

Transporte público de Valparaíso: cómo progresar sin perjuicio de la carga identitaria adquirida desde sus inicios?

Tesina de grado

Eduardo LeBlanc Oyarce

Profesor Guía:
Mariena Rumié Bertoni

Escuela de Diseño
Universidad de Valparaíso
Agosto 2008

Abstract

“Estamos viendo la transformación de la ciudad en una especie de construcción caótica, la que va perdiendo su estilo legendario, que la hizo la más bella de las ciudades del Pacífico.

Cada día vemos que vuelan un edificio y que se hace un cajón de cemento. Yo no soy enemigo de los cajones de cemento. Pero tenemos que saber dónde colocarlos.

Tenemos que tener ese sentimiento nacional que nos haga defender la belleza del pasado y el estilo histórico de nuestra ciudad”.

(Pablo Neruda, Salón de Honor de la I. Municipalidad de Valparaíso, 1971)

INDICE

Abstract	2
Indice	3
Introducción	5
Hipótesis	6
Metodología	6
Objetivo	6
Capítulo 1: Valparaíso en el tiempo	7
1.1. Breve historia de Valparaíso	8
1.1.1. Las 3 heridas al Valparaíso del Siglo XX	13
1.1.1.1. Terremoto de 1906, el eslabón perdido	14
1.1.1.2. Canal de Panamá, una mejor alternativa	15
1.1.1.3. Guerra del 1914 y la problemática del salitre	15
1.1.2. El renacer del viejo puerto, forjando el Patrimonio	16
1.2. Ciudad de contrastes, del cerro al plan	22
1.2.1. Cerros: el gran dormitorio del porteño	22
1.2.2. Plan: Almendral – Puerto, centros de la actividad económica	25
1.2.2.1. Sector Puerto	26
1.2.2.2. Sector Almendral	28
1.2.3. Del cerro al plan, el transporte	29
1.2.3.1. Reseña histórica	30
1.2.3.1.1. El carro de sangre	30
1.2.3.1.2. El ascensor	31
1.2.3.1.3. El tranvía eléctrico	38
1.2.3.1.4. El trolebús	42
1.2.3.2. Análisis de casos	44
1.2.3.2.1. Valparaíso de espaldas al ascensor	44
1.2.3.2.2. Valparaíso de espaldas al trolebús	46
Capítulo 2: El transporte público	48
2.1. Efectos sobre la ciudad	49
2.1.1. Efectos en la economía	50

2.1.2. Efectos ambientales.....	51
2.2. Efectos sobre el usuario.....	51
Capitulo 3: Valparaíso, Patrimonio de la Humanidad	52
Conclusiones.....	54
Referencias	61

Introducción

El transporte público juega un papel fundamental en el desarrollo sociocultural de las ciudades. Facilita la comunicación corpórea, presencial entre las personas y dibuja el estilo de vida en función de su quehacer diario.

Los tipos de transporte público en un determinado lugar son generados por las características topográficas, climáticas, culturales, económicas, sociales, etc.

Estos tipos de transportes en interacción con los habitantes van generando universos y situaciones propias del lugar, más aún en un lugar como Valparaíso, teniendo en cuenta sus peculiares características geográficas e históricas. Se va determinando un modo particular de vivir y por ende, de desplazarse, modo en el que ya no solo intervienen factores como tiempo/distancia, sino que también aparecen otros más relacionados a las necesidades u opciones que se presentan en función de las circunstancias topográficas.

Estas condiciones de vida tan exclusivas de la ciudad puerto, van determinando actitudes y comportamientos en sus habitantes, formando un nexo que los vincula con su ciudad. Nexos que han ido debilitándose proporcionalmente al progreso, ya que se han ido implementando en Valparaíso nuevos sistemas de transporte, más eficientes que los tradicionales de antaño, pues bien, aquí es donde entra a jugar un papel importante *la identidad*, donde un objeto o sistema no se mide con la vara de la eficiencia, he aquí la importancia de determinar el valor de la carga identitaria y darla a conocer a las personas.

La actual situación de Valparaíso como ciudad patrimonial ante la UNESCO contrasta con el desarrollo y evolución que han sufrido y están sufriendo medios de transportes típicos y tradicionales del Puerto de Valparaíso cayendo abatidos en manos de estos nuevos sistemas más eficientes. Hoy se subestima la relevancia que tienen los medios de transporte dentro del desarrollo sociocultural de las personas y de cómo afectan en cada una de sus actividades diarias, a corto y a largo plazo, así como también se subestima la relevancia del papel que juega en la economía de la ciudad el rescate de valores patrimoniales del transporte, sobre todo en el área del turismo. Por lo tanto será tarea de esta

tesina investigar para aportar a la conciencia del porteño y generar conocimientos respecto al tema identitario en el transporte público, para así determinar los factores que permiten progresar teniendo una conciencia cultural sustentable.

Hipótesis

Desde principios de los `90, el transporte público porteño ha evolucionado sin considerar el contexto cultural, social y topográfico de Valparaíso y en perjuicio de las raíces históricas tradicionales y particulares de los medios de transporte del Puerto, e indirectamente, de la conciencia identitaria del habitante de Valparaíso. Se ha pretendido desde entonces homogenizar el sistema de transporte al del resto del país sin consideración de las características de la ciudad.

Metodología

Esta investigación se enfoca en el estudio del transporte público de Valparaíso a partir de sus raíces. Es por eso que se ha puesto énfasis en información histórica extraída de libros, de conversaciones con estudiosos en el tema, de fuentes en Internet y por sobre todo de observaciones en terreno. Con análisis personales de los diferentes temas que se van desarrollando, y reflexiones que se enfocan en el fortalecimiento de la conclusión final.

Todo esto con el objetivo de encontrar la respuesta objetiva y certera a la interrogante planteada.

Objetivo

Devolverle al porteño un trozo de su historia.

Capítulo 1: Valparaíso en el tiempo

“Toda la magia triste del mundo parece caer sobre Valparaíso como esas lentas lluvias de ceniza que se dejan caer sobre la ciudad todos los veranos después de un incendio de bosques. Los que han nacido en esa ciudad son acaso distintos porque para ellos, lo inusual, lo melancólico y lo poético son formas naturales de vivir”.¹

La personalidad que le ha brindado la historia a Valparaíso está grabada en el ADN de cada uno de los que nacieron en esta ciudad. De alguna extraña forma una fotografía del Valparaíso del 1900 tiene la facultad de recrear en la mente del habitante de hoy, recuerdos de sucesos que tal vez nunca vivenció realmente, pero que están ahí, durmiendo en el mismo diseño intacto de sus calles que hoy son adornadas con edificios modernos que saltan como unos indeseables invasores por entre los neoclásicos. Donde transitaba expedito y pintoresco el tranvía hoy domina el caos de los sistemas de locomoción actuales. Una ciudad que creció con una velocidad y enfoque que la fue enriqueciendo década a década no solo económicamente, sino que también culturalmente, se transformó en un territorio cosmopolita, en donde los inmigrantes llegaron decididos a recrear en este lejano puerto, un trozo de su país natal, ingleses, españoles, franceses, alemanes, italianos, etc. Múltiples culturas convergieron así en una ciudad neutral a todas y que se encontraba en proceso de consolidarse, de esta forma Valparaíso dio a luz su peculiar y único modo de ser, de presentarse ante el mundo, melancólico y frenético a la vez. Qué pasó entonces?, en qué momento ese progreso comienza a ser perjudicial? En qué momento se perdió este enfoque de crecimiento cultural para privilegiar el desechable y transitorio progreso económico de algunos, en desmedro de valores no renovables e irrecuperables?

¹ Peña Muñoz Manuel: *Ayer soñé con Valparaíso, crónicas porteñas*, Ril Editores, 4ta edición, 1999, p.45.

1.1. Breve Historia de Valparaíso.

Valparaíso tiene la particularidad de nunca haber sido fundado, sus orígenes se remontan hacia el año 1536. Desde que estas tierras fueron descubiertas y conquistadas por Juan Bautista Pastene, la ciudad simplemente fue aflorando y creciendo poco a poco en torno a una parroquia que se levantó en el lugar que hoy ocupa la iglesia La Matriz, primero caseríos, luego un fuerte en uno de los cerros aledaños, después algunas bodegas cerca el puerto para almacenar el trigo, cocoa, sombreros de paja y pisco. Ya hacia el año 1730 había unas 100 casas y 4 Iglesias.

Posterior a la independencia el puerto paso a paso fue desarrollándose y poblándose, y a mediados del Siglo XIX se consagra como el principal puerto del Pacífico y puerto estratégico de las comunicaciones ultramarinas entre Gran Bretaña, el Pacífico Oriental y el continente asiático. Las embarcaciones que venían desde el Atlántico atravesando el Estrecho de Magallanes encontraban en Valparaíso el lugar perfecto para almacenar sus mercancías y redistribuirlas. **Comienza así la época dorada de Valparaíso**, y el período más relevante a la hora de buscar los actuales referentes culturales de la ciudad.

Esta situación de puerto estratégico provocó que los extranjeros que habían estado llegando desde el año 1830 en pocas cantidades, comenzaran a llegar de a cientos, ya que vieron en Valparaíso una gran oportunidad de enriquecerse o de aumentar sus fortunas, venían desde España, Italia, Francia, Alemania y sobre todo Inglaterra para asentarse en tierras para ellos desconocidas. La mayoría se estableció con negocios mercantiles de forma independiente o como representantes de casas extranjeras tomando el control del mercado nacional.



2

En corto plazo, la actividad mercantil se transforma en uno de los más importantes centros comerciales, abasteciendo a Perú, al noroeste argentino, California, Australia, y a partir del año 1880 al norte grande en el auge salitrero. A causa de este

mismo factor el puerto pasó a ser considerado una metrópolis financiera, en el año 1850 la ciudad comenzó a experimentar una prosperidad económica y la Aduana da cuenta de ello en su registro de entradas, se respiraban aires de opulencia y Valparaíso se alzaba como capital comercial y económica del país. Se convirtió en el centro del mayor movimiento de capitales, y se transformó en el hogar legal de nuevas sociedades y compañías como los primeros bancos, ferrocarriles, compañías de seguros y mercantiles, donde destacaban las familias burguesas de mercaderes de Cerro Alegre.

La ciudad se abría paso entre tristezas y bienaventuranzas, en una lucha constante contra el Chivato que vigilaba siempre amenazante desde su cueva, siempre esperando que algún descuidado o gallardo porteño osara pasar desde el sector puerto hacia el Almendral. Aquella vela de cebo que iluminaba el sector años atrás, ya había sido reemplazada por faroles a gas. Esto, en parte, fue gracias a los referentes europeos en la ciudad, sobre todo británicos, quienes influyeron en las costumbres y modos, no solo de la gente del pueblo, sino que también de la aristocracia, a la que venían decididos a cambiar por considerarla demasiado estructurada y conservadora.

² Cerro Concepción hacia el año 1860. Colección de Lautaro Triviño.



3

De esta forma la mixtura de culturas fue forjando una ciudad que estuvo a la vanguardia nacional, entre los hitos principales se encuentra la creación del periódico de lengua española más antiguo del mundo, El Mercurio de Valparaíso (1827); la creación de la Bolsa de Valores de Valparaíso (1848) y el primer cuerpo de Bomberos de Chile (1858). En esta etapa de prosperidad también se concretaron proyectos como la construcción del ferrocarril, la instalación de telégrafos, agua potable y alcantarillado, y el

alumbrado público a gas , el mismo que posteriormente jugaría un papel fundamental en una de las peores catástrofes padecidas por el puerto.



4

La ciudad continuaba creciendo, mientras que la revolución industrial repercutía fuertemente a través de los inmigrantes europeos, quienes traían los conocimientos técnicos, los sistemas de organización de empresas y por sobre todo

la inversión del capital. El puerto era ya un punto de encuentro entre Chile y el

³ Edificio del Mercurio, colección de Lautaro Triviño.

⁴ Muelle de Pasajeros, segunda mitad del Siglo XX, colección de Lautaro Triviño.

mundo.

En esta época Valparaíso se mostraba esplendoroso, las familias adineradas del Cerro Alegre bajaban desde sus mansiones señoriales para asistir al teatro en Plaza Victoria con capacidad para 2 mil personas, en el que se presentaban compañías de ópera italiana.

