

SEPTIEMBRE
2025
Edición N° 5

EL PIONERO

de Valparaíso



WWW.ELPIONERODV.CL

Soluciones para el transporte público porteño

La calidad de vida y la calidad del transporte están estrechamente relacionadas. El desplazamiento hacia el trabajo, estudios, atenciones de salud o por recreación, dependen fundamentalmente de un sistema de transporte diseñado por políticas que incentivan determinados comportamientos, tanto de empresas como de personas.

En este quinto número invitamos a voces que, desde distintas veredas, proponen caminos para transformar el transporte público y mejorar la calidad de nuestras vidas.



COLUMNISTAS



Entre la promesa de modernización y la deuda con la seguridad.

Franko I. Pérez Carvajal

Estudiante de Ingeniería de Transporte.



Valparaíso: capital de las Ciudades Pendientes.

Francisco Vergara Vallejos

Director ejecutivo de Andes Chile ONG.



Ciclovía entre Viña del Mar y Valparaíso: otra forma de movernos es posible.

Sebastián Seriani Awad

Profesor escuela de Ingeniería y Transporte PUCV.



Transporte público en Valparaíso: cuando el pase escolar no garantiza dignidad.

Lenka Montenegro Moreno

Vocera de la Asociación de Centros Generales de Madres, Padres y Apoderados de Valparaíso



El bueno, el malo, el feo en el transporte público porteño

Lorena Colivoro V.

Miembro de Movimiento Valparaíso Ciudadano.



Recorridos Nocturnos: una victoria de la Coordinadora Que Pase la Micro

Coordinadora Que Pase la Micro

PRÓXIMOS NÚMEROS

¿Cómo recuperar los espacios públicos porteños?

Propuestas para una reactivación económica en serio

A un año de la nueva gestión Municipal

El Pionero de Valparaíso



Transporte público en Valparaíso: entre la promesa de modernización y la deuda con la seguridad.

Franko Ignacio Pérez Carvajal

Estudiante de Ingeniería de Transporte PUCV y vecino del barrio O'Higgins.

El anuncio de una transformación profunda en el transporte público del Gran Valparaíso no es menor. **A partir de 2026, llegarán 600 nuevos buses de alto estándar, más del 40% eléctricos, lo que promete mejoras técnicas y también un impacto concreto en la calidad de vida de quienes usan el transporte a diario** para estudiar, trabajar o simplemente moverse por la ciudad. **Pero aunque es un gran avance, hay que mirar la letra chica: solo un tercio de la flota total será realmente renovada.** Es decir, muchos buses antiguos seguirán circulando, y con ello, buena parte de los problemas actuales podrían persistir.

El nuevo sistema no solo será más limpio, sino también más cómodo y moderno. Tendrá pago electrónico, cámaras de seguridad, GPS, pantallas LED y accesibilidad total: rampas, espacios para sillas de ruedas y mejores condiciones para personas mayores o con movilidad reducida. Incluirá 41 recorridos que conectarán Valparaíso, Viña del Mar,

Quilpué, Villa Alemana y Concón, cuatro nuevos terminales, mejor frecuencia y, por primera vez, servicio nocturno.

Este último punto responde a una demanda largamente postergada. **Hoy, muchas personas que quedan a la deriva, dependiendo de opciones informales o directamente peligrosas.** La idea de poder mo-

“...muchos buses antiguos seguirán circulando, y con ello, buena parte de los problemas actuales podrían persistir.”

verse con dignidad incluso de noche es una señal de avance. Pero esa promesa, sin una mirada territorial, puede quedarse corta.



Imagen de referencia de los buses que llegarán a Valparaíso.



El Pionero de Valparaíso



“Esta modernización puede ser una gran oportunidad (...) Pero para lograrlo, no basta con cambiar buses: hay que escuchar al territorio, invertir en seguridad e infraestructura, y acompañar los cambios con responsabilidad”

La inseguridad nocturna en Valparaíso no es solo una percepción. En barrios como Hangaroa, especialmente en las zonas que dan hacia Santos Ossa, no hay luminarias en buena parte de las calles. Lo mismo ocurre en los accesos por la Pólvora, donde aunque hay postes con luminarias instaladas, permanecen apagadas por meses. En Barrio Puerto, caminar de noche también significa hacerlo entre sombras, en una mezcla de abandono y costumbre. Estas situaciones no son excepciones, sino parte del paisaje cotidiano. **Y si bien la modernización del transporte es una herramienta poderosa, sin planificación urbana y medidas de seguridad claras, podría incluso aumentar los riesgos para quienes viajan de noche.**

Surgen entonces preguntas legítimas: ¿habrá vigilancia en los

puntos más críticos? ¿Cómo se protegerá a quienes trabajan en los buses? ¿Se coordinarán municipios, operadores y Carabineros para asegurar que el servicio nocturno sea realmente seguro? Las cámaras a bordo son útiles, pero no bastan frente a escenarios de violencia o abandono estructural.

