



Cuando Valparaíso ya había alcanzado el futuro

POR CARLOS LARA ASPÉE, ARQUITECTO. UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO, PROFESOR TITULAR EN LA ESCUELA DE ARQUITECTURA UV

ARCHIVO/CASIOPEA



En las primeras décadas del siglo XX, uno podía tomar un tranvía en el exterior del Cementerio N° 3 de Playa Ancha, bajarse en las inmediaciones del paseo 21 de Mayo, caminar una breve distancia para subirse al ascensor que se emplaza en este paseo y llegar a la plaza Aduana. Allí, subirse a otro tranvía que lo trasladaba hasta las cercanías del ascensor Barón, en el otro extremo del plan de la ciudad, para posteriormente subir a este cerro por medio de su ascensor. Finalmente, y al salir de este ascensor, se podía acceder al tranvía que se internaba en el cerro Barón y llegaba hasta el final de la calle Tocornal, donde aún se pueden observar vestigios de esta infraestructura.

¿Qué es lo común de este breve relato? Que hace cien años esta ciudad contaba con un sistema integrado de transporte eléctrico, compuesto de tranvías y ascensores, que incluso alcanzaron a llegar hasta Viña del Mar. Durante la primera mitad del siglo XX, el principal puerto del país contaba con un sistema de electromovilidad urbana avanzado e integrado, basado en tranvías eléctricos, ascensores y, más tarde, trolebuses, que se mantienen hasta hoy.

No se trataba de una rareza ni de un experimento aislado, sino de una solución estructural pensada para una ciudad compleja, densa y geográficamente difícil. En otras palabras, Valparaíso había comprendido antes que muchos que el transporte no es sólo una cuestión de movilidad, sino de un modelo urbano, energético y social.

En momentos en que el país se estremece frente al alza del precio de los combustibles y sus efectos en el costo de la vida, resulta inevitable mirar hacia atrás y constatar una paradoja histórica: hubo un tiempo en que Valparaíso, lejos de depender de los combustibles fósiles, se desplazaba mayoritariamente gracias a la electricidad. Hoy, cuando se siente de manera directa el impacto del encarecimiento de los combustibles, vale la pena recordar que la electricidad permitió durante décadas una movilidad más estable en costos, menos expuesta a crisis externas y con beneficios evidentes en la calidad de vida para la ciudad y sus habitantes.

El contraste entre los sistemas eléctricos que marcaron la vida urbana de esta ciudad y el predominio actual del transporte a combustión interna es tan evidente como incómodo. Mientras los vehículos movidos por diésel o bencina generan ruido constante, vibraciones, emisiones contaminantes y dependencia energética, el transporte eléctrico ofrece ventajas que la sociedad vuelve a descubrir. Los tranvías y ascensores eléctricos de Valparaíso operaban con bajos niveles de contaminación atmosférica, algo particularmente relevante en ciudades densas y con condiciones topográficas que favorecen la acumulación de contaminantes. A ello se sumaba una ventaja no menor: el silencio. La electromovilidad reducía de manera significativa la contaminación acústica, factor clave en la calidad de vida urbana, especialmente en áreas residenciales y de alta circulación peatonal.

No es casual que muchos de los actuales debates sobre ciudades sustentables insistan en recuperar precisamente aquello que ya existía: transporte eléctrico, colectivo, eficiente e integrado al entorno urbano.

Quizás el mayor aprendizaje que deja la experiencia porteña no es sólo el uso temprano de la electricidad, sino su concepción del transporte como un sistema integrado. Los tranvías articulaban el plan de la ciudad y en casos puntuales, había líneas de tranvías en algunos cerros; los ascensores resolvían la movilidad hacia los cerros; y ambos funcionaban de manera complementaria, permitiendo desplazamientos cotidianos continuos, predecibles y accesibles. Ese enfoque sistémico contrasta con la fragmentación actual, en la que buses, automóviles particulares y soluciones parciales compiten por el espacio urbano sin una lógica integradora. La ciudad

que supo coordinar energía, geografía y transporte parece hoy atrapada en un modelo menos eficiente, más contaminante y estructuralmente más costoso.

Recordar la electromovilidad histórica de Valparaíso no es un ejercicio nostálgico. Es, más bien, una invitación a pensar el presente con perspectiva histórica. Cuando el país enfrenta el desafío de reducir emisiones, mejorar la calidad de vida urbana y disminuir su dependencia de combustibles fósiles cada vez más caros, la experiencia de Valparaíso demuestra que otras soluciones no sólo son posibles, sino que ya existieron y funcionaron.

Alguna vez, por allá por 1911, la Comisión de Obras Municipales de esta ciudad aprobó, aunque no se concretó, la construcción de una línea de tranvías eléctricos que subiendo por calle Montealegre y conectando con el ascensor de la

Plaza de Justicia, recorriera el camino Cintura:

Testo (sic) del informe de la Comisión de Obras Municipales: *La comisión de Obras Municipales ha estudiado el proyecto presentado por don Juan Naylor, para establecer una línea de tranvías eléctricos que, subiendo por la calle Montealegre, en combinación con el ascensor de la Plaza de la Justicia, recorra el camino de Cintura hasta la altura del cerro Bellavista, y estima que viene a llenar una necesidad en ese barrio tan central de la ciudad, hoy (sic) día de tan difícil acceso. Esta comisión cree que hay (sic) conveniencia que se estudie desde luego la prolongación de la línea para la comunicación del camino de Cintura, o sea hasta el cerro de las Monjas, porque estima que una vez establecida una compañía dificultaría el establecimiento de otra análoga para el resto de camino de Cintura, y acuerda recomendar a V.S. que someta a la consi-*

deración de la I. Municipalidad el siguiente Proyecto de Acuerdo. (Diario El Mercurio, 7 de enero de 1911)

Hace más de cien años, esta ciudad pensaba en su futuro. Para muchos, pensar hoy ese futuro es imposible y quizás sobrehumano; naturalmente, es una tarea sobrehumana. Pero se llama sobrehumana a las tareas que los hombres tardan mucho tiempo en llevar a cabo: eso es todo; tal como lo indica Albert Camus en su breve texto "El verano".

Hoy queda en evidencia la necesidad de plantear estas cuestiones, no sólo por la eficiencia y la calidad de vida, sino porque además nos permitiría recuperar la dignidad de una vida urbana que alguna vez fue más espléndida. Quizás el desafío actual no sea inventar el futuro, sino reconocer que, en algunos aspectos esenciales, ya lo habíamos alcanzado.