

RELOJ DE ARENA

Los guardianes desaparecidos

POR SEGISMUNDO

¿Dónde están los guardianes del patrimonio? Una interrogante procedente cuando se informa que casi a la vuelta de la esquina del lugar donde funciona, a medias, el Ministerio de las Culturas y el Patrimonio, Plaza Sotomayor, ha sido saqueada y vandalizada una planta eléctrica precursora de nuestro pasado industrial.

Del indignante hecho da cuenta un reportaje de la revista "Vivienda y Decoración" de *El Mercurio* de Santiago, donde se presenta gráficamente y en colores los "restos de una joya industrial".

Se trata de lo que fuera la planta hidroeléctrica El Saucé, una sólida construcción que en su interior albergó generadores que a principios del siglo pasado entregaron energía para el funcionamiento de los tranvías y el alumbrado público de Valparaíso.

Situada en Placilla de Peñuelas, fue parte de un conjunto que incluía el tranque La Luz, 13 puentes de acceso y viviendas para el personal que atendía el sistema que se alimentaba con corrientes de agua procedentes de la acumulación del lago Peñuelas.

El proyecto fue desarrollado por ingenieros alemanes y suizos a partir de 1905 y fue completado en 1908, mediando el terremoto de 1906 que no frenó la revolucionaria iniciativa.

Ya en el área de Lota, en 1897, se había puesto en marcha la planta también hidroeléctrica de Chivilingo, destinada a entregar energía a las actividades extractivas de la zona. Esa planta, que se puede visitar, fue diseñada nada menos que por Thomas Alva Edison y actualmente es Monumento Nacional.

La planta porteña de El Saucé, de mayor potencia y proyección, no tiene título alguno y, por el contrario, luce abandono y olvido y los restos de un saqueo sistemático de techos, puertas, ventanas, generadores suizos, instrumentos de medición como voltímetros

y amperímetros, cables y postación que conducía la energía hasta el plan de Valparaíso.

Insistimos en la pregunta: ¿dónde están los guardianes del patrimonio? ¿No hubo denuncias sobre la destrucción y el transporte por calles y caminos de los pesados materiales de las valiosas instalaciones?

Preguntas válidas, pues la planta misma y su entorno deben tener propietarios tal vez indiferentes ante la "carga" que significan los bienes patrimoniales. A la vez, aparece la indiferencia del Ministerio de las Culturas y el Patrimonio. ¿No tendrá quienes se ocupen de denunciar y judicializar situaciones como la descrita?

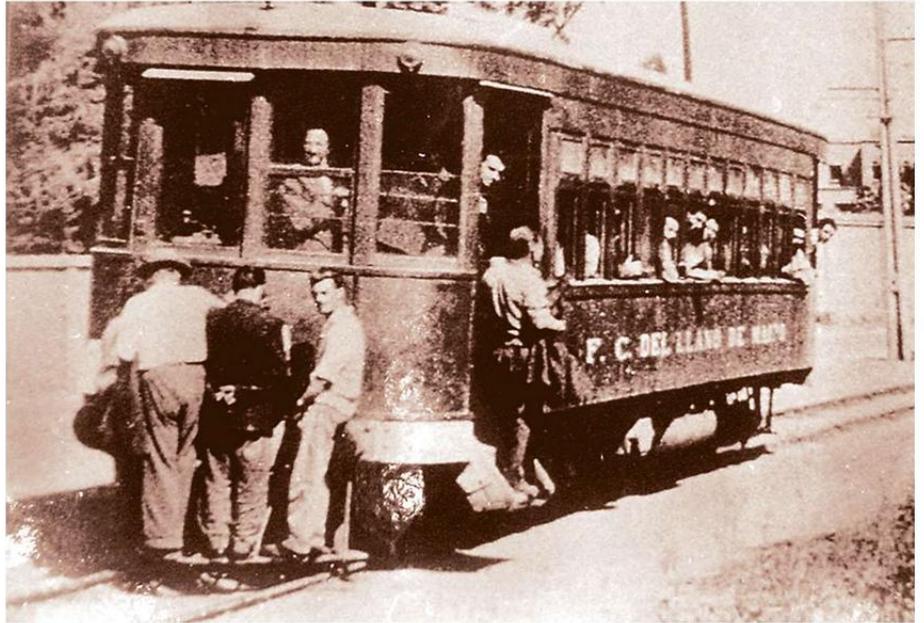
En el caso de las salitreras, tentador plato para los chatazcos, hay alguna protección. Es posible que los abogados del ministerio estén más bien ocupados de cupos y equilibrios políticos y de género más que de los bienes que deberían cuidar.

Una investigación revela que la planta funcionó hasta 1995, cuando la inmobiliaria Curauma determinó su cierre debido a que sólo producía 35 megavatios, lo que no era comercial. Se mantuvo guardia hasta que, en 2013, consigna la información señalada, un remate adjudicó el predio completo, incluyendo la planta, a un privado.