Poco a poco la población del Cerro Alegre y Concepción fue aumentando ya que los terrenos en el sector del plan se hacían insuficientes para la gran cantidad de inmigrantes. Era una época en que las mujeres vestían chales de crespón de la China bordados por ellas mismas con seda fina, lucían vestidos de finas telas francesas y adornaban sus cabellos con rosas y claveles de jardín. La mayoría de las casas de Cerro Alegre contaba con un piano que se tocaba a la hora del té, en la misma sala se disponían varias mesas pequeñas y espejos, un sofá y a cada lado de este algunas sillas dispuestas en filas frente a frente bajo las cuales corría una alfombra a lo largo, todo dispuesto y planificado para las usuales reuniones sociales.⁵



6

El espíritu pragmático arraigado en Valparaíso y heredado de los inmigrantes, es lo que consolida hasta el 1900 a la ciudad como la capital comercial del país, y a pesar de la cercanía de Santiago y del apresurado progreso de este último, aún se mantenía intacto de su influencia y de los perjuicios que conlleva estar ubicado junto a la capital nacional. En Valparaíso se llevaban a cabo las transacciones del salitre y los cambios, estaban las oficinas de los principales bancos, era una ciudad deportiva, y con un aire extranjero. Las

tiendas tenían mayor variedad y estaban mejor equipadas que las de Santiago,

⁵ Vial Sara: *Valparaíso, el violín de la memoria*, Ril Editores, 2da edición, 2001.

⁶ Imprenta Rafael Bini e Hijos, finales del siglo XIX, colección de Lautaro Triviño.

que por esos años tenía una población levemente mayor que la de Valparaíso, 190.000 y 105.000 respectivamente.

Los cerros se comenzaban a llenar de color, mientras que en el plan se encontraba la actividad comercial, las tiendas abrían y cerraban con puntualidad europea, se escuchaba mucho inglés por las calles, los niños estudiaban en colegios como el Mackay o el Schooler. Algunos habitantes eran netamente británicos, otros eran ya descendencia inglesa, y otros eran criollos que comenzaban a relacionarse y a adoptar costumbres británicas y a vivir como ellos.

Pero este fenómeno solo se daba en el sector que comprendía al plan de **calle Blanco, Esmeralda, Serrano y parte de Cerro Alegre**, ya que en los demás cerros se despilfarraba la vida populosa, los ingleses no se mezclaban directamente con los criollos, se aislaban en su sector, mientras que los criollos se concentraban en los cerros más lejanos al plan, en donde este mundo de costumbres refinadas y europeas no eran más que una burbuja ajena a ellos. La



noche porteña era para las masas desatadas y no tenía nada de británica.

⁷

Mientras tanto las casas se encaramaban cada vez más en los cerros, las escaleras continuaban creciendo como enredaderas entre los barrios ingleses y alemanes de Cerro

Alegre y Concepción. Cada vez aparecían más y más angostos callejones que le daban vida y nombre al espacio vacío entre imponentes chalets, extendiéndose hasta morir en una escala incierta que miraba hacia el Pacífico. Esta peculiar topografía que se fue dando en Valparaíso fue grabando en el habitante un modo particular de moverse y de habitar, se podría decir que pocos seres humanos en el mundo tienen la fortuna de tener un hábitat tan variopinto, incierto e

⁷ Plaza de la Justicia hacia calle Serrano, segunda mitad del Siglo XIX, colección de Lautaro Triviño.

imperfecto, donde **arriba** no siempre es **arriba** y en donde la palabra **subir** tiene un significado muy diferente al que tiene la misma palabra en una ciudad como Santiago.

El puerto ya vivía su consagración económica, pero inconcientemente se preparaba para su lento descenso que paradójicamente traería consigo su consagración cultural, si bien el auge económico llamó la atención de inmigrantes extranjeros, los protagonistas del Siglo XX serían los artistas, pintores, poetas, dramaturgos, actores y cineastas. Se puede afirmar que comienza a llegar a su fin la prosperidad económica y empieza en Valparaíso la prosperidad romántica, el éxtasis cultural y la explotación de la magia arraigada tras años de intercambios culturales, de pasos de marineros provenientes de los más lejanos puertos, de escaleras labradas a pulso por los habitantes, ninguno de ellos tuvo la noción de lo que estaba naciendo, de lo que se estaba formando en este viejo puerto.

1.1.1. Las 3 heridas al Valparaíso del Siglo XX

El nuevo siglo le dio una dura bienvenida a la ciudad que hasta ese momento rebosaba en riquezas. Catástrofes naturales, conflictos sociales, sucesos progresistas, el estado del mundo entero; todo parecía confabular en contra de Valparaíso, y así fue visto en su momento, pero si bien estos hitos trajeron problemas de tipo social, económicos y culturales a la ciudad, eran totalmente necesarios para que Valparaíso tomara esas herramientas y materia prima que habían acumulado los criollos e inmigrantes en la segunda mitad del Siglo XIX, y comenzara a labrar su nuevo horizonte, en manos de los románticos bohemios.

1.1.1.1. Terremoto de 1906, el eslabón perdido

8



Corrían los primeros años del Siglo XX y se declaró a Santiago como centro de las actividades políticas, económicas e industriales, lo que provocó que muchas empresas de la ciudad se trasladaran a dicha ciudad, un hecho que auguró los tiempos difíciles que se venían para el puerto.

El día 16 de Agosto del año 1906, uno de los terremotos más grandes azotó Valparaíso con gran violencia. Aquel día los ataúdes se liberaron de su confinamiento y cayeron desde el cerro Panteón hasta Plaza Aníbal Pinto y Cumming, en donde se acumularon los cuerpos de aquellos que perecieron aplastados por los escombros junto con los cuerpos de aquellos que cayeron desde su lecho de muerte en el cementerio, para luego volver a ser enterrados. “Una señora declaró al día siguiente que había hallado sobre las matas de fucsias, un esqueleto con uniforme de la Guerra del Pacífico”⁹.

10



Producto del movimiento telúrico se produjeron múltiples incendios, provocados por las cañerías de gas que se dañaron y colapsaron, este incendio es un hito

Terremoto, colección del autor.

⁹ Peña Muñoz Manuel: *Ayer soñé con Valparaíso: crónicas porteñas*, Ril Editores, 4ta edición, 1999, p.33.

¹⁰ Cementerio de Cerro Panteón desplomándose sobre Plaza Anibal Pinto, colección de Lautaro Triviño.

importantísimo, ya que consumió la mayoría de la documentación histórica con que contaba la ciudad, se perdieron óleos, grabados, fotografías, documentos etc.

La ciudad queda huérfana y sin pasado, se produjo un agujero en el tiempo y las generaciones futuras se quedan sin historia, así se genera el **eslabón perdido de la historia porteña**. Los años que se vendrían tendrían un aire de incertidumbre y de cuestionamientos, reflexiones sobre épocas mejores, añoranzas y nostalgias, Valparaíso comenzaba a ir cada vez más lento.

Este hecho se eleva como uno de los causantes de la confusión identitaria y el escaso conocimiento histórico que posee el porteño sobre su ciudad, lo que se traduce en desvaloración y desinterés por la conservación del patrimonio tangible.

Luego de este terremoto, Valparaíso quedó completamente en ruinas, pero los beneficios económicos obtenidos en las décadas anteriores ayudaron al relevantamiento de la ciudad.

1.1.1.2. Canal de Panamá, una mejor alternativa

La ciudad se levantó pero quedó herida, y a esta crisis se le sumaría en el año **1914 la apertura del Canal de Panamá**, segundo hito que afectaría negativamente a Valparaíso, ya que se abría para Europa y el Atlántico una nueva y más eficiente posibilidad de llegar al pacífico, sin necesidad de bordear el continente americano completamente.

El movimiento marítimo en el puerto disminuye considerablemente y junto con esto decae la economía de la ciudad que funcionaba en torno a esta. Los bares comenzaron a apagarse poco a poco y las conversaciones en diferentes idiomas comenzaron a ser cada día más escasas.

1.1.1.3. Guerra de 1914 y la problemática del salitre

La Primera Guerra Mundial tuvo dos caras en Chile. Por un lado la producción de salitre aumentó de 500 mil a 3 millones de toneladas anuales durante el conflicto, pero por otro lado, disminuyó aún más la cantidad de embarcaciones que se atrevían a hacer travesías extensas, por el peligro que implicaba arriesgarse a ser bombardeado.

Esta bipolaridad finalmente se acaba con la aparición del salitre sintético a finales del conflicto bélico y por la crisis económica mundial del año 1929. El nuevo producto sepultó la industria que mantenía a Chile como el proveedor principal a nivel mundial, agudizando la crisis a nivel nacional, la ciudad que pagó el precio más caro fue Valparaíso.

Este hecho pone la lápida a 8 décadas de prosperidad en el puerto y se dan las condiciones para que un nuevo movimiento aparezca con fuerza.

1.1.2. El renacer del viejo Puerto, forjando Patrimonio



11

En la década del '20 las damas bajaban de Cerro Alegre con sus enamorados a pasear por Av. Altamirano, o quizás por Esmeralda donde las recibía un suave olor a anís y a crema pastelera del café Vienés, con su orquesta en vivo

interpretando valeses a la hora del Té, al llegar a Anibal Pinto ya se podía percibir el aroma del kuchen del Riquet, uno de los cafés más refinados. Un poco más allá, yendo por Condell, se encontraba la pastelería parisiense Ramise Clar, también se podía oír a la orquesta de cuerdas. El paseo podía continuar hasta el Teatro Colon, o quizás hasta el salón de Té Ideal Room, ubicado en los alrededores de la Plaza Victoria.

¹¹ Plaza Anibal Pinto, Primera parte del Siglo XX, fotografía de Felix Leblanc, extraída desde memoriachilena.cl

Por estos años, muchos porteños acostumbraban a viajar al norte y regresar cargados de mercaderías novedosas provenientes de oriente, y las damas más adineradas viajaban a Europa y luego de unos meses volvían con objetos impresionantes, los que vendían a los vecinos para costear su viaje. Comienzan



a introducirse mercancías traídas por cantidades, y se puede apreciar a vendedores callejeros camuflados entre la muchedumbre, es acaso el comienzo de los vendedores ambulantes.

12

Ya en la década del '40, cuando la crisis económica causada por **las 3 heridas** era marcada, comenzó una nueva concepción de Valparaíso, los protagonistas fueron los artistas y poetas bohemios. Se abren espacios para la conversación y la reflexión, el cuestionamiento, la añoranza, se arraiga en el inconciente del porteño

un deseo de explicaciones. De Puerto cosmopolita, mercantil y de abundante riqueza se pasó a una incertidumbre globalizada, las empresas más importantes emigraron y los marineros desertaron para transformar su activa y aventurera vida en tan solo mágicas historias de algún Bar del Barrio Chino. **Cómo fue posible esto?**. En las manos de intelectuales reunidos en alguna barra de las noches porteñas estaba el futuro y revalorización de Valparaíso, posicionarlo ya no solo como una ciudad netamente portuaria.

¹² Teatro Valparaíso en Plaza Victoria Inaugurado en el año 1937, el edificio fue derrumbado 60 años después para dar paso a la construcción de lo que hoy es el edificio de una multitienda. Peña Muñoz Manuel: *Ayer soñé con Valparaíso: crónicas porteñas*, Ril Editores, 4ta edición, 1999.

Es así como la decadencia económica, pasa a jugar un papel secundario ante este nuevo valor que comienza a traspasar fronteras, atrayendo a poetas, pintores, actores, cineastas; inclusive de otras naciones, que llegaron maravillados por esta agresiva nostalgia que dormía en el puerto que pocos años atrás se había alzado como el principal puerto del pacífico y capital comercial de Chile. D`Halmar, Salvador Reyes, Neruda, Joris Ivens, Juan Guzmán Cruchaga, Arturo Moya Grau, solo por nombrar algunos.

En Valparaíso estaba plasmada la herencia cosmopolita y la gracia que le había entregado su topografía y su forma desorganizada de expandirse con el paso de los años, todo esto en conjunto dio vida a atractivos intangibles, que satisfacían esa necesidad de despertar el alma y los sentidos, de estimular el sentimiento dormido en algún lugar, aquello que algunos llaman inspiración, incentivo creativo, o simplemente satisfacción personal. Valparaíso va adquiriendo un perfil romántico, o más bien dicho fue acentuando ese perfil que se venía formando desde la segunda parte del siglo XIX.