También se ha anunciado que se retirará a conductores sin licencia o con antecedentes de malos tratos. **Esto es positivo, pero debe ir de la mano con mejorar las condiciones laborales de quienes están al volante.** Ya lo vimos con el Transantiago: una reforma que, pese a las promesas, fracasó en gran parte por la falta de planificación, fiscalización y comprensión del territorio.

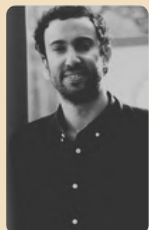
Esta modernización puede ser una gran oportunidad para democratizar el acceso a la ciudad, dignificar el transporte y hacerlo más sustentable. Pero para lograrlo, no

basta con cambiar buses: hay que escuchar al territorio, invertir en seguridad e infraestructura, y acompañar los cambios con responsabilidad. Porque si no, una vez más, estaremos cometiendo los mismos errores del pasado. Y Valparaíso ya no tiene espacio para seguir pagando los costos de decisiones mal implementadas.



¿Sabías que en 1863 se inauguró el sistema de tranvía tirado por caballos, en 1904 se reemplazaron los caballos por la electricidad y el 31 de diciembre de 1952 se inauguraron los Trollebuses, dando fin al sistema de tranvías?

El Pionero de Valparaíso



Ciclovía entre Viña del Mar y Valparaíso: otra forma de movernos es posible.

Sebastián Seriani Awad

Profesor Adjunto en la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Les pido detenerse un momento y observar la Avenida España un día de semana a eso de las cinco de la tarde. Sin ser adivino puedo presagiar que alguna de sus observaciones incluirá mucho ruido, congestión, accidentes, algo de estrés e, incluso, temor. Esto sucede porque durante años esta vía se ha planificado priorizando la circulación vehicular por sobre la movilidad de las personas.

Si el borde costero entre ambas ciudades no dispone de más espacio, ¿es posible cambiar esta situación? Por supuesto. **Junto a un equipo de la Escuela de Ingeniería de Construcción y transporte de la PUCV planteamos la posibilidad de crear una ciclovía de 3 kilómetros que vaya desde el Reloj de Flores hasta el Paseo Wheelwright**, siendo un complemento al proyecto de borde costero que los municipios de Viña del Mar y Valparaíso están impulsando.

Con dos tramos bien definidos -uno que reutiliza la calzada de la avenida

(pista izquierda en dirección a Viña del Mar) y otro que bordea el mar frente a Caleta Portales-, **el proyecto no solo permitiría un desplazamiento más seguro para los cerca de 5.000 ciclistas que diariamente transitan por esta vía, sino que aumenta su capacidad de transporte en un 30%.** Es decir, contra lo que se tiende a pensar, convertir una de las pistas que actualmente se utiliza para vehículos, en una ciclovía, no resta, sino que suma más personas, más opciones y más vida urbana.

Lo interesante es que hablamos de una iniciativa de bajo costo, pero de gran impacto. Aquí no se requiere de grandes obras faraónicas, sino de creatividad en el uso del espacio existente. comunas.

Por ejemplo, la conexión de los dos tramos de la ciclovía se materializa elevando la ciclovía y

“contra lo que se tiende a pensar, convertir una de las pistas que actualmente se utiliza para vehículos, en una ciclovía, no resta, sino que suma más personas, más opciones y más vida urbana.”

pasando por sobre las catenarias del servicio de tren Puerto- Limache. Y ahí está lo valioso: repensar lo que tenemos y cómo nos movemos, transformando un lugar en un “gran lugar”. O sea, en vez de seguir apostando por más autopistas que solo refuerzan la dependencia del automóvil, proponemos una opción de uso del borde cos-

¿Sabías que la Avenida España fue el primer camino intercomunal pavimentado para automóviles de Chile?



