

Moldeando prácticas y hábitat: estrategias de movilidad cotidiana en cerros de Valparaíso¹

.....

Carolina Quinteros Urquieta²
Universidad Andrés Bello, Chile
ca.quinteros@uandresbello.edu

Recibido: 2 de febrero de 2017
Aceptado: 29 de octubre de 2017
Disponible en línea: 30 de junio de 2018

.....

¹ Artículo de reflexión. Se presentan los resultados de una investigación en la que, a partir de las experiencias de habitantes de Valparaíso, se pueden reconocer y analizar críticamente las estrategias de movilidad dentro de la ciudad. No contó con apoyo ni financiación institucional.

² Arquitecto, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (Chile). Magister en Hábitat Residencial, Universidad de Chile. Docente en el Campus Creativo, carrera de Arquitectura, Universidad Andrés Bello, sede Viña del Mar.

Moldeando prácticas y hábitat: estrategias de movilidad cotidiana en cerros de Valparaíso

Resumen

La movilidad es un elemento conformador de lugares, y por tanto articulador de la vida cotidiana y hábitat para la conformación de barrios y su relación con la ciudad. Por ello, resulta importante reflexionar acerca de cómo se moldea la vida cotidiana para lograr llegar a un destino. El documento busca exponer diversas estrategias, según género, edad o situación económica, para recorrer tramos cortos pero físicamente significativos, y cómo estos resignifican formas de uso, espacios, lugares y, consecuentemente, el hábitat. Mediante un análisis histórico y un enfoque etnográfico, se expondrá la experiencia diaria en dos cerros de Valparaíso, desde el enfoque de la movilidad cotidiana. Los resultados dan cuenta del aislamiento físico y la subsiguiente exclusión urbana a la que se exponen los territorios cuando los sistemas de transporte no responden a las necesidades de los habitantes, y cómo los mismos habitantes salvan esas dificultades para acceder a la ciudad.

Palabras clave: movilidad; movilidad cotidiana; estrategias cotidianas; hábitat; Valparaíso

Shaping practices and habitat: strategies for the daily mobility in the hills of Valparaíso

Abstract

Mobility is an element that gives form to places, and therefore, an articulator of daily life and habitat for the shaping of neighborhoods and their relationship with the city. Bearing this in mind, it is important to reflect on how life is shaped to arrive at a destination. This document aims to present several strategies, according to gender, age, or economic situation, to cover short but physically significant sections, and show how these recreate meanings, forms of use, spaces, places, and consequently, the habitat. The daily experience in two hills of Valparaíso will be presented, from the perspective of daily mobility, through a historical analysis and an ethnographic approach. The results show the physical isolation and the subsequent urban exclusion to which the territories are exposed when the transport systems do not respond to the needs of the inhabitants, and how inhabitants themselves overcome these difficulties to access the city.

Keywords: mobility; daily mobility; daily strategies; habitat; Valparaíso

Moldando práticas e hábitat: estratégias de mobilidade cotidiana em cerros de Valparaíso

Resumo

A mobilidade é um elemento conformador de lugares e, por tanto, articulador da vida cotidiana e hábitat para a conformação de bairros e seu relacionamento com a cidade. Em resposta a isso, resulta importante refletir acerca de como é que se molda a vida cotidiana para conseguir alcançar algum destino. O documento busca expor diversas estratégias, segundo género, idade ou situação económica, para percorrer seções curtas mas fisicamente significativas e mostrar como estes resinificam formas de uso, espaços, lugares e, consecuentemente, o hábitat. Mediante análise histórica e abordagem etnográfica, vai se expuser a experiência diária em dois colinas de Valparaíso, desde a abordagem da mobilidade cotidiana. Os resultados dão conta do isolamento físico e da subseqüente exclusão urbana à que expõem-se os territórios quando os sistemas de transporte não respondem às necessidades dos moradores, e como os mesmos moradores salvam tais dificuldades para aceder à cidade.

Palavras-chave: mobilidade; mobilidade cotidiana; estratégias cotidianas; hábitat; Valparaíso

Movilidad cotidiana y construcción de los barrios de Valparaíso

La movilidad constituye una de las experiencias más cotidianas en la vida de las personas, sin embargo, en el campo del transporte y de la planificación urbana, el tiempo utilizado en medios de movilización es generalmente considerado como tiempo muerto (Jain y Urry, 2006, citados en Jirón e Iturra, 2011). A diferencia del transporte, la movilidad se refiere a todas las formas en que las personas se relacionan socialmente al cambio de lugar (Bourdin, 2003, citado en Jirón, 2009), que permite a los individuos el acceso a la vida en la ciudad, a sus territorios y a vínculos sociales (Avellaneda y Lazo, 2011), ya que, si bien la movilidad se estudia a través de viajes, no se reduce a los viajes realizados (Gutiérrez, 2008), lo que lo diferencia del transporte, mero acto de movimiento de algo o alguien (Jirón, Lange y Bertrand, 2010). Es más, la experiencia de la movilidad correspondería a las maniobras continuas de los desplazamientos cotidianos de los individuos, o sea, a la organización diaria de sus actividades, así como a la realización de estas últimas, permitiéndoles transformar el sistema de transporte (Jouffe y Lazo, 2010). Valparaíso, en su historia, ha construido su identidad en torno a la vida en los cerros. Dadas las características topográficas de la ciudad, la movilidad constituye una de las experiencias más significativas y conformadoras del hábitat residencial de la ciudad. De acuerdo a esto, se expone un análisis histórico, a fin de demostrar la importancia de esta experiencia en la conformación de la vida cotidiana de la ciudad, al tiempo que se da a conocer, a través de un enfoque etnográfico, la experiencia de movilidad en dos cerros de Valparaíso: cerro Alegre y cerro El Litre, ambos de características distintas, tanto en su historia como espacio físico, en aras de relevar las similitudes y diferencias, de acuerdo a las estrategias de movilidad que tienen sus habitantes para acceder a los servicios de la ciudad de Valparaíso.