13



Comienza a tomar fuerza la bohemia porteña. Aparece este anhelo de alimentarse de lo que el paso del tiempo ha heredado, se reconoce el valor implícito en la locura volátil de las calles, la gracia del mar y por sobre todo del valor cargado al habitante, para evolucionar en pos del progreso valiéndose del pasado, caminando hacia el frente siempre conciente de la herencia histórica.

Este progreso cultural se debió a la gran cantidad de obras que fueron inspiradas

¹³ Bar Roland, a mediados del Siglo XX., colección del autor.

por la ciudad. Este grupo de artistas bohemios levantó un movimiento que reinventó Valparaíso y le entregó una nueva personalidad, un proceso que culminaría en el año 2003, con el nombramiento de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad ante la UNESCO.

Sara Vial recrea agudamente el sentimiento de Neruda y el de ella misma por Valparaíso, en su relato “Reencuentro con Neruda en Valparaíso”, en la que cuenta y representa las palabras del Nóbel:

“Pensativamente: -Escribí tantos Poemas, y dejé tantos poemas sin escribir. Ni si quiera alcancé a darle en mis inconclusas Memorias el lugar que yo quería, a lo largo de varios capítulos.

Valparaíso es para mi muchas cosas. Es mi juventud, viajando en carros de tercera, en largos trenes que salían de la estación Mapocho, y nosotros locos poetas de 17 años, sin un céntimo en los bolsillos, hipnotizados por su poder magnético(...)

Valparaíso es lo que quise dar a conocer en mis campañas por la defensa del antiguo perfil, antiguo, por la defensa de sus preciosos edificios y casas de otro Siglo, no mucho se pudo hacer, pero sí algo, al menos, con la llamada casa de Lord Cochrane. Me emociona saber que está muy bien conservada y que no la echarán abajo para levantar una torre de departamentos(...)

-¿Recuerda la casa de los Hinojosa, donde se alojaba entre calle Deformes y Victoria?

-¡Como no voy a acordarme si te la nombré al comienzo! ¿Qué pasó con ella?

-Nada nuevo. La echaron abajo, pero no es lo peor.

¿Todavía algo peor?

-Desapareció la calle Deformes, la eliminaron como calle, la borraron para que el espacio adoquinado, pero ya sin adoquines, sirviera de jardines posteriores del edificio del Congreso. Y feo, además.

-¿Y el balcón volado donde el poeta Zoilo Escobar hacía gimnasia frente a mi ventana?

-Sólo queda en esa parte de sus memorias que usted tituló “El Vagabundo”. Todo voló(...)

Neruda abstraído en la contemplación del mar de la bahía.

-Mis arribos en los navíos de la Chilean Line, en los barcos japoneses de la línea Maru, los trasatlánticos italianos de Italmar...ése era mi Valparaíso.

-El de Alberto Rojas Jiménez...

-Fue el primero de hablarme de Valparaíso. Fue un maravilloso poeta loco y nos conocimos en Santiago, muchachos, cuando él dirigía la revista Claridad. Había nacido aquí y cuando murió de pulmonía por empeñar su chaqueta en una noche de lluvia, apenas sobre los 30 años, yo estaba en Barcelona y le dediqué mi poema llorando...”¹⁴

Cerro Alegre estaba más alegre que nunca y rebosaba de colores, las fachadas de simple estampa forradas en zinc y pintadas de llamativos colores en



conjunción con los trabajados antejardines que explotaban los ingleses, a diferencia de los españoles, en contraste con la desfavorable situación económica del puerto.¹⁵

¹⁶

La fortaleza ya no está en el comercio portuario, está en la riqueza cultural que quedó plasmada a raíz de esta actividad portuaria y confluencia cosmopolita de antaño, este concepto es el que se manejó inconciente y satisfactoriamente desde la década del ´40, la cultura como centro del progreso de Valparaíso, del país, y de la persona.

En las décadas del ´50 y ´60, era común ver a Pablo Neruda tomando el té en el Café Vienés, o a la poetiza porteña Sara Vial, quién nació en Valparaíso en una casa de calle Urriola, y vivió posteriormente en calle Papudo #662 en el Cerro

¹⁴ Vial Sara, *Valparaíso: el violín de la memoria*, Ril Editores, 2da edición, 2001, p. 270

¹⁵ Sáez Godoy Leopoldo, *Valparaíso: Guía Histórico Cultural Siglos XVI-XXI*, Editorial Bach, 2004.

¹⁶ La que fue la casa de Sara Vial en calle Papudo, fotografía del autor

Concepción. Tampoco era raro ver a Edwards Bello degustando un Berlín con crema pastelera en este mismo café, o a Lukas tomando el té mientras dibujaba, o a Augusto D'Halmar, Salvador Reyes etc. Se creaban instancias de conversación, cafés y bares se transformaron en silenciosos testigos.

En los bares de Melgarejo esquina O'higgins, todos los viernes se reunía el "Club de la Bota", fundado por Neruda, algunos de los integrantes eran: Lukas, Sara Vial, Camilo Mori, Carlos León y Matilde Urrutia. El club consistía en reunirse los viernes a disfrutar de una bota de cerveza y de una conversación que no podía ser sobre la edad, enfermedades, policía o literatura, se trataba solo de pasarlo bien, nadie debía querer parecer inteligente ni dársele de poeta.¹⁷

La historia y el futuro de la ciudad comenzaba a labrarse en los cafés, miradores, ascensores, y en los bares porteños, en donde se hacía presente lo que D'Halmar denominaba "el espíritu de las altas horas", cuando se daba lugar a la imaginación y a los sueños, y a través de la conversación se producía esa retroalimentación espiritual que se experimenta en discusiones absurdas pero llenas de almas ablandadas por el vino. En bares que ya no existen como el Roland, el típico bar mariner, Joris Ivens filmó su película "A Valparaíso" en el año 1962. En estos lugares nacieron proyectos creativos y de vida, cuando se hacía presente el **espíritu de las altas horas**.



18

En el barrio chino de Valparaíso, lo que hoy corresponde a Plaza Echaurren, existía gran cantidad de bares y prostíbulos. El negocio de la noche era prospero hasta que durante el gobierno de la dictadura se impone el "toque de queda" en la década del '70, se produce

así una crisis que sumado a los nuevos modelos económicos provoca el quiebre

¹⁷ Vial Sara: *Valparaíso, el violín de la memoria*, Ril Editores, 2da edición, 2001.

¹⁸ Plaza Echaurren, año 2008, lo que antiguamente fue el Barrio Chino del Puerto, por su carácter bohemio y sus noches dominadas por el alcohol y la diversión marinera. Fotografía del autor.

de varios negocios del puerto.

Para estos años Valparaíso ya estaba establecido y segmentado por áreas de utilización del terreno, la misma historia fue determinando la función de cada uno de los sectores de la ciudad y sus prestaciones específicas en cuanto a servicios y en función de su condición de anfiteatro natural.



1.2. Ciudad de contrastes, del cerro al plan

19

“Por Serrano vi partir ascensores que subían a los barrios altos, y una escala que se perdía en la altura.

A dónde iba esa gente que subía al cielo? – Mi amigo se encogió de hombros.

“A su casa”.

Cierto, aunque lo pareciera, no se iban a almorzar a una nube o a estudiar astronomía a un cacho de luna.”

La historia y las características físicas del lugar van determinando actitudes en el habitante y se genera un orden espontáneo en la ciudad, más aún en Valparaíso que es una ciudad que está claramente dividida en 2 partes: el Plan y los Cerros.

1.2.1. Cerros: El gran dormitorio del porteño.



20

Desde los inicios, la actividad comercial se fue disponiendo en el plan de la ciudad, ya que en este sector era donde se asentaron las

2008, fotografía del autor.

2008. Fotografía del autor.

familias mercantiles y los inmigrantes con sus negocios (además de los sectores aledaños correspondientes a cerro alegre y Concepción)²¹.

Esto ha determinado que en la actualidad, de los más de 300 mil habitantes que posee Valparaíso, el 94% reside en los 44 cerros que la conforman, es decir, 280 mil personas²². Por esta razón los cerros pueden ser denominados como el **gran dormitorio del porteño**.

Las mañanas de Valparaíso son de hombres, mujeres y escolares descendiendo por las empinadas calles a tempranas horas. Los que viven más cerca del plan llegan caminando hasta su lugar de trabajo. Los que viven hacia las lomas de los cerros repletan las micros y los colectivos, para los trabajadores de la locomoción el negocio mejora a eso de las 8 a.m. pero solo de bajada, ya que en el proceso de subida estos van con sus vehículos vacíos. Por la tarde el proceso es a la inversa, los vehículos bajan vacíos y suben repletos, es la vuelta a casa, **el porteño vuelve a guarecerse en su gran dormitorio**.



23

En la actualidad en la actualidad, los ascensores no tienen gran afluencia ya que no satisfacen al apresurado trabajador que tiene su tiempo cronometrado para llegar a sus labores diarias. **Esto también es consecuencia de la**

perdida de las costumbres como la del paseo vespertino, o el paseo del domingo. La vida del porteño se ha ido estandarizando a la del resto del país y por qué no decirlo, del mundo. Luego de más de un Siglo, se comienza a evidenciar las consecuencias de estar ubicado junto a la Capital del País, en

²¹ Edwards Bello Joaquin, *Valparaíso*, Editorial Nascimento, Santiago Chile, 1963.

²² Fuente de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso.

²³ Taxis colectivos en un taco a las 7 de la tarde, se dirigen al plan a buscar al porteño que vuelve al cerro después de las actividades diarias. Fotografía del autor. Año 2008.

donde se establecen las normas a seguir en el resto de las ciudades, obviando las particularidades locales de cada ciudad.

Hoy en día el porteño no sale de su hogar a dar un paseo por el Paseo 21 de Mayo, ni a tomar el Té en alguno de los pocos cafés que van quedando en Plaza Anibal Pinto, esto va determinando un nuevo tipo de ***necesidad de moverse***, **una necesidad que está supeditada a las imposiciones horarias y al ajetreo de la vida actual, y no solamente al goce y al disfrute. Factores que van creando la necesidad de desplazarse en el menor tiempo posible y en función a las imposiciones, no en función a las reales intenciones de las personas. Esta situación va afectando negativamente la identidad de la ciudad, ya que los habitantes dejan de actuar en función de su entorno y de sus raíces, para reordenar sus vidas a actividades preestablecidas.**

Como evidencia de esta pérdida de las costumbres se tiene la soledad de las calles porteñas un día domingo por la tarde. Esto sucede porque ya no se maneja el concepto del *domingo al aire libre*, esto sucede como consecuencia del estilo de vida actual, en donde la persona vive apresurada toda la semana esperando el día sábado para poder quedarse en casa.

Los cerros juegan un papel fundamental en Valparaíso. Su particular disposición en forma de receptáculo de la bahía, en conjunción con la arquitectura y las costumbres, han formado en la ciudad una personalidad marcada y definida. Con características como las de sus casas construidas en la primera mitad del Siglo XX, respetuosas de la topografía y adaptadas al terreno, representando la proa de alguno de los barcos que repletaron la bahía entre el año 1840 y 1930, sus callejones caprichosos pero al fin y al cabo necesarios e imprescindibles, o las inquietas escalas que aunque inciertas, siempre llevan al porteño al plan, hasta su lugar de trabajo o simplemente a hacer las compras al mercado o a la caleta.



En los cerros la gente se mueve verticalmente, la gran cantidad de quebradas presentes hacen prácticamente imposible que el habitante de Valparaíso pueda desplazarse entre los cerros sin acudir al Plan, a excepción del sector de

Avenida Alemania, en donde el denominado Camino Cintura formado por medio de rellenos entre cerro y cerro, ha permitido el desplazamiento horizontal, superando el obstáculo de las quebradas en el sector de Cerro Cordillera, Bellavista, Playa Ancha, entre otros.