El Pionero de Valparaíso



“...apostar por la bicicleta no es solo un tema de transporte, es también una apuesta cultural y ambiental, es una declaración de principios: queremos menos contaminación, menos ruido y más equidad en el uso del espacio público.”

tero que mejora la calidad de vida de los habitantes, transformando los espacios de movilidad en lugares de encuentro y actividad, con un diseño que genere un paisaje único, pasando a ser un hito urbano de conexión entre ambas

Pero la discusión va más allá de cifras y diseños porque **apostar por la bicicleta no es solo un tema de transporte**, es también una apuesta cultural y ambiental, es una declaración de principios: queremos menos contaminación, menos ruido y más equidad en el uso del espacio público. **Queremos ciudades donde se pueda pedalear sin miedo y donde movernos no dependa de tener un auto.** Esto no es una utopía: es algo que ciudades de todo el mundo ya han demostrado que funciona, transformando la vialidad existente en una red de ciclovías continuas, seguras y conexas.

Sin embargo, el desafío más grande no es definir el tipo de barreras de contención que se requerirían para resguardar a los ciclistas, o cómo

regular la velocidad del transporte público en la avenida, sino que es cambiar la mirada. **Durante décadas, se nos hizo creer que el progreso se medía en kilómetros de carreteras construidas y en la cantidad de autos que circulaban.** Hoy sabemos que ese modelo está agotado, pues la congestión, la contaminación y la inequidad en el acceso a la movilidad son parte de sus consecuencias.

En definitiva, iniciativas como esta

ciclovía son relevantes porque nos invitan a pensar distinto, a poner a las personas en el centro de la ciudad. Quizá a llegado el momento de entender que movernos mejor no significa mover más autos, sino movernos juntos, con respeto, sostenibilidad, creatividad y visión de futuro, y una ciclovía en el principal eje vial entre Viña del Mar y Valparaíso nos invita a pensar que otra forma de movernos es posible.



Editorial

Nuestro sistema de transporte en deuda



En la presente editorial queremos partir desde un **enfoque humano del transporte y su importancia en la calidad de vida de las personas**. El transporte no es solo un medio técnico de desplazamiento, sino una de las condiciones esenciales del habitar humano. En esta línea, el arquitecto y urbanista Le Corbusier (1887-1965), uno de los principales referentes del movimiento moderno, sostenía en la Carta de Atenas (CIAM, 1942, p. 15) que “las claves del urbanismo se contienen en las cuatro funciones siguientes: habitar, trabajar, recrearse (en las horas libres) y circular”. Estas funciones, entendidas como pilares de la ciudad moderna, nos recuerdan que **la planificación y la operación del transporte es inseparable de la manera en que vivimos y compartimos el espacio urbano**.

Casi un siglo más tarde, el urbanista Carlos Moreno propone el concepto de “**ciudad de 15 minutos**”, que plantea reorganizar el territorio urbano para que **cada persona pueda acceder a servicios esenciales — trabajo, educación, salud, cultura, recreación— a una distancia caminable o en bicicleta**. Esta visión recupera la idea de integrar las funciones urbanas, pero las adapta a una escala más humana, **priorizando la proximidad, la movilidad activa y el tiempo como recurso vital en la vida cotidiana**.

En el presente, el debate sobre el transporte urbano también implica **cumplir los compromisos internacionales que Chile asumió en el marco del Acuerdo de París (2015)** y de su Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC). El país se comprometió a limitar sus emisiones netas de gases de efecto invernadero a un máximo de 95 MtCO₂ equivalente al año 2030, alcanzando su punto máximo de emisiones en 2025.

La firma de este acuerdo no solo conlleva un componente práctico, si no un profundo compromiso con los 30 objetivos de Desarrollo Sostenible, entre los que se cuenta el compromiso de acciones concretas tendientes a promover Ciudades y comunidades sostenibles (ODS11), Acción por el clima reduciendo emisiones de GEI entre otros (ODS13), Salud y

Bienestar de las personas (ODS3) y Energía asequible y no contaminante (ODS7), que impulsan acciones concretas para transformar el transporte en una herramienta de equidad, salud y sostenibilidad ambiental.

En el área del transporte, esto supone **fomentar sistemas de transporte público eficientes, seguros y equitativos**; integrar la bicicleta y las ciclovías como ejes de movilidad cotidiana e incorporar tecnologías que mejoren la gestión del tránsito y promuevan ciudades más inteligentes.