Urbina (2002) señala que las características topográficas de Valparaíso, compuesta de un terreno plano muy angosto y de cerros de grandes pendientes, ha sido un desafío que sus habitantes

debieron afrontar desde su poblamiento. Junto con eso, a mediados del siglo XIX, se inicia el proceso de modernización del puerto de Valparaíso, que ocupó rápidamente el plan con edificios destinados a servicios comerciales. Esto aceleró el proceso de migración y llegada de nuevos habitantes, quienes pese a las dificultades propias de un territorio con pendientes abruptas, se ubicaron en los cerros con viviendas de carácter precario; el desplazamiento entre el Plan³ y los cerros de la ciudad se realizaba a pie, subiendo a través de quebradas y/o utilizando empinadas escaleras (Urbina, 2002).

Estas particularidades dieron forma a un hábitat característico para sus habitantes, en el que la práctica común de subir y bajar por los cerros se transformó en lo cotidiano –entendiéndolo como aquellas actividades que permiten que el habitante pueda desarrollarse–, es decir, de alguna manera los habitantes del puerto aprendieron a usar el territorio donde vivían (Heller, 1987).

Los habitantes más pobres de la ciudad, que vivían en los cerros, subían y bajaban a pie cotidianamente para ir a trabajar. Los hombres trabajaban en el Plan, generalmente en faenas relacionadas con el puerto, y las mujeres trabajaban como lavanderas, utilizando el agua de las quebradas para esta labor (Urbina, 2002). La identificación propia de cada habitante con su territorio generó además que cada uno de los cerros de Valparaíso se constituyera como barrio propio. Así, cada cerro era un barrio federado limitado rotundamente por quebradas y caminos (Mori, 2001), con características propias, entendiendo como barrio el lugar donde se efectúa la apropiación del espacio, el dominio en el cual la relación espacio/tiempo es la más favorable para un usuario que ahí se desplaza a pie a partir de su hábitat (De Certeau, Giard y Mayol, 1999). Esto llevó a que se diferenciara a su vez del plan de la ciudad, dando como resultado que en el imaginario porteño existiera una ciudad-plan y una ciudad-cerro, cada una dotada de atributos distintos y marcadamente opuestos (Lynch, 1960, citado en Urbina, 2002), donde la imagen generalizada era de ciudad alta, pobre y sucia, y ciudad baja, decente y limpia (Urbina, 2002).

.....
³ Área plana y baja de la ciudad. Se hace referencia al Plan de Reconstrucción de Valparaíso, posterior al terremoto de 1906.

La modernización del puerto constituyó una oportunidad para la ciudad, pues permitió la llegada de tecnología, ofreciendo mejores condiciones de vida en la ciudad. Se instalaron ascensores, los que en una revolución tecnológica constituyeron, junto al ferrocarril y el tranvía, el sistema de transporte original de Valparaíso (León, 2009).

La primera iniciativa para la instalación de un ascensor surgió desde los cerros más elíticos del puerto; cerro Alegre y Concepción, con casonas pertenecientes principalmente a inmigrantes extranjeros, y en cerro Artillería, donde se ubicaba la Escuela Naval. De este modo, el primer ascensor inaugurado fue el Concepción en 1883,⁴ ubicado en el cerro del mismo nombre. Así, la construcción de los ascensores, además de dar acceso y transporte, perteneció a un grupo de medidas para facilitar la vida en los cerros, dando acceso a la ciudad, junto con la necesidad de dotar de servicios, especialmente de agua, y equipamiento urbano a las zonas altas de los cerros, permitiendo que en las primeras décadas del siglo XX la urbanización de terrenos montanos sean aprovechados para emplazar soluciones colectivas de vivienda (Ferrada y Jiménez, 2007).

Conformando lugares: articulación del hábitat y de la vida cotidiana

Para entender las particularidades del modo de habitar los cerros de Valparaíso, se utilizará el concepto de hábitat residencial, el que puede ser entendido como un microcosmos (De la Puente, Muñoz y Torres, 1989), en donde, en un territorio, se genera un ambiente físico-espacial y social a partir de un conjunto de personas que se encuentra en *permanente conformación de lugares* (INVI, s.f.). Sin embargo, se estima que este concepto es acotado y estático (Quinteros, 2014), ya que las movilidades deben examinarse en una interdependencia fluida (Sheller y Urry, 2006) de

⁴ La primera iniciativa a favor de la instalación de ascensores surgió seis años antes: “[...] no fue de extrañar que en diciembre de 1877 se tratara, por vez primera, en el Concejo Municipal, un proyecto de ascensores (funiculares) a los cerros, presentado por Isidoro Peirolux, el que, a la postre, no se llevó a cabo” (León, 2009).

actividades y espacios. Así, la vinculación entre hábitat residencial y movilidad está dada por la historia, donde el pasado con sus determinaciones y el futuro con sus proyecciones juegan un rol preponderante, que permite revincular la dimensión espacio-temporal y las referencias al territorio en las investigaciones sobre movilidad (Jouffe y Campos, 2009).

El reconocimiento de la necesidad de conexión entre plan y cerro mediante la implementación de ascensores incorpora a la constitución del hábitat residencial el componente de la movilidad. De ese modo el ascensor no debe ser considerado solo un medio de transporte que conecta plan y cerro, o como un permanente subir-bajar-bajar-subir (Ivens, 1963). La instalación de los ascensores facilitó los desplazamientos entre el plan y los cerros, haciéndolos más rápidos y seguros, lo que quedó registrado después de la inauguración del ascensor Concepción en 1883, en donde, en los dos primeros días, ya habían viajado 1842 personas (Peña, 2001). Esta solución a nivel de transporte fue tan exitosa que, a fin de comunicar el cerro con el plan, se instalaron 13 ascensores en un periodo de diez años. Esto da cuenta de que los ascensores fueron una solución equitativa y democrática para la ciudad, ya que se instalaron tanto en cerros elíticos como en cerros con menor economía y significados como pobres. Consecuentemente, con la instalación de ascensores, la vida de los habitantes más pobres de los cerros fue afectada de manera positiva, facilitando su vida.

Los beneficios de los ascensores se veían reflejados al permitir que las personas suplieran sus necesidades, tales como abastecimiento y transporte de alimento, comprar insumos, ir a trabajar, etc.; no solo eran relevantes por llevarlos de un punto de partida a uno de llegada, sino también por las relaciones sociales que se establecían durante el viaje, las cuales eran parte del hábitat de los cerros y de la vida cotidiana de sus habitantes. Cuenta de eso dan las crónicas de Subercaseaux (1940, p. 144): "...llevan bastantes mujeres con atados de ropa, canastos, chiquillos que suben a los asientos y miran afuera. Todas conversan animadamente, y se podrían saber los chismes del barrio con sólo subir unas cuantas

veces. Quien no ha viajado por esos ascensores no conoce sino una mínima parte de la vida multiforme de Valparaíso”.