En el resto de los Cerros, y en las áreas inferiores a la cota del Camino Cintura, la gente hace el recorrido vertical que ha determinado la disposición del terreno en la ciudad. Para abastecerse de alimento y acudir a sus labores se dirigen hacia abajo, al plan. Mientras que al terminar la jornada o las compras comienza la subida nuevamente. **Así pasan los años para el habitante de los cerros de Valparaíso, como un eterno funicular de carne y hueso, una vida de subir y bajar.**

1.2.2. Plan: Almendral – Puerto, centros de la actividad económica

El plan de Valparaíso está dividido históricamente en 2 sectores. El primero es el **sector Puerto** corresponde al casco más antiguo de la ciudad, comprende desde el sector de la Aduana, a los pies del Cerro Artillería, hasta los alrededores de la Bolsa de Comercio y el Reloj Turri, es la cuna de la ciudad, donde se gestó el progreso desde el Siglo XVI. El otro es el **sector Almendral**, que comprende desde el Reloj Turri hasta Av. Argentina. Ambos sectores tienen

²⁴ Calles adoquinadas del Cerro Concepción, año 2008, fotografía del autor.

una historia específica que ha ido plasmando su huella en el tipo de actividades que se realizan en cada una.

1.2.2.1. Sector Puerto



25

El sector Puerto actualmente concentra la mayor cantidad de bares, hoteles, instalaciones del Puerto y el servicio Nacional de Aduanas. Este tipo de negocios ha perdurado en el paso de las décadas, como es evidente, toda la actividad gira en torno al movimiento de los marineros que hoy en día solo son fantasmas en el recuerdo. Aún se mantiene el espíritu de antaño en los hoteles vacíos que esperan eternamente la oleada marinera. Los bares de la bohemia se han

transformado en bares de dudosa reputación en donde el vino ya no va de la mano con la conversación, y donde ya no se hace presente el **espíritu de las altas horas** de D´Halmar, la razón puede ser que ya no está presente la añoranza, la búsqueda de respuestas, ya no se recuerda el Valparaíso glorioso, ya no son necesarias las preguntas, así está la situación y así está asumido, nunca existió la época dorada.

En contraste a esto, el Sector Puerto también se ha repletado de Pubs, discotecas enfocadas a los jóvenes, que repletan las noches de la ciudad. Esto ocurre en el sector entre Plaza Echaurren y Plaza Sotomayor, por las calles: Serrano, Cochrane, Blanco y Errázuriz. Durante el día el movimiento del sector es en torno al Mercado Puerto, frente a Plaza Echaurren, el que abastece

²⁵ Instalaciones Portuarias desde micro línea 506, año 2008, fotografía del autor.

mayoritariamente a los habitantes de los alrededores, Población Márquez y Cerro Cordillera y Playa Ancha. Es constante la procesión de esforzadas mujeres porteñas con bolsos repletos de verduras y frutas, tal vez una merluza, subiendo y bajando por Clave, otras tomando alguna de las micros que se dirigen a Playa Ancha, algunas más avezadas y ahorrativas prefieren el Ascensor Cordillera. En la cuadra correspondiente al Mercado se respira aun un poco del Valparaíso de mediados de Siglo, y se evidencia la carga identitaria y la magia del puerto aplicada a la persona, al habitante, el patrimonio intangible en todo su esplendor. Es de suma importancia determinar los aspectos y características del Patrimonio intangible, y saber vincularlo o revincularlo con el Patrimonio tangible, es la única forma de retomar el progreso ascendente que llevaba Valparaíso hasta el año 1970. El momento en que el habitante mire hacia atrás y no vea un abismo, sino que se encuentre con toda la riqueza de ciudad que lo vio crecer y formarse como persona.

26



Entre Plaza Sotomayor y el edificio de la Bolsa, predominan los bancos y oficinas notariales. Las personas se mueven con decisión y prisa, no es un sector de paseos, esto obedece también a la herencia histórica del lugar, en donde emergieron las grandes firmas mercantiles del puerto, y donde precisamente también nació la Bolsa de Valores de Valparaíso, que precedió en 12 años a la de Santiago.²⁷

²⁶ Esquina de calle Prat y Urriola, a la derecha el edificio de la Bolsa de Valores, el sector donde aparece el porteño apresurado por los trámites. Fotografía del autor, año 2008.

²⁷ Vial Sara: *Valparaíso, el violín de la memoria*, Ril Editores, 2da edición, 2001.

1.2.2.2. Sector Almendral

En el Sector Almendral se encuentran los Servicios Públicos, sedes y oficinas de empresas de todo tipo, variedad de almacenes y farmacias, supermercados y el Congreso Nacional. Se concentra también el comercio ambulante que se comenzó a vislumbrar a principios del Siglo XX con los viajes al Norte y a Europa y el contrabando de mercancía importada fraudulentamente.

El Sector Almendral es históricamente un área populosa, a los pies de los cerros en donde se concentraron y asentaron los criollos, en parte desplazados de la burbuja británica sectorizada antiguamente en las calles Serrano, Prat, Blanco, Cochrane, y los cerros Alegre y Concepción, en tiempos donde los ingleses no se mezclaban con el chileno.²⁸

En este lugar la gente va curiosa y alerta, las vitrinas se pelean la atención y las ofertas van desde artículos de ferretería, hasta ofertas de almuerzos y onces completas. Hoy en día los paseos del porteño de han volcado sobre este sector, ya que salir del hogar implica compras, y las compras son consideradas en la actualidad, una diversión y un método de esparcimiento. Y así lo han notado las grandes empresas que están invadiendo el sector con multitiendas y centros comerciales, el último proyectado es en el sector costero del Muelle Baron, en donde se pretende instalar un mall.

Esta pérdida de las costumbres que caen rendidas ante los intentos globalizadores de las grandes empresas, va repercutiendo poco a poco en la identidad de ciudad y en el Patrimonio Cultural. Ya que cada día es menos necesario para la vida del Porteño lo que es propio de su ciudad, su diversión ya no depende se la simpleza de un paseo por Av. Altamirano, y su apurada vida no puede ceñirse a las limitaciones de los medios de transportes típicos.

El Sector Almendral es más vulnerable a este tipo de intervenciones negativas, ya que no forma parte del Sector Patrimonio Mundial, como lo es el Sector de Prat y Blanco, en donde la Ley es más estricta en cuanto a la conservación de elementos propios de la historia porteña. De ahí la importancia de instaurar en el

²⁸ Edwards Bello Joaquin, *Valparaíso*, Editorial Nascimento, Santiago Chile, 1963.

habitante una conciencia de ciudad, en donde no sea necesaria la excesiva represión e imposición de la Ley para lograr la conservación del Patrimonio.



29

En el Almendral domina Av. Pedro Montt, hasta la calle Edwards donde el protagonismo lo adquiere calle Condell. En Pedro Montt y Condell se concentra mayormente el comercio, y es por estas arterias precisamente por donde transita principalmente la locomoción

colectiva.

1.2.3 Del cerro al plan, el transporte

Esta subdivisión topográfica de la ciudad que determinó actividades específicas en cada una de ellas, también implicó establecer nuevos y particulares modos de transportarse y sortear las dificultades que imponía el caprichoso terreno. A finales del Siglo XX existían cerros que eran accesibles por medio de un escarpado camino o de una empinada escalera, como en el sector de Cerro Concepción o Cerro Cordillera. Sin embargo existían sectores en que el cerro, dinamitado para ceder espacio al plan, dificultaba el acceso a los habitantes. Con la llegada de las nuevas tecnologías y la influencia europea que traía consigo la revolución industrial, se hizo necesario ponerle solución a esta problemática. La necesidad partió de la vivencia de ciudad, e implicó la interacción entre las costumbres del habitante y las características de la morfología del puerto.

²⁹ Micros atochadas en Plaza Aníbal Pinto, prontas a entrar a Condell. Fotografía del autor, año 2008.

1.2.3.1 Reseña histórica

Los inicios del Transporte en Valparaíso estuvieron marcados por la influencia colonial, y enfocados a satisfacer las necesidades de las familias acomodadas.

“Armó no sabemos cómo un coche o carreta o landó, algo que era vehículo porque tenía ruedas, una especie de visión ambulante, y atándola con látigos a tres caballos de mala muerte pero sufridos, sentóse en su pescante y comenzó a viajar 3 veces por semana entre Santiago y Valparaíso, haciendo la competencia a los birlochos a media onza el cliente”.³⁰

Sin duda estos arcaicos vehículos inventados por el francés León de Vigouroux alrededor del año 1850, que luego se transformarían en las denominadas *diligencias*³¹, sentaron las bases para lo que sería el comienzo de la historia del transporte típico de la ciudad.

Como no es objetivo de esta tesina hacer una recopilación detallada de los tipos y recorridos de transporte, lo que se hará será un rescate de aquellos hitos más representativos que marcaron la identidad de la ciudad, para poder encontrar las respuestas a las problemáticas actuales en base a los sucesos más relevantes del ayer.

1.2.3.1.1 El Carro de Sangre



32

Se inauguraron el 4 de Marzo del año 1863, bajo el nombre de *Compañía de Ferrocarriles del Estado*³³, con 25 carros.

³⁰ Vial Sara, *Valparaíso: el violín de la memoria*, Ril Editores, 2da edición, 2001.

³¹ Carruaje de 4 ruedas de madera sobre las que reposaba una cabina techada, era tirada por 2 caballos que estaban unidos a esta por 2 varas de madera y 2 lazos.

³² Carro de Sangre frente al edificio de la Aduana, hacia el 1900. Fotografía de Harry Olds.

³³ Compañía concesionada al banquero David Thomas.

Eran los descendientes directos de las las *Diligencias*. Los Carros de Sangre consistían en un carruaje tirado por dos caballos, estos carros tenían 2 pisos, el segundo piso sin techar. La innovación en estos carros, además de su tamaño y capacidad de pasajeros, era que corrían por unos rieles de trocha de 1.676 mm. Lo que le entregaba estabilidad y le daba a las angostas calles de la ciudad un relativo orden para el transito de carruajes y caballos.



34

En un comienzo el recorrido comprendía las calles: Av. Argentina, Victoria, Pedro Montt, Salvador Donoso, O'higgins, Esmeralda, Cochrane, Aduana, Serrano, Prat, Córdell, Independencia, y nuevamente Av.

Argentina. Hacia el año 1880, la cantidad de carros había subido a 63 y en 1887 se creó el Ferrocarril de Playa Ancha y posteriormente, en 1899, se crea la Empresa de Tranvías del Cardonal al Sauce.³⁵

Los carros a Sangre fueron la antesala a lo que sería la instauración del sistema que por años sería el orgullo de los porteños, el Tranvía Eléctrico.

1.2.3.1.2 El ascensor

“Fue ruidosamente inaugurado con helados y champagne el 1 de Diciembre de 1883. El orfeón Municipal interpretó “Ondas del Danubio” y el alcalde de la ciudad, junto al escritor Liborio Briebe, el inventor de tan espectacular prodigio, montaron al carro inferior, mientras otras temerosas autoridades subían al superior. Pronto, los carros de madera rústica fueron accionados por un sistema hidráulico que funcionaba mediante estanques de agua ubicados en ambos extremos del recorrido. En la mitad, los carros se detuvieron y las autoridades

³⁴ Carro de Sangre por calle Esmeralda, a finales del Siglo XIX. Colección Lautaro Triviño.

³⁵ Sáez Godoy Leopoldo, *Valparaíso: Guía histórico Cultural Siglos XVI-XXI*, Editorial Bach, 2004.

brindaron, intercambiándose las copas por las ventanillas. Pronto, prosiguieron viaje, en medio de los aplausos, “vivas”, serpentinas y guirnaldas.”³⁶



37

A pesar del espíritu progresista que ya estaba arraigado en el habitante del puerto para el año 1883, año en que se inaugura el primer ascensor de la ciudad, el Concepción, no fue simple aceptar esta nueva maquina, en un comienzo los habitantes se manifestaron desconfiados y calificaban de diabólica la invención. Este temor era acentuado por las características del propulsor de este nuevo artefacto, Don Liborio Briebe, quien era autor de las novelas: “Las Camisas de Lucifer”, o “Los Anteojos de Satanás”, que despertaban

esta desconfianza hacia el nuevo medio de transporte.

Pero luego de un tiempo el funcionamiento del aparato fue demostrando que no había nada de que temer, también ayudó bastante la necesidad que había de sortear las empinadas escaleras o evitar ir en busca de la subida Almirante Montt para subir al cerro.