El transporte de nuestra ciudad parece lejano a esta visión humana, saludable, segura y consciente con nuestro medio ambiente. Hemos recibido noticias que han golpeado a nuestra comunidad, una de ellas enlutó nuestra ciudad en mayo del 2024, cobrando la vida de uno de nuestros queridos estudiantes del Liceo Eduardo de La Barra. Después de la pandemia, el transporte público de Valparaíso nunca se recuperó. Lo podemos percibir en las largas filas en los paraderos en las horas punta, y en la escasez de locomoción en ciertos horarios. **Por otra parte las malas noticias provienen de la gestión**, reflejada en las permanentes demoras, errores administrativos y de comunicación intersectorial, que han llevado a fracasar y/o retrasar múltiples licitaciones (Ascensores detenidos desde el 2006, buses eléctricos, renovación de flota desde el 2008), además la falta fiscalización del sistema, y de formación y certificación de los conductores del transporte público, **de modo que el servicio deje de depender de la precariedad laboral y responda a estándares de seguridad y calidad**.

Nuestro sistema de transporte pasa por una crisis compleja, considerando que Valparaíso es una de las 10 comunas con mayor población en nuestro país.

Es por eso que en este número invitamos a 6 actores relevantes de nuestra comunidad a compartir sus inquietudes, visiones y propuestas respecto al transporte público de Valparaíso.





Recorridos Nocturnos: una victoria de la Coordinadora Que Pase la Micro

Coordinadora Que Pase la Micro

Dirigentes y dirigentes sociales, sindicales, vecinales y estudiantiles que luchan por un mejor transporte.

El 10 de septiembre de 2025 no fue un día cualquiera. Cuando concurríamos al anuncio oficial de que los recorridos nocturnos entre Peñablanca y el Puerto de Valparaíso serían una realidad operada por EFE, no pudimos contener la emoción. Era la confirmación de que la lucha organizada, persistente y con propuestas claras, puede ayudar en la solución de uno de los problemas más graves de la región: el transporte público. **Este logro no es solo del gobierno de turno o de una institución; es, ante todo, una victoria de la Coordinadora Que Pase la Micro, de los miles de vecinos y vecinas que firmaron, marcharon y creyeron que otro transporte era posible.** Y en ese camino, encontramos un aliado fundamental: el diputado Luis Cuello.

Desde nuestros inicios, supimos que la crisis del transporte en Valparaíso no se solucionaría con parches. Las quejas sobre las micros que no pasaban, los recorridos que desaparecían después de las 8 de la noche y el trato indigno de algunas

empresas eran pan de cada día. Pero no nos quedamos solo en la denuncia. Nos organizamos y construimos una propuesta concreta: la necesidad de una empresa estatal en el transporte que terminara con el monopolio privado que por décadas ha priorizado el lucro sobre el derecho a la movilidad.

Fue en ese momento cuando el diputado Luis Cuello no solo escuchó, sino que amplificó nuestra voz. Recordamos claramente noviembre de 2023, cuando junto a él, la concejala Alicia Zúñiga y dirigentes estudiantiles, entregamos esa primera carta pidiendo recorridos nocturnos. Él no era un diputado que solo aparecía para la foto; se convirtió en un puente constante entre nuestras demandas ciudadanas y las esferas de poder donde se tomaban las decisiones.

La *Ley Que Pase la Micro* se transformó en nuestra bandera común. El diputado Cuello la impulsó con una convicción que

resonaba con nuestra urgencia. Lo vimos reunirse una y otra vez con ministros, en el Congreso y en mesas de trabajo. Él entendió que la crisis del transporte es una de las expresiones más crudas del centralismo y la desigualdad territorial. **Mientras en la capital el Metro y los buses conectan, en regiones como la nuestra, la gente queda abandonada.**

En la reunión en La Moneda para entregar miles de apoyos ciudadanos, en las "firmatones", en las sesiones especiales en el Congreso donde se visibilizó este problema, tuvo en el diputado Cuello a un verdadero vocero. Él tradujo nuestra rabia y nuestra esperanza en argumentos parlamentarios, en oficios, en proyectos de ley. Cuando la burocracia parecía estancarlo todo, él insistía. Cuando las empresas presionaban, él no cedía. Su trabajo fue clave para que el gobierno acogiera nuestra demanda y se comprometiera a ampliar el giro de EFE, un paso



El Pionero de Valparaíso



“Es un triunfo para todos los vecinos y vecinas de la región; para el trabajador que sale de su turno a medianoche, para el estudiante que regresa de la universidad, para el adulto mayor que necesita llegar a un consultorio.”

fundamental sin el cual este anuncio no sería posible.