La vida cotidiana puede ser entendida como el conjunto de actividades que caracteriza la reproducción de los hombres particulares, los cuales a su vez crean la posibilidad de la reproducción social (Heller, 1987), y es, “ante todo, un tejido de acciones y conocimientos de tiempos y espacios que se organizan para que los actores sociales perpetúen los innumerables rituales que garanticen la continuidad de la existencia del orden construido” (Orellana, 2009, p. 9). Las prácticas cotidianas como hablar, leer, circular, hacer las compras o cocinar, etcétera, son de tipo táctico (De Certeau, 2000), ya que no pueden contar con un “lugar propio” al ser prácticas temporales.

En contraposición a esto, Lange (2011) menciona que la movilidad urbana propicia la conformación de nuevos tipos de “lugares”, muchos de los cuales se generan precisamente gracias al movimiento y se convierten en nuevos espacios de sociabilidad. Esto se releva especialmente en los espacios con los que se vinculaban los ascensores. Si bien las escaleras existían antes de la instalación del primer ascensor, se complementaron en el uso cotidiano que les dieron los habitantes de los cerros, quienes en ocasiones bajaban por las escaleras y subían por el ascensor.⁵ Estos permitieron configurar el espacio físico a su alrededor, generando lugares y sentimientos de apropiación en torno a la estaciones. Pasaron, así, a ser parte de un sistema mayor, que se componía del ascensor con miradores, pasajes y escaleras. Estas últimas ofrecían la posibilidad de desplazarse peatonalmente desde el cerro al plan de la ciudad, de manera complementaria al servicio del ascensor.

Producto de esto, se reconoce espacialmente la construcción de lugares. Así, existen “lugares móviles”, que son aquellos que las personas se apropian al momento de moverse (Jirón e Iturra,

.....
⁵ Es importante considerar que bajar una escalera implica un esfuerzo físico menor que el de subirla. De este modo se explica el que los usuarios, cuando la economía lo permitía, prefirieran usar los ascensores para subir el cerro.

2011), entre los que se encuentran los carros de los ascensores, y “lugares transientes”, reconocidos como lugares de tránsito y transición que son apropiados y significados (Jirón e Iturra, 2011), tales como las estaciones inferior y superior de los ascensores, donde se encuentran el maquinista y el operario encargado de cobrar por el servicio, o la escalera asociada al ascensor. La construcción de estos lugares se da por la cotidianidad que se tiene entre los usuarios, vecinos del mismo cerro, y los operarios de los ascensores, que se manifiesta mediante el saludo. El ascensor, además de contener las áreas propias de este servicio, incorporaba la vivienda del maquinista, operario encargado del funcionamiento del ascensor. Así, él y su familia eran parte del barrio. El operador del ascensor se transformó de este modo en un vecino del barrio ubicado en el nodo conector o puerta de este y por lo tanto en un actor importante en la vida cotidiana.⁶

El hábitat residencial de los cerros, con su cotidianidad, fue lugarizando la extensión en el territorio, conformando la identidad de los habitantes de cada cerro y de los habitantes de la ciudad. Lo anterior revela la importancia de la movilidad cotidiana de los habitantes de los cerros de Valparaíso, donde el ascensor se vincula a la vida de los habitantes del barrio al que está asociado, como un elemento estructurante de lo social, lo que en conjunto con lugares como miradores y escaleras conformó un hábitat residencial particular (Quinteros, 2014). De este modo, los ascensores en Valparaíso, que llegaron a ser 30, diversificaron los espacios para la movilidad, al permitir, por ejemplo, bajar el cerro a pie y subirlo en ascensor. Esta movilidad cotidiana generó lazos entre la gente que se desplazaba y los operarios de los ascensores. Ivens (1963), en el documental *A Valparaíso*, señala que “todo pasa por los ascensores, son una treintena. Los inspectores y maquinistas ven desfilar a toda la ciudad, ellos conocen mejor que nadie sus aventuras y sus secretos. Son los guardianes del museo de los cerros”.

.....
⁶ Este uso de la estación superior ha continuado hasta el día de hoy. Así, hasta el año 2009, antes del cierre del ascensor Espíritu Santo, en la estación superior se encontraba la casa del maquinista donde se alojaba junto a su familia. El ascensor fue cerrado al sufrir daños estructurales posteriores al terremoto del 27 de febrero del 2010

Con el paso de los años, la ciudad continuó creciendo y expandiéndose cerro arriba, lo que llevó a que los ascensores no tuvieran la cobertura suficiente, dejándolos en desventaja frente a otros sistemas de transporte que se volvieron masivos como los microbuses,⁷ los cuales comenzaron a funcionar alrededor de 1920 y que junto a los colectivos⁸ son el medio de transporte más popular del puerto. Lo anterior llevó a un paulatino desuso y una consecuente baja de ingresos en los ascensores, que en muchos casos, producto de accidentes, fallas mecánicas y el costo del mantenimiento, fueron cerrando. El hábitat residencial, por tanto, fue variando; disminuyeron los desplazamientos a pie, lo que consecuentemente condujo a un abandono y deterioro de escaleras y miradores. Este fenómeno se produjo en todos los cerros de la ciudad, aunque fue menos acentuado en aquellos donde la estación superior del ascensor no era interceptada por los recorridos de colectivos, lo que mantuvo un público cautivo que permitió su subsistencia.

Metodología y contexto de las prácticas de movilidad

El relato histórico anteriormente expuesto, realizado con base en crónicas, registros históricos y recopilaciones, permite relevar la importancia de las relaciones socioespaciales de la práctica de la movilidad en Valparaíso. Esta importancia queda manifestada por las iniciativas gubernamentales que han considerado la compra de los ascensores por parte del Ministerio de Obras Públicas, la restauración de los mismos, la reparación de escaleras y la realización de estudios para optimizar el sistema de transporte de Valparaíso, entre otras. Sin embargo, la mirada que se tiene respecto a estas iniciativas es a través del transporte, y no desde el enfoque de la movilidad.