Desde entonces, los ascensores se han transformado en un distintivo del puerto, a tal punto que es prácticamente imposible no pensar en ellos al escuchar la palabra **Valparaíso**. Estas peculiares y características maquinas han jugado un papel determinante en el arraigo del nuevo **movimiento bohemio de artistas** que se formó en la ciudad en la primera parte del Siglo XX. Siendo inspiradores de numerosos fotógrafos, pintores, poetas y cineastas. Vale la pena recalcar la obra de Joris Ivens en Valparaíso, quien graficó diestramente la personalidad

³⁶ Peña Muñoz Manuel, *Ayer soñé con Valparaíso. Crónicas Porteñas*, Ril Editores, 4ta edición, 1999.

³⁷ Primera versión del ascensor Concepción, hacia el año 1884. Colección de Lautaro Triviño.

que entregan los ascensores en la vida del porteño, en su película “A Valparaíso”, en la década del `70.



38

Es imprescindible resaltar el factor de la **Experiencia de Transportarse** que se encuentra implícita en el transporte típico del puerto, especialmente en los ascensores, en donde el viajar implica conectarse con la historia y crear un vínculo

directo con la identidad de ciudad, la **Experiencia de Transportarse** en ascensor es detener el tiempo o viajar en él.

*“Cuando los artistas extranjeros llegan a Valparaíso, se enamoran de los ascensores. Vicente Blasco Ibáñez, el autor de “Sangre y Arena” montó en ascensor y al llegar arriba, escribió en una tarjeta descolorida: ‘ Nunca he recibido una impresión más hermosa y poética que la de esta bahía poblada de luces’.”*³⁹

El ascensor nace de la necesidad del porteño por vencer los obstáculos que le presentaba la caprichosa topografía de la ciudad. Un símbolo de ciudad tan agudo y pregnante como lo es un medio de transporte así de peculiar, sin duda alguna va tallando comportamientos igual de peculiares en las personas que habitan el lugar, en la percepción que se tiene del entorno.

En un momento llegaron a haber en Valparaíso alrededor de 29 ascensores. No es un dato exacto ya que existen algunos ascensores de los que no se tiene prueba de existencia pues los registros se perdieron en el terremoto de 1906, por lo tanto son especulaciones, como sucede con el ascensor que se presume existió en la Plazuela Ecuador.

³⁸ La experiencia de transportarse, desde el ascensor Concepción. Fotografía del Autor.

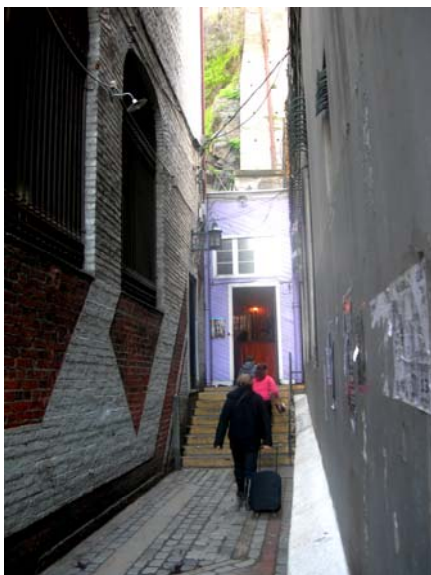
³⁹ ³⁹ Peña Muñoz Manuel, *Ayer soñé con Valparaíso. Crónicas Porteñas*, Ril Editores, 4ta edición, 1999.

Actualmente hay 14 ascensores en funcionamiento, los últimos que dejaron de funcionar fueron el ascensor Lecheros a causa de un incendio el 27 de Junio del año 2007, el que consumió su estación baja. Y el ascensor Villaseca, que paralizó sus faenas al comienzo de las obras del túnel de acceso portuario y la reparación de las Avenida Altamirano y Varas durante el año 2006.

El desamparo en que se encuentran los ascensores que han sufrido desperfectos o incidentes es notable. Y evidencia las deficiencias en la gestión de las autoridades y el grado de subestimación que se tiene con el Patrimonio tangible.

Los 14 ascensores que continúan en funcionamiento son: Artillería, Barón, Concepción, Cordillera, El Peral, Espíritu Santo, Florida, Hospital, Las Monjas, Larraín, Mariposas, Polanco, Reina Victoria, San Agustín. Entre los que destacan:

- Ascensor Concepción, el primero.



40

Es el primer ascensor construido en la ciudad, en el año 1883. Tiene un carácter especial no solo por ser el primero, sino por su particular ubicación, con su estación baja justo frente al Crucero Turri, un sector emblemático del plan porteño, y su estación alta en el Paseo Gervasoni, el que alberga la Casa Museo de Lucas.

Por este ascensor subía Sara Vial hasta su casa en calle Papudo, justo tras el paseo Gervasoni.

⁴⁰ Estación baja de ascensor Concepción, año 2008. Fotografía del autor.

- Ascensor Artillería, el de doble recorrido



41

Este ascensor fue el único que tuvo doble recorrido, es decir, mientras dos carros bajaban, otros dos carros subían. Esto evidencia la gran afluencia de usuarios que tenía este ascensor, satisfaciendo a gran parte de los habitantes d la parte baja del cerro

Playa Ancha y Artillería.



42

Fue construido en el año 1893, y la segunda línea del año 1908, cuenta con 160 metros de largo. Tiene su estación baja en Plaza Wheelright y la estación alta en Paseo 21 de Mayo. Durante la primera mitad del Siglo XIX, se conectaba con el servicio de tranvía

que llegaba hasta el sector Aduana.

La segunda vía dejó de funcionar en la década del `70 y fue desmantelada, hoy solo quedan dos carros que representan y conmemoran la época gloriosa del ascensor Artillería, en la actualidad es uno de los ascensores más visitados por turistas, junto con el ascensor Polanco.

- Ascensor Barón, un propulsor

⁴¹ En la imagen se observa los 4 carros en recorrido hacia el año 1960. Colección de Lautaro Triviño.

⁴² Estación baja del ascensor Artillería. Fotografía del autor.



El ascensor Barón fue el primer ascensor en contar con un motor completamente eléctrico, ya que los otros eran accionados por medio de vapor o balanzas hidráulicas, posterior al ascensor Barón, los demás ascensores fueron incorporando este mismo sistema de motor.

Cabe destacar también, que al momento de aplicarse el servicio del ascensor, también se incluyó un servicio de tranvía, que correspondía a la Línea Portales – Ascensor Eléctrico Castillo, en lo que hoy es calle Tocornal. De esta forma se estaba vinculando el anfiteatro prácticamente de extremo a extremo, desde Cerro Barón con la Línea de tranvías, bajando por el ascensor Barón, retomando el tranvía en sector Barón, hasta llegar al sector Aduana, donde se encontraba en funcionamiento el ascensor Artillería y el Villaseca.

Con este hecho la comprensión del habitante con respecto a la ciudad da un vuelco, las distancias se mantienen pero los tiempos disminuyen. Así como también el habitante comienza a exigir cada vez más cercanía entre la estación de tranvía o ascensor, y el lugar de residencia.

⁴³ Ascensor Barón en la década del '30. Colección de Lautaro Triviño.

- Ascensor Polanco, el único ascensor



44

Así es, el ascensor Polanco debe ser considerado como el único ascensor del puerto, por la sencilla razón que es el único que asciende y desciende de manera vertical, el resto de los ascensores en realidad deberían ser llamados *funiculares*, ya que siguen la pendiente del cerro.

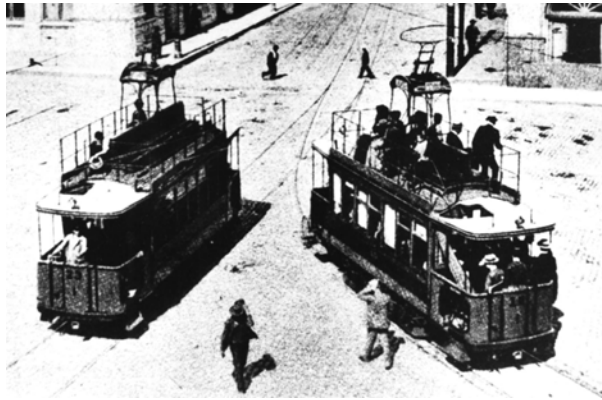
Fue inaugurado el 8 de Junio de 1916. Su funcionamiento consta de un túnel de

aproximadamente 100 metros que penetra a los pies del Cerro Polanco, en calle Simpson, por donde entra el porteño que quiere ascender hasta su hogar en Cerro Polanco, al final de este húmedo túnel se encuentra la cabina que alberga el carro, al terminar el recorrido en la cima de la torre solo basta recorrer la pasarela que lo llevará a tierra firme, la **Experiencia de Transportarse**.

A medida que la población fue creciendo hasta las partes altas de los cerros porteños, los ascensores se hicieron menos eficientes y cubrieron menos cantidad de público. Otra causa de la baja en la afluencia de usuarios, es por la alta competencia que se manifiesta en Valparaíso, en donde este noble transporte que ayer fuera la única y más eficiente opción del porteño para subir a sus hogares, no es más que un silencioso testigo de su decadencia.

1.2.3.1.3 El Tranvía Eléctrico

⁴⁴ Torre del ascensor Polanco, año 2008. Fotografía del autor.



45

En el año 1903 se crea en Berlin la *Elektrische Strassenbahn* Valparaíso (Empresa de Tranvías Eléctricos de Valparaíso). Esta compra las compañías de Carros de Sangre de la ciudad y compra

60 carros de dos pisos a la empresa *Van der Zypem & Charlier*. Este fue un gran avance para la ciudad, a los recorridos existentes se suma el de Gran Avenida (Brasil)- Blanco. Y los recorridos se extienden abarcando desde Recreo hasta la parte alta de Playa Ancha, y desde Cementerio 3 hasta Las Zorras.

No es fácil imaginar el impacto que ocasionó entre los habitantes el hecho de ver esos carros gigantes moverse mágicamente, sin ser tirados por ningún animal, sin duda al comienzo generaron desconfianza, pero poco a poco se fueron arraigando en la ciudad hasta transformarse en símbolos. En 1923 los capitales eran de la Compañía de Electricidad de Valparaíso.



46

Durante las décadas de dominio del Tranvía Eléctrico, en el año 1926, aparecieron las Góndolas, que eran una especie de micro de madera pero abiertas, las que comenzaron a competir con los tranvías, este suceso

sería determinante para el camino que comenzaría el transporte público de Valparaíso posteriormente, en la década del '60.

⁴⁵ Modelo VZ y C, con imperial descubierta. Colección de Lautaro Triviño.

⁴⁶ Góndola en Calle Edwards. Hacia el año 1930. Colección de Lautaro Triviño.

El tranvía eléctrico llegó a tener alrededor de 20 Líneas. Algunas de las más importantes eran:

- Línea 1: Aduana Barón



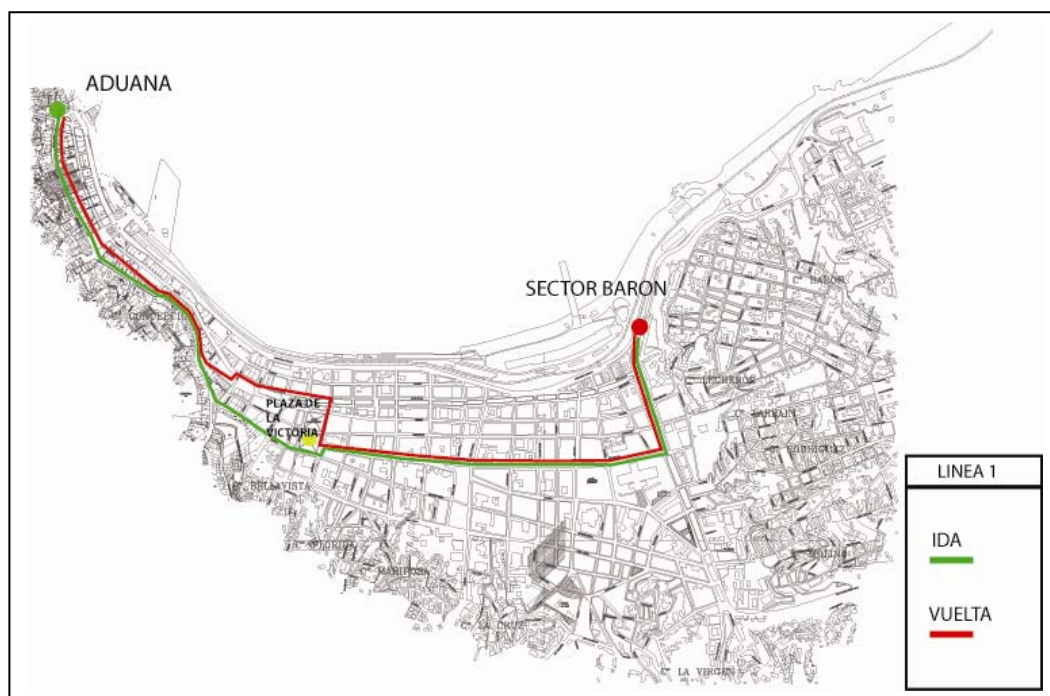
47

Ida: Aduana - Bustamante - Serrano - Prat - Esmeralda - Condell - Pedro Montt - Av. Argentina - Sector Barón.

