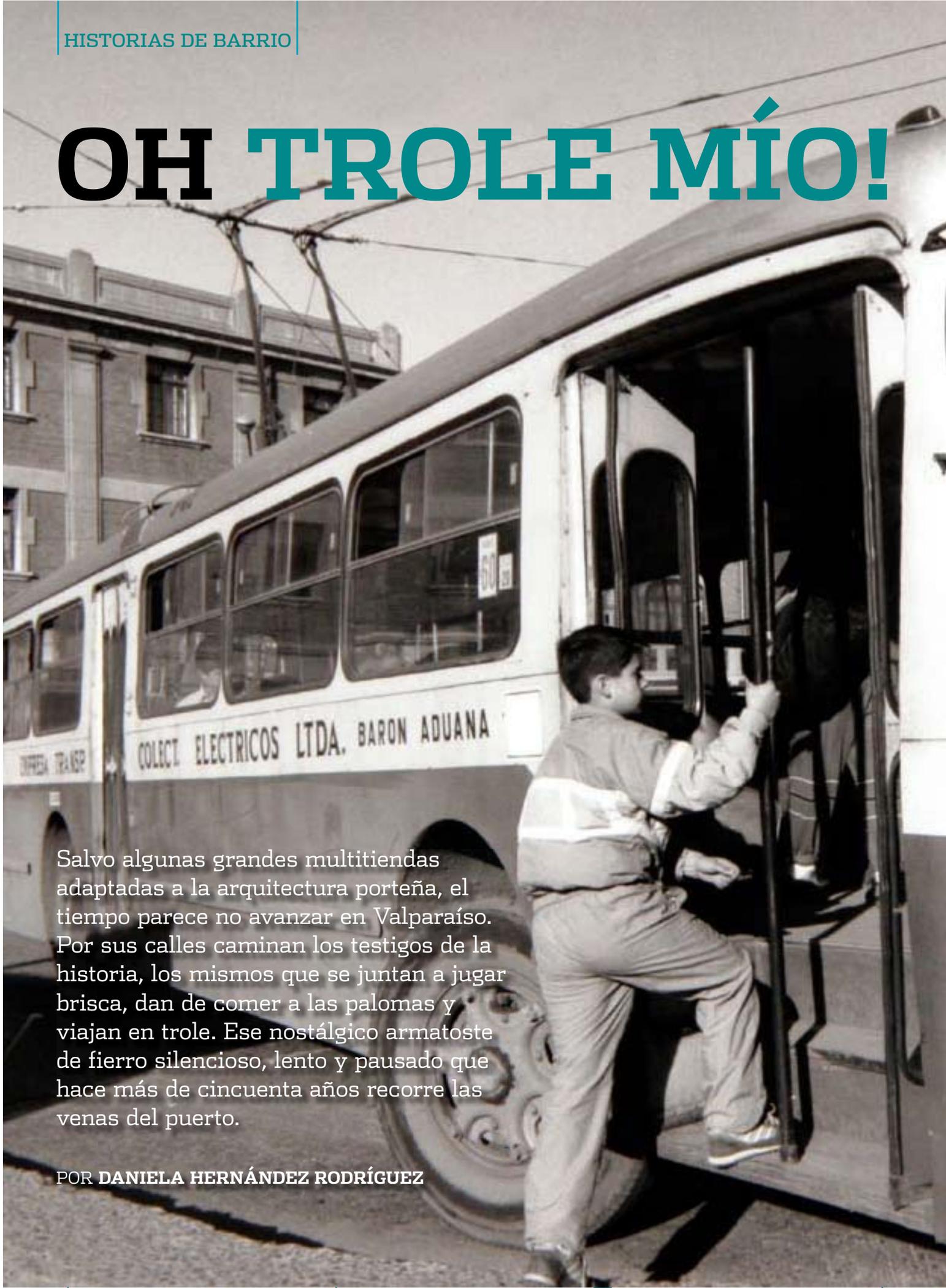


OH TROLE MÍO!

Salvo algunas grandes multitiendas adaptadas a la arquitectura porteña, el tiempo parece no avanzar en Valparaíso. Por sus calles caminan los testigos de la historia, los mismos que se juntan a jugar brisca, dan de comer a las palomas y viajan en trole. Ese nostálgico armatoste de fierro silencioso, lento y pausado que hace más de cincuenta años recorre las venas del puerto.

POR DANIELA HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ





A

manece en Valparaíso. La bruma aún no ha dejado el puerto. La actividad se inicia y el movimiento se hace constante. Los feriantes des-

cargan sus camiones, los barrenderos limpian las calles, los pescadores se hacen a la mar y en un sector de Avenida Argentina los trolés comienzan a funcionar.