Las movilidades en los cerros de Valparaíso, si bien históricamente han sido comunes y cotidianas, se experimentan de forma diferenciada

.....
⁷ También llamadas micros.

⁸ Taxis de recorrido fijo.

según relaciones de género, edad, origen socioeconómico, entre otras (Jirón, 2009). La experiencia de la movilidad, que en los cerros de Valparaíso estuvo asociada al uso de ascensores y escaleras, conformando lugares durante el viaje, en la actualidad ha cambiado. Esto como consecuencia de la utilización de otros sistemas de transporte, así como por el masivo cierre de ascensores. De este modo, la importancia del estudio de estas prácticas o tácticas, que serán reveladas más adelante, es la de entender cómo el habitante conquista y se apropia del territorio (Jouffe y Lazo, 2010), aun cuando las movilidades son distintas para cada individuo que las experimenta (Jirón, 2009). Estas diferencias que pueden ampliar o restringir el acceso a la ciudad, se constituyen como un lugar para la expresión de las relaciones de poder entre usuarios y sistemas de transporte (Jouffe y Lazo, 2010), expandiendo o restringiendo el hábitat residencial de sus habitantes.

Es por eso que resulta relevante ejemplificar las experiencias de movilidad en Valparaíso, por lo que se hará referencia a los casos de cerro Alegre y de cerro El Litre. Los hallazgos que se exponen son deducidos a partir de las entrevistas realizadas a habitantes de ambos cerros.

El levantamiento de cerro Alegre se hizo durante los años 2012 y 2013, en el contexto de la tesis para acceder al grado de Magíster en Hábitat Residencial.⁹ Durante ese tiempo, se aplicaron entrevistas semiestructuradas de carácter cualitativo a diez habitantes de cerro Alegre, que cuenta con tres ascensores que le prestan servicio: el ascensor El Peral (figuras 1 y 2), el Reina Victoria¹⁰ (figura 3) y el Concepción.¹¹ Para la sistematización de los datos obtenidos, se utilizó una matriz basada en los conceptos: lugar, apropiación y vida cotidiana, a fin de dar cuenta de las actividades, estrategias y significación durante los recorridos; la matriz se utilizó para las experiencias actuales, como para el análisis de información histórica.

⁹ Tesis titulada *Movilidad cotidiana como conformadora del hábitat residencial. Rol de los ascensores en la configuración del hábitat residencial de Valparaíso en la actualidad.*

¹⁰ Este ascensor sirve al cerro Alegre. Hoy se considera como parte de cerro Alegre, pero se encuentra en cerro Miraflores.

¹¹ El ascensor Concepción, ubicado en el cerro del mismo nombre, es utilizado mayormente por turistas, por lo que no se considera relevante para este artículo.



Figuras 1 y 2. Viajeros en el ascensor El Peral, cerro Alegre
Fuente: archivo de la autora.

Las entrevistas a habitantes del cerro El Litre se realizaron en el año 2016, en el contexto del Concurso internacional de ideas para la recuperación del Ascensor Las Cañas y el reordenamiento de la quebrada Polcuro¹² y del Estudio de prefactibilidad para tres ascensores en Valparaíso, solicitado por Metro Valparaíso. Metodológicamente se utilizaron entrevistas en profundidad, mesas de trabajo y talleres entre vecinos de los cerros El Litre, Las Cañas y La Cruz, en aras de estudiar las propuestas para la construcción de tres nuevos ascensores. A partir de lo visto en ese contexto se recogieron las experiencias de 10 vecinos de cerro El Litre, y se aplicó la matriz utilizada en cerro Alegre. En el caso del cerro El Litre, este contaba con un ascensor en el cerro vecino Las Cañas (figura 4). El ascensor del mismo nombre fue cerrado en junio de 1980 y desmantelado en el año 2010. En el lugar perdura la llamada “escalera de la muerte” que se encuentra altamente deteriorada, y que tiene una abrupta pendiente y más de 300 peldaños. Ambos cerros cuentan con líneas de colectivos que sirven a los habitantes de los cerros. El cerro El Litre cuenta además con un recorrido de microbús.



Figuras 3 y 4. Ascensor Reina Victoria, que sirve a cerro Alegre, y sitio en que se ubicaba el ascensor Las Cañas junto a la escalera de la muerte, cerro Las Cañas

Fuente: archivo de la autora.

¹² Concurso internacional organizado por la agrupación Plan Cerro.

Junto con lo anterior, la experiencia de la movilidad en cerro Alegre y cerro El Litre, estos son significados de manera distinta: uno elitico¹³ y el otro más pobre.¹⁴ Así, la movilidad en cerro Alegre, que es más bien turístico, se hace mayormente en ascensor y a pie por parte de la gran cantidad de visitantes que recibe. El cerro cuenta con dos líneas de colectivos y taxis que suben por una ladera del cerro y bajan por la otra. En general, el mantenimiento de las viviendas y calles es bueno, y existe gran flujo de vehículos particulares en el lugar, que utilizan el cerro como área de estacionamientos por estar cerca del plan.

El cerro El Litre, por su parte, fue afectado en abril del 2014, junto a los cerros Merced, Las Cañas y La Cruz, por un incendio que destruyó la mayor parte de las viviendas de ese sector. Al ser un área que aún se encuentra en reconstrucción, la movilidad está cubierta mayormente por colectivos o microbuses, los cuales resultan insuficientes para la gente que vive en la zona, ya que pasan en horarios acotados, y no siempre suben todo el cerro. Los recorridos a pie son limitados ya que las distancias son largas, con pendientes abruptas y mal estado de pavimentos de veredas y escaleras. El mal estado de las calles, la poca infraestructura y el deterioro del espacio público se hicieron evidentes y críticos durante el incendio forestal que afectó estos cerros. Esto hizo dificultosa la evacuación de la población, el acceso de los servicios de emergencia y, posteriormente, la ayuda de voluntarios y personal de gobierno en los días del incendio y durante el proceso de reconstrucción. Si ya fue devastador el desastre, por la pérdida masiva de miles de viviendas, más crítica fue la situación para los vecinos que siguieron habitando los cerros quemados, ya sea porque sus casas no se vieron afectadas, o porque armaron improvisados campamentos para proteger sus lotes, en una zona de desastre en la que tuvieron que vivir durante los primeros meses, sin servicios básicos y con infraestructura inadecuada. Hoy, a dos años del incendio, los vecinos siguen padeciendo las precariedades de infraestructura, aun cuando se ha reconstruido gran parte de las viviendas.

