

Título

**Continuidades y Discontinuidades en los Ascensores Urbanos de Valparaíso**  
Caracterización de los Procesos de Sustitución, Pérdida y Adecuación a las Transformaciones Urbanas

Autor

**Candidato a Magister: Alfredo Luis Llaña Mora**

Institución

**Escuela de Arquitectura y Diseño**  
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

Director de Tesis

**Sr. Iván Ivelic Yanez**

Magister

**Tesis para optar al Grado de Magister en Arquitectura y Diseño,**  
**Mención Ciudad y Territorio**

**2015**

***Mis agradecimientos***

***A los profesores que permitieron comprender e interpretar la relación entre Ciudad y Territorio***

***A mis padres que permitieron la permanencia***

# ÍNDICE

Titulo	Página
<b>RESUMEN</b>	<b>4</b>
<b>Palabras Claves</b>	<b>4</b>
<b>Materias relacionadas</b>	<b>4</b>
<b>HIPÓTESIS</b>	<b>4</b>
<b>OBJETIVOS</b>	<b>4</b>
<b>METODOLOGÍA</b>	<b>5</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>7</b>
<b>2. CONTEXTO URBANO</b>	<b>10</b>
2.1 Crecimiento y transformación en el tejido urbano	10
2.2 Desarrollo del Paisaje	15
<b>3. ORIGEN DE LOS ASCENSORES URBANOS</b>	<b>18</b>
3.1 El Ferrocarril en Valparaíso	18
3.2 Ascensor Urbanos en Valparaíso	20
a. Ascensores urbanos construidos en Valparaíso en el periodo 1883 y 1930	20
b. Ascensores urbanos existentes en Valparaíso	20
c. El Ascensor urbano como inmueble y mecanismo destinado al tránsito	21
3.3 Acción de los Ascensores Urbanos en la Ciudad	22
a. Contribución al Desarrollo Urbano	22
b. Los ascensores como generadores de Identidad	23
<b>4. PRESENTACIÓN Y DESARROLLO PROBLEMA</b>	<b>26</b>
4.1 Las Redes y El Crecimiento Urbano	26
a. Transformación en la movilidad entre el Plan y los Cerros de Valparaíso	26
b. Las Dimensiones de Red	28
4.2 Procesos de Sustitución y Pérdida	30
a. Ascensor Esmeralda	30
b. Ascensor Los Placeres	30
c. Ascensor Santo Domingo	30
<b>5. LOS ASCENSORES URBANOS, OPORTUNIDES</b>	<b>32</b>
5.1 Relación entre Los Barrios y Ascensores Urbanos	32
5.2 Los Ascensores Urbanos y la Planificación Pública	33
5.3 Evaluación Social de los Ascensores Urbanos	36
a. Ascensor El Peral	37
b. Ascensor Barón	37
5.4 La Condición de Inmuebles, Oportunidades	38
a. Rehabilitación Ascensor Cordillera	38
b. Mirada Forastera, Recalificación e Integración del Ascensor Florida	39
<b>6. CONCLUSIONES</b>	<b>44</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>48</b>

## **RESUMEN:**

El crecimiento de Valparaíso, provocó que los ascensores urbanos, al ser inmuebles, quedaran confinados y, consecuentemente, presentaran procesos de sustitución y pérdida, Para que ellos permanezcan es necesario adecuarlos a las transformaciones urbanas. El presente estudio caracterizará esos procesos, elaborando un contexto histórico que permita estudiar el origen y la relación con la ciudad. Se levantará una muestra para analizar los distintos procesos y acciones de las que han sido objeto y, como conclusión, entregará recomendaciones para la actualización.

## **Palabras Claves:**

Tejido urbano, espacios de tránsito, capas históricas, Valparaíso.

## **Materias relacionadas:**

Planos históricos de Valparaíso, redes, movilidad, sistemas, ciudad patrimonio, monumentos históricos

## **HIPOTESIS:**

**Los ascensores de Valparaíso aportan a la identidad y cultura de la ciudad, más que a su sistema de transporte. El reconocimiento de esta condición permite que la utilización, en la estimulación del tejido urbano específico con el que se relacionan, mejore la imagen urbana.**

## **OBJETIVOS:**

Objetivo General:

Objetivo General: Comprender y describir las continuidades y discontinuidades en los ascensores urbanos de Valparaíso; los procesos de sustitución y pérdidas sufridas, y los procesos de adecuación que ellos presentan a la actualidad de la ciudad.

Objetivos Específicos:

- a. Describir los procesos que originan y provocan la obsolescencia que, los ascensores urbanos, presentan en la ciudad de Valparaíso.
- b. Caracterizar esos procesos.
- c. Elaborar recomendaciones para las adecuaciones de los ascensores de Valparaíso

## METODOLOGÍA:

### a. Alcance de la Investigación

El alcance de la investigación será descriptivo y comprensivo. Primero describirá el contexto que dio origen a los distintos ascensores en Valparaíso, su relación con el poblamiento urbano y su condición actual. Segundo, para dar respuestas a las hipótesis planteadas, pretende comprender la utilidad que actualmente los ascensores urbanos pueden prestar a la ciudad.

### b. Tipo de Estudio

Es un estudio de carácter mixto, utiliza el análisis de fuentes secundarias propias de la historia, fuentes secundarias propias del urbanismo y la utilización de observaciones arquitectónicas.

### c. Técnica de Recolección de Datos

Revisión de datos secundarios: información bibliográfica, planimetría y fotografías. Observación arquitectónica, croquis y notas de observación de terreno. Análisis de Contenido, selección Técnica de y síntesis de datos e información, cualificación espacial y funcional de las unidades de análisis, deducción de procesos. Se desarrollan cinco pasos. Se utilizará un contexto que será depósito y fuente de información. Considera una verificación de dimensiones de red a la muestra.

### d. Muestra

Para efectos del estudio, los ascensores urbanos serán unidades de análisis. Se utilizará una muestra de los 31 ascensores urbanos levantados. Se propone agrupar según tabla N° 1:

Tabla N° 1 Muestra de Ascensores Urbanos

Ascensor	Propietario	Año	Sector Ubicación	Estado	Situación	Análisis
Santo Domingo	Privado	1910	Barrio Puerto	Desaparecido	No Sustituido	Dimensiones de Red/Destino Actual
*,** Cordillera	Gob. Regional	1886	Barrio Puerto	Existente	No operativo	Caracterización del Uso
*,** El Peral	Municipalidad de Valparaíso	1901	Barrio Financiero Comercial	Existente	Operativo	Evaluación Social Tiempo
* Esmeralda	Privado	1905	Barrio Financiero Comercial	Desaparecido	Sustituido	Dimensiones de Red/Destino Actual
** Florida	GOB. REGIONAL	1905	El Almendral	Existente	No operativo	Caracterización del Uso
** Barón	Municipalidad de Valparaíso	1909	Av. Argentina - Barón	Existente	Operativo	Evaluación Social Tiempo/Comparación Evaluación Patrimonial
Los Placeres	Privado	1910	Av. Argentina - Barón	Desaparecido	Sustituido	Dimensiones de Red/Destino Actual

\* Sitio Patrimonio Mundial (SPM)

\*\* Monumento Histórico (MH)

1. ■



Valparaíso: una ciudad que recibe de su mar las propias variedades que la conforman. Fuente: Proyecto Borde Costero, Texto Visión de Valparaíso. Figura N° 1

## 1. INTRODUCCIÓN

Los fenómenos globales presentan expresiones particulares, propias en cada ciudad. Así, el proceso urbano que se produjo en Valparaíso durante el siglo XIX, formó parte de una dinámica global de transformaciones, que en Chile se tradujo en una dinamización de la economía y de la sociedad. Al respecto el historiador Eduardo Cavieres, refiriéndose a ese proceso, señala lo siguiente “La transformación comercial y urbana de Valparaíso se debería al paso de una economía pre capitalista a una capitalista propiamente tal”<sup>1</sup>. La ciudad vivió una situación privilegiada ya que su economía se vio fortalecida por recibir los flujos del naciente capitalismo industrial y financiero; de esta forma se convertía en uno de los centros de más importantes del pacífico sur. Esas dinámicas tuvieron un correlato en el desarrollo de la ciudad que, con la llegada de nuevos procesos técnicos, podía satisfacer las crecientes necesidades de la población por nuevos lugares para permanecer y desde los cuales relacionarse. La ciudad vivió una época de esplendor.

En este proceso, entre otros, tienen importancia dos factores, i) progresos en el transporte marítimo y el terrestre, que acorta tiempos y distancias y ii) la máquina a vapor que, primero se incorpora al proceso industrial y luego en los medios de transporte, específicamente al ferrocarril en el caso del terrestre. Los ascensores urbanos de Valparaíso son fruto de una necesidad y su origen se encuentra en las últimas décadas del siglo XIX. A esa fecha los cerros cercanos al plan de Valparaíso se encontraban en procesos de habilitación para recibir población; parte importante de los habitantes ya se ubicaban en los cerros Arrayán, Santo Domingo, Toro, Cordillera, Alegre y Concepción, mientras que las actividades administrativas, financieras y comerciales se concentran en el plan, sólo allí funcionaba el transporte público con cierta fluidez.

La conexión entre el plan y los distintos cerros, que se incorporan a la ciudad, es dificultosa. No existen vías que vinculen fluidamente la parte alta de la ciudad y, la circulación que se producía entre ambos sectores era, principalmente, peatonal o por medio de animales; entonces la necesidad de una mejor conexión pasó a ser un tema vital y, la llegada de nueva tecnología fue clave para que los ascensores urbanos se originaran, pensados como alternativa a las dificultosas conexiones que existían entre plan y cerros de la ciudad.

A partir de 1883, momento en que se inaugura el ascensor Concepción, hasta 1930, los ascensores urbanos fueron instalándose en distintos puntos de Valparaíso, según las necesidades de cada una de esas áreas específicas. El ascensor Artillería, fue inaugurado el mismo año que la Escuela Naval en dicho cerro, año 1893. El ascensor Panteón, es inaugurado el año 1901, para comunicar de

---

<sup>1</sup> “El Crecimiento Urbano de Valparaíso Durante el Siglo XIX”, Cartografía Histórica de Valparaíso. Vásquez, Nelson; Iglesias, Ricardo; Molina Mauricio. Universidad Católica de Valparaíso.

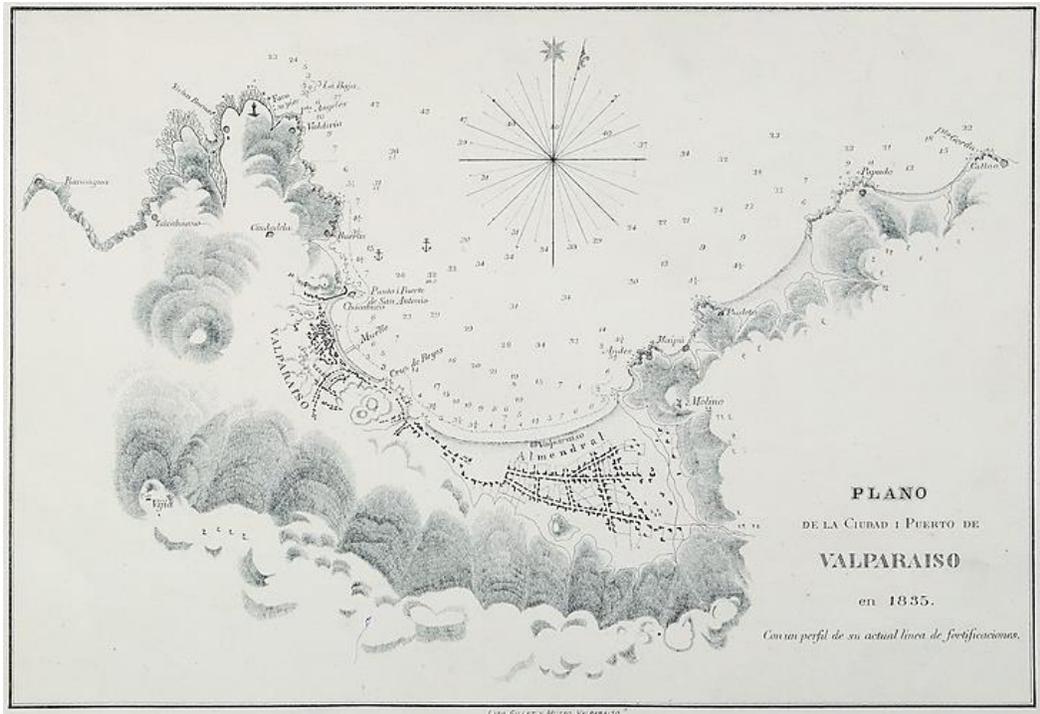
forma expedita el plan con el complejo de los cementerios. Al construirse conjuntos habitacionales entre los cerros Barón y Polanco, son atendidos por el ascensor Barón que se inaugura el año 1909, luego el Lecheros, el Larraín y el Polanco. En los cerros con frente al Almendral, el asentamiento de nuevas poblaciones de origen modesto, implicó un mayor flujo de personas, lo que fue cubierto con tres ascensores, el Mariposas, Florida y Monjas, todos construidos a principios del siglo XX. Hacia el oriente existieron otros tres, Merced, Las Cañas y La Cruz. Así, a principios del siglo XX se habían transformado en una verdadera solución para la relación entre el plan y los distintos cerros de la ciudad.

La posterior incorporación y desarrollo de nuevos medios de transporte colectivo que permitieron mayores desplazamientos, menores tiempos y mayor adaptabilidad a las transformaciones y crecimiento urbano, produjo que la población paulatinamente los adoptara, perdiendo los ascensores urbanos, la calidad de medio privilegiado para el tránsito entre el plan y los distintos cerros. Esto provocó un creciente abandono, que se vio reflejado en menores ingresos, en deficiencias en la operación y el mantenimiento de cada uno de ellos con las consecuencias en el deterioro y aumento de los riesgos de accidentes o siniestros. Generó también procesos de sustitución y desaparición de los ascensores urbanos de la ciudad que, de llegar a ser un total aproximado de 30, terminaron en los actuales 15, no sin problemas y, en algunos casos, con graves pérdidas en la infraestructura o en sus mecanismos. Actualmente sólo algunos siguen operativos como medios de relación en la ciudad, dado el interés que despiertan las áreas específicas que vinculan, que aseguran su funcionamiento.

Para evitar su creciente pérdida y destacando su particularidad en el contexto de la ciudad, el estado de Chile con fecha 01 de septiembre de 1998, declaró monumentos históricos a 14 ascensores de Valparaíso, los que se sumaron al ascensor del cerro Polanco que había sido declarado monumento histórico el 10 de junio de 1976. Esta acción, si bien buscaba protegerlos y conservarlos, no fue suficiente para evitar las razones que producían el creciente deterioro y los procesos de pérdida, como el siniestro que afectó al ascensor Lecheros destruyendo la estación inferior o el desmantelamiento de los elementos constituyentes en el caso del ascensor Villaseca. Hacia el año 2004, La Secretaría de Transporte (SECTRA), los incluía en el Plan de Transporte Metropolitano de Valparaíso, que se enmarcaba en una política de modernización en la movilidad de la ciudad y consideraba la integración a otros medios existentes como el tren metropolitano de Valparaíso, microbuses y trolebuses. Basado en ese plan, en los años siguientes se desarrolló la negociación y posterior adquisición de nueve ascensores por parte del estado de Chile en el año 2012, momento que da inicio a un lento proceso de restauración destinado a conservarlos como patrimonio.

Todo este proceso ha sido acompañado por un debate público que se ha centrado en lo que significa la pérdida para la imagen de la ciudad y, por otro lado, la discusión y acción del aparato público ha buscado los organismos que lideren las acciones de restauración y conservación. Si bien la compra de los Ascensores es importante para la ciudad y la coyuntura actual es positiva para su permanencia; las acciones y discusión pública no se han encargado del origen del problema, del por qué dejaron de funcionar, son precarios y presentan un alto grado de deterioro, razón por lo que las acciones emprendidas, salvo la propia restauración, no cambian radicalmente el escenario actual.

En ese contexto el presente trabajo pretende entregar una visión de los procesos que se han desarrollado en los ascensores urbanos y, además, de su potencial utilidad para la ciudad. Para ese efecto primero describirá los procesos que desarrollaron en el origen y los que provocaron la paulatina desaparición; caracterizará esos procesos y, por último, entrega criterios para que, desde una lógica instrumental, los ascensores urbanos vuelvan a generar relaciones con las áreas urbanas que los vieron originarse.



2.

Valparaíso 1835 Figura Nº 2

## 2. CONTEXTO URBANO

### 2.1 Crecimiento y transformación del Tejido Urbano

El territorio no solo posibilita la permanencia y sustenta el habitar, también establece requisitos, condiciona ese habitar; de esta forma el territorio otorga una situación. En Valparaíso el territorio expresado en su geografía condicionó la forma en que la ciudad desarrolló su crecimiento y transformaciones, así, condicionó también las propias necesidades de sus habitantes.