Vuelta: Sector Barón - Av. Argentina - Pedro Montt - Edwards - Av. Brasil sur - O'Higgins - Esmeralda - Cochrane -

Aduana.

Plano de Recorrido: Línea 1



⁴⁷ Modelo de carro que cubría el recorrido Aduana – Barón. Colección de Lautaro Triviño.

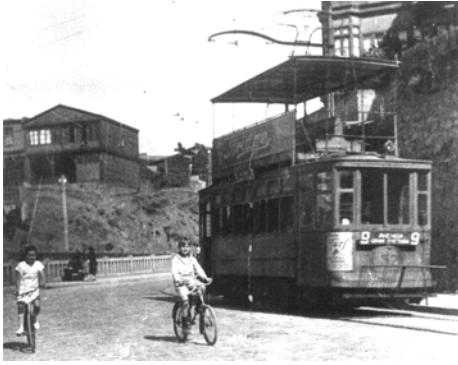
48



Vuelta: Av. Argentina - Victoria - Pedro Montt - Edwards - Av. Brasil sur - Blanco - Aduana.

Map of Line 3 of the Toluca Metro system, showing the route from Aduana to Sector Baron. The map includes a legend for 'LINEA 3' with 'IDA' (green line) and 'VUELTA' (red line). The route starts at Aduana (green dot) and ends at Sector Baron (red dot). The map shows the city layout with streets and landmarks like Plaza de la Victoria and Plaza de la Cruz.

⁴⁸ Tranvía de la Línea 3 entrando por calle Victoria, cerca de Av. Argentina.



Ida: Parque Alejo Barrios - Av. Gran Bretaña - Paseo 21 de Mayo.

Vuelta: Paseo 21 de Mayo - Av. Gran Bretaña - Parque Alejo Barrios

Esta línea tenía una característica muy particular y relevante a la hora de analizar el transporte público actual en Valparaíso, y es que incluía un trasbordo con el ascensor Artillería, es decir, se pensaba en un sistema integrado, que por cierto además de entregar comodidad al usuario, potenciaba la utilización de ambos sistemas, sin provocar competencia entre uno y otro.

Lo mismo Ocurría con la Línea 13, que tenía trasbordo con el ascensor Delicias, ya desaparecido.

Las otras Líneas que comprendían un trasbordo eran la de Alejo Barrios – 21 de Mayo, con el ascensor Artillería y Línea Portales – Castillo, trasbordo con el ascensor Barón.



Este último ejemplo es muy interesante ya que grafica claramente la proyección que se había realizado con respecto al sistema de transporte. Ya que se trataba de una Línea que comenzaba y terminaba su recorrido en el cerro, en la calle Portales del Cerro Barón, por lo tanto, el

acceso desde el plan estaba planificado para que fuera a través del ascensor Barón. Este modo de planificación del sistema de transporte iba en directa relación con el incentivo del uso del ascensor, ya que se tenía la conciencia de

⁴⁹ Tranvía por Avenida Gran Bretaña

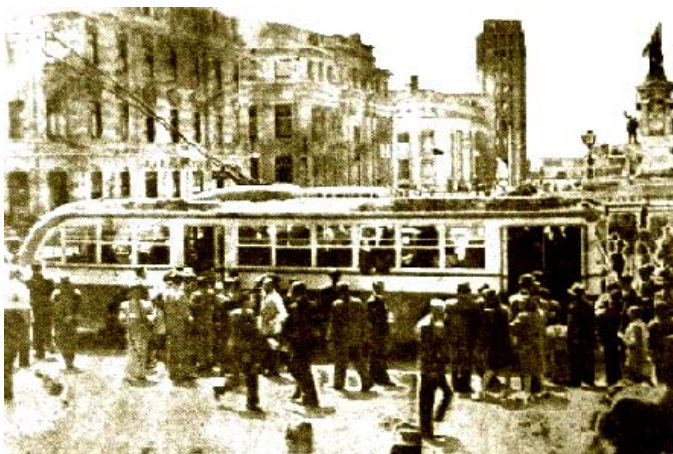
⁵⁰ Estación superior del ascensor Barón. Hacia el año 1920. Donde conectaba con la Línea Portales – Ascensor Eléctrico Castillo. Colección de Lautaro Triviño.

que ambos medios representaban el rostro de Valparaíso hacia el resto del país y hacia el mundo.

Con el paso de los años y los avances tecnológicos aparece la inquietud de evolucionar el sistema de transporte existente. Y en el año 1947, fue Santiago quién dio el gran paso hacia la modernidad, incluyendo en sus sistema de transporte público tan limpio con el tranvía pero mucho menos bullicioso y con más capacidad de pasajeros, además de ser más veloz, se trataba del **trolebús**. **“Es así como el 30 de Diciembre del año 1952 hizo su último recorrido el tranvía 505.”**⁵¹

1.2.3.1.4 El Trolebús

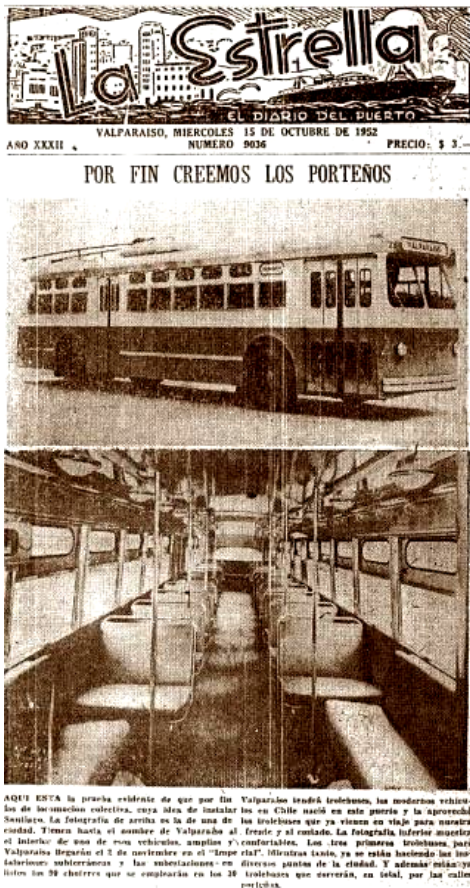
52



Valparaíso tuvo que esperar 5 años más desde que el servicio de trolebús fue inaugurado en la Capital, y no fue hasta el 31 de Diciembre del año 1952, al otro día de que se quitaran los tranvías de circulación, que se inauguró el servicio en la ciudad puerto.

⁵¹ Sáez Godoy Leopoldo, *Valparaíso: Guía Histórico Cultural Siglos XVI – XXI*, Editorial Bach, 2004.

⁵² Trolebuses destinados a Santiago, en exhibición en Plaza Sotomayor, recién llegados de Estados Unidos, año 1947. Colección de Lautaro Triviño.



53

Así tituló el diario La Estrella de Valparaíso, al anunciar la llegada de la primera partida de trolebuses modelo Pullman Standard destinados al servicio en el puerto. Que finalmente llegaron el 3 de Noviembre de 1952.

El 31 de Diciembre del año 1952 se inaugura el revolucionario servicio que vino directamente a reemplazar a los ruidosos tranvías, dejando en el olvido aquel medio que años atrás fue el orgullo del porteño. El pasaje del trolebús costaba \$2 entre Plaza Victoria y Barón, la flota constaba de 12 vehículos.

Ya establecido el servicio, se comenzó a remozar, con proyectos como la llegada de los vehículos hasta algunos cerros. El cableado que se alcanzó a instalar fue el de O'higgins, pero las maquinas no pudieron cumplir con las expectativas, ya que pro razones técnicas no estaban destinadas para tales efectos. Los proyectos que si se aplicaron fueron las extensión del servicio hasta Viña del Mar el 8 de Diciembre de 1859.

Al poco tiempo de aplicado el servicio se tuvo que retirar por baja demanda, ya que la llegada de los nuevos buses Mitsubishi que conectaban la Ciudad Jardín con el Puerto eran mucho más eficientes y rápidos.

Los de Valparaíso son los trolebuses en funcionamiento más antiguos del mundo. Y así lo ratificó el Consejo de Monumentos Nacionales que en el año 2003 declaró "Monumento Nacional en el área empresas" al trolebús 814. Por ser el más antiguo del mundo en estado original y en funciones.

⁵³ Titular del diario la Estrella de Valparaíso, el 15 de Octubre de 1952. Colección de Lautaro Triviño.

En el año 1992 se importaron maquinas de China y Europa, entre las que se encontraban las de tipo oruga.

1.2.3.2 Análisis de casos

Distintos factores han influido en el deterioro de la conciencia patrimonial del porteño enfocada en el área del transporte público. Desde la segunda mitad del Siglo XIX se produjo una evolución enriquecedora de los sistemas de transporte. Sistemas que estaban enfocados en la realidad de ciudad, y proyectados específicamente para las características socioculturales e históricas de Valparaíso. Como evidencia de esto está la armoniosa evolución que se experimentó desde la diligencia, luego los carros de sangre, para pasar al tranvía eléctrico, y posteriormente al trolebús, que mantenían la esencia de sus antecesores, además de ser transportes limpios, cumplían también la función específica de transportar al habitante por el plan, sin quitarle así protagonismo a los ascensores, sino que se buscaba integrarlos en el sistema, y lograr así una fluidez que incentivara la utilización de los transportes característicos de la ciudad y a la vez potenciara su identidad.

1.2.3.2.1 Valparaíso de espaldas al ascensor

Mientras la población de la ciudad se remonta más y más por los cerros, los ascensores son menos y menos necesarios y utilizados. El usuario pone en la misma balanza al ascensor y a un taxi colectivo, y por supuesto se inclina por la eficiencia de este último, esto en consecuencia de los estilos de vida actuales y la pérdida de personalidad que ha experimentado el porteño desde mediados de la década del '80. En donde comienza a estandarizar sus costumbres a las que le impone el sistema externo. La globalización en pos de un progreso económico no reflexiona sobre los estilos de vida de las diferentes ciudades. Es así como se preestablecen modelos de vida que pasan por encima de lo que la ciudad ha modelado en sus propios habitantes. En este punto se produce una desconexión

entre habitante/contexto, en el que la persona vive un ritmo de vida que no está acorde al lugar donde reside. Esto provoca que no descubra el valor implícito en su entorno, y necesite valores que no corresponden a los de su ciudad, valores que el mismo sistema que le provoca la necesidad le satisface, como lo son la concentración de los sectores de compras en un solo lugar, en el caso de los mall, o los medios de movilización más rápidos y cómodos, que a la vez van en desmedro de lo que realmente tiene valor identitario.



54

El habitante de Valparaíso está perdiendo la calidad de ascensor de **carne y hueso**, y el movimiento vertical ancestral, que se trasladó al ascensor, se está haciendo menos familiar. Y se está perdiendo la capacidad de ver el valor intangible del patrimonio que duerme en el ascensor.

Así mismo las autoridades han realizado malas gestiones y han priorizado un progreso que no es propio e inherente al **primer puerto del Pacífico**.

Prueba de esto es lo sucedido con el ascensor Villaseca, el cual lleva 2 años sin funcionar, por las facilitando así el deterioro de sus piezas.



55

Otra prueba evidente es la perdida del ascensor Lecheros, que sufrió un incendio en su estación baja y sin evaluación previa de profesionales, sus dueños efectuaron su demolición con la posterior molestia del Consejo Nacional

de Monumentos, que lamentablemente no pudo pasar de eso.