.....
¹³ Esto se evidencia en el hecho de que cerro Alegre fuera convertido, de manera paulatina, en un sector de hoteles y restaurantes, como consecuencia del nombramiento de Valparaíso como patrimonio de la Humanidad en el año 2003.

¹⁴ Su pobreza está significada por la tipología de casas, con viviendas autoconstruidas, en situación irregular y/o en zonas de riesgo.

Estrategias de movilidad cotidiana: moldeando prácticas para acceder a la ciudad

Las estrategias o tácticas usadas por los habitantes de estos cerros se moldean para poder acceder a la ciudad; en algunos casos, los habitantes deben adaptarse a los medios de transporte, que hoy están concentrados en colectivos y micros. Esto puede abrir o restringir el acceso a la ciudad, resignificando formas de uso, espacios, lugares, distancias y consecuentemente el hábitat, lo que impacta directamente en la calidad de vida de sus habitantes. Para eso se considera como eje de lo expuesto que para los cerros de Valparaíso el hábitat residencial es dinámico y se percibe como un sistema de lugares (Quinteros, 2014), durante la práctica del desplazamiento.

Se expondrán a continuación los tipos de viaje, que se perciben de manera desigual, en tres modos de viaje. Este cambio en las experiencias se moldea según las prioridades de cada habitante, cambiando a su vez su hábitat, al restringirse o ampliarse, de acuerdo al modo de moverse.

Llegar a tiempo: dos viajes para llegar a un lugar

Acceder a la ciudad en tiempos específicos es una necesidad para los habitantes de las ciudades. Llegar a tiempo a escuelas, trabajo, servicios médicos, entre otros, hace que exista una alta demanda por medios de transporte en horarios comunes. En Valparaíso esta demanda se vuelve crítica en los cerros, ya que micros y colectivos sirven de conectores solo entre el plan y el cerro. De ser necesario llegar a otros sectores como Viña del Mar, Quilpué o Villa Alemana, incluso para conectarse entre cerros alejados, se debe tomar colectivo, micro o metrotren en el plan de la ciudad.

Esto obliga a los habitantes a generar estrategias para lograr subir al medio de transporte, evadir la congestión, optar por un viaje cómodo, idealmente sentado, y llegar a tiempo a sus destinos.

María vive en el cerro El Litre desde hace más de 40 años. Se crio en el cerro y reside ahí con su familia, que se compone de cuatro personas.

El menor de sus hijos va al liceo en el Plan de Valparaíso. Él toma una micro para poder llegar al colegio, pero hacerlo durante la mañana es dificultoso. Entra a clases a las 8:00 a.m., sin embargo, si sale a las 7:30 a.m. para tomar la micro, no puede subirse, porque a esa hora la micro viene llena y no se detiene cuando pasa a la altura de su casa. Es por eso que debe salir a las 7:00 a.m. de la casa y caminar cerro arriba, hasta la garita¹⁵ de la micro, para lograr subirse a ella (figura 5). Otros niños vecinos toman el colectivo de subida, cuando viene vacío, para no tener que caminar, y pagan doble pasaje para que luego los lleve al plan de la ciudad. Esto último genera que muchas veces los colectivos no lleguen hasta las partes más altas de los cerros, porque una vez llenos, dan la vuelta y bajan inmediatamente. Los jóvenes de este cerro no bajan caminando, porque las escaleras y pasajes que van al plan son significadas como peligrosas, ya que se han registrado asaltos a los escolares, en los que, en los casos más graves, los han apuñalado. Incluso durante la tarde, avenida Alemania es un sector complicado de transitar debido a la delincuencia, el consumo de alcohol en lugares públicos y por sobre todo el problema latente de tráfico de drogas.

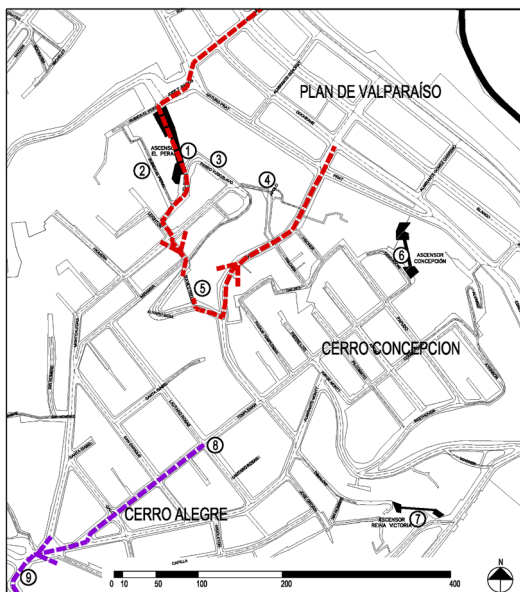


Figura 5. Conjunto de cerros Alegre y Concepción. 1. Ascensor El Peral; 2. Escalera El Peral; 3. Paseo Yugoslavo; 4. Pasaje o escalera Apolo; 5. Pasaje Bavestrello; 6. Ascensor Concepción; 7. Ascensor Reina Victoria; 8. Calle Lautaro Rosas; 9. Plazuela San Luis con avenida Alemania

¹⁵ Lugar donde termina el recorrido del colectivo o la micro. Esta zona es también el lugar donde se guardan los vehículos y se realizan cambios de turnos. Se ubican en la parte alta de los cerros de Valparaíso.