Hoy, ver materializarse estos recorridos nocturnos operados por una empresa pública como EFE nos llena de orgullo. Es un triunfo para todos los vecinos y vecinas de la región; para el trabajador que sale de su turno a medianoche, para el estudiante que regresa de la universidad, para el adulto mayor que necesita llegar a un consultorio.

Es la primera piedra de un sistema de transporte mixto, donde lo público garantice calidad y dignidad.

Fuera de lamentar la poca estatura moral de algunos parlamentarios que buscaron atribuirse este logro, esto nos demuestra que cuando la comunidad se organiza y encuentra aliados institucionales serios y compro-

metidos, el cambio es posible. Agradecemos a cada persona que creyó en esta lucha y, muy especialmente, al diputado Luis Cuello, por haber sido ese puente firme entre la calle y la institucionalidad. Esta victoria es de todos, pero tiene nombre y apellido: es de la comunidad movilizada y de un parlamentario que supo llevar con honor la bandera de que, por fin, **¡pase la micro!**



El Pionero de Valparaíso



Valparaíso: capital de las Ciudades Pendientes

Francisco Vergara Vallejos

Director ejecutivo de Andes Chile ONG.

Una de las características principales de Valparaíso es que nunca fue fundada como ciudad y, de hecho, esto mismo lleva a que su ocupación carezca de una planificación inicial. Esto, junto con su geografía, contribuyen a que recorrer sus calles se transforme en toda una experiencia, permitiendo encontrar al caminante los cruces de cerros y calles en una forma particularmente desordenada, siguiendo las rutas en que anteriormente se recorrían, por donde el tiempo colocó casas, barrios y otros elementos que el mismo paso de los años ha modificado según las necesidades de cada espacio.

El carácter único de Valparaíso es una maravilla para el turista, sin embargo, para el habitante se transforma en un discurso emotivo que, en el día a día se desvanece mientras ve sus necesidades como un listado de pendientes en la planificación urbana. Porque sí, ahora Valparaíso es una ciudad que se planifica, pero se planifica desde lo que hay porque es claro que no se puede borrar lo existente y partir des-

de cero y esto, naturalmente, genera una deuda histórica entre los planificadores y los habitantes. **Qué sentido debe tener cada calle, o cómo se logra una buena conexión entre cerro y plan, son cuestionamientos históricos con múltiples soluciones,** donde lo mejor parece ser la lógica de la ensayo y error, mientras los nuevos tiempos agregan un cuestionamiento muy relevante: ¿cómo se logra la sostenibilidad en una ciudad con pendientes y caos?

De lo anterior, *la Ciudad Pendiente* se define como aquella que se emplaza en espacios geográficos complejos y cuya deuda histórica en la planificación de la movilidad urbana impide que se pueda pensar de forma fructífera en soluciones para movilidad sostenible.

Con estos nuevos ojos y la historia porteña, es fácil recordar el ensayo de los ascensores de Valparaíso como una innovación en la movilidad vertical, pero pese

a haber tenido éxito, el cambio en los intereses políticos y económicos permitieron la decadencia de este modo de transporte sostenible. De la misma forma, **la centralización en Chile borró de la historia al trolebús como transporte público eléctrico realmente sostenible y aún vigente,** vendiendo a un público capitalino el sistema actual como el primer transporte público eléctrico en Latinoamérica.

En este contexto, se presenta el símbolo del transporte sostenible en el mundo: la bicicleta.