*“Hoy día la ciudad ha crecido, se ha extendido por los cerros, pero su masa urbana conserva este sentido general de estar junto, ante el mar”<sup>2</sup>.*

- Topografía *“.....obliga a modificar la trama urbana regular y genera variaciones tales como los pliegues que conducen los cursos de agua. Valparaíso se entiende en sus grietas, en la relación entre los cerros, las aguas y el mar. Es así como sus habitantes se ajustan a la geografía y se benefician de ella”<sup>3</sup>.*

El territorio ocupado por la ciudad fue producto de abrasiones marinas que generaron el paisaje. “El cordón montañoso costero se muestra ortogonal; verticalmente aparece la quebrada y, horizontalmente aparece la terraza apeldañada o curva de nivel. Los cerros de Valparaíso se conforman en tres terrazas apeldañadas”<sup>4</sup>. A. Salinas establece la siguiente clasificación: Cerros menores entre 40 y 70 msnm, cerros medios entre 100 y 120 msnm, cerros mayores entre 200 y 220 msnm. Luego señala que el farellón costero hace cumbre entre 300 y 400 msnm y por último establece que el cerro alto del puerto tiene 500 msnm.

Esa clasificación es coincidente con lo expuesto en la Revista Geográfica de Valparaíso que señala lo siguiente “El más alto está a unos 500 msnm; luego el correspondiente al límite urbano de Valparaíso a unos 250 msnm. La segunda terraza, en tanto, se encuentra entre 100 y 150 metros de altura. En ella se construyó a fines del siglo XIX el Camino Cintura, destinado a conectar los cerros entre sí. Por último, la primera terraza está a unos 70 msnm, altura de los cerros Santo Domingo, Concepción y Barón; es la altura límite a la que llegan los ascensores”<sup>5</sup>. “Los cerros, que en la comuna suman 44, circundando directamente la bahía 17 de ellos, tienen una altura que fluctúa entre los 25 y los 500 metros”<sup>6</sup>.

Hasta el siglo XIX el borde con el mar se encontraba cercano a las actuales calles Bustamante, Serrano y Prat. El plan creció mediante rellenos que se realizaron con escombros o sedimentos extraídos de las quebradas y de los cerros, que también aportaron material para aumentar el plan, esto explica las abruptas laderas en muchos de ellos como el cerro Arrayán. El conjunto de cerros es atravesado por gran cantidad de quebradas que conducen el escurrimiento de las aguas hacia el mar, produciendo erosión por escurrimiento.

---

2 Visión de Valparaíso. Purcell Fricke, Juan. 1987

3 Las aguas ocultas de Valparaíso. Araya, Marcelo. ARQ 73, páginas 40 a la 45. Diciembre 2009.

4 Volumétrico. Visualización del Relieve Porteño. Salinas Smith, Arline. Valparaíso 2010.

5 Revista Geográfica de Valparaíso. Ediciones Universitarias de Valparaíso Universidad Católica de Valparaíso – Chile Instituto de Geografía Valparaíso Facultad de Recursos Naturales, Chile.

6 Revista Geográfica de Valparaíso. Ediciones Universitarias de Valparaíso Universidad Católica de Valparaíso – Chile Instituto de Geografía Valparaíso Facultad de Recursos Naturales, Chile.

“La quebrada es el ámbito urbano originario de Valparaíso, el que primero se pobló y donde primero se encaramaron las casas (Urbina 2002). En un principio la ocupación se hizo por veredas o huellas en los márgenes de las quebradas –aún hoy se pueden encontrar en su curso superior– con el tiempo, considerando que gran parte del año la quebrada no tiene agua, se comenzó a utilizar su fondo y posteriormente a cubrirlo, dejando siempre espacio por donde escurra el agua. Se establece así la bóveda que genera un suelo artificial, se allana el pliegue, y la arruga íntima se transforma, en la medida de lo posible, en pública. La quebrada natural es íntima y se des-íntima cuando se cubre por una losa”<sup>7</sup>.

La geografía y el mar, le entregan un borde a la ciudad que, simultáneamente, es una bahía, amplia y profunda, protegida en el sur y abierta al norte, que también es su inicio, en la secuencia histórica de poblamiento, al entregar el lugar desde dónde se construye la ciudad. El plan, segundo elemento en secuencia, formado por material de relleno proveniente de los cuarenta y cuatro cerros que, individualizados por sus quebradas, conforman un anfiteatro que circunda la bahía. Estos elementos se presentan en un orden secuencial; sumatoria de procesos que, como resultado, nos presentan la ciudad. Las condicionantes topográficas como la estrechez del plan y el abrupto frente de acantilados de los cerros fueron, en el crecimiento urbano, el primer impedimento.

Plano de Valparaíso Mitad Siglo XIX

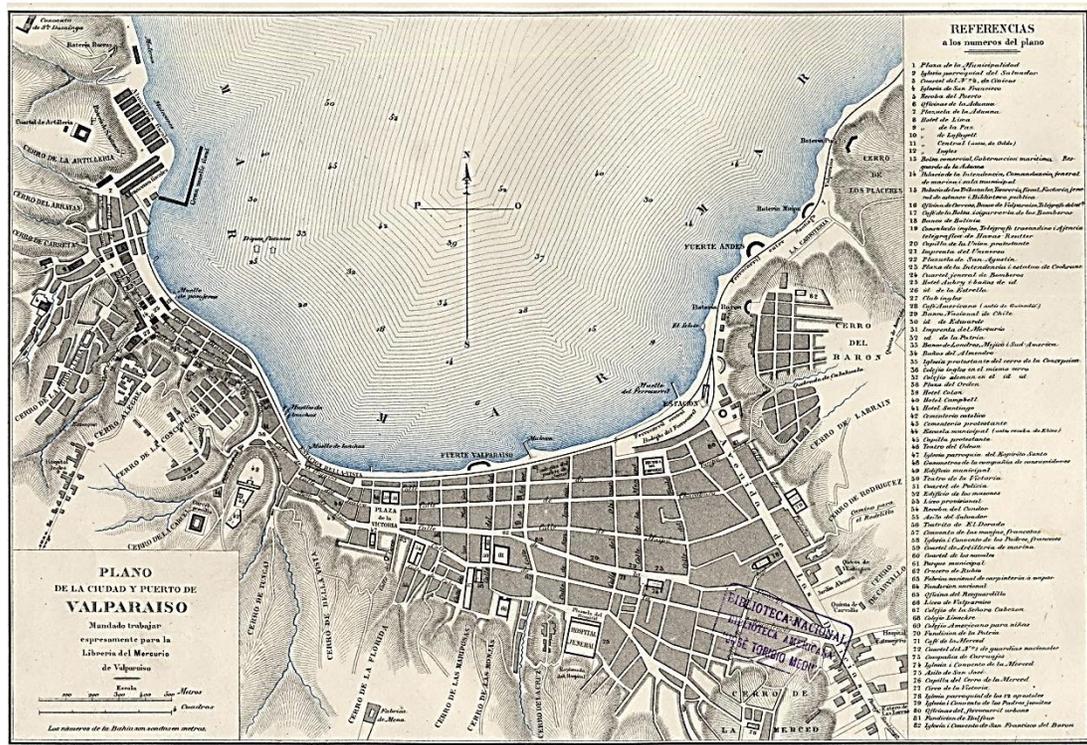


Figura N° 4 Muestra el incipiente crecimiento hacia los cerros en los sectores asociados al Puerto y cerro Barón, se aprecian la quebradas, los cerros y la primera terraza aún sin ocupar.

7 Las aguas ocultas de Valparaíso. Araya, Marcelo. ARQ 73, páginas 40 a la 45. Diciembre 2009.

- Crecimiento *“Y cómo no si los cerros son unidades geográficas considerables que se deben subir, rodear, escalar, perforar y sostener. Tan así es que ese avanzar subiendo los cerros es, probablemente, por qué se tornaron tan característicos como barrio. Se partió habitándolos desde abajo, desde el plan, por lo que desde el inicio se diferenciaron. No olvidemos que los cerros son distintos abajo; arriba son una gran unidad geográfica”<sup>8</sup>.*

La ciudad gana espacio al mar y, simultáneamente, desarrolla el abovedamiento de quebradas lo que permite acceder a los cerros, “consistente en la construcción de obras de infraestructura para encauzarlas y sepáralas de la superficie en su paso por la ciudad. Posteriormente sobre ellas, se construyen losas, soluciones mixtas de pretilas”<sup>9</sup>. Esta solución permitirá acceder y constituirse en las vías de interconexión del plan con las terrazas y cerros de la ciudad, desarrollándose un proceso urbano por acreción<sup>10</sup>, siguiendo el principio: quebrada – ladera – cima. Este principio se repetirá en tres terrazas de abrasión marina, ubicadas a 40, 110 y 200 m, sobre el nivel del mar.

Al igual que la anexión de un núcleo urbano por otro mayor, en este caso, la forma de crecimiento provoca que la configuración del tejido urbano sea diferente entre el plan y los cerros de la ciudad, debido a la topografía. En Valparaíso el abovedar las quebradas, más el proceso de acreción fue vital para extender la urbanización de la ciudad desde el plan hacia los distintos cerros y el camino cintura, su borde de crecimiento a esa fecha.

**Plano de Valparaíso 1910**



Figura N° 5 La ciudad ocupó la primera terraza. Se aprecia la diferencia morfológica de tejido entre plan y los cerros cercanos.

8 Las aguas ocultas de Valparaíso. Araya, Marcelo. ARQ 73, páginas 40 a la 45. Diciembre 2009.

9 Los medios de transporte urbanos y la expansión de la ciudad de Valparaíso entre 1900-1950. Ruz Ruz, Gustavo E. Tesis, Valparaíso 2008.

10 Crecimiento por adición de materia, como en los depósitos minerales o los continentes. 23<sup>a</sup>. Diccionario de la lengua española Real Academia Española. Octubre de 2014.

“Si se avanza desde el mar al cerro, nos encontramos con los primeros farellones y se producen cuatro tipos de situaciones con las vías:

- I. La calle llega entre dos cerros y se interna en la quebrada. En este caso siempre tiene bajo ella una galería para evacuar el agua.
- II. La calle llega a la cabeza del cerro y se monta en él por su lomo. No hay muchas; un ejemplo de este tipo de es calle General Mackenna.
- III. La calle que llega al frente del cerro choca en él y se transforma en escalera o ascensor –o una especie de escalera mecánica–.
- IV. La calle que llega a la cabeza de cerro y se interna en él a través de una galería subterránea para luego subir por un ascensor y aparecer en el lomo del cerro. Existe un solo ejemplo de este tipo: calle Almirante Simpson en el cerro Polanco.

Todas las vías de la ciudad que llegan al cerro corresponden a variaciones de estos cuatro ejemplos”<sup>11</sup>.

Los planos seleccionados presentan gráficamente el crecimiento que Valparaíso desarrolló desde el plan hacia los cerros, en un periodo que comienza en la segunda mitad del siglo XIX y se extiende a los principios del siglo XX. Este coincide con el periodo de origen y disposición de los ascensores urbanos en distintos puntos de la ciudad. A esa fecha, el camino de cintura ya se había proyectado, en el año 1872, por el arquitecto Fermín Vivaceta, para mejorar la comunicación entre los cerros.

Plano de Valparaíso 1914



Figura N° 6. 26 ascensores urbanos se ubican estratégicamente para conectar el Plan de la ciudad con la primera terrazas de los cerros circundantes. Un ascensor relacionaba un área específica, la disposición del total formó una costura urbana entre Plan y los Cerros cercanos.

11 Las aguas ocultas de Valparaíso. Araya, Marcelo. ARQ 73 páginas 40 a la 45. Diciembre 2009.

“Las calles que suben por el lomo o los ascensores y escaleras, que luego se transforman en calles largas por el centro del cerro, continúan ascendiendo siempre por el lomo. En cambio, la calle que sube por el fondo de quebrada normalmente se interrumpe en la cota 100 m, en la Avenida Alemania. En este punto la calle, que no es más que una cubierta sobre la quebrada, deja de serlo para dar paso a la quebrada natural”<sup>12</sup>.

El poblamiento del cerro Barón y los cerros de Playa Ancha, se inicia con posterioridad al año 1879. Se puede apreciar que los cerros Arrayán, Santo Domingo, Cordillera, Alegre y Concepción se encuentran habitados con anterioridad al año 1879, en torno al barrio puerto. A esa fecha la ciudad ya se encontraba conectada en el plan y comenzaba a desarrollarse. En el año 1871 la ciudad se consolidaba en el plan y comenzaba a extenderse a las altas periferias, proceso que hacia el año 1887 ya estaba en desarrollo. También se había proyectado Playa Ancha como, el camino cintura, el plan ya había ganado terreno al mar. En 1930 se presenta la imagen consolidada de hoy, La Av. Argentina, Brasil, Errázuriz, el plan unitario articulado por plazas. El camino Cintura ya no es el borde de la periferia.

A principios del siglo XX, se comienza a habitar los cerros Florida, Mariposas, Monjas y La Cruz. Producto de la regularización del trazado posterior al terremoto de 1906 que desplaza la vivienda hacia los cerros. “Es por ello que las primeras viviendas (principios del siglo XX) se ubican a pie de cerro (bajo Baquedano y sobre Colón) con un trazado mejor constituido ya que estaban dentro de la propuesta de reconstrucción”<sup>13</sup>.

#### Plano de Valparaíso 1910

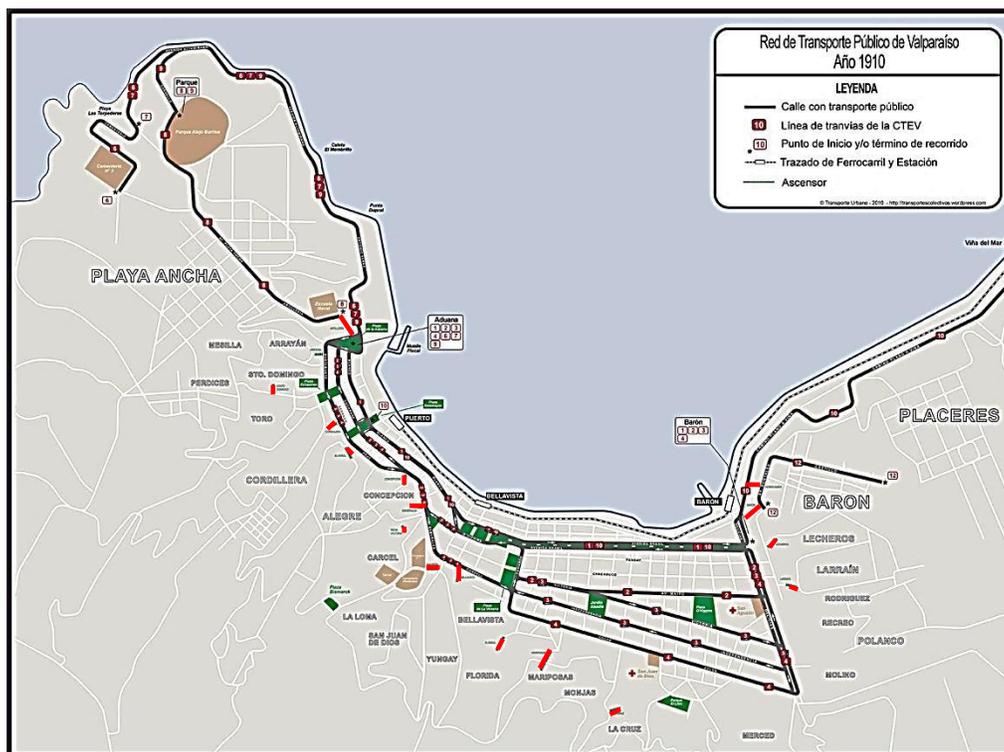


Figura N° 7. Muestra integración del transporte, los recorridos de los tranvías CTEV y la integración con los Ascensores Artillería y Barón con las líneas N° 8 y N° 12 respectivamente que recorren Playa Ancha y el cerro Barón.

<sup>12</sup> Las aguas ocultas de Valparaíso. Araya, Marcelo. ARQ 73 páginas 40 a la 45. Diciembre 2009.

<sup>13</sup> Constitución de Barrios en Valparaíso. Cerros La Cruz, Monjas, Mariposas y Florida. Wiki Casiopea Travesías Estorninos.

## 2.2 Desarrollo del paisaje

*“Ciertas formas de arquitectura se hicieron dominantes en Valparaíso, en parte gracias a un impulso de construcción muy violento. Esta herencia es rica en cualidades urbanas, logrando un conjunto coherente y de un fuerte carácter”..... “Es posible leer el conjunto de edificios como una unidad y al mismo tiempo individualizarlos y descubrir la posición que cada uno tiene”<sup>14</sup>.*

Si se compara el crecimiento expresado en planos históricos con las imágenes existentes de ese periodo, se notará que existen diferencias entre la lectura que se realiza sobre esa cartografía y la que se puede realizar sobre imágenes, sean vistas del total (generales) o particulares, de un espacio más específico. Entendido aquello, las primeras imágenes seleccionadas muestran la diferencia temporal en el crecimiento de la masa urbana de Valparaíso y las últimas, la relación de planos verticales en la lectura del crecimiento desde el plan de la ciudad.