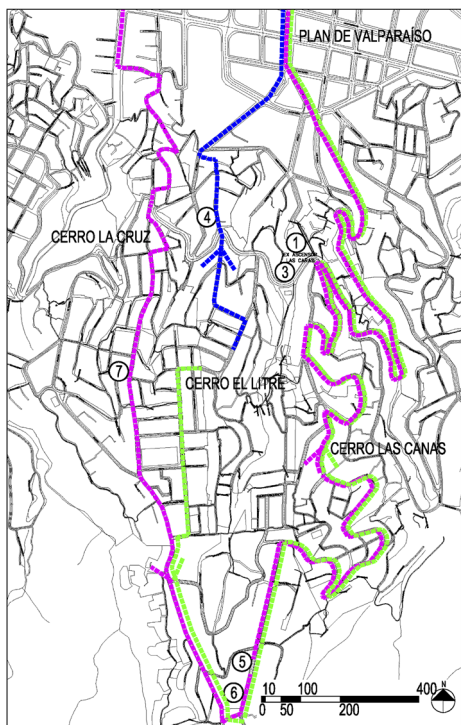


Figura 6. Conjunto de cerros La Cruz, El Litre y Las Cañas.
 1. Ubicación ex ascensor Las Cañas;
 2. Escalera pasaje Picton;
 3. Avenida Alemania;
 4. Calle Napoli;
 5. Garita línea de colectivos;
 6. Garita Micros;
 7. Calle Naylor con Lambeche

Juana, una adulta mayor, vive en cerro La Cruz. En general sale poco o lo hace acompañada y su destino más frecuente es el consultorio, donde le entregan los medicamentos que usa para enfermedades crónicas. Cuando va a buscar sus medicamentos, usualmente

los colectivos van copados, porque la locomoción “*se la pelean*” entre varios cerros. Es por eso que, en muchos casos, debe subir el cerro en un colectivo del cerro La Cruz hasta el punto de partida de los colectivos del cerro El Litre, y de ahí tomar un taxi de ese recorrido para que los lleve a su destino, ya que es la única línea que pasa por el consultorio (ver figura 6). Esto se hace porque tomar un colectivo de bajada desde el cerro La Cruz “es un drama”.¹⁶ Esta “pelea” por el colectivo se une a que a los adultos mayores les cuesta moverse, y con eso “la gente se amarga”,¹⁷ debido al bajo mantenimiento de pasajes y escaleras angostas, que “en invierno son de puro barro”. Además, se observa que los espacios se encuentran deteriorados y con baja inversión en terminaciones, y que existe un entorno mayormente rural (ver figuras 7 y 8).



Figuras 7 y 8. Entorno rural en cerro El Litre. Interior de la quebrada Polcuro, entre cerros Las Cañas y El Litre. Escalera Picton, cerro El Litre
Fuente: archivo de la autora.

¹⁶ Es un problema.

¹⁷ Es una manera de decir que la gente se deprime.

Estas tácticas implican que la vida cotidiana de los habitantes deba ajustarse a los tiempos y recorridos del medio de transporte, y que caminen hasta el punto de partida del recorrido o tomen incluso dos colectivos para llegar a un lugar.

Los escolares, por su juventud, tienen mayor flexibilidad en sus prácticas, ya que pueden caminar. Diferente es la situación de los adultos mayores, los cuales por sus características físicas y etarias no tienen esta opción. Se subentiende de lo anterior que este tipo de viaje es mucho más largo y costoso y que implica una mayor planificación por parte de los habitantes.

No arriesgarse: restricciones de tiempo y encierro

Podría pensarse que el no tener horarios fijos promueve el acceso a la ciudad, rompiendo la barrera de la inmovilidad. Sin embargo, la movilidad en algunos habitantes se ve restringida por la sensación de vulnerabilidad frente al medio externo, ya sea por condiciones físicas, de género o por miedo a la delincuencia. Esto se manifiesta en restricciones, que corresponden a prácticas cotidianas con respecto a cuándo y con quién moverse, a fin de sentirse seguros.

Cristina tiene 67 años y es profesora. Actualmente está jubilada y vive en cerro Alegre, con su sobrina y su marido, en la casa que heredó de sus padres. Como ya no trabaja, sale de su casa alrededor de las diez de la mañana, y cuando debe realizar algún trámite prefiere bajar en micro con vecinos del cerro. En general no sale mucho, a veces toma el ascensor El Peral para ir a calle Serrano, o el ascensor Reina Victoria para ir a la plaza Aníbal Pinto. Diariamente pasea a sus perros en las tardes; cuando los días están soleados le cuesta caminar por su calle dada la cantidad de turistas que se encuentran ahí. Además, por seguridad, ella prefiere “encerrarse” temprano en su casa, no salir de noche y evitar las escaleras: “Antes era muy fácil bajar por Apolo,¹⁸ pero por ahí asaltan. Es que es una escalera donde no se tiene salida”; además, “ahora las bajadas están malas, por eso yo prefiero la micro

.....
¹⁸ Escalera o pasaje del mismo nombre.

[ver figura 5], es más seguro, porque es gente del cerro la que viene a la que hora que yo voy, es gente de la misma edad, porque nosotros ya no salimos tan temprano” (ver figuras 9 y 10).



Figuras 9 y 10. Escaleras San Agustín y El Peral en cerro Alegre
Fuente: archivo de la autora.

En este tipo de viaje, los habitantes adaptan su horario de acuerdo a los momentos que significan como seguros, y la ciudad se restringe a los horarios en los que los medios de transporte funcionan y a los tiempos de viaje comunes con sus vecinos. La significación del espacio público es negativa y por tanto se evita su uso, revelando una falta de apropiación territorial de las escaleras, que se ve acentuada por tener caminos intrincados y estrechos, deteriorados físicamente, donde además de encontrar peldaños en malas condiciones, se pueden apreciar desechos como botellas y latas de cerveza vacías, colillas de cigarro y malos olores.

No gastar de más: romper la barrera del miedo para acceder a la ciudad

Para los habitantes de menores ingresos, el tener que moverse implica un gasto que no siempre pueden asumir. Así quedan excluidos del uso de micros y colectivos, por considerarlos caros, y se enfrentan al recorrido a pie, por escaleras y pasajes. Las siguientes estrategias corresponden a las que se realizan cuando es necesario moverse para tener acceso a los servicios de la ciudad, pero deben controlarse los gastos.