Han pasado otra noche a la intemperie. A la merced de los rayados, el óxido y deterioro de la humedad. Pero resisten, como lo han hecho por casi cincuenta y siete años. Son las siete y cuarto de la mañana y puntualmente encienden sus motores; entra el primer turno del día.

Héctor Jaime se ubica y enciende la máquina. Treinta y seis años han pasado desde que subió por primera vez a un trole. Llegó por casualidad. Antes trabajaba en un taller artesanal, pero los convulsionados años 70 le jugaron una mala pasada y el negocio se vino abajo. Fue entonces cuando su hermano le ofreció un trabajo como chofer de trolebuses. Pensó que no duraría mucho, pero se quedó y se enamoró de ellos.

Lo mismo hizo el puerto hace muchas décadas. Fue amor a primera vista. Llegaron el 3 de noviembre de 1952, pero la inauguración oficial fue el 31 de diciembre, al mediodía. El encuentro fue en la Plaza Victoria, allí se estacionaron siete trolebuses. De esas máquinas, la primera que recorrió Valparaíso fue la 771. Los pasajeros eran autoridades de la región y de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos (ENTC). Ese día los trolés marcharon con una frecuencia de dos minutos entre cada uno, el pasaje costaba dos pesos y funcionaban hasta la una de la madrugada. Y de ahí, salvo por circunstancias puntuales, no han parado.

EL RECORRIDO HISTÓRICO

Los innumerables recovecos del puerto han derivado en la creación de novedosas formas de transporte. Los ascensores que se cuelgan en los cerros llevan a la gente desde las alturas al plan y viceversa. En el centro las micros y los colectivos inundan con ruido y velocidad las calles. Y entremedio se divisa uno que otro trole, los sobrevivientes de un sistema de





Los porteños muchas veces prefieren usar los troles pues son más cómodos, silenciosos y no contaminan.

transportes que tiene sus orígenes en 1863. Ese año, la Empresa Nacional de Transporte decide cambiar los tranvías de sangre -impulsados por tracción animal- por unos más modernos, movidos por la electricidad.

Los tranvías se convirtieron en la sensación de la época. Eso hasta comienzos del siglo XX, cuando Valparaíso comienza a reflexionar la idea de cambiarlos por otros aún más modernos: los trolebuses eléctricos, que se usaban en las principales capitales del mundo. Después de años de gestiones de las autoridades los troles arriban al puerto en 1948, a bordo del barco "Imperial". De ahí a las calles.

Los primeros en atravesar la ciudad fueron traídos desde Estados Unidos, y al igual que la infraestructura (líneas aéreas y subestaciones), eran marca Pullman Standard y tenían la nu-

meración 700. El presidente de la ENTC, Alberto Jiménez, fue quien los entregó a las autoridades, representadas por el entonces regidor Carlos Tomasello.

Tres días habían pasado desde su inauguración cuando se registró el primer accidente. El hecho ocurrió en Avenida Pedro Montt, al llegar a Guillermo Rawson, cuando la máquina 717 fue chocada por un automóvil. Pese al susto de los pasajeros y del automovilista, no se registraron heridos o daños de consideración.

Con el paso de los años, el servicio iba en aumento. La ciudad crecía y también la demanda. Se hizo necesario extender los recorridos en el plan de Valparaíso y hacia Viña del Mar. El 7 de diciembre de 1959 se inauguraron los troles hacia la Ciudad Jardín y un año más tarde el servicio se amplió hasta el sector de Chorrillos.

Sin embargo, el acontecer económico y social de los años 60, derivó en el deterioro de los sistemas que sostenían a los troles, y acto seguido, desaparecieron de las calles viñamarinas.

"Las redes aéreas llegaron hasta Viña. Pero el costo operacional de los troles es más alto que un transporte público normal, requiere el doble de operarios, subestaciones, mantención constante y eso genera mayores costos", explica Alexis Bustos, gerente de Operaciones de Trolebuses Chile, una de las empresas operadoras de troles. Por ese motivo, a comienzos de los 80, el Estado decide llamar a licitación la venta de la empresa, que fue adquirida por una firma local bajo el nombre de "Empresa de Transportes Colectivos Eléctricos Limitada" (ETCE).