La forma que la geografía determinó el poblamiento de la ciudad, provocó que los cerros, se transformaran en “áreas urbanas relativamente grandes”, palabras que utiliza Kevin Lynch al definir lo que entiende como un barrio. Señala también que poseen cierto carácter común y, en casos, se constituyen como los elementos básicos en la imagen de la ciudad. “Las características físicas que determinan los barrios son continuidades temáticas que pueden consistir en una infinita variedad de partes integrantes, como textura, el espacio, la forma, los detalles, los símbolos, el tipo de construcción, el uso, la actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía”<sup>15</sup>; en el caso de Valparaíso, una sumatoria de características físicas como la topografía, el tipo de construcción, sus bordes, el uso, los símbolos, permite diferenciar los distintos barrios que conformaron su imagen asociados al plan y sus cerros.



**1864 Vista de Valparaíso desde el Cerro Artillería**

Figura N° 8. Aparece una primera ocupación en la primera terraza de los cerros Alegre y Concepción.

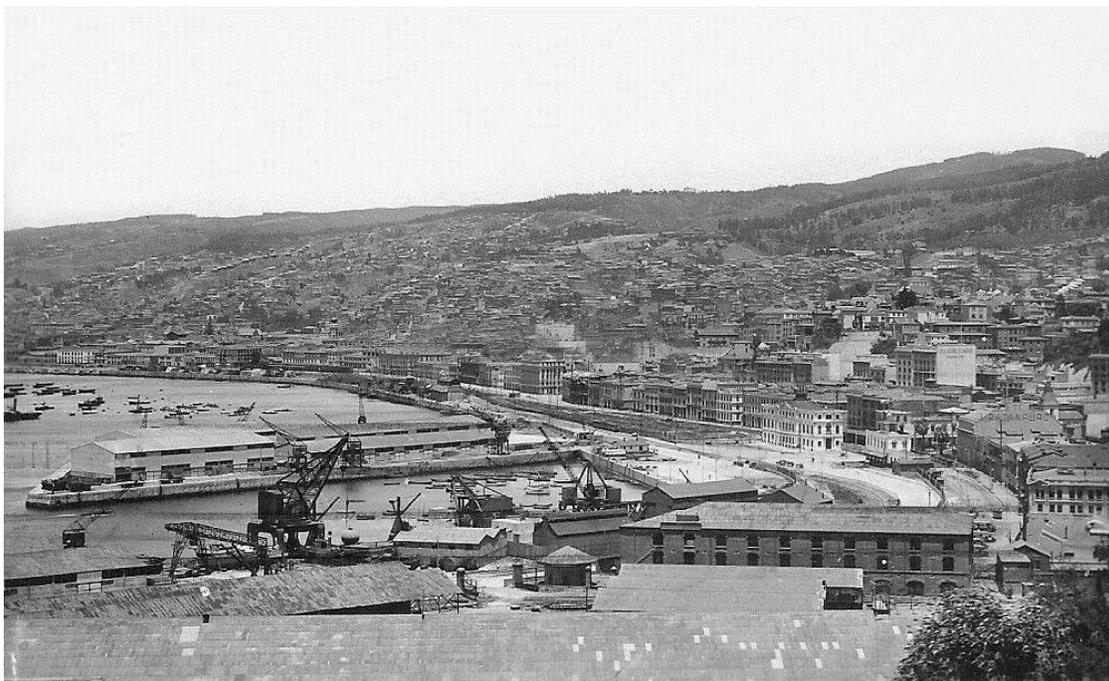
14 Visión de Valparaíso. Purcell Fricke, Juan. 1987.

15 La imagen de la ciudad. Lynch, Kevin. 1ª edición 7ª tirada. 2006.

En Valparaíso, “El barrio se constituye desde la huella, la que puede originarse desde un trazado regular o uno espontáneo; la medida queda regida por la distancia de lo caminable en un tránsito que sus habitantes reconocen como propio”<sup>16</sup>. También se diferencia, en su imagen, el crecimiento asociado a la ocupación de la primera y las subsiguientes terrazas, construyendo un frente y un borde que se presentan sobre el plan a manera de planos verticales (verdaderas escenografías que contienen el espacio) y señalan, en una lejanía, el inicio de la nueva etapa de ocupación en el territorio que avanza hacia la cumbre del gran macizo.

Lo anterior se produce cuando, al capturar el paisaje, no se realiza sobre el total, primero se fija la mirada, luego se enmarca el paisaje. El horizonte del ojo coincide con el horizonte del paisaje, cuando existe una detención o cuando existe seguridad en el caminar, lo que permite separar “lo que el pie palpa de lo que el ojo mira”. Esta percepción se produce por la “mirada fragmentada” que trata sobre la precisión en el horizonte. Esa forma de mirada es un proceso en que primero se tiene una mancha, luego se perfila el objeto en el horizonte, posteriormente se aparecen los elementos del elemento y, por último, aparece el tamaño, momento en que la mirada tiene referencias para realizar una comparación.

Del horizonte en lejanía del mar, pasamos a la proximidad de la ciudad, donde aparecen los tamaños. La condición peatonal permite frontalidad, permite recibir la magnitud; percepción que se produce al momento de la detención o en la seguridad del caminar, relacionando el tiempo con el estar ante los elementos urbanos. La frontalidad relaciona el edificio, la fachada y la aproximación, posibilitando su identificación y relación con un conjunto mayor. Enfrentar la ciudad se diferencia de la percepción que produce la velocidad del automóvil, la que transforma la forma de observar; genera cambios en la arquitectura, cobrando valor el plano como elemento y nuevo lenguaje en una mirada perfilada o lateral.



**1930 Vista de Valparaíso**

Figura N° 9. Aparece un frente al mar más definido. La ocupación de la primera meseta de los cerros ya consolidada.

---

16 Constitución de Barrios en Valparaíso. Cerros La Cruz, Monjas, Mariposas y Florida. Wiki Casiopea Travesías Estorninos.

3.



Puerto Valparaíso 1910 Figura N° 10

### 3. ORIGEN DE LOS ASCENSORES URBANOS

#### 3.1. El Ferrocarril en Valparaíso

*“Del borde a la altura y del borde al interior son las extensiones que hemos visto desde la capacidad técnica y empresarial de los ferrocarriles para extender la riqueza y fundar”<sup>17</sup>*

La llegada del ferrocarril a Valparaíso marca una “inflexión” en las dinámicas del desarrollo en la ciudad. La necesidad de unir el principal puerto con la capital de manera expedita, era una necesidad que cada vez fue más apremiante. Si bien, desde fines del periodo colonial existe un camino –camino de carretas– que unía las dos ciudades, era bastante precario sobre todo después de los periodos invernales, además requería de tiempos excesivos para recorrer la ruta, los que variaban entre dos días y una semana.

Para acelerar la solución del problema el Gobierno de Chile, a esa fecha, crea una sociedad de capitales nacionales, autorizado por ley del 28 de Agosto de 1851, tendiente a concretar lo antes posible el proyecto para construir una vía férrea que uniera Valparaíso con Santiago, propuesto por el ingeniero norte americano Guillermo Wheelwright y continuado por el también ingeniero norte americano Enrique Meiggs.

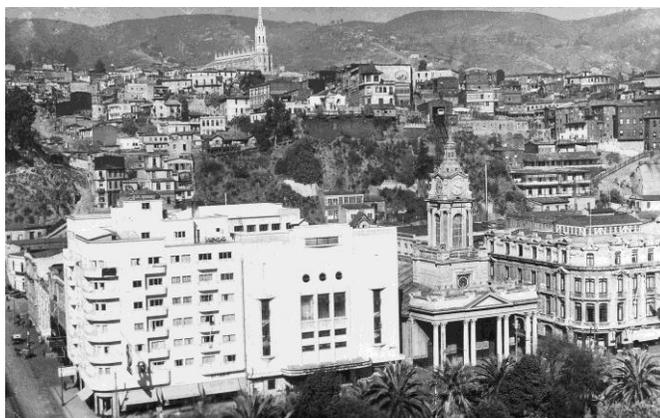
*“Al año siguiente se le permitió al gobierno enajenar la deuda peruana de cuatro millones de pesos, con el objeto de invertir su producto en la construcción de los ferrocarriles de Valparaíso a Santiago y de la capital al sur”<sup>18</sup>*

Si bien la construcción se concluyó al año 1863, ya en el año 1855 el primer tramo, de siete kilómetros, que unía las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, se había inaugurado, empleando para ello tres años. En 1856 la línea llegó a Limache y al año siguiente se logró extender hasta Quillota. En Valparaíso, cronológicamente desde el año 1855, el ferrocarril se extiende hacia el sector que ocupaba el puerto y los almacenes fiscales; el 20 de enero de 1868, se extiende hasta Bellavista, el 24 de diciembre de 1876, la línea se extiende a la Estación Puerto de Valparaíso.



**1865 Plaza de la Victoria**

Figura N° 11. La imagen muestra el frente del Cerro Florida y parte del Cerro Bellavista, aún sin habitar masivo.



**1947 Cerro Bellavista**

Figura N° 12. Aparecen dos frentes el primero al costado sur de la Plaza de la Victoria, calles Condell y Edwards. El segundo, es el frente del cerro Bellavista ya consolidado por la ocupación en la primera terraza.

<sup>17</sup> Travesías bajo la Cruz del Sur, una reflexión arquitectónica. Purcell Fricke, Juan.

<sup>18</sup> El Ferrocarril de Valparaíso a Santiago <http://www.patrimonioperroviariochileno.cl>.

De esta forma el ferrocarril funda “el borde sobre el borde”, generando, progresivamente, una división entre la ciudad y su mar, situación que se mantiene en la actualidad. Ese efecto no fue el único que el ferrocarril produjo sobre la ciudad. La incorporación de nueva tecnología posibilita la modernización de los medios de transporte urbano e induce la adopción de nuevos hábitos sociales. *“Con la llegada del ferrocarril no sólo el puerto se conectaría con la capital Santiago, sino que sería el punto de partida del ímpetu modernizador propio del auge mundial de la revolución industrial, y con ello la aparición de los servicios públicos urbanos”*<sup>19</sup>

El ferrocarril trae la máquina a vapor, montada sobre carros metálicos y se desplaza sobre rieles de hierro. A través de trasposos tecnológicos desde el borde, al plan primero y luego a los cerros, la ciudad adquiere la imagen modernizadora de la revolución industrial, a la que se sumaron a una serie de servicios urbanos que generaron nuevas dinámicas en su movilidad y en la forma en que se habitaba. Estas transformaciones sumadas a otros adelantos como el alumbrado público, tienen reflejo en su imagen.

La vía férrea se hace urbana, se agrega al trazado de la ciudad, modificando o rectificando el tejido de su plan. “podemos advertir una secuencia evolutiva en la incorporación de los distintos medios de locomoción que fueron surgiendo en la medida que el avance tecnológico y los medios económicos lo permitían, como ocurrió con la evolución desde la tracción animal a la eléctrica”<sup>20</sup> El primer servicio de ferrocarril urbano o “tranvías”, denominado carros de sangre, se inaugura el año 1863, originario de la ciudad de Nueva York, consiste en carros que se desplazan sobre rieles de acero y son tirados por caballos. Recién para el año 1904 se inició el servicio de tranvías eléctricos que reemplazaron progresivamente a los de tracción animal. Todas estas innovaciones permiten la circulación en el plan y mejorar la relación con la ciudad de Viña del Mar.

La característica topográfica de Valparaíso, dificultó que los nuevos recursos inmediatamente generaran las vinculaciones necesarias con los cerros. Esta característica fue un impedimento para que los medios pudieran acceder a los lugares altos (primera terraza). “De allí entonces la necesidad de incorporar medios apropiados a la topografía como fueron los funiculares (conocidos como ascensores en la ciudad) que hicieron posible llegar a las cotas de 50 o 60 metros”<sup>21</sup>.



**1900 Estación Matadero Valparaíso / Viña del Mar.**

Figura N° 13. El ferrocarril trae la vía férrea a la ciudad.



**1912 Estación Bellavista**

Figura N° 14. El ferrocarril dota de nueva infraestructura a la ciudad.

19 UMBRALES ARQUITECTÓNICOS DE LA CIUDAD. Espacios de relación y movilidad entre la ciudad y el territorio Valparaíso, ciudad y puerto. Arteche, Pablo. 2014

20 Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850 – 1950. Estrada Turra, Baldomero. Revista Polis N° 33. 2012

21 Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850 – 1950. Estrada Turra, Baldomero. Revista Polis N° 33. 2012

### 3.2. Los Ascensores Urbanos en Valparaíso

Históricamente los ascensores urbanos se construyen en un periodo marcado por la revolución industrial, asociado al ferrocarril y la vía férrea como modelo usado para desarrollar el territorio. Periodo que aproximadamente se extiende hasta el año 1930.

El primer funicular urbano, como medio de transporte, se inaugura el año 1862, en la ciudad de Lyon, Francia. Ya en el año 1874, en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, se inaugura el primer funicular en Sudamérica. En Valparaíso, desde el año 1883, inauguración del ascensor Concepción, hasta el año 1930 se construyeron en forma masiva y posibilitaron los desplazamientos de los habitantes entre el plan y los distintos cerros de la ciudad.

#### a. Ascensores urbanos construidos en Valparaíso en el periodo 1883 y 1930

Las tablas N° 2 y N° 3 muestran el total de ascensores urbanos de los que se tuvo antecedentes de existencia, sea por material fotográfico, fuentes historiográficas. Ambas se ordenan por ubicación comenzando por el sector puerto y finalizando en el sector Barón.

#### b. Ascensores urbanos existentes en Valparaíso

Según distintas fuentes, el total de ascensores urbanos construidos en Valparaíso varía entre 26 y 31. Independiente del número que finalmente existió, este hecho revela lo masivo y popular que fue este sistema en la ciudad. A la década del año 1930 existían 27 ascensores funcionando, a la década de 1980 funcionaban 17 ascensores, hacia la década de 2010 funcionaban, dificultosamente, 10 ascensores. Al año 2014 sólo funcionan 8 de ellos.

Tabla N°2 Ascensores urbanos de Valparaíso existentes

N°	ASCENSOR	PROPIETARIO	AÑO	SECTOR UBICACIÓN	ESTADO
1	Villaseca	GOB. REGIONAL	1913	Barrio Puerto	Existente
2	Artillería	GOB. REGIONAL	1892	Barrio Puerto	Existente
6	Cordillera	GOB. REGIONAL	1886	Barrio Puerto	Existente
7	San Agustín	Municipalidad de Valparaíso	1913	Barrio Puerto	Existente
8	El Peral	Municipalidad de Valparaíso	1901	Barrio Financiero y Comercial	Existente
9	Concepción	GOB. REGIONAL	1883	Barrio Financiero y Comercial	Existente
11	Reina Victoria	Municipalidad de Valparaíso	1903	Barrio Financiero y Comercial	Existente
14	Espíritu Santo	GOB. REGIONAL	1911	El Almendral	Existente
15	Florida	GOB. REGIONAL	1905	El Almendral	Existente
16	Mariposas	GOB. REGIONAL	1906	El Almendral	Existente
17	Monjas	GOB. REGIONAL	1912	El Almendral	Existente
22	Polanco	Municipalidad de Valparaíso	1916	Av. Argentina - Barón	Existente
23	Larraín	GOB. REGIONAL	1909	Av. Argentina - Barón	Existente
24	Lecheros	Compañía de Ascensores del Cerro Lecheros Ltda.	1908	Av. Argentina - Barón	Existente
25	Barón	Municipalidad de Valparaíso	1909	Av. Argentina - Barón	Existente
31	Van Buren	Hospital Van Buren	1932	El Almendral	Existente

Fuente: Elaboración propia en base a antecedentes historiográficos

c. El Ascensor urbano como inmueble y mecanismo destinado al tránsito

El traspaso técnico desde el ferrocarril –en el borde– a la ciudad, provoca adaptaciones en su tejido, al agregar los tranvías en el plan. Al agregar los ascensores en los cerros, fue necesario construir nueva infraestructura, cumpliendo la condición fundante del ferrocarril. Se requirió disponer de fajas de terreno para construir taludes (fig. N°14) y, además, dos conexiones con el tejido urbano, una en el plan y otra en los cerros. Esos puntos son estaciones y le entregarán a cada ascensor una ubicación (fig. N°15) y una situación en la ciudad.