Samuel tiene 65 años, vive con su mujer y su hija, y ocasionalmente con estudiantes a los que les arrienda una pieza. Él trabaja como comerciante preparando almuerzos y vendiendo dulces en su casa. Sus ingresos son bajos y se basan principalmente en una pensión¹⁹ y la venta informal de comida. Vive en un pasaje de cerro Alegre y usa diariamente el ascensor para ir a comprar al mercado El Cardonal. Lo utiliza principalmente para subir, ya que baja a pie por calle Urriola o por la escalera Apolo (ver figura 5). “Hay que gente que es más segura y toma el ascensor, porque le tiene miedo a bajar por este pasaje o por el Apolo, porque se han producido asaltos, pero es a la suerte de la olla esa cuestión, si aquí en Chile, en cualquier lado asaltan”. Los insumos que necesita para preparar comida, los compra en el mercado y toma una micro que lo deje en Plaza Sotomayor. Desde ahí camina y toma el ascensor El Peral. “El ascensor lo uso siempre, siempre de subida, porque uno siempre anda apurado, son \$100 no más, a un colectivo que vale \$350”; además, “converso, con el que va, es que lo que yo hago son almuerzos, promociones, banquetes, hago eventos, entonces si yo no converso, ¿cómo van a saber?, yo soy a viva voz, porque las tarjetas se botan”.

Marta reside en el cerro El Litre, junto a su marido y su hijo mayor. Sus abuelos llegaron al cerro hace muchos años y ella ha vivido en ese lugar desde que nació. Marta y su pareja fueron propietarios de un colectivo. Él trabajaba en el cerro El Litre, pero ahora vendieron el colectivo, porque empezó a fallar. “Se trabajan 14 a 15 horas. Se parte a las 7 de la mañana y termina a las 10 de la noche. No

.....

¹⁸ La pensión mensual es de aproximadamente \$152 000 pesos chilenos, suma equivalente a 230 dólares.

tenemos vida familiar. Se entrega una guía de 18 mil pesos,²⁰ y lo que queda es para la persona. Antes estaba en El Litre, ahora está en La Cruz como chofer. En La Cruz le va mejor, porque vive más gente”. Cuando Marta no tiene plata, camina, baja por calle Napoli (ver figura 6). Antiguamente iba en ascensor (hoy el ascensor no existe). “Incluso de subida, pero es cortito el tramo y no es tan pesado. Antes era peligroso en la mañana, ahí se salía en grupo. Hubieron muchas violaciones y asaltos”. Marta prefiere caminar al plan, ya que no vive tan lejos de avenida Alemania, por lo que se mueve con cierta confianza, sin embargo, lo hace en horarios donde hay bastante gente en la calle, ya que ella no trabaja. Respecto a los colectivos, ella prefiere no usarlos porque son caros, y espera que, al terminar de pagar unas deudas, su pareja deje de trabajar como chofer de colectivo.

Hay habitantes que rompen la barrera del miedo, porque es lo único que pueden hacer. Deben acceder a la ciudad, y al entender que las escaleras y pasajes son el recorrido más corto, aun cuando pueden ser peligrosos, lo enfrentan caminando. Estos habitantes tienen una experiencia de movilidad cotidiana de carácter más bien individual, y las experiencias colectivas, como la de usar el ascensor, tienen relevancia cuando se vuelve un aporte a la difusión de un servicio que ayude a la economía familiar.

En el caso de los familiares de un chofer de colectivo, esto no implica que el acceso a la ciudad sea distinto al de los otros usuarios. Se podría suponer que, al tener un vehículo en la familia, el acceso a la ciudad se hiciera en este. Sin embargo, por temas económicos se prioriza que el colectivo genere ingresos y para evitar gastos en transporte el resto de la familia debe caminar.

Reflexiones finales

En el contexto histórico de la ciudad de Valparaíso, vida cotidiana y movilidad han estado profundamente vinculadas. La manifestación

.....

¹⁸ Equivale a unos 28 dólares diarios.

principal de esto fue la instalación de ascensores en los cerros del puerto, que tuvieron como fin dar acceso a la ciudad de manera equitativa y democrática, facilitando la vida a sus habitantes y construyendo lugares que se significaron como articuladores del recorrido y el hábitat residencial del puerto.

Sin embargo, en la actualidad, las características físicas de los cerros, modos de uso, significación de lugares y el masivo cierre de ascensores han generado estrategias de movilidad que se diferencian de lo histórico. Los habitantes de los cerros moldean sus prácticas cotidianas para poder acceder a la ciudad, debiendo en algunos casos adaptarse a los medios de transporte, los que hoy están concentrados en colectivos y micros. De esta manera, las formas de experiencia de la movilidad cotidiana, se perciben de manera desigual por género y edad, en tres modos de viaje. Este cambio en las experiencias moldea o modifica, a su vez, su hábitat, al restringirse o expandirse, de acuerdo a los modos de moverse.

En el primer tipo de viaje, los habitantes generan una estrategia para poder enfrentar la alta demanda de los medios de transporte en el cerro y llegar a tiempo a su destino. Este tipo de viaje implica una mayor inversión de dinero y tiempo, lo que se hace especialmente crítico para estudiantes y adultos mayores, quienes utilizan esta estrategia. En el segundo tipo de viaje los habitantes adaptan su horario de acuerdo a los momentos que significan como seguros. La significación del espacio público es negativa y por tanto se evita su uso, revelando una falta de apropiación territorial. Finalmente, hay habitantes que por necesidades económicas acceden a la ciudad, a través de escaleras y pasajes, por ser el recorrido más corto y económico, y lo enfrentan caminando, aun cuando lo significan como peligroso.

Dado que el hábitat residencial es dinámico y se percibe como un sistema de lugares (Quinteros, 2014), este cambio en las experiencias moldea o modifica el hábitat de estos habitantes. Así, al restringirse el hábitat, el desuso de las escaleras expone a los espacios públicos de los cerros a una potencial obsolescencia. Por lo

tanto, las escaleras, lugares transientes, son reconocidas como frágiles, dado que por las modificaciones en su uso pueden quedar sin su cualidad de lugares, al tiempo que la experiencia de movilidad pierde su valor en el hábitat residencial.

Considerando además que la ciudad de Valparaíso tiene uno de los mayores índices de envejecimiento de las tres más grandes metrópolis chilenas (Fadda y Cortés, 2009), la inseguridad que se les asigna a algunos espacios, el encarecimiento de la vida producto del uso de medios de transporte más costosos, las características topográficas del territorio, así como las estrategias anteriormente expuestas, se transforman en factores de desigualdad, y consecuentemente de exclusión urbana. En conjunto con el envejecimiento de la población y el desuso de algunos espacios, se corre el riesgo, al disminuir el sentimiento de apropiación, de deteriorar el tejido urbano por falta de uso, produciendo un impacto en la ciudad y en su modo de vida característico.