⁵⁴ Ascensor Villaseca año 2006, recién paralizado. Fotografía de Lautaro Triviño.

⁵⁵ Estación baja de ascensor Lecheros, 2008, 1 año después del incendio. Fotografía del autor.

1.2.3.2.2 Valparaíso de espaldas al trolebús

Lo que ayer representó un atractivo y orgullo porteño, hoy para algunos es una molestia. Tanto es así, que durante la primera mitad del año en curso se lanzó la idea de quitarlos de servicio. Lo paradójico es que en una encuesta realizada en el sitio Web de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, los resultados fueron los siguientes:

Resultado de Encuestas del Sitio Web⁵⁶

¿Cree usted que los troles deben seguir funcionando en Valparaíso?



Total de Votos: 282

¿Qué es lo que pasa entonces?. Es intrigante que el porteño manifieste un afecto por transportes como el ascensor y el trolebús. La respuesta es que es un afecto contemplativo. El porteño ha transformado estos medios de transporte en un ornamento del paisaje, y a la hora de optar entre uno de ellos y alguno de los transportes modernos que son más eficientes, sin duda alguna elige estos últimos.

Tampoco se interesa en profundizar sobre el destino y evolución de los transportes típicos, así como tampoco se informa sobre los proyectos que se realizan con aquellos. Muy pocos se preguntarán qué habrá pasado con los 130 Pullman que llegaron en un comienzo desde Estados Unidos.



57

Pullman Standar 725; 726 y 728 en Laguna Verde.

⁵⁶ Resultados de encuesta extraídos de www.municipalidaddevalparaiso.cl, año 2008.

⁵⁷ Cementerio de trolebuses en Laguna Verde. Fotografía de Lautaro Triviño.



58

Pullman Standard 850 en el Sector Yolanda.



59

Pullman Standard número 204. Aquel trolebús desmantelado que aparece en la fotografía pudo ser el más antiguo del mundo



60

Pullman Standard número 109 a mediados de los `90.

⁵⁸ El cementerio de trolebuses de Yolanda fue removido hace ya 2 años. Fotografía de Lautaro Triviño.

⁵⁹ Colección de Lautaro Triviño.

⁶⁰ Colección de Lautaro Triviño.



Pullman Standard número 109, año 2004.

Se hace necesario que las autoridades y los habitantes de Valparaíso tomen conciencia del valor que tiene el transporte público que nace de las necesidades propias de la ciudad, y comprender la relevancia que este tiene para la sociedad.

Capítulo 2: El transporte público

Este engloba todos aquellos medios en los que el usuario no es el dueño del medio de transporte en cuestión, y estos son proporcionados por terceros, empresas públicas o privadas, como lo son: autobús, tranvía, trolebús, metro, metro ligero, funiculares etc.

El sistema de transporte público juega un rol determinante a la hora de estructurar la sociedad, principalmente en los estratos socioeconómicos medio y bajo y de quienes no cuentan con un medio de transporte particular, haciendo las veces de hilo conector entre las personas y su lugar de trabajo y otras actividades, permitiendo que las ciudades crezcan y se expandan cada vez más.

Pero también es de vital importancia para los ciudadanos en general, ya que un sistema de transporte urbano adecuadamente planificado y correctamente implementado permite mantener la urbe menos congestionada, porque mientras más personas lo prefieren, más personas están compartiendo un mismo vehículo, incluso aquellos que poseen transporte particular prefieren el transporte público cuando este es expedito y les ayuda a evitar los elevados costos de los

⁶¹ Colección de Lautaro Triviño.

combustibles. Y cuando la congestión en las calles disminuye también disminuye la contaminación ambiental, sonora, los problemas de stress etc.

Hoy en día las personas no están obligadas a vivir a minutos de su lugar de trabajo, ya que los medios de transportes acortan distancia a través del aprovechamiento del tiempo.

Hoy en día los sistemas de Planificación de Transporte consideran factores como la geografía del sector, la disposición de la ciudad, las actividades principales, el tamaño de calles, dimensiones de la ciudad, la situación social etc. Pero no consideran el factor cultural, no solo en el sentido de los hábitos y comportamientos de los habitantes de la ciudad a intervenir, sino que también en el contexto espacial y la carga histórica implícita en el lugar, y que va quedando plasmada en rasgos y personalidades de los habitantes de esa ciudad. Este es el factor determinante a la hora de buscar la causa del fracaso de algunos sistemas de transporte, que además de no tomar en cuenta la esencia cultural de los habitantes de la ciudad, no le dan importancia a lo pertinente al tema identitario, como lo fue el caso del Transantiago en su puesta en marcha, en este caso se produjo una desconexión entre Habitante/Sistema de transporte, que no solo afecta el bienestar de las personas, sino que indirectamente también la economía de la ciudad y del país.

2.1. Efectos sobre la ciudad.

Las autoridades destinan gran cantidad de recursos para perfeccionar y fortalecer el transporte público de las ciudades, esto demuestra que se tiene conciencia de la relevancia del papel que este juega dentro de la sociedad, el problema es que no siempre se pone énfasis en estudiar el **factor cultural**, que es el que trae éxito a la ciudad al momento de explotarlo. Una ciudad con su personalidad bien arraigada a su experiencia cultural e histórica se transforma en una ciudad más interesante y atractiva, lo que a la larga se traduce en fomento del turismo y promoción de la misma ciudad.

2.1.1. Efectos en la economía

El sistema de transporte en la ciudad es la red por la cual se moviliza el recurso humano, que son la base de la economía de la ciudad, metafóricamente podríamos denominarlo como el “Sistema Arterial” por donde circulan las personas que le dan vida al gran “organismo” llamado ciudad. Del adecuado funcionamiento del sistema de transporte público depende que se logre esa sintaxis entre trabajador/lugar de trabajo. Para lograr esto es indispensable partir de la base de asumirse como ciudad con una identidad única e irrepetible, sincerándose con las raíces y la situación sociocultural. No es lo mismo hablar de Santiago, una ciudad emplazada en valles, sin mar, con una importante densidad poblacional, etc, a que hablemos de Valparaíso, una ciudad con una densidad de 688,43 habitantes/km²⁶², con actividad portuaria y mayoritariamente turística y con una geografía tan contrastante (cerros, plan). Por esta misma razón no es posible pensar en un mismo sistema de transporte para ambas ciudades ya que no se produciría el mismo resultado. Este es el caso ya mencionado del Transantiago, que se implantó sin tomar en cuenta los factores anteriormente señalados, en este caso el mayor problema fue el no asumirse como ciudad con una determinada identidad y realidad sociocultural, e introducir modelos de sistemas que fueron proyectados originalmente para ciudades con realidades sociales, culturales, económicas, y geográficas totalmente diferentes, como lo son la ciudad de Curitiba en Brasil y Bogotá en Colombia. Esto provoca un trastorno en el habitante, que ve alterado de un minuto a otro su cotidianeidad que culturalmente se tiene asumida como la adecuada. Cuando el sistema de transporte público no es eficiente, se produce un forado en la estructura relacional de la sociedad, y pasa de ser un nexo a ser un eslabón perdido que indirectamente y por consecuencia pasa a perjudicar el funcionamiento de la ciudad y principalmente la impacta en el ámbito económico y social. Y como en el caso del Transantiago, no solo puede perjudicar a los usuarios, también se ve afectada la estabilidad laboral de todos aquellos que se han visto involucrados desde hace años e inclusive décadas en el área del transporte, de forma directa

⁶² Fuente de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, www.municipalidaddevalparaiso.cl, año 2008.

(choferes) o indirecta (pintores artesanales de letreros, cantores populares, artistas callejeros etc), personas que de una u otra forma han ido forjando un modo particular de “vivir un viaje”, un modo en el cual es necesario y pertinente basarse para continuar progresando, teniendo en cuenta que el mejorar en base a lo que somos es todo lo que se necesita para lograr un buen negocio, eso quiere decir, satisfacción de todas las partes.

2.1.2. Efectos ambientales

También es de vital importancia un apropiado sistema de transporte público ya que colabora a mantener bajos los índices de contaminación en la ciudad. Esto se debe a que al contar con un transporte cómodo, eficiente, expedito y cercano, los habitantes prefieren utilizarlo, inclusive aquellos que poseen transporte particular, ya que actualmente es más conveniente para la economía doméstica por las constantes alzas del combustible, esto es beneficioso sin consideramos que por cada una de estas personas que prefiere el transporte público es un automóvil menos en las calles, produciéndose menos congestión vehicular y menos polución ambiental, sin olvidar tampoco la contaminación acústica que se produce en los atochamientos.

2.2. Efectos sobre el usuario.

Como se mencionó anteriormente el transporte público es el sistema arterial de la ciudad. Cuando una de nuestras arterias del cuerpo humano no está funcionando correctamente este último reacciona negativamente con consecuencias trágicas, pues bien, en el caso del transporte sucede algo similar, por supuesto guardando las proporciones. Cuando este “Sistema circulatorio” no está desarrollando eficiente y eficazmente su función, se produce en los usuarios una contrarespuesta. Esto a causa del stress que provoca un sistema de transporte mal proyectado o sobrepasado por los mismos usuarios, como en el caso ya mencionado del plan Transantiago, que produjo que las personas colapsaran las estaciones del metro sobre todo en los meses de Marzo y Abril de

este año. En esa oportunidad, los errores de proyección se manifestaron en hechos como el perecimiento de un anciano por un paro cardiorrespiratorio en una de las estaciones, o la denuncia de mujeres que acusaban ser acosadas sexualmente por individuos que se amparaban en el tumulto de gente, se reportaron también decenas de desmayos a causa de la falta de acondicionamiento y las aglomeraciones de personas.

Estos sucesos van cargando a los usuarios de tensiones y los perjudica de una u otra forma, ya que la tensión no siempre es correctamente canalizado, y en ocasiones, la inconformidad e incomodidad, junto con la impotencia, desencadenan reacciones negativas de las personas, generalmente para con los operadores de las maquinas, hecho que repercute no solo en el bienestar de los protagonistas, sino que también de su entorno directo, aumentando los niveles de stress, el que posteriormente por efecto dominó se va transfiriendo interrelacionalmente a seres queridos y amigos de ambas partes, transformándose, en algunos casos, en una peligrosa bola de nieve.

Capítulo 3: Valparaíso, Patrimonio de la Humanidad

El 2 de Julio del año 2003, Valparaíso fue declarado Patrimonio de la Humanidad ante la UNESCO⁶³. La declaración comprende el sector desde Población Márquez, del sector Echaurren, hasta Plaza Aníbal Pinto en el plan, abarcando parte de los cerros Cordillera, Alegre y Concepción.

Este hecho implica grandes desafíos, principalmente el de promover, preservar, y recuperar el patrimonio tangible del lugar.

Con esto también se reaviva la discusión sobre si Valparaíso debe explotarse como ciudad comercial o ciudad turística. Discusión en la que se escudan también las industrias para beneficiarse y justificar sus intervenciones invasivas en la ciudad. Como lo que sucede con el planteamiento hecho en el año 2007 por parte de EPV, que expresaban la necesidad de ampliar el puerto, situación que implicaría la desaparición de los almacenes fiscales que datan de 1866, la playa San Mateo y el Paseo Altamirano, también se requeriría rellenar el sector

⁶³ Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

del Muelle Prat. La empresa presionaba al municipio a definirle camino a seguir en el potenciamiento de la ciudad: Comercial ó turístico. Esta disyuntiva es la que se dá actualmente en todo ámbito en Valparaíso, desde las empresas inmobiliarias hasta el transporte público, en donde por intereses económicos de privados se desvalora la riqueza patrimonial que radica en lo tradicional. En ningún caso es el objetivo frenar el progreso, ya que se hace necesario para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas. Lo imperante fijarse un norte, sobre todo en una ciudad de las características de Valparaíso. Es importante tener claro que no es necesario arrasar con la historia que forma parte de la génesis de un pueblo para lograr el progreso, y entender de una vez por toda que **Ciudad Turística y Ciudad Comercial**, no son términos antagónicos. Ya que una ciudad comercialmente bien administrada se transforma en una ciudad económicamente próspera, y si esta administración contempla un respeto por la identidad local, se estará fortaleciendo a la vez la



por consecuencia tendrá un impacto turístico positivo.