La infraestructura de “cada ascensor urbano”<sup>22</sup> contiene el mecanismo de transporte que, en general, se compone por cinco partes o sistemas que se detallan:

- i. Motorización, que varió desde sistemas hidráulicos, luego el uso del vapor y finalmente se adaptan al uso de la electricidad.
- ii. Sistema de transmisión compuesto por distintos tipos y dimensiones de engranajes que transmiten el movimiento desde el motor a un tambor dónde se enrollan los cables.
- iii. Sistema de tracción, compuesto por un tambor de enrollamiento, poleas, catalinas, polines y cables de acero.
- iv. Material rodante, compuesto principalmente por los carros, cada uno se conforma por un chasis metálico en el que se encuentran ejes y ruedas, y una cabina, generalmente de madera cubierta por placas metálicas.
- v. Plano de rodadura, compuesto por estructuras mixtas que se levantan desde el talud; sobre ellas, se encuentran montados los durmientes metálicos o de madera y sobre ellos montados los rieles de acero por donde se desplazan los carros.

Tabla N°3 Ascensores urbanos de Valparaíso desaparecidos

N°	ASCENSOR	PROPIETARIO	AÑO	SECTOR UBICACIÓN	ESTADO
3	Arrayán	Federico Page Falkeld.	1907	Barrio Puerto	Desaparecido
4	Santo Domingo	Cía. Nacional de Ascensores S.A.	1910	Barrio Puerto	Desaparecido
5	Perdices	Cía. Cerro Perdices Inversiones	1931	Barrio Puerto	Desaparecido
10	Esmeralda	Federico Page Falkeld.	1905	Barrio Financiero y Comercial	Desaparecido
12	Panteón	Ernesto Onfray	1901	Barrio Financiero y Comercial	Desaparecido
13	Bellavista	Ernesto Onfray	1899	Barrio Financiero y Comercial	Desaparecido
18	La Cruz	Cía. Ascensores La Cruz Ltda.	1908	El Almendral	Desaparecido
19	Las Cañas	Municipalidad de Valparaíso	1925	El Almendral	Desaparecido
20	Ramaditas	Juan Segundo Naylor	1914	El Almendral	Desaparecido
21	Las Delicias	Sociedad El Hogar	1925	Av. Argentina - Barón	Desaparecido
26	Los Placeres	Juan Segundo Naylor	1913	Av. Argentina - Barón	Desaparecido
27	Merced	Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso	1914	Av. Argentina - Barón	Desaparecido
28	Ferroviano	Ernesto Onfray.	1902	Av. Argentina - Barón	Desaparecido
29	Portales		1910	Av. Argentina - Barón	Desaparecido
30	San Juan de Dios	Hospital San Juan de Dios	1898	El Almendral	Desaparecido

Fuente: Elaboración propia en base a antecedentes historiográficos

<sup>22</sup> El ascensor Polanco no corresponde a esta tipología de ascensor.

### 3.3 Acción de los Ascensores Urbanos en la Ciudad

#### a. Contribución al Desarrollo Urbano

Desde la perspectiva aquí presentada, los ascensores urbanos de Valparaíso corresponden a sistemas complejos; cada uno necesita un inmueble para desarrollar un mecanismo de tránsito que, para ser eficiente y eficaz, requiere precisión en su funcionamiento, lo que permite cumplir con un rol de conector urbano en la ciudad.

Josep María Montaner plantea que "...un sistema es un conjunto de elementos heterogéneos (materiales o no), de distintas escalas, que están relacionados entre sí, con una organización interna que intenta estratégicamente adaptarse a la complejidad del contexto y que constituye un todo que no es explicable por la mera suma de sus partes"<sup>23</sup>. Plantea que existe un momento en que la idea de objeto en la arquitectura, cae en crisis. Entonces las cosas ya no se pueden entender separadas, sino que relacionándose o en función de otras. Esta idea ayuda a explicar la condición especial (o doble condición) de los ascensores urbanos que, en su conjunto –inmueble y mecanismo de tránsito–, fueron desarrollados como sistema, con el objetivo de conectar dos áreas o situaciones distintas en el tejido de la ciudad. Planteado de otro modo, el ascensor urbano fue, en su conjunto, destinado al tránsito, cumpliendo el rol de conector entre el tejido urbano existente en el plan y el que se desarrolló en la primera terraza de los cerros cercanos.

Si bien el tejido que creció hacia los cerros nace por una razón distinta al origen de los ascensores urbanos, –más bien el proceso es inverso, la necesidad de conectar distintas partes de ese tejido origina a los ascensores–. Ellos, mediante la conexión que proporcionan, se transformaron en ordenadores de la ciudad. Su disposición formó una costura urbana entre plan y cerros, considerando que, en un principio, la estructura vial era precaria y que el tránsito por ella se producía peatonalmente o por medio de tracción animal. Son los elementos destinados al transporte que mejor interpretaron las necesidades de los habitantes y a las condiciones geográficas de emplazamiento. De ahí su masividad, de esa forma, desde que se originan hasta mediados del siglo XX, son los elementos más importantes en la consolidación y ocupación de la primera terraza, en el desarrollo de la ciudad y su extensión hacia los cerros.

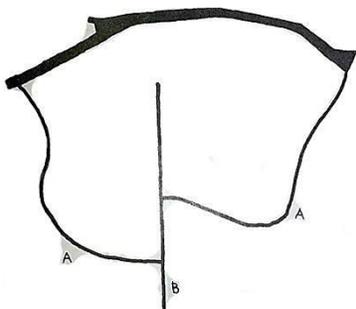


Fig. N° 15. Desarrollo del tejido urbano del Cerro Concepción. Primero frente a calles Prat y Esmeralda (cabo rocoso). Segundo, las quebradas que separan de los cerros Alegre, Reina Victoria y Cárcel se transforman en caminos. Tercero, Aparece otro camino por el lomo del cerro.

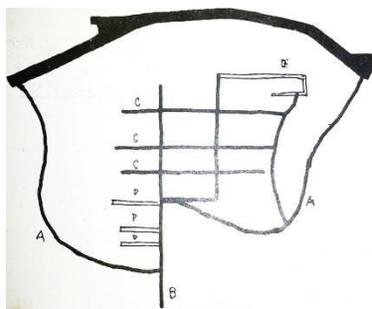


Fig. N° 16. Cuarto, aparecen calles transversales casi horizontales

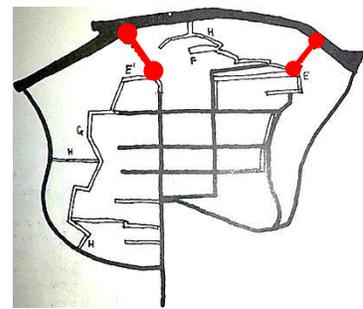


Fig. N° 17. Quinto, se construye al ascensor Concepción, una serie de pasajes peatonales y escaleras que unen cerro y plan, por último se construye el ascensor Esmeralda. El Barrio se constituye<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Sistemas arquitectónicos contemporáneos. Montaner, Josep Maria. 2008.

<sup>24</sup> Valparaíso Balcón Sobre El Mar. Pérez de Arce, Rodrigo. 1976.

b. Los Ascensores Urbanos como Generadores de Identidad

*El patrimonio urbano construido se puede entender como el conjunto de bienes pertenecientes a una sociedad y, por extensión, a una ciudad, susceptibles de estimación económica. Además, el patrimonio urbano, es un acuerdo sobre aquellos aspectos de la ciudad que tienen un valor social, sean materiales o inmateriales.*

El desarrollo conceptual del patrimonio ha evolucionado, paulatinamente, desde una perspectiva material como un bien o una herencia, hacia un concepto que también incluye aquellas ideas comunes que conforman la riqueza de identidad de un grupo o sociedad. Si además entendemos que una ciudad se puede interpretar como una construcción social; que su patrimonio urbano genera identidad y que ella, la ciudad, es reflejo de la sociedad que la habita, entonces sus valores y sus deterioros son valores y deterioros sociales también.

El patrimonio urbano otorga identidad y pertenencia al lugar que se habita. Es así que el valor patrimonial de una ciudad, se puede entender como un valor que asigna la sociedad que habita esa ciudad, una convención propia sobre los aspectos que se consideran valorables y que responde a criterios diversos como arquitectónicos, paisajísticos, económicos, legales, funcionales, otros.

Sobre el valor y la significación actual de la ciudad, a raíz del texto “El patrimonio de Valparaíso. Visión arquitectónica de su significación y proyección”<sup>25</sup>, se puede considerar lo siguiente:

- i. El emplazamiento de Valparaíso y su forma de extenderse al espacio natural, hacia los cerros, provoca una condición de “mirarse a sí mismos”. Extensión de la forma del anfiteatro en la relación con el mar.
- ii. “La vista” como un derecho del habitar junto al mar, parte del patrimonio de sus habitantes.
- iii. El ritmo urbano, donde el plan se transforma en el encuentro del cerro con el mar, es articulado en su largo por distintas plazas y quebradas.
- iv. Sus barrios, de una época “heroica” son una línea del tiempo; capas que se reconocen dentro del proceso de transformación que la ciudad ha desarrollado hasta la actualidad.
- v. El acceso a Valparaíso, desde el interior del territorio es acompañado por un ancho, que genera una explanada, de uso una plaza y feria, y, en su largo, una avenida.



Fig. N° 18. Corte del Ascensor El Peral. Muestra la relación Estación superior, talud, estación inferior.

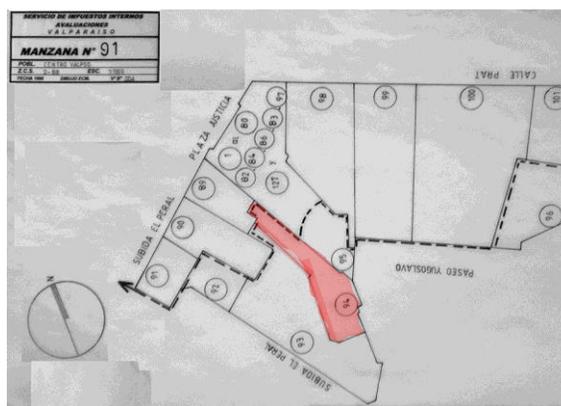


Fig. N° 19. Plano catastral Servicio de Impuestos Internos de la manzana N° 91. Ubicación del ascensor “El Peral”, que ocupa el sitio N° 91 – 94

25 Cuarto Momento, El Contexto Histórico. Purcell Frike, Juan. 2014.

*“Sin duda que los ascensores son, desde sus orígenes, parte constitutiva importante de la identidad de la ciudad, aunque, en la actualidad su uso sea muy limitado”<sup>26</sup>.*

*“El caso de los ascensores sea el más pintoresco.....sin duda son el medio de transporte que mejor respondió a las necesidades de los porteños”<sup>27</sup>.*

*“Inseparables de sus paseos y miradores están los ascensores que constituyen, por su belleza y funcionalidad, patrimonio indiscutible de la ciudad”<sup>28</sup>.*

Los ascensores urbanos adquirieron una alta importancia en la forma en que la ciudad se habitaba, lo que se vio reflejado en su imagen y, por extensión, en la identidad que ellos generaron en sus habitantes. Ese valor fue reconocido por el Estado de Chile que, mediante el decreto exento número 866 del 01 de septiembre de 1998, declaró 14 de ellos como “Monumento Histórico”, considerando entre otros, lo siguiente:

*Que, los ascensores en Valparaíso surgen por la necesidad de comunicación entre los diferentes sectores de Valparaíso, ya que la topografía de la ciudad obligó a realizar grandes esfuerzos para comunicar los barrios elevados con el sector cívico comercial del puerto. Algunos caminos se hicieron accesibles por medio de caminos de pendientes muy elevadas, o por medio de escaleras, lo que hizo necesario un medio de transporte que fuera capaz de recorrer estas alturas y transportar a los habitantes de Valparaíso entre los Cerros y el plan;*

*Que, los ascensores de Valparaíso, son un elemento más en la fisonomía urbana de la ciudad, alineados en semicírculos siguiendo la forma anfiteatral del Puerto, la mayoría de ellos nacen en el plan para conducir a alturas variables entre los 20 y 50 metros, otorgándole a la ciudad un valor histórico, social y turístico y constituyen un patrimonio arquitectónico que hay que conservar, proteger y transmitir a las futuras generaciones;*

Fueron considerados también, en el expediente presentado a la UNESCO, parte de los argumentos utilizados para solicitar la declaratoria de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial. Éste señala lo siguiente:

*Ascensores, medio de transporte inclinado cerro-plan*

*Valparaíso alcanzó a contar con 30 ascensores en funcionamiento. Actualmente tiene 15 ascensores de data centenaria operativos, y es la única ciudad en la cual este sistema de transporte tiene plena vigencia y es fundamental para su desenvolvimiento. Él se origina en la aplicación de los avances tecnológicos de la era industrial, en el afán de progreso de sus habitantes y en la creatividad aplicada a resolver los problemas que imponía el medio geográfico a la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.*

*Su significado está dado, por una parte, por su carácter de hito de referencia en una ciudad compleja, que conforma líneas o cortes dentro de una trama urbana de difícil lectura.*

De lo expuesto, se puede deducir que el patrimonio de la ciudad, sea material o inmaterial, natural o artificial, construye una imagen urbana que actúa en la identidad y pertenencia de sus habitantes y, a su vez, es percibida por sus visitantes. En Valparaíso, se da la relación en la que el patrimonio urbano construye una imagen de ciudad. Cualquier deterioro en su patrimonio urbano tiene un efecto sobre su imagen y, ese efecto, se refleja en sus habitantes y es percibido por sus visitantes.

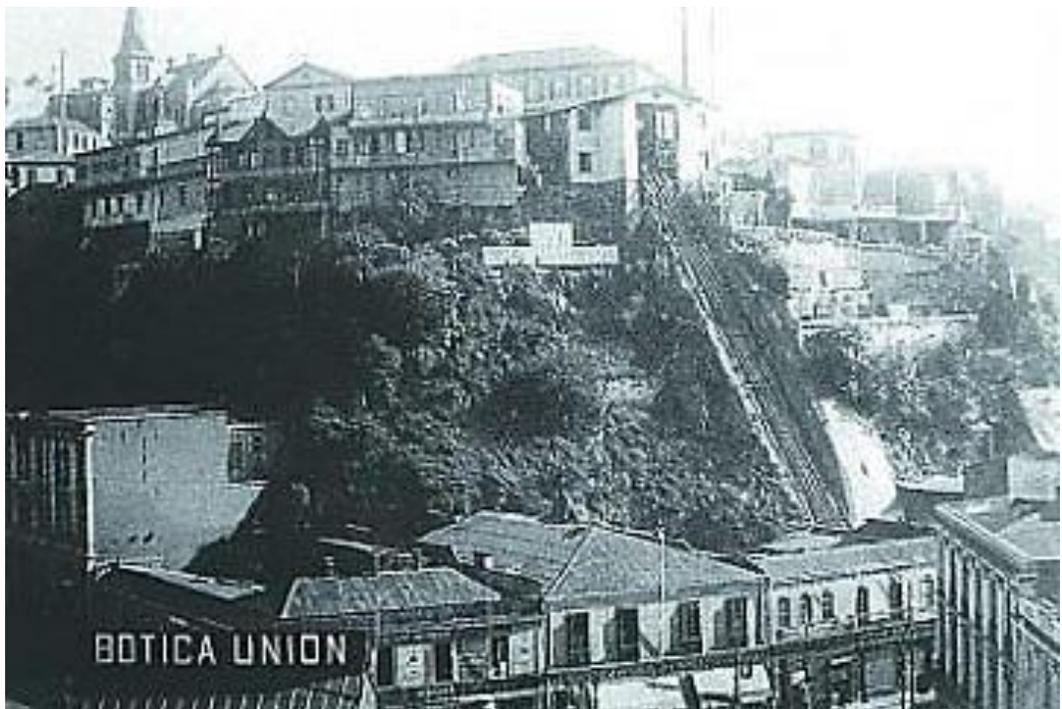
---

26 Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850 – 1950. Estrada Turra, Baldomero. Revista Polis N° 33. 2012.

27 Los Medios de Transporte Urbano y La Expansión de la Ciudad de Valparaíso entre 1900 y 1950. Ruz Ruz, Gustavo Edison. 2008.

28 Mejoramiento Integral del Ascensor El Peral de Valparaíso, Arquitectura, Ingeniería, Sistemas Mecánicos y Eléctricos. Subdere. 2011.

4.



Ascensor Esmeralda Figura N° 20

#### 4. PRESENTACIÓN Y DESARROLLO DEL PROBLEMA

*“Toda aglomeración urbana, metropolitana, regional o continental es, por esencia, un sistema”.....“Las relaciones se conforman por intercambio de flujos de materia, de energía y de información y, las redes de transporte y servicios, son los espacios – canales que posibilitan la circulación de esos flujos”<sup>29</sup>*

##### 4.1 Las Redes y El Crecimiento Urbano

Las ciudades se han transformado y no solo han generado modificaciones en los hábitos de sus sociedades, también una serie de cambios y una constante evolución en sus formas y relaciones. Estos procesos dan como resultado nuevos modos, que se convierten en nuevas formas de ciudad. La ciudad es un sistema, al que sus circulaciones dan forma al habitar<sup>30</sup>. Es así que el crecimiento urbano es dinamizado por las redes que pueden ser sanitarias, eléctricas, sociales, de transporte, y crecen por aumento de distribución de sus propias redes, extendiéndose o siendo reemplazadas, según sean las necesidades o utilidades que éstas prestan a ese crecimiento.

