tracción animal que existían en la ciudad y construyera la primera red técnica de electrificación en la ciudad-puerto para dar soporte a esta innovación en la energía de base de este medio de transporte y comunicación, se pone en régimen la red técnica de tranvías eléctricos a Viña del Mar, con diez elegantes carros salón, extendiéndose hasta la estación Chorrillos, nodo de conexión con los dos barrios emplazadas más al oriente de la naciente ciudad, Chorrillos y Miraflores, que cobijaban de manera habitual a las familias económicamente más acomodadas de Valparaíso.

El terremoto y posterior incendio acaecido en la ciudad-puerto el jueves 16 de agosto de 1906, transformó de habitual en permanente la residencia de estas familias en Viña del Mar, trayendo como correlato la consolidación de la demanda de este medio de transporte y comunicación.

La trayectoria de propiedad privada extranjera de la empresa, en un continuo de participación, venta-compra, de capitales alemanes, españoles, ingleses y norteamericanos, llega a su fin en 1945 cuando el Gobierno de Chile la expropia. Los tranvías de la conurbación Valparaíso-Viña del Mar sólo sobrevivirían siete años más, cuando en el dintel del año 53 del siglo pasado, el sistema es reemplazado definitivamente por una flota de 30 trolebuses.

El artículo describe y reflexiona en torno al impacto de este medio de transporte, asociado a la red técnica de electrificación y al camino plano y costero, en la materialización germinal, entre fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, del entramado territorial de conexiones sociales, culturales, económicas, ambientales y urbanísticas que configura la conurbación Valparaíso-Viña del Mar, en diálogo con las dos redes de conectividad pre-existentes, a saber: i. La red técnica ferroviaria y ii. El encumbrado camino a Quillota.

Palabras clave: sub-urbanización, Valparaíso-Viña del Mar, red técnica ferrocarril, tranvía eléctrico, red técnica eléctrica.