¿Es posible pedalear en Valparaíso? La respuesta es clara: se puede y se hace, sin embargo, ha costado algunos años desmentir el mito de que la ciudad en pendiente no es pedaleable. En 2015, la idea era concebida como una locura para deportistas activos y jóvenes con mucho tiempo libre, pero la sociedad civil, junto con la ciuda-



El Pionero de Valparaíso



“Cicloamigable no es solo un proyecto puntual en conjunto con la municipalidad, sino una forma de imaginar Valparaíso como un espacio de convergencia”.

danía consciente, han demostrado que **Valparaíso es una ciudad pedaleable, mas no es cicloamigable.**

En marzo de 2025, se inaugura oficialmente un proyecto levantado por la sociedad civil a través de Andes Chile ONG y ejecutado por la Municipalidad de la comuna porteña, denominado *Valparaíso Cicloamigable* (<https://cicloamigable.cl>), que consiste en un conjunto de señale-

ticas que indican toda Avenida Alemania y Camino Cintura como espacios compartidos entre los vehículos motorizados y las bicicletas, reconociendo la cota 100 de la ciudad como un espacio pedaleable. Aún así, la ciudad está al debe con la infraestructura para la movilidad sostenible y, en particular, para permitir abiertamente el uso de la bicicleta, por lo cual Cicloamigable no es solo un proyecto puntual en con-

junto con la municipalidad, sino una forma de **imaginar Valparaíso como un espacio de convergencia** en que la **movilidad sostenible** sea más que **ascensores escasos y trolebuses invisibles**, sino más bien permita la sana **coexistencia** entre los **distintos intereses y enfoques de la ciudad a la hora de desplazarse y vivir a través de esta.**



www.fnb.cl



El Pionero de Valparaíso



El bueno, el malo, el feo en el transporte público porteño.

Lorena Colivoro V.

Miembro de Movimiento Valparaíso Ciudadano.

Nuestro transporte público y movilidad como ciudadanos se han caracterizado en este último tiempo por precario e inseguro, baja frecuencia de buses, mala conducción, etc., afectando nuestra calidad de vida, en especial la reducción de tiempo para otras actividades sociales, en las mujeres, en los niños, y en las familias más pobres y vulnerables, que no tienen otra opción que sea MICRO ó el ASCENSOR que funcione.

Como usuaria del servicio, me atrevo a señalar lo bueno, lo malo y feo de este esencial medio de movilidad, haciendo honor a una recordada película. **El tema es que no se puede comprender por qué no estamos a la altura de una innovadora logística de transporte y una beneficiada movilidad para esta ciudad.**

Lo malvado y perverso de esta película viene de tiempo atrás. El primer reclamo vecinal: Pucha no pasa la micro, hay pocas, hay malos horarios y ahora además inseguras. Lo vemos lamentablemente en los terribles acci-

dentos que sufren los vecinos no sólo en el plan de la ciudad, sino también en los cerros y las repetidas fórmulas de los diagnósticos ya están agotadas, ejemplo de ello son la micros sin mantención, choferes sin chequeo constante y alterados, mala condición de las calles, pasajeros ansiosos, en fin. Un estado de situación que es casi una radiografía de salud mental, sumado a usuarios de la prehistoria que continúan destrozando en cada viaje que tienen oportunidad.

Lo Feo a primera vista, nos preguntamos en los territorios: **¿Se considera el número de habitantes por cerro? ¿Existen indicadores de cuánta dotación se necesita por cerro?** ¿Alguna logística local considera transbordo plan/cerro? ¿Los horarios pick se consideran para aumentar la movilidad? La tecnología aporta un gran avance pero ¿esta utilizada para generar un rol que enfoque planificación

del tiempo social? Si tenemos los horarios podemos mejorar nuestros traslados. Los paraderos podrían incentivar a ese fin y mucho más. Se ve como se copian sistemas de otros lugares sin ser necesariamente lo que esta ciudad necesita.

Lo Bueno entre todo, los TROLLESBUS; se reconoce que el ingreso de buses eléctricos autónomos con horario, información, seguridad y limpieza ha generado un cambio de visión sobre la utilidad de las energías y se ha instalado en la dinámica de las zonas que pueden contar con ello: Barón, Rodelillo, O'Higgins, Placilla, otros. Bien por esas medidas que nos dan un estándar mejor de servicio. **No sólo la máquina hace lo suyo, también el conductor que a nuestro parecer hace una gran diferencia, nos recuerda a quien nos atendía en los ingresos de los queridos ascensores.** Se reconoce desde las redes de los porteños y turis-



El Pionero de Valparaíso



“Primero la ciudad se mejora para el habitante, para el uso constante de la comunidad que lo ve como parte de su rutina y paisaje, luego vemos que es una identidad que atrae a los turistas, complementando la integración hacia la rentabilidad social del barrio.”

tas, a esos conductores que han destacado por su labor y solidaridad, por sus voluntades y empatía, incluso lo anecdótico de conducir en nuestros cerros, un clásico la Micro O y otros dignos de un rally.