“La permanente unión entre transporte y ciudad va quedando manifiesta en las etapas de crecimiento de todo centro urbano. Para que una ciudad pueda expandirse y ensanchar sus límites, requiere facilidades que le permitan cubrir nuevas distancias. Re caerá sobre los medios de transporte la tarea de responder a dicho desafío. Pero, al mismo tiempo, una mayor y mejor movilización induce a la ciudad a crecer, a veces, más allá de los límites que puedan estimarse convenientes, y más aún, le exige abrir, pavimentar y adecuar sus calles para un racional flujo, de modo que la forma de la ciudad se va adaptando, no sin dificultades, al progreso de los medios de transporte, del mismo modo que el transporte debe ir conformándose a los requerimientos de la ciudad”<sup>31</sup>.

##### a. Transformación en la movilidad entre el Plan y los Cerros de Valparaíso

Los elementos tecnológicos, sirven en cuanto son útiles; la técnica y la tecnología, en este caso, es respuesta a una necesidad. El crecimiento y las transformaciones, en Valparaíso, produjeron nuevas necesidades, la extensión y modernización de sus redes de abastecimiento y, la extensión y mejoramiento de sus redes viales para agregar la movilidad del automóvil. Se produjeron nuevos recorridos y reemplazos tecnológicos en los medios de transporte. Los carros de sangre, fueron reemplazados por los tranvías, y éstos, por los trolebuses; posteriormente se agregaron los microbuses.

El cómo, Valparaíso, creció hacia los cerros, en la lógica quebrada, ladera y cima, al agregar la movilidad del automóvil permitió que sobrepasara el camino cintura y se extendiera hacia sus cumbres. Esto produjo mejoras en las vías existentes y la suma de nuevas vías y nuevas circulaciones que, posteriormente, fueron ocupadas por nuevas formas de transporte colectivo. Los ascensores urbanos, como mecanismos de transporte, funcionan en un esquema de circulaciones peatonales. “Su predominio se mantuvo hasta la década de los 80 cuando el mejoramiento de las vías de acceso y la aparición de otros medios de transporte, como los buses y especialmente los taxis colectivos, provocaron la decadencia de la mayoría de ellos, que por mucho tiempo se constituyeron en lugares de encuentro obligado para los pobladores”<sup>32</sup>.

29 El Urbanismo de las Redes, Teorías y Métodos. Dupuy, Gabriel. 1998.

30 “El habitar está en el circular” Alberto Cruz, Estudio urbanístico para una población obrera de Achupallas.

31 Transporte urbano de Valparaíso 1920–1932. Cuzmar Poblete, Ximena A.; Jerez Galaz, Daniel M. 1990.

32 Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850 – 1950. Estrada Turra, Baldomero. Revista Polis N° 33. 2012.

La relación entre la forma que Valparaíso ocupó para crecer hacia los cerros, con el ritmo urbano del plan de la ciudad, que es articulado en su largo por distintas plazas y quebradas, construye actualmente, los sistemas de circulación que vinculan el plan y los distintos cerros que conforman el anfiteatro. Esa relación es utilizada y potenciada por los medios de transporte colectivo que recorren el tejido urbano. Distintas líneas de microbuses circulan longitudinalmente por el plan y acceden a los cerros por medio de vías construidas en los fondos de quebrada que, además, están asociadas a las plazas; no todas las vías, sólo aquellas que por su pendiente, ancho y extensión permiten alcanzar el camino cintura. Algunas líneas de taxis colectivos desarrollan recorridos similares, sobre todo aquellos que viajan hacia Playa Ancha, hacia los cerros en torno a Santos Ossa o hacia los cerros Los Placeres, Esperanza y Viña del Mar. Otros taxis y taxis colectivos se estacionan en las plazas del Plan como inicio de un recorrido hacia los cerros.

Estos sistemas de circulación y transporte público se adoptaron en forma natural por la ciudad y generan dos situaciones en la articulación entre el plan y los cerros. La primera, plazas en pie de monte reúnen el acceso funcional con el acceso morfológico<sup>33</sup> a los cerros; la segunda, en las plazas del Almendral, que se transforman en accesos funcionales a los cerros, desde los medios de transporte. Los ascensores quedaron excluidos de los nuevos recorridos urbanos.

#### Plano Esquemático de Circulaciones

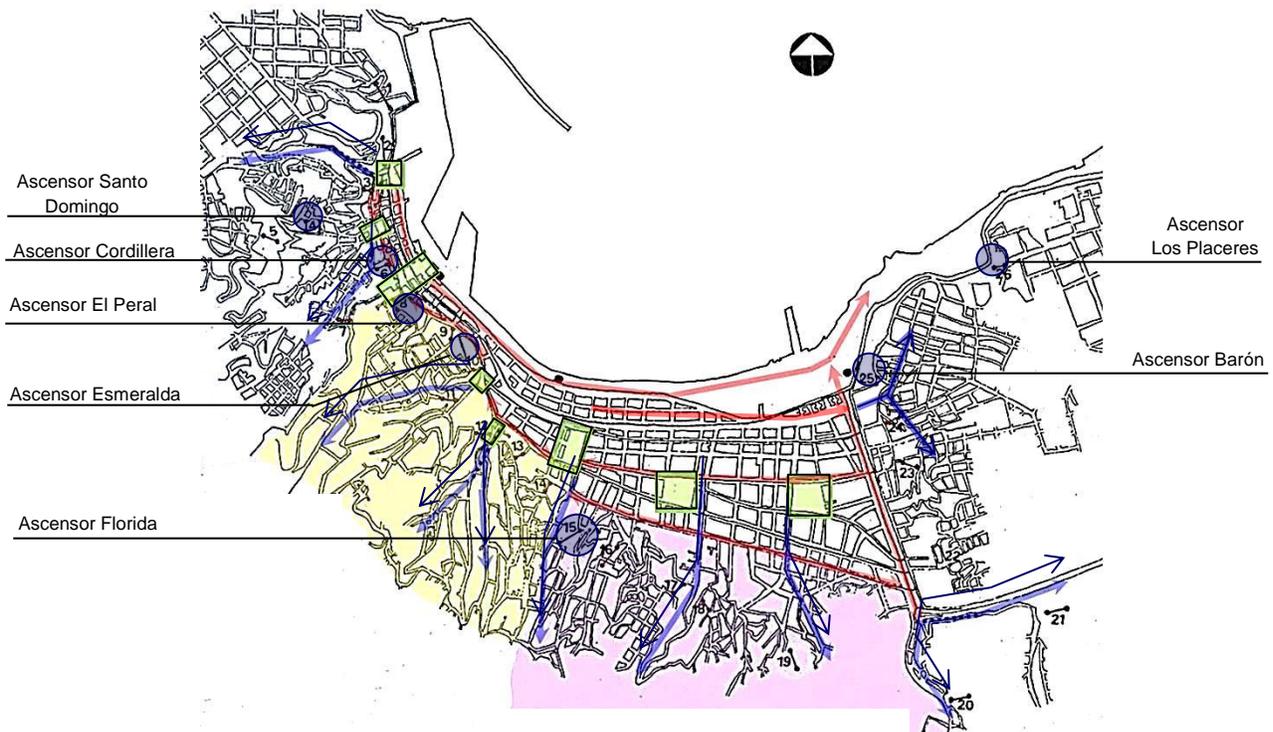


Figura N° 21 Muestra la relación entre las Plazas del Plan y los recorridos de locomoción colectiva. En rojo, los recorridos longitudinales; en azul los recorridos que suben a los cerros desde las plazas en el plan.

33 "La calle llega entre dos cerros y se interna en la quebrada" Las aguas ocultas de Valparaíso. Araya, Marcelo. ARQ 73 páginas 40 a la 45. Diciembre 2009.

b. Las Dimensiones de Red

Gabriel Dupuy plantea que, para entender la significación moderna de las redes<sup>34</sup>, se puede partir de las tres dimensiones principales que las caracterizan:

- i. La búsqueda de relaciones inmediatas evocan en principio una dimensión **topológica** de la red.
- ii. La apreciación de la velocidad de las circulaciones en la red es relativa a una nueva temporalidad. Al lado de su dimensión topológica, la red tiene pues una dimensión **cinética**.
- iii. Finalmente, la idea de elección de relaciones, en el espacio y en el tiempo, está muy presente en la concepción actual de la red.....La red tendría, idealmente, que poder **adaptarse** en todo momento a las necesidades de nuevas relaciones, en la medida en que son deseadas, escogidas, por los actores.

“Cuando una red urbana deja de cumplir con al menos una de estas tres dimensiones (topológica, cinética o adaptativa), entrará en un estado de obsolescencia. Dejará de funcionar en el corto plazo y ya no prestará utilidad a la población”<sup>35</sup>

- i. Para desarrollar este punto se trabajará con una muestra del total de 31 ascensores levantados. Los criterios para la selección serán primero:
  - Para el caso de los ascensores urbanos desaparecidos se eligieron tres que representan la situación detectada posterior a la desaparición de cada uno. Ascensor se transforma en eriazos, se transforma en comercio o se transforma en vivienda.
  - Para el caso de los ascensores urbanos que aún existen, el criterio de elección fue su ubicación en relación a cuatro sectores del plan de la ciudad. Uno relacionado con el Barrio Puerto, uno relacionado con el Barrio Financiero y Comercial, uno relacionado con El Almendral y uno relacionado con el Sector de Av. Argentina.
- ii. Los ascensores urbanos no cumplen con los requisitos establecidos para las dimensiones, cinética y adaptativa, de las redes.
  - La dimensión topológica se cumple en cuanto cada ascensor se conectaba o conecta a la red urbana por medio de sus estaciones, cuando estas se encontraban abiertas. Si los accesos se cierran, deja de cumplirse esta dimensión.



Figura N° 22. El crecimiento urbano en los cerros frente al Almendral, la ciudad sube hacia las cumbres.

34 El Urbanismo de las Redes, Teorías y Métodos; Capítulo 5. Dupuy, Gabriel. 1998.

35 Los Ascensores de Valparaíso, como medio de transporte alternativo: Aporte a la Geografía Urbana. Monroy, Sergio. 2002.

- La dimensión cinética no se cumplió o no se cumple, en comparación a otros medios que permiten mayor rapidez en un viaje y menos traspasos (estaciones) que, en el caso de esta dimensión, son fuente de heterogeneidad, lo que va contra la cinética implícita<sup>36</sup>.
- La condición de inmueble, impide que el ascensor, como medio de transporte, cumpla la dimensión adaptativa de las redes. Otros medios de transporte “tenderán a ir cambiando por sí solos las rutas de recorrido por razones de tiempo para llegar de un punto a otro”<sup>37</sup>.

Tabla N° 4 Verificación Dimensiones de Red

**Ascensores Urbanos Desaparecidos**

Ascensor	Año	Dimensión Topológica	Dimensión Cinética	Dimensión Adaptativa
* Esmeralda	1905	Sí	No	No
* Los Placeres	1913	Sí	No	No
* Santo Domingo	1910	Sí	No	No

**Ascensores Urbanos Existentes**

Ascensor	Año	Dimensión Topológica	Dimensión Cinética	Dimensión Adaptativa
Cordillera	1886	Sí	No	No
El Peral	1901	Sí	No	No
Florida	1905	Sí	No	No
Barón	1908	Sí	No	No

\* Se consideró el Ascensor Urbano en una situación operativa.

Fuente: Elaboración Propia

La ciudad adopta la movilidad del automóvil y genera modificaciones en el tejido urbano. Produce que la función de conector que los ascensores desempeñaban como mecanismos de transporte, entre en obsolescencia al no cumplir con las dimensiones de una red urbana y deje de ser útil. La conexión que ellos producían se pierde, la condición de transporte la asume otro medio y el inmueble vuelve un estado anterior. El ascensor, como elemento urbano, se discontinúa.



1920 Ascensor Esmeralda desde la Plaza Aníbal Pinto  
Figura N° 23



Figura N° 24. Plaza Aníbal Pinto actualmente. La falta del Ascensor Esmeralda no afecta la vitalidad del sector.

36 El Urbanismo de las Redes Teorías y Métodos. Dupuy, Gabriel. 1998.

37 Los Ascensores de Valparaíso, como medio de transporte alternativo: Aporte a la Geografía Urbana. Monroy, Sergio. 2002.

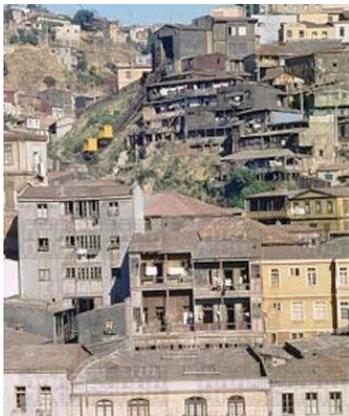
## 4.2 Procesos de Sustitución y Pérdida

A diferencia de un reemplazo tecnológico, como el sucedido con los carros de sangre por los tranvías y luego por los trolebuses, los ascensores urbanos, debido a la obsolescencia de su función urbana, en su condición de inmueble se destinan a un nuevo uso o se transforman en un eriazo; dependiendo de su ubicación en la ciudad.

a. **Ascensor Esmeralda:** Construido en 1905, por John Atkinson Mac Farlan. Se emplazaba en un terreno frente a calle Esmeralda, costado de la Plaza Aníbal Pinto, y con el Paseo Atkinson, cerro Concepción. Su talud tenía un largo de 45 m y ángulo de 50°. En 1960 su estación superior fue destruida por un incendio que terminó con el funcionamiento. Los altos costos que significaban la reparación, imposibilitó que volviera a funcionar. El área ocupada por su estación inferior se destina a fines comerciales y la condición de medio de transporte la asumen taxis y taxis colectivos, ubicados en la plaza Aníbal Pinto. El ascensor se perdió y fue sustituido, la conexión por su medio deja de funcionar. Esta sustitución también ocurrió en la estación inferior del ascensor Panteón.

b. **Ascensor Los Placeres:** Inaugurado en 1913, construido por Juan Segundo Naylor. Se emplazaba en un terreno con frente a calle Yolanda, esquina Av. Portales, conectando el plan con el cerro en Av. Los Placeres N° 195. Inicialmente sería integrado a un tranvía proyectado para recorrer el cerro Placeres. Éste no se materializó a diferencia de los cerros Barón y Artillería. El ascensor desaparece producto de la baja en los usuarios, provocando una baja en los ingresos y hace insostenible la operación y mantenimiento del sistema. La estación superior se destinó a vivienda, su estación inferior se transformó en un eriazo. El ascensor se perdió y fue sustituido, la conexión deja de funcionar. Este tipo de sustitución también ocurre en los ascensores Panteón (estación superior), Bellavista, Ferroviario y Portales.

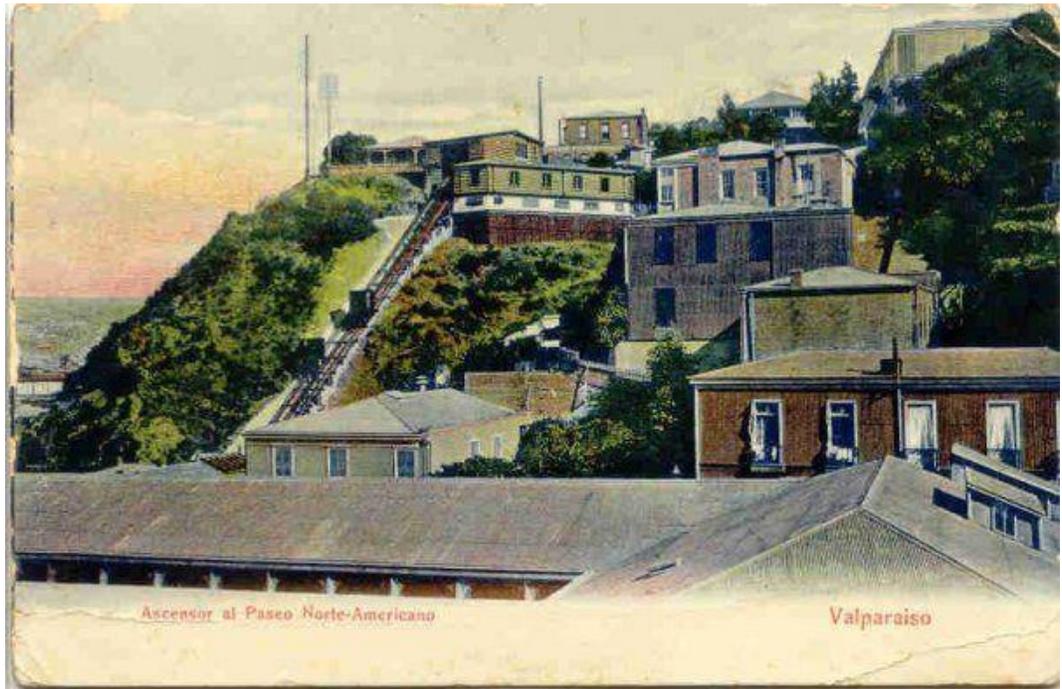
c. **Ascensor Santo Domingo:** Inaugurado en 1910, construido por Ricardo y Ernesto Onfray. Se emplazaba en un terreno con frente a calle Cajilla en el Plan conectándolo con calle Cayocopil en el cerro Santo Domingo. Proyectado para atender los cerros Santo Domingo, Mesilla, Carretas y Poblaciones Unidas, la estación alta se ubicaba a 80 m del camino cintura. El ascensor desaparece producto de una baja en los usuarios, que provoca la baja de ingresos y hace insostenible la operación y mantenimiento del sistema. Este caso, a diferencia de los anteriores, al no existir interés inmobiliario por el sector, el inmueble se transforma en un eriazo. El ascensor se perdió, pero no es sustituido, la conexión por su medio igualmente, deja de funcionar. Otros ascensores que se convierten en eriazos. Ascensor Perdices, La Cruz, Las Cañas, Ramaditas y Merced.