Años después, en 1991, se inauguró el servicio de trolebuses en Santiago. La institución

LEY DE MONUMENTOS NACIONALES: OBSERVACIONES Y PROPUESTAS DE LA CChC

Según un documento realizado por la Gerencia de Estudios de la CChC la Ley de Monumentos Nacionales no está cumpliendo en forma óptima el objetivo que inspiró su dictación, que fue servir de herramienta para darle debida protección y propender al desarrollo de nuestro patrimonio cultural, por lo que urge modificar la Ley de Monumentos Nacionales -por ejemplo- para que las declaratorias de inmuebles patrimoniales incluyan las demandas y aspiraciones de la comunidad. Además, hay que normar las zonas típicas, que hoy en día no cuentan con reglas claras de intervención, para establecer criterios que permitan definir cuándo es posible plantear la conservación sólo de la fachada y cuándo es necesario conservar además el interior del inmueble, por los otros valores patrimoniales que éste pudiera tener.

Fundamental es el punto en que la ley

establece la obligación del propietario particular de un inmueble patrimonial de conservarlo debidamente, sin que le esté permitido transformarlo, destruirlo o repararlo si no cuenta con el consentimiento previo del Consejo de Monumentos Nacionales, y sin que medie prácticamente ningún tipo de compensación por parte del Estado. Se hace necesario remediar esta situación entregando un abanico de alternativas al propietario privado de un inmueble patrimonial, como incentivos y mecanismos de compensación. Por ejemplo, establecer un aporte estatal directo para la conservación de inmuebles patrimoniales de propiedad privada; crear una ley de donaciones para monumentos nacionales de propiedad privada o un crédito tributario para los gastos de conservación de inmuebles declarados Monumentos Nacionales.

Otras alternativas propuestas por la CChC

son la deducción de la renta bruta de los gastos necesarios (ordinarios y extraordinarios) de restauración y mantenimiento del monumento nacional; disminuir las contribuciones cuando se trata de inmuebles patrimoniales de propiedad privada o contratos de asociación. Este último punto propone modificar la Ley General de Urbanismo y Construcciones, de modo de aplicar el sistema de contratos de asociación, mecanismo mediante el cual dos o más terrenos colindantes o cercanos, se asocian a través de un contrato privado, con el objetivo de traspasar total o parcialmente sus excedentes de constructibilidad establecidos en el Plan Regulador Comunal. Lo anterior permite flexibilizar la normativa urbana y posibilita la conservación de los inmuebles patrimoniales, ya que permitiría compensar a los propietarios de estos inmuebles que ven reducidas sus posibilidades de edificación.

Las antiguas máquinas están apiladas en un terreno en Placilla, sus partes son utilizadas como repuestos para los troles que aún circulan por Valparaíso.



porteña adquirió treinta máquinas, muchas de ellas venidas desde Suiza –conocidas por su forma de cuncuna– y otras fabricadas en China. Pero el esfuerzo no dio los frutos esperados; las micros amarillas y la falta de recorridos llevaron a la empresa a la quiebra, y en julio de 1994, los troles fueron retirados de la capital y volvieron al puerto.

Aunque siguieron funcionando, la aventura por Santiago dejó muy mal herida a la empresa, que continuó con pérdidas. A mediados de

2002, los troles estuvieron detenidos por un mes debido a una deuda de casi 70 millones de pesos por conceptos de electricidad. Los trabajadores y la ciudadanía alzaron la voz y se reanudaron las labores. Pero el 7 de abril de 2007 la Empresa de Transportes Colectivos Eléctricos se declaró en quiebra. El motivo, explica Alexis Bustos de Trolebuses Chile, es que la ETCE, en conjunto con la empresa donde él trabaja, ganaron la licitación para algunos de los recorridos del sistema de transportes del

Gran Valparaíso. “Pero hubo un problema en el sistema operacional. La empresa Trolebuses Chile se sumó a las otras unidades de negocio (micros y colectivos) para la licitación. Trolebuses ganó la unidad número ocho. Al tiempo se produjo un cambio dentro del sistema y la autoridad modificó los recorridos que nosotros habíamos concesionado y adjudicado por seis años: Colón y Pedro Montt, que eran fundamentales para nuestro servicio”.

Lo que pasó fue devastador para la empresa

de troles, “se incorporaron 16 recorridos de micros y colectivos a Pedro Montt y eso nos dejó la escoba”, cuenta Alexis Bustos. De los 60 millones de pesos que percibían como ingreso, bajaron a 40, lo que generó una debacle financiera. Mientras tanto, cuenta, existía una quiebra al interior de la operadora ETCE, que arrendaba algunos de sus troles patrimoniales a Trolebuses Chile. “Por eso se empieza a generar un problema aún mayor, porque nosotros dijimos que dadas las condiciones en que nos deja la autoridad de transporte, no podemos operar y tenemos que cerrar la empresa”, dice Bustos.