EN TIERRA DE NADIE

Así, en tierra de nadie, se produce el saqueo protagonizado por los chatazcos siempre alertas a los despojos, incluyendo aquellos de valor cultural y patrimonial, materia que debería inquietar al ministerio del ramo.

La maltrecha planta mencionada juega un rol fundamental en la historia del transporte urbano colectivo de Valparaíso, que se inicia en 1863 con el llamado Ferrocarril Urbano entre la Plaza Aduana y lo que es hoy la avenida Argentina, con un servicio de "carros de sangre". Eran vías de tranvías de dos pisos arrastrados por caballos, con capacidad para 24 pasajeros en el primero y 30 en el segundo, abierto



al aire y la lluvia. Así, los pobres caballos arrastraban 54 personas más el carruaje. El empresario que operaba el sistema, David Thomas, debió rebajar sus tarifas para lograr la aceptación del público. El cobro del pasaje estaba confiado a mujeres, precursoras sí en el campo laboral chileno. La "fuerza motriz" era proporcionada por 350 caballos que arrastraban los tranvías.

Este sistema se mantuvo hasta 1904, cuando irrumpen en las calles porteñas los tranvías eléctricos que utilizaban precisamente la energía producida en la hoy olvidada, saqueada y despreciada planta hidroeléctrica de El Saucé, que se mantuvo en operación, ya con un aporte mínimo a la energía local. La planta se alimentaba con 9 millones de metros cúbicos de agua que almacenaba el tranque La Luz, proveniente de rebalses de Peñuelas.

Las líneas de tranvías llegaron hasta Viña del Mar el 16 de noviembre de 1908 y se mantuvieron hasta los años 40 del siglo pasado. En Valparaíso, los "carros", así se les llamaba, circularon hasta 1952. Ese servicio fue reemplazado por los trole-

buses y acotado posteriormente al plan de Valparaíso.

Ya en 1904 se puso en marcha la central termoeléctrica situada en calle Aldunate, con tres altas chimeneas que pese a los vientos porteños contaminaban la ciudad. Con esa central, y tras un acuerdo entre privados y la municipalidad, se logró la iluminación eléctrica de las calles que desde mediados del siglo antepasado tenían alumbrado con gas que era encendido, noche a noche, manualmente, por empleados de una empresa que entregaba el combustible por cañerías desde 1856. Fue la primera empresa de servicios que operó en la ciudad.

LA REVOLUCIÓN

El cambio de la energía animal "de sangre" fue una revolución trascendental que hacía entrar a la ciudad en la modernidad. Cambio de siglo y cambio de energía, un hecho que merece ser recordado como la incorporación precursora de la ciudad a nuevos tiempos.

Llama la atención y se echa de menos la preocupación municipal del pasado por el transporte público y la iluminación de la

ciudad. En el documentado libro "Cien años de luz" se lee:

"Dos son las preocupaciones fundamentales de las autoridades municipales y la empresa que tiene las responsabilidades técnicas y de capital: dar un alumbrado satisfactorio tanto a las calles como en los domicilios que esté el alcance de la población y que la ciudad disfrute de sus beneficios; reemplazar los viejos y cansados carros sangre tirados por caballos, lentos y no acordes con el progreso de la ciudad, por tranvías eléctricos que cubran las principales calles y que le otorguen el carácter moderno que la población exige y se merece".

El 25 de diciembre de 1904, como regalo de Navidad, comienzan a correr los carros eléctricos. Fabricados en Alemania, eran de dos pisos. En 1905, la Cia. de Tranvías Eléctricos de Valparaíso compró los derechos para construir una vía hasta Viña del Mar. Para ello compró 10 coches salón y 10 de segunda clase en Hamburgo, los que comenzaron a correr el 28 de enero de 1906 hasta Recreo, alcanzando Viña del Mar el 16

de noviembre de ese año.

La modernización del transporte público aparece el 1 de diciembre de 1883, con la operación del ascensor Concepción. Su tracción era con una máquina a vapor que utilizaba carbón como combustible. El sistema encontró acogida pública y los funiculares porteños llegaron a ser 30. Desde hace años se intenta su rescate con importantes inversiones y relativos resultados.

Las novedades tecnológicas son parte de "las culturas" y merecen no sólo atención, sino que también su utilización como estimulante instrumento educacional. Bien se pudo hacer con la pequeña planta hidroeléctrica El Saucé, en su momento historia viva, a escala, con sus generadores y líneas de transmisión, expresión además del espíritu emprendedor de los viejos porteños.

Pero la creatividad pareciera ser hoy un recurso escaso y es más cómodo que las cosas mueran en paz. Así, en el caso de este patrimonio histórico, como en el de aquel pobre diablo de la poesía de Pezoa Véliz, "nadie dijo nada, nadie dijo nada...".

ARCHIVO