1960 Ascensor Santo Domingo. Figura N° 25



Figura N° 26. Ascensor Santo Domingo. Hoy solo quedan restos de la estación superior. El ascensor fue desmontado. El terreno es un eriazo.



5.

Ascensor El Peral Figura Nº 27

## 5. LOS ASCENSORES URBANOS, OPORTUNIDADES

*"Ciertas formas de arquitectura se hicieron dominantes en Valparaíso, en parte gracias a un impulso de construcción muy violento. Esta herencia es rica en cualidades urbanas, logrando un conjunto coherente y de fuerte carácter."*<sup>38</sup>

### 5.1 Relación entre los Barrios y Ascensores Urbanos

En su origen, la principal función fue vincular el plan de la ciudad con barrios específicos en los distintos cerros, prestando un servicio a la circulación a los habitantes; de esta forma se fueron instalando en distintos puntos, según las necesidades de cada barrio. El tiempo fue transformando el vínculo, de una mera conexión, en una relación de confianza en la medida que su uso se hizo más frecuente. En la actualidad, el ascensor Artillería o el ascensor Concepción no solo vinculan la ciudad con el cerro Artillería o el cerro Concepción, también desarrollan una íntima relación con el barrio pasando a ser elementos identitarios para la comunidad.

En otros casos el crecimiento de Valparaíso ha provocado un grado de homogeneidad en la imagen que se aprecia desde el plan hacia los cerros. Como ejemplo la diferenciación del cerro monjas o del cerro lecheros de la masa construida es dificultosa y su individualidad parece secundaria en la imagen urbana; sin embargo, en sus orígenes han sido diferentes.

En estos casos el ascensor Monjas o el ascensor Lecheros permiten identificar esos barrios, transformándose en iconos urbanos. Respecto de lo descrito Kevin Lynch plantea dos ideas. Primero "Se trata de claves de identidad e incluso de estructuras usadas frecuentemente y parece que se confía cada vez más en ellas a medida que el trayecto se hace más familiar"<sup>39</sup>, segundo "son otro tipo de punto de referencia, pero en este caso el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores. Por lo común se trata de un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo un edificio"<sup>40</sup>.



Figura N° 28. El ascensor Monjas se adelanta sobre el frente construido. Presenta el cerro Monjas al Plan de la ciudad.

38 Visión de Valparaíso. Purcell Fricke, Juan. 1987.

39 La imagen de la ciudad. Lynch, Kevin. 1ª edición 7ª tirada. 2006.

40 La imagen de la ciudad. Lynch, Kevin. 1ª edición 7ª tirada. 2006.

*“Del transitar por Valparaíso, llegar al ascensor es con una continuidad de ir inmerso en el plan. Se llega envuelto por las fachadas que se vuelven fondo y frente. Avanzar por la pendiente se convierte en un atravesar por la ciudad, se llega al barrio inmerso en un surco. Se emerge desde el interior de la ciudad para llegar recibido por el barrio, llegar desde lo público a lo íntimo. Emerger sostenido”<sup>41</sup>.*

Si bien lo expuesto es un primer acercamiento, al analizar la relación que se construye entre el ascensor urbano y su barrio, con una mayor detención, se comprende que ellos producen una transformación al habitar de la ciudad, entregándole calidad de vida a sus habitantes. Las estaciones mejoraban sus entornos, le traían algo nuevo a la ciudad y al mismo barrio, generan el encuentro. Ese encuentro provoca una transformación en los habitantes, entre los vecinos –parte de una comunidad de barrio– y los ciudadanos. Arriba los cerros y su habitación. *“Cada casa, independientemente de su condición, tiene presencia sobre el horizonte. La dimensión infinita del mar. Patrimonio de todos los habitantes”<sup>42</sup>*

Más allá de lo icónicos que resultan ser para la ciudad; de la imagen que nos retrotrae a la “época heroica” de Valparaíso. Sus ascensores entregan un valor en la forma de habitarla. Ellos se convierten en espacios que permiten la transición a los habitantes, sean porteños o foráneos, transformándose en vecinos o ciudadanos, de esta manera producen una procesión en el traspaso entre la ciudad y los distintos barrios que conformaron el casco histórico de Valparaíso. Ello conlleva, también, un cambio en la escala con la que los habitantes interactúan, –de estar inmerso en el plan de la ciudad a estar expuesto al mar, en los cerros que conforman el anfiteatro–. Este es un valor que no lo produce otro medio de transporte.

## 5.2 Los Ascensores Urbanos y La Planificación Pública

Las operaciones que ha desarrollado el aparato público sobre los ascensores urbanos, consideran las dimensiones de patrimonio histórico y medio de transporte. Ya el año 2004, la Secretaría de Transporte desarrolló estudios técnicos para integrar a los ascensores urbanos a un sistema combinado que incluía cuatro modos distintos, sumándolos al ferrocarril, micro buses y trole buses. Ese año se entregaron datos de uso de los ascensores como medio de transporte.



Figura N° 29. El ascensor Espíritu Santo aparece entre los planos edificados del plan. Su plano inclinado indica el acceso a otro mundo, El barrio.

41 Rehabilitación del Ascensor Cordillera. Creación de un área de fortalecimiento vecinal y activación turística en el cerro Cordillera. Shumacher Ponce, Edgard. 2012.

42 Mirada forastera: Estudio y Propuesta de Recalificación urbana en Valparaíso. Gallo, Matteo. 2013.

El año 2006, la Secretaría Interministerial de Planificación de Transporte (Sectra) entregó un estudio de evaluación de rentabilidad social de los ascensores urbanos de Valparaíso “Mejoramiento Red de Ascensores de Valparaíso”. El que comparaba la diferencia de tiempo, que un usuario tomaba para realizar un viaje en ascensor o por una caminata mediante una escalera o pasaje vertical cercano, comparado en dos puntos (uno en el plan y otro en el cerro) y, asignando un valor monetario al tiempo.

El estudio del 2006 señalaba lo siguiente. *“La condición de Monumento Histórico Nacional otorgada a las instalaciones de los Ascensores de Valparaíso –servicio que se ha mantenido por más de 100 años, en algunos casos emplazado en el Casco Histórico que fuera declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad en el año 2003– ha favorecido algunas iniciativas tendientes a dar un nuevo impulso a este medio. Su funcionalidad dentro del sistema de transporte de la ciudad permite vislumbrar la posibilidad de concebirlas no sólo como parte del valor patrimonial, con todo su potencial de atracción turística, sino también como un modo de transporte que presente algún grado de integración con el resto del sistema”*<sup>43</sup>

Para ejecutar ese plan, el gobierno regional de Valparaíso, el año 2012 culmina la compra de 9 ascensores urbanos, a las compañías que históricamente habían desarrollado el medio de transporte. Para ese efecto se consideró la condición de patrimonio como valor económico.

Esa valorización se basa en la idea que la cultura tiene una dimensión económica debido a los crecientes flujos económicos que genera el sector cultural, al creciente interés público y la necesidad de intervención del estado en dicho sector, y la aparición de un campo fértil para el razonamiento teórico y verificación empírica del comportamiento de agentes relacionados con la cultura.

Tabla N° 5 DISTRIBUCIÓN DE VIAJES EN ASCENSORES año 2004

Municipales					
ascensor	días/año	suben	bajan	total/día	total/año*
Polanco	313	736	296	1.032	323.016
El Peral	313	659	353	1.012	316.756
Reina Victoria	313	511	242	753	235.689
Barón	339	203	233	436	147.804
San Agustín	313	178	142	320	100.160
				<b>3.553</b>	<b>1.123.425</b>
Privados					
ascensor	días/año	suben	bajan	total/día	total/año*
Villaseca	313	s.i.	s.i.	0	0
Larraín	365	s.i.	s.i.	0	0
Concepción	330	1.121	532	1.653	545.490
Artillería	330	497	372	869	286.770
Florida	313	563	224	787	246.331
Espíritu Santo	313	576	162	738	230.994
Cordillera	313	432	159	591	184.983
Mariposas	295	323	211	534	157.530
Los Lecheros	313	364	144	508	159.004
Monjas	295	345	145	490	144.550
				<b>6.170</b>	<b>1.955.652</b>
				<b>Total viajes al año</b>	<b>3.079.077</b>

FUENTE: SECTRA, Presentación "Mejoramiento Red de Ascensores", Año 2004.

Nota:\* cálculo simple, total de viajes/ día por los días al año que funciona el ascensor.

Distingue el patrimonio histórico, en conjunto con las artes escénicas e industrias culturales, como objeto de análisis en su característica de significado de creación artística, esencia de inteligencia o signo de identidad, asociando el concepto de capital cultural a un bien y, corresponde a los bienes que involucran o proveen un valor cultural, adicionalmente al valor económico que posean.

*“Se trata del conjunto de elementos tangibles e intangibles que son expresión del ingenio, la historia o el proceso de identificación de un pueblo, puede entenderse como un recurso fijo, un activo que rinde rentas a forma de flujo de bienes y servicios. Los recursos culturales pueden ser vistos como bienes con un valor que puede ser determinado en términos de precios recibidos en las transacciones de mercado, pero también proporcionan beneficios no-económicos que sólo se pueden entender en términos de su valor social.*

*Esta doble naturaleza del “capital cultural” proporciona una manera de ver el papel que desempeñan los recursos culturales en el proceso de desarrollo, ambos como fuentes de desarrollo económico y como fortalecimiento de la convivencia entre la comunidad”<sup>44</sup>*

Se puede decir que si es necesario nuevos conceptos económicos para valorizar el patrimonio, es necesaria la aparición de nuevos mercados en los que se transe o determine ese valor patrimonial (cultural). A grandes rasgos, se trabaja sobre tres tipos de mercado:

- Mercado convencional, observable y directo.
- Mercado implícito, observable e indirecto.
- Mercado hipotético, ficticio, que enfrentaría el consumidor en orden a obtener la valorización deseada.

Esta acción se presenta como complemento al contexto los ascensores urbanos, se desarrolla. Sin ahondar en profundidad lo que requiere estudiar el valor económico que adquiere un bien patrimonial como beneficio social, estas acciones ayudan a comprender el objetivo de la acción pública.

Primero, como es planteado por Matteo Gallo *“cualquier intervención que los considere o involucre se está confrontando con una dimensión absolutamente única y fundamental de Valparaíso”<sup>45</sup>*, esta acción es positiva, en cuanto conserva la imagen y, potencialmente, evita la pérdida que presentan.

Tabla N° 6 Estimación Beneficios Sociales: Valor Social del Patrimonio (UF/año)

Año	Artillería	Concepción	Cordillera	Espíritu Santo	Florida	Larraín	Lecheros	Mariposa	Monjas	Villaseca
2013	9306	9177	1250	2717	2333	1080	955	928	1058	171
2014	9306	9331	1241	2763	2372	1071	947	920	1050	169
2015	9306	9489	1231	2809	2412	1063	940	913	1042	168
2016	9306	9649	1222	2857	2452	1055	933	906	1034	167
2017	9306	9811	1212	2905	2494	1047	926	899	1026	165
2018	9306	99,76	1203	2954	2536	1039	918	892	1018	164
2019	9306	10144	1193	3004	2578	1031	911	885	1010	163
2020	9306	10315	1184	3054	2622	1023	904	879	1002	162
2021	9306	10489	1175	3106	2666	1015	897	872	994	160
2022	9306	10666	1166	3158	2711	1007	890	865	987	159

Fuente: Presentación Lorena Herrera. Agosto 2012 PUCV

44 Evaluación Privada y Social de la Red de Ascensores de Valparaíso. Hacia su valoración patrimonial. Andaur Oñate, Rimsky; Araya Vera, Javier. 2011.

45 Mirada forastera: Estudio y propuesta de recalificación urbana en Valparaíso, Gallo, Matteo. 2013.

Sin embargo es necesaria una detención al respecto:

- i. La evaluación social del tiempo, mecanismo utilizado para evaluar los beneficios, en tiempo, que se obtienen del uso de los ascensores urbanos, está estructurada en un esquema de movilidad peatonal.
- ii. Los resultados de las encuestas realizadas en los años 2004 y 2006, indican que el mayor uso de los habitantes es en recorridos desde el plan a los cerros.
- iii. Se asocia el concepto de patrimonio con el de atractivo turístico. Esto se detecta también en los criterios utilizados para la selección de los proyectos de restauración de los ascensores a conservar, descontextualizándolos de la función que ellos han desempeñado.

Si se suman a los criterios utilizados para la valorización patrimonial de un bien, que establece la necesidad de un mercado de consumo del bien patrimonial; que, por lo tanto, el bien patrimonial es transable, entonces ese bien se transforma en un producto, desprendiéndolo de su origen que, en el caso de los ascensores urbanos, responden a la forma cultural de habitar la ciudad en un momento de historia. El riesgo es la tematización de uno de sus elementos más característicos. A ese respecto el arquitecto sevillano Pablo Millán plantea lo siguiente:

*“Los tejidos históricos de nuestras ciudades presentan dos riesgos extremos. Por un lado, la amenaza de una “degradación” física y marginalización social, que los convierte en zonas socialmente desplazadas y, a la postre, áreas urbanas residuales y guetos. Por otro lado, el gran peligro de la “tematización”, con la consiguiente sustitución poblacional como paso previo a su entrada en el mercado. Será el potencial de la imagen de los grandes monumentos y la identidad que aportan los mismos a las ciudades los que den el interés y, por tanto, sirvan de escaparate al mercado”.....“singularizar, valorar y preservar será el que vaya conformando la idea de centro histórico como gran centro musealizado en el que el mercado entrará para acabar haciendo, en todos los sentidos, un lugar para el comercio”<sup>46</sup>.*

### 5.3 Evaluación Social de los Ascensores Urbanos

A continuación, mediante los ascensores El Peral y Barón, se caracterizará la acción que ha desarrollado el aparato público en los procesos de puesta en valor de la infraestructura de los ascensores. Primero en la evaluación como medio de transporte de un ascensor y, segundo, en la comparación del bien entre la condición de medio de transporte y patrimonio urbano.



Figura N° 30. Musealización de la estación superior del ascensor Cordillera.

<sup>46</sup> Aproximación al estudio de los procesos de transformación de las ciudades históricas. La tematización. Millán Millán, Pablo. Revista Eure páginas 201 a 219. Mayo 2014.

a. **Ascensor El Peral:** Inaugurado el 7 de diciembre de 1901 (1902), construido por Juan Segundo Naylor para atender al Cerro Alegre. El actual propietario en la Ilustre Municipalidad de Valparaíso. La estación inferior se ubica en la Plaza de la Justicia y la estación superior a un costado del Paseo Yugoslavo. Talud 55 metros de largo con ángulo de 48°. Cota de 38 metros

Los datos utilizados: Información del estudio SECTRA 2006 que indicaban lo siguiente:

- Beneficios Unitarios: Tiempo subida escalera 13,07 min y tiempo bajada escalera: 6,53 min. Tiempo de subida en ascensor: 0,5 min y tiempo bajada ascensor 0,5 min.
- Ahorro de tiempo por pasajero: 12,57 min para la subida y 6,03 min para la bajada. Subidas y bajadas proyectadas al año 2014. Suben 217.145 y bajan 165.921 pasajeros.
- El valor del tiempo al año 2009, momento de cálculo, era de \$837 por hora.
- Inversión en precios sociales \$438.087.000.-, esto es el valor neto descontado gastos general, utilidades y el valor de mano de obra.

Consideró una total de viajes por subida, proyectados al año 2012 de 193.258 pasajeros y un total de viajes por bajada de 147.669 pasajeros. Al décimo año consideró un número total de subidas de 326.505 pasajeros y un total de bajadas de 249.484 pasajeros. Al año 20, horizonte de la inversión, consideraba un total de pasajeros por subida equivalente a 584.721 y un total de pasajeros por bajadas equivalente a 446.787.- Estos antecedentes arrojaron que la inversión, medida según los indicadores utilizados para la inversión pública, era rentable socialmente. El valor actual neto, al año 2012, fue de \$435.681.854.- y su tasa interna de retorno fue de 14,18%

b. **Ascensor Barón:** Construido en 1906 e inaugurado en 1909, construido por Compañía de Tranvías Eléctricos para atender al Cerro Barón. El actual propietario en la Ilustre Municipalidad de Valparaíso. Talud 89 metros de largo con ángulo de 41°. Cota de 30 metros.