En ese momento la comunidad y la prensa comienzan una maniobra para evitar la muerte súbita de los troles. En diversos medios se trató el tema y la comunidad se manifestó a favor de la intervención del Gobierno. Así fue y se firmaron algunos convenios con la autoridad. “Producto de la declaración de quiebra de la antigua empresa, los troles quedaban con un futuro incierto y como son monumento histórico, el Estado hace valer su opción preferente de compra y se hace responsable de este material rodante”, asegura Mauricio Candia, subsecretario de Transportes de Valparaíso.

PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

Mientras la empresa ETCE se encontraba en crisis, una noticia del Consejo de Monumentos les entregaba un poco de esperanza. El 26 de septiembre de 2003, un total de 22 máquinas fabricadas en Estados Unidos entre los años 1945 y 1947, fueron declaradas Monumento Histórico. Unos meses antes, en julio, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, UNESCO, declaró a Valparaíso Patrimonio de la Humanidad.

Las autoridades de la época reconocieron que el rol de los troles en la declaratoria de la UNESCO, fue vital. Pese al reconocimiento de ambas organizaciones, el título de patrimonio o monumento histórico significa sólo eso. El título. Dado que la empresa que los administra es privada, el Estado no puede intervenir ni entregar fondos.

Por eso, de los troles que son monumento, 16 están funcionando y los otros están botados. Guardados en un depósito, pero muy deteriorados, cuenta Alexis Bustos. “El 24 de diciembre pasado salió en el Diario Oficial la publicación en donde se declaró monumento histórico al sistema integral de trolebuses: las postaciones (postes), catenarias, los carros de arrastre que



Si todo resulta según lo planeado el cementerio de troles podría ser trasladado a un museo.

van a las emergencias y las subestaciones eléctricas. Todo fue declarado monumento nacional. Eso es importante en términos de permanencia, pero no guarda relación con la mantención, conservación y restauración que tenemos que hacer nosotros”, afirma.

Para evitar que los troles queden relegados al olvido polvoriento de un terreno baldío, las autoridades de la región están trabajando en conjunto con la empresa operadora Trolebuses Chile, para mejorar su condición de transporte público. “La voluntad del Gobierno apunta a que este medio de transporte se siga conservando, siga vigente. Para eso hemos trabajado en distintas medidas que ayuden a la empresa a superar los problemas económicos. En la actualidad ellos tienen casi exclusividad en el sector de calle Colón, lo que les permite rentabilizar sin ningún problema”, asegura el subsecretario de Transportes, Mauricio Candia.

Asimismo, se está evaluando la posibilidad de construir un terminal y museo para los troles. Aunque el lugar aún no ha sido escogido, explica Mauricio Candia, es un proyecto que tiene muchas posibilidades de concretar-

se. “Ellos nunca han tenido un lugar donde parquear. Siempre están en Avenida Argentina o en Colón, por eso el terminal es central para optar a distintas fuentes de financiamiento que permitan hermosear el lugar”.

Actualmente, el llamado “Cementerio de Troles” que se ubicaba en Avenida España, a la altura de la subida Yolanda, está en un sitio eriazado en el sector de Placilla. Ahí se encuentran las máquinas apiladas. Muchas de ellas están completamente desmanteladas, vacías. En la tierra se esparcen sus partes interiores. El tiempo las ha descuartizado y no les queda más que donar sus tuercas para mantener con vida a las que todavía peregrinan sagradamente por el puerto.

Comienza a oscurecer. La luna da las buenas noches mientras los perros se pelean por algún hueso abandonado. La actividad del puerto cesa por un momento. Las centenarias calles se vacían, los pescadores van camino a sus casas, los noctámbulos aparecen y los ancianos ya se fueron a dormir. Justo con el último trole. Ese que apaga el motor justo a las 10 de la noche y queda varado en Avenida Argentina. **EC**

CIRUGÍA DE LOS TROLES

Puede que suceda en calle Colón, Blanco o tal vez llegando a la Aduana. Uno nunca sabe cuando la energía eléctrica puede jugar una mala pasada y dejar de fluir. Para un trole, eso significa dejar de respirar. Quedan quietos, inertes y llenos de pasajeros. Detenidos en la calle, hasta que se haga la luz nuevamente. Otras veces la edad produce que sus vías aéreas se vengán abajo. En ese caso, un carro de arrastre debe llegar al lugar de la emergencia y reparar el asunto.

Por eso, la mantención de las máquinas es

un asunto de vida o muerte. “Estos troles requieren repuestos y mantención artesanal. Hay que mandarlos a hacer, tanto gomas como repuestos mecánicos de bronce”, explica Alexis Bustos, sobre la reparación que necesitan los troles patrimoniales. Pero hay otros, los suizos que llegaron el año 92. Para ellos los repuestos se pueden encargar a Iquique o Argentina. Sin embargo, la mayoría se fabrica acá con los restos de las máquinas desahuciadas por el tiempo.