Esto es particularmente riesgoso en ciudades como Valparaíso, donde los casos expuestos dan cuenta de que las estrategias y experiencias de los habitantes no son muy diferentes, aun cuando vivan en cerros que son significados como distintos por el estándar económico. Se revela por tanto la fragilidad del hábitat en áreas geográficas complejas, ya que al deteriorarse el espacio físico, la infraestructura y/o los servicios que dan soporte a condiciones adecuadas de vida, se impacta a sus habitantes de manera negativa, obligándolos a adaptarse y a responsabilizarse del mantenimiento de sus estándares de vida.

De este modo, resulta importante reflexionar acerca de cómo revitalizar estos espacios, para revincularlos a la vida de sus habitantes, generando movilidades más equilibradas, igualando el acceso a la ciudad y manteniendo la identidad de Valparaíso, lo que se manifiesta en el interés a nivel gubernamental por la reparación y recuperación de los ascensores cerrados y el estudio para la instalación de nuevos ascensores. Sin embargo, estas medidas son insuficientes cuando no se proyectan como un sistema o cuando solo se

utilizan herramientas metodológicas como la encuesta origen-destino. Lo anterior, dado que micros y colectivos establecen sus recorridos por las áreas comunes y de “mayor demanda” o por “vías principales”, dejando amplios sectores de los cerros sin cobertura. Además, en el caso de las intervenciones de los espacios públicos actúan diversos ministerios, el municipio y ONG que no trabajan en conjunto, utilizando metodologías particulares, que no recogen las experiencias y estrategias de movilidad de los habitantes, por lo cual las intervenciones que se realizan en estos territorios no responden a sus necesidades, debiendo ellos salvar, de manera particular, las dificultades en el desplazamiento.

Es por tanto necesario que en las políticas públicas el foco esté en la construcción de un hábitat residencial integrado, donde se reconozca la importancia de la movilidad, de modo que la experiencia del desplazamiento incida en las propuestas de intervenciones, con tal de revitalizar la ciudad a través de la reapropiación de sus lugares, especialmente en tres ámbitos. El primero, se desprendería del reconocimiento de las estrategias para integrar a todos los habitantes, de acuerdo a sus necesidades, capacidades y tendencias (como el envejecimiento de la población), a fin de facilitar el acceso a las ciudades al promover recorridos seguros y eficientes. El segundo, tiene que ver con el hecho de que este enfoque podría ayudar a priorizar áreas de intervención para la rehabilitación de espacios públicos en las ciudades y, finalmente, el tercero, que está relacionado con la comprensión de la complejidad de los desplazamientos en territorios complejos, lo cual permitiría generar estrategias de intervención pública diferenciada.

Referencias

Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 47-58.

Bourdin, A. (2003). Workshop 4: Hypermodern individuals? In *Coloquio Internacional The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies*. París.

De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. D.F. México: U. Iberoamericana.

De Certeau, M., Giard, L. y Mayol, P. (1999). *La invención de lo cotidiano. II. Habitar cocinar*. D.F. México: U. Iberoamericana.

De la Puente, P., Muñoz, P. y Torres, E. (1989). *Un marco conceptual para la definición de Hábitat Residencial Urbano*. Documento de trabajo No. 1. Santiago.

Fadda, G. y Cortés, A. (2009). Hábitat y adulto mayor: el caso de Valparaíso. *Revista INVI*, 24(66), 89-113.

Ferrada, M. y Jiménez, C. (2007). La primera vivienda social en Valparaíso. Fines siglo XIX - inicios siglo XX. En R. Hidalgo y M. J. Castillo (Eds.), *1906-2006 Cien años de política de vivienda en Chile* (pp. 29-49). Santiago: UNAB.

Gutiérrez, A. (2008). Geografía, transporte y movilidad. *Espacios de crítica y producción*, (37), 100-107.

Heller, Á. (1987). *Sociología de la vida cotidiana*. Barcelona: Península.

INVI. (n.d.). *Documento Docente Magíster en Hábitat Residencial*. Santiago.

Ivens, J. (1963). *...à Valparaíso*. Chile: Universidad de Chile.

Jirón, P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. En M. Tironi Rodó y F. Pérez Oyarzun (Eds.), *Espacios, prácticas y cultura urbana* (pp. 176-189). Santiago: Ediciones ARQ.

Jirón, P. e Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *[AS] Arquitecturas del Sur*, (39), 44-57.

Jirón, P., Lange, C. y Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57.

Jouffe, Y. y Campos, F. (2009). Movilidad para la emancipación o para el arraigo: interacción de las escalas en París y Santiago de Chile. *Revista Urbano*, 12, 7-16.

Jouffe, Y. y Lazo, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. *EURE*, 36, 29-47.

Lange, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, 26(71), 87-106.

León, S. (2009). *Valparaíso sobre rieles, el ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores*. Valparaíso: Editorial Puerto de Escape.

Mori, C. (2001). La palabra Valparaíso. *En Memorial de Valparaíso* (pp. 442-444). Santiago: RIL Editor.

Orellana, D. (2009). La vida cotidiana. *Conhisremi, Revista universitaria de investigación y diálogo académico*, 5(2), 1-12.

Peña, M. (2001). Centenario de los ascensores de Valparaíso. *En Memorial de Valparaíso* (pp. 445-448). Santiago: RIL Editor.

Quinteros, C. (2014). *Movilidad cotidiana como conformadora del hábitat residencial. Rol de los ascensores en la configuración del hábitat residencial de Valparaíso en la actualidad*. Universidad de Chile.

Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Subercaseaux, B. (1940). Donde veremos Valparaíso con menos riesgo para la ilusión, que si permanecemos en él. *En Memorial de Valparaíso* (pp. 414-421). Santiago: RIL Editor.

Urbina, M. X. (2002). *Los conventillos de Valparaíso, 1880-1920. Fisonomía y percepción de una vivienda popular urbana*. Valparaíso: Ediciones Universitarias.

Cómo citar este artículo

Quinteros Urquieta, C. (2018). Moldeando prácticas y hábitat: estrategias de movilidad cotidiana en cerros de Valparaíso. *Universitas Humanística*, 85, 125-151. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.uh85.mphe>