Datos utilizados: Información del estudio SECTRA 2006 que indica lo siguiente:

- Beneficios Unitarios: Tiempo subida escalera 13,07 min y tiempo bajada escalera: 6,53 min. Tiempo de subida en ascensor: 0,5 min y tiempo bajada ascensor 0,5 min.
- Ahorro de tiempo por pasajero: 12,57 min para la subida y 6,03 min para la bajada. Subidas 126.277 y bajadas 155.691, proyectadas al año 2014.
- El valor del tiempo al año 2010, momento de cálculo, era de \$1.056 por hora.
- Inversión en precios sociales \$552.539.000.-, esto es el valor neto descontado gastos general, utilidades y el valor de mano de obra.

El total de viajes por subida, proyectados al año 2012, fue de 125.398 pasajeros y los viajes por bajada de 154.607 pasajeros. Al décimo año consideró un total de 129.404 pasajeros por subidas y 159.546 pasajeros por bajadas. Al año 20, horizonte de inversión, consideró un total de 134.005 pasajeros por subida y un total de 165.219 pasajeros por bajadas. Los antecedentes arrojaron que la inversión, según los indicadores utilizados para la inversión pública, no era rentable socialmente. El valor actual neto, al año 2012, fue de -\$205.617.094.- y su tasa interna de retorno de 1,53%. En este caso se necesitó comparar la rentabilidad obtenida por el uso como medio de transporte y el que se obtenía como patrimonio; La conclusión fue que la inversión era rentable patrimonialmente y no como medio de transporte. El valor actual neto por patrimonio fue de \$686.822.351.-<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Datos obtenidos de los proyectos de mejoramiento del ascensor Barón, desde la I. Municipalidad de Valparaíso, presentados al Ministerio de Desarrollo Social.



### Conceptos Generales:

- El Cerro Cordillera hoy se encuentra en una cierta decadencia.
- La rehabilitación del ascensor cordillera comienza con la reestructuración del ascensor Cordillera.
- La plaza Eleuterio Ramírez actúa como centro de convergencia.
- El proyecto se sitúa en 3 aristas sociales, una es la construcción de una sede vecinal, la reestructuración de una multi cancha y de su respectivo centro deportivo y la conformación de mejores espacios publico

### Concepto Arquitectónico Espacial

El ascensor como umbral del acceder al cerro que impulsaría un dialogo entre los vecinos y los vecino-visitantes. Un punto de encuentro y permanencia que gracias a áreas verdes, comercio local, miradores y paseos constituyen un permanecer y recorrer prolongado inmerso en el cerro.

Sin detenerse en su forma física, el proyecto propuesto busca, mediante la utilización instrumental del ascensor, estimular la revitalización física y social del barrio. Se propone, con un recorrido en ritmo de paseo, emerger desde el cerro o desde el plan para generar el encuentro en un nuevo centro en el cerro que sea gestionado por los propios vecinos del cerro Cordillera. Para aquello, desarrolla dos operaciones generales:

- 1) inserta el ascensor Cordillera en una secuencia que incluye calle Serrano en el Plan, el propio ascensor, la plaza Eleuterio Ramírez, calles Víctor Hugo y Merlet, además de la cancha Merlet, dando cuenta de la necesidad de extender la influencia del ascensor hacia su entorno y hacia el corazón del cerro Cordillera.
- 2) Transforma la conexión física en un vínculo social entre los vecinos del cerro y los ciudadanos del Plan. Esta operación, sumada a la anterior, está orientada a posibilitar una nueva continuidad, dándole, la condición vecinal del cerro, al primer frente.

b. **MIRADA FORASTERA.** Estudio y Propuesta de Recalificación urbana en Valparaíso. Proyecto de Recalificación e Integración del Ascensor Florida. Autor: Matteo Gallo

El proyecto buscó traer todas las miradas y todas sus escalas al caso del ascensor Florida. Para que aquello sucediera, fue necesario reconocer un potencial en elemento urbano y que, a su vez, permitiera su instrumentalización para desarrollar una nueva relación con el barrio que lo nombró. Se utiliza, paisajísticamente, la quebrada natural como un anfiteatro que acompaña el recorrido del plano inclinado, generando un sinnúmero de vistas cercanas y lejanas que permiten tener la diversidad escalar de la ciudad.

### Ascensores:

*Son tan icónicos y representativos de la imagen de la ciudad que cualquier intervención que los considere o involucre se está confrontando con una dimensión absolutamente única y fundamental de Valparaíso, la respuesta del siglo pasado (siglos XIX y XX) a la difícil relación entre la parte plana de la ciudad y sus cerros.*

*Cumplen un rol muy actual, dado que la conexión vial automovilística es todavía limitada y complicada por la geografía de los cerros<sup>50</sup>.*

---

50 Una Mirada Forastera: Estudio y Propuesta de Recalificación urbana en Valparaíso. Gallo, Matteo. 2013.

## Caso Ascensor Florida: “Habitar la pendiente invertida”

### Objetivos:

- Recalificación de la escala urbana de la quebrada que acompaña al ascensor.
- Construir un nuevo polo atractivo para la ciudad.
- Reconocimiento del paisaje, historia, tradiciones de barrio y de la ciudad.
- Alternativa cultural para la ciudad.

### Concepto Arquitectónico Espacial:

La quebrada natural como anfiteatro, desde la que, con cada paso, se puede admirar un panorama siempre distinto.

- La quebrada como un pedestal invertido.
- El mismo ascensor se convierte en una “puerta” de acceso al barrio y a su realidad, sus actividades y sus oficios.

*La compleja geografía, su estratificada historia y su alma callejera hacen que cada espacio parezca estar en constante incertidumbre, lo que la ciudad es hoy podría dejar de serlo mañana.*

*La quebrada del ascensor florida se genera complejidad de la mirada y panoramas que permiten el abarcar casi toda la ciudad, desde cerro Barón hasta el puerto. En los cerros ¿Qué determina un lugar? La vista (por lo menos en los cerros) Ascensos Florida – Escalera Murillo Valparaíso en una mirada. Del caso del ascensor Florida.*

Las operaciones propuestas sobre el ascensor y el territorio posibilitan que el recorrido sea una experiencia. Lleva al origen en dos sentidos: El primero es que la quebrada fue la posibilidad de crecimiento del tejido urbano desde el plan. Lo segundo es que, complementariamente quebrada (mecanismo natural) más ascensor (artificio), reconstituyen una capilaridad perdida por la ciudad.

Este caso, a diferencia de la intervención propuesta en el Ascensor Cordillera, que desarrolla un centro que vincula elementos, se refuerza el recorrido culminándolo con un nuevo programa asociado a la estación superior. Lleva la ciudad al cerro Florida.



Figura N° 33. Muestra la propuesta que integra el ascensor Florida y su quebrada, que culmina en un nuevo programa en la estación superior del ascensor.

La oportunidad que entrega la infraestructura sub utilizada de un ascensor urbano está dada por la carencia de equipamiento que presentan los distintos cerros que, principalmente, se han destinado al desarrollo de vivienda. Equipamiento con escala de barrio; eso nos presentan los proyectos revisados que, en distintas formas, proponen nuevos programas, buscando revitalizar los barrios en el cerro Cordillera y en el cerro Florida y, asociado, recuperar la función urbana que originalmente desempeñaron los ascensores Cordillera y Florida. El primero desarrollando un vínculo social; el segundo llevando la ciudad a una escala de barrio.

Existen muchas carencias y potenciales también y, como se ha presentado, los ascensores urbanos no solo son valiosos por su condición de monumentos históricos, también porque su uso y apropiación por parte de los habitantes de Valparaíso, los transformó en parte de la imagen e identidad de la ciudad, pero además, a través de ellos se puede dar solución a parte de sus necesidades. Esta sección ha presentado dos.

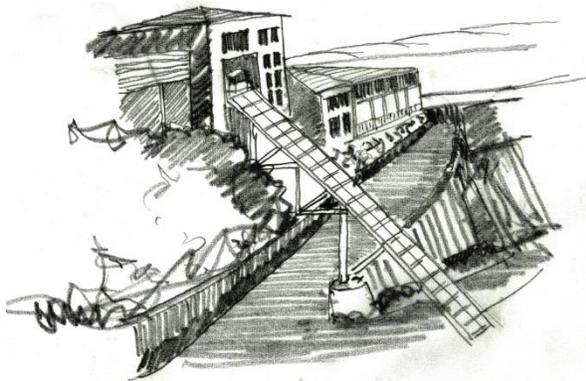


Figura N° 34 El ascensor Villaseca, actualmente abandonado, representa la oportunidad de revitalizar un área de Playa Ancha que actualmente es una espalda de la ciudad.



Figura N° 35 El ascensor Lecheros no sólo permite identificar al cerro Lecheros desde calle Yungay en el plan, también es la oportunidad de dotar de nueva vitalidad al cerro Lecheros.

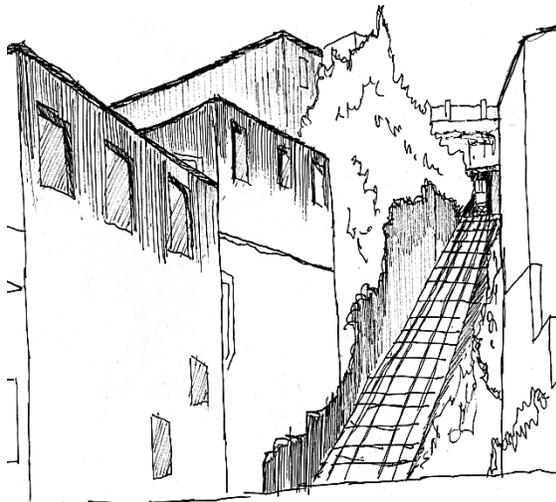


Figura N° 36 La experiencia. “dualidad del ir inmerso, llegar a los extremos entre el barrio que se vuelve fondo y envolvente, acceder por dentro de las casas”.

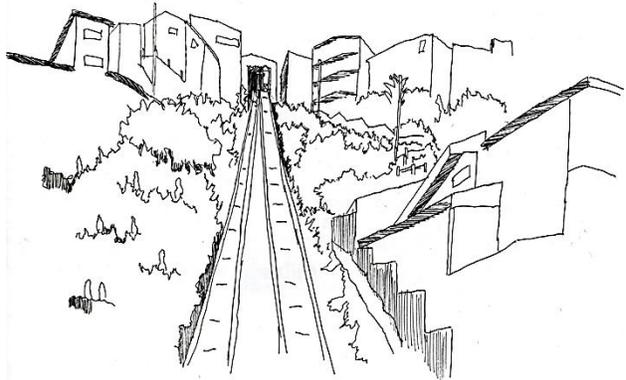
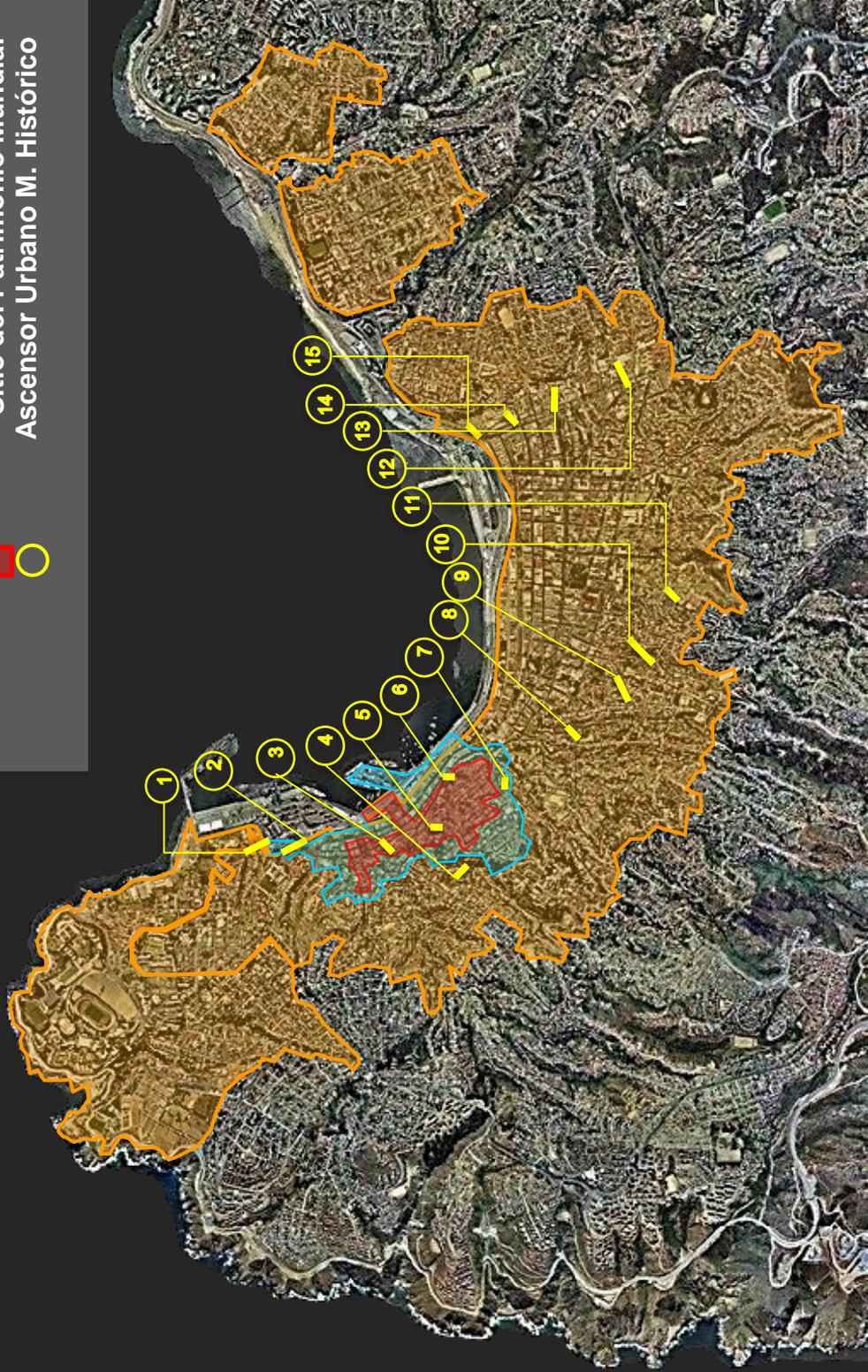


Figura N° 37 La experiencia. “emerge desde el plan, desde los matorrales con el barrio como fondo”

- Zona de Conservación Histórica, PRC
- Zona Típica Ley Nº 17.288
- Sitio del Patrimonio Mundial
- Ascensor Urbano M. Histórico



Fuente: Imagen Base Presentación Dirección de Gestión Patrimonial IMV- Figura Nº 38

6.



Ascensor Barón Figura Nº 39

## 6. Conclusiones

El presente trabajo entrega una visión amplia de los procesos urbanos que Valparaíso desarrolló y que permitieron el origen, la permanencia y provocaron los sub siguientes procesos de sustitución y pérdida en los ascensores urbanos, elementos urbanos característicos. Diversa naturaleza tienen las fuentes revisadas, monografías, tesis históricas, tesis de las ingenierías, proyectos de título en arquitectura, publicaciones de artículos y documentos con evaluaciones, propios de las organizaciones públicas, los que permiten construir un contexto y un diagnóstico del problema de hipótesis, mediante un proceso de síntesis de la información recopilada.

Las ciudades mutan, permanecen y se transforman simultáneamente, adquieren nuevas maneras que se refleja en nuevas formas, las que cobran presencia en su paisaje. No sólo adquieren una estructura física, también adquieren significado y genera identidad en sus habitantes. Su forma hoy viene del ayer, de lo que fue y, para proyectarla se precisa estudiar los fenómenos que ella misma desarrolló y que nos muestra. De lo anterior entendemos que la imagen de Valparaíso es una indicación sobre el efecto de sus transformaciones, para proyectarla, requiere del estudio de los fenómenos que ha desarrollado y nos presenta. Su crecimiento fue dinamizado por fenómenos globales que tuvieron expresión urbana propia: Creció hacia los cerros y ocupó la primera terraza, mediante una lógica de quebrada, ladera, cima y, con los ascensores, desarrolló una respuesta cultural a la forma de habitar en un momento de su historia. Con posterioridad sus transformaciones desarrollaron naturalmente nuevos sistemas de circulación que vincularon el plan con los cerros, los que perduran hasta el presente.