64

⁶⁴ Antes y después, vista desde el Paseo Gervasoni y el bloqueo al paisaje por la construcción en altura. Antes, colección de Lautaro Triviño, hacia 1910. Después, fotografía del autor, 2008.

Es de vital importancia que la empresa privada se comprometa con el fomento ciudad y el habitante tome su lugar como parte del patrimonio intangible. Esto a partir del **asumirse porteño**, y del **reconocerse en la historia**. Solo así el porteño encontrará la satisfacción a sus necesidades con antídotos locales, al momento de descubrirse como un ente porteño, podrá comenzar a disfrutar y a vivir su puerto, y sobre todo a valorarlo y preservarlo.

Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad implica reforzar el patrimonio intangible, aquel patrimonio que velará por el tangible, y lo mantendrá a través de los años quizás no físicamente, pero sí en esencia, logrando que la ciudad crezca desde lo propio, con la mirada a si misma pero con una visión de futuro.

Conclusiones

En la recientemente lanzada página Web de Valparaíso⁶⁵ se puede leer la frase alusiva al puerto: "...El tiempo detenido...su fortaleza"

Esa frase precisamente encierra gran parte del valor que esconde Valparaíso, y contiene la clave para enfrentar el futuro, sobre todo en el área del transporte público, en donde radica el gran peso cultural del patrimonio de Valparaíso

El habitante del puerto requiere un encuentro con su pasado, de aquel pasado que no conoció.

La longevidad de la ciudad ha ido afectando negativamente la carga de identidad



66

en las nuevas generaciones, y en lugar de arraigarse más en el habitante, ha provocado el efecto inverso. Esto se desprende de una problemática social, en la que no se presenta al joven porteño la magia histórica que subyace en su lugar de nacimiento.

67



Pero toda desventaja puede transformarse en una ventaja. Y al momento en que ese habitante descubra el verdadero patrimonio, la situación se revertirá, ya que esos mismos años y el mismo paso del tiempo que ha llevado a Valparaíso a quedar olvidado hasta por sus propios habitantes, servirá para anclarse en el corazón de quienes aprendan a redescubrirlo.

Para lograr esto, se requiere un compromiso que debe nacer primeramente de las autoridades. Comenzando por cambiar su visión de patrimonio, ya no basándose simplemente en la imposición de normas que, si bien es cierto, son necesarias, no son más que medidas transitorias. Pero con imposiciones eternas no se podrá reivindicar al porteño con su ciudad, La clave está en que se comprenda en profundidad el significado de la palabra patrimonio y se deje a un lado ese prejuicio para con el patrimonio, de monumento a punto de derrumbarse. Es necesario desarrollar políticas que se materialicen en proyectos que eduquen al habitante en el tema ciudad, que le demuestren y rememoren la historia que duerme en las mismas calles que están pisando, en la casa que

⁶⁷ Plaza Echaurren, a la izquierda hacia el año 1925, colección de Lautaro Triviño. A la derecha, Plaza Echaurren año 2008, fotografía del autor.

están viviendo. Evidenciar los hitos históricos que se han desarrollado en los lugares que cada día transitan, los grandes personajes que vivieron en estos lugares, mostrarle al porteño como era su ciudad antes, para que comprenda en su globalidad la evolución y la carga patrimonial desde la base concreta.

El adecuado desarrollo y proyección para el potenciamiento de estos medios de transporte, permitirá que la ciudad progrese desde sus raíces. Al vincular estos nobles medios como los ascensores, a la red vial, y potenciar su estética y mantención, se logra el posicionamiento de cada uno de los sistemas, exaltando las fortalezas de cada uno en función del habitante y del desarrollo cultural, que a la larga se traduce en desarrollo económico.

Existen ejemplos en ciudades de países desarrollados en que se ha aplicado tal concepto, como por ejemplo:

Los Ángeles, Estados Unidos.
68



Vladivostok , Rusia.
69



Lisboa, Portugal.

70

Es importante la claridad de la identidad para saber reforzarla a través de la planificación del transporte público, esto es factible en Valparaíso abordando el tema desde una mirada local.

El porteño y su modo de transportarse

En Valparaíso se presentan múltiples accidentes geográficos, es una ciudad de contrastes, del cerro al plan y del plan al mar.

La Web de la Ciudad de Valparaíso contiene un mini diccionario sobre palabras y frases típicas de la ciudad, entre ellas se encuentra la frase: “Bajar al plan”. Lo que evidencia la repercusión que tiene la características geomorfológicas del puerto sobre el habitante, quien **va adoptando el cerro como un hogar**, y comienza a entender *el plan* como un gran espacio ajeno, o compartido. El hecho de ir de compras, o hacer algún trámite, para el porteño implica **abandonar el hogar** representado por el cerro donde habita. Para “bajar al plan”, donde el espacio se torna común, el porteño adopta la actitud del plan. Si bajó a hacer compras al Almendral se torna alerta y curioso. Si bajó a hacer trámites a calle Prat, se torna decidido, serio y ágil. Para salir de la casa o **gran dormitorio**. El porteño cambia sus ropas, se adecua a la situación, pues irá de visita, no sabe lo que pueda pasar en aquel terreno ajeno. Este sentimiento de extranjerismo que siente el habitante al bajar al plan, es uno de los factores que ha premeditado la extinción de los paseos familiares por el centro de la ciudad, y ha determinado que el porteño baje al plan solamente cuando es necesario, cuando necesita comprar algo, precisamente en los momentos cuando necesita

rapidez para desplazarse, pues va de prisa. En estos momentos no es factible para él preferir el ascensor para bajar al plan. Se manifiesta hoy en día la pérdida de la necesidad de la **experiencia de transportarse**, el ritmo de vida actual solamente hace que la persona priorice en virtud del tiempo y de la comodidad, inclusive por sobre el factor económico. **Factor del menor esfuerzo**, que afecta con mayor fuerza a los ascensores, ya que las personas prefieren aquellos medios que la dejan más cerca de su casa.

Circulo Vicioso en torno al Patrimonio

La estandarización impuesta por las grandes empresas y parte de las autoridades, ha afectado también negativamente la actitud identitaria de los habitantes de Valparaíso, en conjunción con el **factor del menor esfuerzo**. Ya que estas empresas crean necesidades en los habitantes, que no son reales ni coherentes a la situación verdadera de la ciudad. Son estas mismas empresas las que proponen en la ciudad cambios tan radicales e invasivos como un mall en el sector de Muelle Barón. Aún así, existen habitantes que sienten la necesidad de contar con tal obra, aunque la aplicación de esta vaya en perjuicio del patrimonio histórico de la ciudad. Es así como se transforma el sistema en un círculo vicioso, en donde necesidades irreales buscan satisfacerse con antídotos insensibles y descomprometidos con el contexto sociocultural.

Transporte público de Valparaíso y el futuro en armonía con el patrimonio vincularlos

Al finalizar la investigación se comprueba la veracidad de la hipótesis y se evidencia la decadencia de todo el poderío cultural que instauraron y consolidaron los artistas desde la primera parte del Siglo XX y hasta la década del `70 y que culminó por entregarle a Valparaíso el título de Patrimonio de la humanidad ante la UNESCO. Principalmente por el aflojo en los sentimientos de identificación por parte del habitante, que no percibe la agonía de su ciudad. Pero también se vislumbran luces para una reivindicación, que requieren perentoriamente contar con autoridades que se comprometan sinceramente con el patrimonio, y por sobre todo que sean conocedores de la historia porteña y del

valor del fortalecimiento a la identidad. Personas que permitan el desarrollo de Valparaíso siempre desde su aceptación como ciudad con una realidad particular.

En la reciente reforma al transporte público de Valparaíso, el llamado *Transporte Metropolitano Valparaíso*, se dividieron los servicios en 10 concesionarias y se estandarizó al modo Capitalino, pero con vehículos más pequeños. Sin embargo, no se consideró dentro de este plan a los ascensores, quienes nuevamente se encuentran compitiendo con vehículos íntegramente superiores a ellos en cuanto a eficiencia y frecuencia de recorridos.

Resulta imperante que se establezcan pautas que eliminen esta competencia injusta. Se deben desarrollar planes que le den a los ascensores y trolebuses el lugar que merecen, que es el de Patrimonio histórico. Y no seguir poniéndolos en la misma balanza que los colectivos, micros, o taxis, ya que el valor que tienen estos últimos es totalmente diferente al de los transportes típicos. Es de vital importancia revivir en el porteño y en el turista la **Experiencia de Viajar**, aquella que solo el paso de los años les ha entregado al trolebús y al ascensor. Esto será posible sacando al trolebús y al ascensor del contexto actual de transporte netamente funcional, y cargándolos de la historia que les corresponde.

71



Utilizándolos como nexo entre la ciudad y el habitante, ya algo de esto había hecho el **Grupo de teatro Trolley**, quienes convirtieron precisamente el trolebús en un escenario teatral. Mientras iba en marcha, los actores subían y bajaban,

actuaban en el pasillo representando escenas de la historia de Valparaíso, se utilizaban las paradas para conocer los lugares típicos de la ciudad, se

⁷¹ Experiencia de transportarse en trolebús. 2008. Fotografía del autor.

presentaban canciones, diapositivas, se repartía empanadas, vino. Todo vinculado a comunicar la esencia de Valparaíso y su historia.

Esto es necesario para poder rescatar a Valparaíso de la caída libre en la que se encuentra. Tal y como Neruda, Lukas, Camilo Mori entre otros, rememoraron la época gloriosa del Valparaíso del 1900, es tarea de nuestra generación añorar y rememorar la época gloriosa de la cultura en Valparaíso, la de las décadas del ´40, ´50 y ´60, que quedó plasmada para siempre en los versos de Neruda, en los dibujos de Lukas, en la poesía de Sara Vial.

Es necesario incluir a los transportes típicos en los planes de transporte para estimular su utilización, creando planes que vinculen recorridos de micros modernas con los diferentes ascensores, y sobre todo el recorrido de trolebuses con las estaciones bajas de los ascensores, creando así una red de transporte con un carácter identitario, no es posible seguir teniendo a trolebuses y ascensores como sistemas separados, se debe tomar el ejemplo de lo que se hacía con los tranvías que conectaban con los ascensores. De esta forma se estará potenciando la identidad además de crear recorridos más amplios para los habitantes, pero con el valor agregado que le entrega un carácter turístico y una carga cultural.

Así se podrá progresar sin perjuicio de la carga identitaria adquirida desde la época de los Carros de Sangre. Y por supuesto, explotando respetuosamente características como la de ciudad portuaria. El vincular un transporte público marítimo sería una interesante solución para disminuir la congestión terrestre y potenciar el turismo al mismo tiempo, esta opción toma fuerza si se considera la forma de herradura de la bahía, en donde los extremos se podrían unir en línea recta en mucho menos tiempo que lo que se tarda un vehículo por tierra, inclusive entre Viña y Valparaíso. Así se podría incluir en el transporte público porteño a una actividad tan típica de la zona como lo es el paseo en lancha. Logrando así también una nueva innovación. Como ha sido la tónica de la ciudad a lo largo de los 3 últimos Siglos.

Referencias Bibliográficas

Peña Muñoz Manuel, *Ayer Soñé con Valparaíso: Crónicas Porteñas*, Ril Editores, 4ta edición, 1999.

Sáez Godoy Leopoldo, *Guía Histórico – Cultural: Siglos XVI – XXI*, Editorial Bach, 2004.

Le Dantec Francisco, *Crónicas del Viejo Valparaíso, Ediciones de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso*, 2da edición, 2003.

Vial Sara, *Valparaíso: El violín de la Memoria*, Ril Editores, 2da edición, 2001.

Gobierno de Chile, Ministerio de Educación, Consejo de Monumentos Nacionales, *Manejo y Normativa de Monumentos Nacionales*, Edición cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, 2da Serie, 2006.

Gualart, Pardo, Osés, Ferreiro, Hermida, *La Arquitectura Histórica y los Criterios de la Rehabilitación*, Concello de Santiago, Finestra, Recute II, Santiago de Compostela, 2002.

Entrevistas

Conversaciones con el Profesor Alan Browne, en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Valparaíso, Chile. Año 2008.

Referencias Web

Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Chile. Recuperado en <http://www.municipalidaddevalparaiso.com>

Pagina Web Oficial de la Ciudad de Valparaíso
<http://www.ciudaddevalparaiso.cl>