Los porteños en general, respecto de nuestros ascensores, tampoco comprendemos por qué el abandono de los espacios, malas gestiones, licitaciones fallidas, excusas por todo, a tal nivel que podemos empapelar una Avenida. Pero soluciones, pocas.

Primero la ciudad se mejora para el habitante, para el uso constante de la comunidad que lo ve como parte de su rutina y paisaje, luego vemos que es una identidad que trae a los turistas, complementan-

do la integración hacia la rentabilidad social del barrio.

Nos hemos preguntado en los cerros ¿Porqué no hay más ascensores? Hay tecnología, hay espacios abandonados, hay capacidad para vincular polos de encadenamientos productivos, hay focos culturales, propios de los territorios, un sin fin de observaciones positivas, pero al parecer estamos escasos de visionarios.

Los vecinos de Valparaíso necesitamos estar conectados con un gran plan de ciudad, que las calles estén a acorde a la locomoción, que las rutas es-

tén relacionadas a las altas movilidades dentro y fuera de la ciudad, paraderos con información exacta de horarios bus e incluso con puedan tener luz y cargadores de equipo móviles, buses con mejoras continuas, conductores regulados con inducción a primeros auxilios y seguridad en sus propios centros, tramos cortos de acercamiento plan/cerro, integración a las personas de movilidad reducida y tercera edad. Se transporta y trasladan personas y mascotas, no piedras de canteras... trasladan la historia diaria de la ciudad, que hoy refleja una clara desigualdad urbana, entre aquellos que deben pagar más para hacer la vida más grata llegando luego a casa.





Cuando el pase escolar no garantiza la dignidad

Lenka Montenegro Moreno

Vocera de la Asociación de Centros Generales de Madres, Padres y Apoderados de Valparaíso. Dirigenta desde hace más de tres años, apoderada de dos colegios con cuatro hijos en edad escolar y madre de una estudiante universitaria.

Como dirigente de madres, padres y apoderados, lo escucho a diario: nuestros hijos e hijas viven un calvario en el transporte público. No basta con que exista un pase escolar; muchas veces este se convierte en motivo de maltrato. Estudiantes que muestran su TNE son insultados, humillados o derechamente bajados de la micro porque el conductor no acepta el beneficio o exige un pago adicional. La ley garantiza un derecho, pero en la práctica nuestros niños siguen siendo tratados como una carga.

El problema es estructural. Más del 70% de los escolares depende de las micros para llegar a clases, pero nos encontramos con flotas deterioradas, recorridos que se interrumpen sin aviso y conductores que no han sido capacitados en trato digno. La Subsecretaría de Transportes ya ha reconocido que un 35% de la flota presenta fallas graves, y las encuestas muestran que más de la mitad de los estudiantes ha sufrido maltrato. Estas cifras solo confirman lo que vemos en la calle: un sistema que castiga a qui-

enes menos pueden defenderse.

Como mapadres, levantamos la voz porque no podemos aceptar que la educación de nuestros hijos se condicione a la voluntad de un chofer o a la precariedad del sistema.

Exigimos fiscalización real, sanciones efectivas para quienes incumplen la normativa y, sobre todo, respeto al pase escolar como derecho y no como favor.

La memoria de estudiantes como Mauro y Consuelo nos recuerda que aquí no hablamos de simples incomodidades: hablamos de vidas en riesgo. Por eso decimos con fuerza: **no queremos perder más hijos ni hijas en un transporte indigno.** La movilidad es un derecho, y Valparaíso merece un sistema seguro, accesible y humano para todos nuestros niños y jóvenes.





PRÓXIMOS NÚMEROS

31

Octubre

¿Cómo recuperar los espacios públicos porteños?

28

Noviembre

Propuestas para una reactivación económica en serio.

26

Diciembre

A un año de la nueva gestión municipal.





Menos postales más realidad

www.elpionerodv.cl



coordinacionelpionero@gmail.com



[elpionerodv](https://www.facebook.com/elpionerodv)



[elpionerodevalparaiso](https://www.instagram.com/elpionerodevalparaiso)



[elpionerovalpo](https://twitter.com/elpionerovalpo)