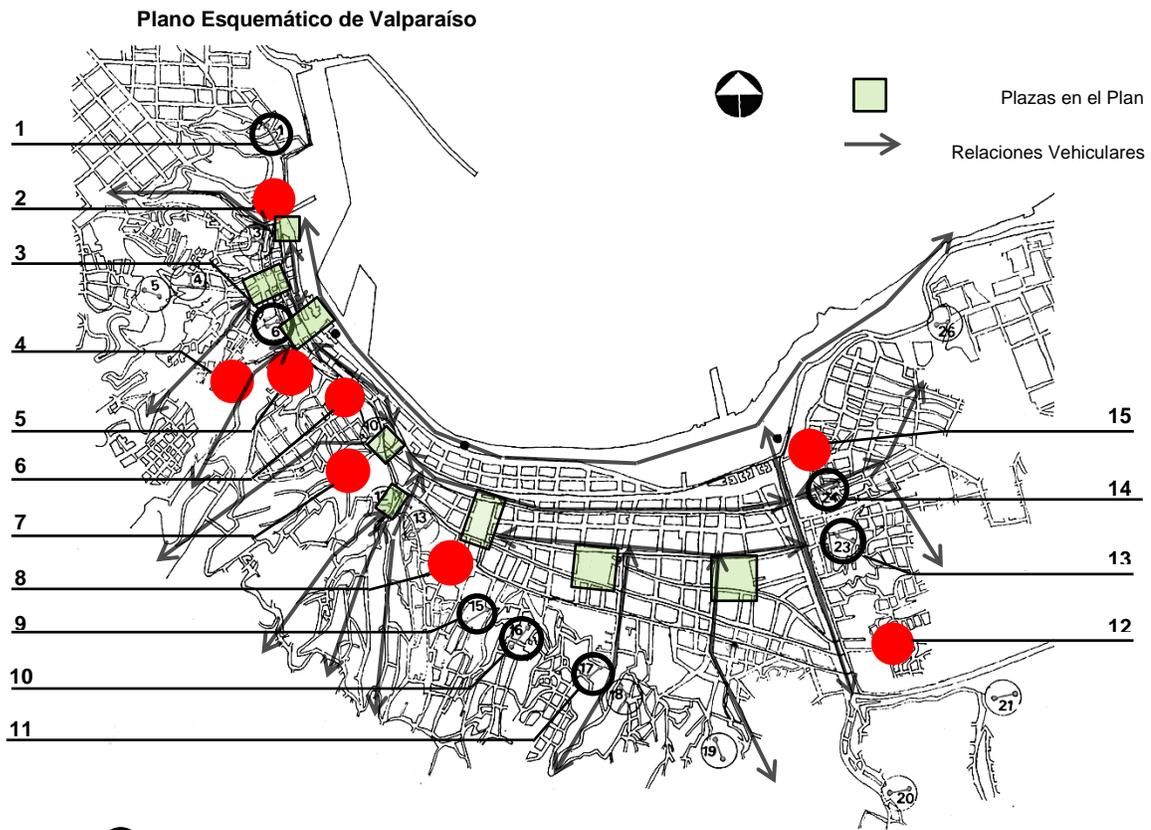


Figura N° 40  Ascensor Monumento Histórico Existente Cerrado  
 Ascensor Monumento Histórico Existente Operativo

Se estudiaron las razones que generaron los procesos de obsolescencia en la función urbana y que, como resultado, provocaron los procesos de sustitución y pérdida en los ascensores urbanos de Valparaíso; proceso distinto a los reemplazos en otros medios destinados al transporte. Lo anterior se produce por una sumatoria de condiciones que, entre las principales, se cuentan:

- La forma en que la ciudad creció desde el plan hacia los cerros,
- la condición de inmueble que, en los ascensores, impide el cumplimiento de las dimensiones cinética y adaptativa de las redes urbanas,
- La adopción de la movilidad del automóvil ha generado nuevos sistemas de relación entre el plan y los cerros circundantes, que considera la relación territorial entre plazas y quebradas,
- La aparición de nuevos medios urbanos de transporte.

La obsolescencia de la función urbana de transporte no está dada por una única razón, sin embargo la permanencia, aun cuando en algunos casos se trata de situaciones altamente precarias, se ha constituido en un aporte a la imagen y cultura de la ciudad, aportando a la identidad de sus habitantes, en ese sentido, la actual condición de medio de transporte urbano pasa a ser secundaria. Aquellos ascensores que aún permanecen, se relacionan directamente con el plan, por el vínculo de áreas específicas en los cerros cercanos con el plan o por su presencia en él.

Tabla N° 7 Ascensores urbanos operativos y no operativos

N°	ASCENSOR	PROPIETARIO	AÑO	UBICACIÓN	SECTOR	ESTADO	SITUACIÓN	* MH
1	Villaseca	GOB. REGIONAL	1913	Calle Pedro León Gallo y Antonio Varas	Barrio Puerto	Existente	No operativo	Si
2	Artillería	GOB. REGIONAL	1892	Paseo 21 de Mayo y Plaza Wheelwright	Barrio Puerto	Existente	No operativo	Si
3	Cordillera	GOB. REGIONAL	1886	Subida Castillo 145 y Calle Serrano 230	Barrio Puerto	Existente	No operativo	Si
4	San Agustín	Municipalidad de Valparaíso	1913	Calle Canal y Calle José Tomás Ramos 272	Barrio Puerto	Existente	Operativo	Si
5	El Peral	Municipalidad de Valparaíso	1901	Paseo Yugoslavo y Plaza Justicia N°83	Barrio Financiero/Comercial	Existente	Operativo	Si
6	Concepción	GOB. REGIONAL	1883	Paseo Gervasoni y Pasaje Elías	Barrio Financiero/Comercial	Existente	Operativo	Si
7	Reina Victoria	Municipalidad de Valparaíso	1903	Paseo Dimalow y Av. Elías 132	Barrio Financiero/Comercial	Existente	Operativo	Si
8	Espíritu Santo	GOB. REGIONAL	1911	Calle Rudolph 250 y Calle Aldunate 1564	Sector El Almendral	Existente	Operativo	Si
9	Florida	GOB. REGIONAL	1905	Calle Marconi 29 y Subida E. Murillo 3	Sector El Almendral	Existente	No operativo	Si
10	Mariposas	GOB. REGIONAL	1906	Paseo Barbosa 89 y Calle Gaspar Marín 55	Sector El Almendral	Existente	No operativo	Si
11	Monjas	GOB. REGIONAL	1912	Calle Bianchi 321 y Av. Baquedano 35	Sector El Almendral	Existente	No operativo	Si
12	Polanco	Municipalidad de Valparaíso	1916	C° Polanco y Calle Simpson	Av. Argentina/Barón	Existente	Operativo	Si
13	Larraín	GOB. REGIONAL	1909	Hnos. Clark y Psje Coronel Reyna 32	Av. Argentina/Barón	Existente	No operativo	Si
14	Lecheros	Privado	1908	Miguel de Cervantes 10 y Eusebio Lillo 233	Av. Argentina/Barón	Existente	No operativo	Si
15	Barón	Municipalidad de Valparaíso	1909	Av. Diego Portales 297 C° Barón y Av. Argentina 17	Av. Argentina/Barón	Existente	Operativo	Si

\* Monumento Histórico - Fuente: Elaboración propia.

Para los distintos análisis y caracterización de los distintos procesos observados, se utilizó una muestra de 7 casos de los 31 ascensores levantados.

Los criterios utilizados no sólo consideraron un proceso propio en el ascensor seleccionado, también se consideró su ubicación en relación al plan de la ciudad, para ese efecto se consideraron cuatro grandes áreas. El Barrio Puerto como primera, El Barrio Financiero y Comercial como segunda, El Almendral y, cuarta, Av. Argentina y Barón. El sector Barrio Puerto muestra dos ascensores operativos, de los cuales el ascensor Artillería opera con una alta deficiencia a pesar que vincula un área de la ciudad con un alto valor paisajístico.

A través del Ascensor El Peral se caracterizó la ubicación en el sector comercial y financiero, que junto a otros dos ascensores, el Ascensor Reina Victoria y el ascensor Concepción logran mantener la conexión urbana entre plan y cerro, debido a dos razones principales. La primera vincula el sector financiero y comercial en el plan con sectores en los cerros Alegre y Concepción con un alto interés turístico y transformaciones muy dinámicas en el uso y destino, la segunda es el interés específico en el área de cerro que ellos vinculan. Ejemplo de aquello es la relación entre Museo Baburiza como destino y ascensor El Peral como vínculo.

Un tercer sector, frente al Almendral, donde a mayoría de los ascensores se encuentra cerrado. En este sector se aprecia el Ascensor Monjas, aun cuando no fue utilizado para representar algún proceso, permanece como vestigio de una época, sólo un hito para su barrio. Por último el sector que se ha llamado Av. Argentina Barón, en el que la principal característica es la presencia de las estaciones superiores como hitos en el paisaje. Todos los ascensores que se encontraban fuera del frente de cerro, producido por la primera terraza de los cerros, sin presencia en el plan, desaparecieron.

El objetivo de la acción pública es detener esos procesos que culminan con la desaparición de los elementos urbanos, para ello desarrolló una planificación que busca integrarlos a otros medios, sin embargo, en la actualidad, su función de conector urbano es obsoleta como fue demostrado; si aún funcionan, será necesario generar la sincronía con otros medios en la operación y funciones, y previamente se necesitará recuperar su rol de conector. Cabe señalar que el mayor uso como medio de transporte se desarrolla en viajes desde el plan hacia los cerros cercanos y, en menor medida desde los cerros al plan. Pero cuando los procesos de restauración, no tienen por objeto recuperar la función urbana y reconocer los valores que estos elementos adquirieron, no investigar los procesos que los originaron y sus objetivos, la acción que se realiza es la instrumentalización de su condición de patrimonio para industrializarla, destinándola al turismo; se separa el bien de su origen, perdiendo de esta forma, la razón que generó su consideración como patrimonio. Asociado, el concepto de red, nace de una necesidad administrativa que, a través de recursos obtenidos de la industrialización de aquellos que reciban mayores ingresos por relacionar situaciones con interés turístico, sustenten a aquellos que no recibieran el mismo interés, por lo que, tendrían menores ingresos o pérdidas económicas. El turismo asociado al patrimonio es una actividad secundaria o terciaria incluso.

Como respuesta a parte de la hipótesis planteada se presentaron las síntesis de dos proyectos. En ambos casos se utiliza la infraestructura, específicamente la estación superior de cada ascensor, como elemento que permite la revitalización y desarrollo del tejido urbano específico con el que cada uno de los dos casos se relaciona, de esta forma se proponen maneras de evitar las sucesivas pérdidas debidas a la obsolescencia funcional. Uno en directa relación programática con el barrio de emplazamiento y el otro mediante un nuevo destino y adecuación en la infraestructura de la estación superior; ambos casos válidos ya que se rescata un relación urbana de escala menor, mas cotidiana, cualificando las relaciones espaciales que cada caso construye con el sector de emplazamiento.

La puesta en valor de los ascensores, utilizando su infraestructura como lugar que permite estimular la relación con el tejido urbano específico con el que cada uno se relaciona (un foco), trae el concepto continuidad, contextualizando los nuevos usos a la concepción original del elemento urbano, primero en directa relación programática con del barrio de emplazamiento o mediante un nuevo destino. Los ascensores se encuentran en un ciclo negativo y su pérdida representa un alto daño patrimonial para la ciudad, afectando su imagen e identidad. Para revertir este ciclo es necesario partir desde el mismo elemento, darle continuidad mediante un uso que estimule o refuerce el vínculo con el barrio; esa relación estimulada posibilita la activación del flujo de usuarios por medio del elemento urbano, recuperando la conexión original entre el plan y el cerro. En ese instante se vuelven a reconocer como umbral. Si las operaciones sobre un elemento se proyectan a la disposición de la existencia del total sobre la ciudad vuelve a funcionar la costura urbana a lo largo de todo el primer frente de los cerros; la acción tiene efecto sobre la ciudad y naturalmente se desarrollan nuevas movilidades o se recuperan las pérdidas. –Los ascensores urbanos son válidos porque Valparaíso es amable al caminar–.

## BIBLIOGRAFÍA

	<b>Autor</b>	<b>Título</b>	<b>Año</b>
1	Schumacher Ponce, Edgar	Proyecto de activación social y barrial: rehabilitación Ascensor Cordillera.	2012
2	Cameron, Juan	Ascensores de Valparaíso	2007
3	Andaur Oñate, Rimsky. Araya Vera, Javier.	Evaluación privada y social de la red de ascensores de Valparaíso: hacia su valoración patrimonial.	2011
4	León Cáceres, Samuel	Valparaíso sobre rieles: el ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores	2009
5	Rivera Figueroa, Miguel Angel. Vargas Kalajzic, Liliana.	Recuperación y mantención de circuito turístico entre Ascensores Monjas, Mariposas y Florida.	2006
6	Ruz Ruz, Gustavo Edison	Los medios de transporte urbanos y la expansión de la ciudad de Valparaíso entre 1900-1950	2008
7	Elgueta, Andrea	Estudio histórico geográfico Valparaíso en el siglo XX 1900-2000	2007
8	Consejo de Monumentos Nacionales. Ministerio de Educación	Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial UNESCO	2004
9	Jones Garvin, Michael	Los cerros en movimiento / Hills in movement	2002
10	Cosma Lues, Aref. Hughes, Eugenio	Valparaíso, Chile	1999
11	Landaeta Cañete, Cynthia Odette	Integrando el transporte y turismo de Valparaíso	2005
12	Sáez Godoy, Leopoldo. Universidad de Santiago de Chile. Universidad de Playa Ancha	Valparaíso: guía histórico-cultural siglos XVI-XXI	2004
13	Puelles Hernández, Claudio Martín. Ulloa Valdebenito, Pablo Andrés	Evaluación de la red de ascensores de Valparaíso	2003
14	Monroy S., Sergio	Los ascensores de Valparaíso, como medio de transporte alternativo: aporte a la geografía urbana	2002
15	González K., Teodoro. Valenzuela L., Sergio	Situación actual de los ascensores de Valparaíso.	1979
16	Gallo, Matteo	Mirada forastera: estudio y propuesta de recalificación urbana en Valparaíso	2013
17	Augé, Marc	Por una antropología de la Movilidad	2007
18	Montaner, Josep Maria	Sistemas Arquitectónicos Contemporáneos	2008
19	Lynch, Kevin	La Imagen de la Ciudad	2006
20	Dupuy, Gabriel	El Urbanismo de las Redes, Teorías y Métodos	1998
21	Purcell, Juan	Visión de Valparaíso	2003
22	Arteche, Pablo	UMBRALES ARQUITECTÓNICOS DE LA CIUDAD. Espacios de relación y movilidad entre la ciudad y el territorio Valparaíso, ciudad y puerto	2014

## ARTICULOS

	<b>Autor</b>	<b>Título</b>	<b>Año</b>
1	Pablo Millán-Millán - Luz Fernández V.	Aproximación al estudio de los procesos de transformación de las ciudades históricas. La tematización	2014

2	e[ad]Wiki Casiopea Travesías Estorninos	Constitución de Barrios en Valparaíso. Cerros La Cruz, Monjas, Mariposas y Florida.	2014
3	Rafael Moneo	Construir Lo Construido, Adecuación y continuidad con el pasado.	2010
4	Casiopea	Crecimiento Extensivo	2014
5	José Fariña	Defender El Patrimonio Identitario	2014
6	Baldomero Estrada Turra	Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850 - 1950	2012
7	Lorena Herrera	EL VALOR SOCIAL DEL PATRIMONIO: EL CASO DE LOS ASCENSORES DE VALPARAÍSO	2012
8	Patricio Duarte Gutiérrez, Isabel Zúñiga Lamarque	Valparaíso Cosmopolita: Los efectos a la disposición a la técnica como parte de un espíritu progresista del siglo XIX	2007
9	Pedro Serrano R.	VALPARAÍSO, PATRIMONIO SUSTENTABLE	2009
10	www.patrimonioferroviariochileno.cl	El Ferrocarril de Valparaíso a Santiago	2014
11	Marcelo Araya	Las Aguas Ocultas de Valparaíso	2009

## FIGURAS

<b>Figura</b>	<b>Autor</b>
Figura N° 1	Texto Visión de Valparaíso
Figura N° 2	memoriachilena.cl
Figura N° 3	Cartografía Histórica de Valparaíso
Figura N° 4	13b Estudio de la Casa en Valparaíso, Texto Visión de Valparaíso
Figura N° 5	Seminario Título Virginia Prieto y Jorge Herrera, U. Chile, Valparaíso
Figura N° 6	© Transporte Urbano 2010 <a href="http://transportescolectivoswordpress.com">http://transportescolectivoswordpress.com</a>
Figura N° 7	Valparaíso Histórico (página Facebook)
Figura N° 8	Valparaíso Histórico (página Facebook)
Figura N° 9	Valparaíso Histórico (página Facebook)
Figura N° 10	UMBRALES ARQUITECTÓNICOS DE LA CIUDAD. Espacios de relación y movilidad entre la ciudad y el territorio Valparaíso, ciudad y puerto. Arteche, Pablo. 2014
Figura N° 11	Valparaíso Histórico (página Facebook)
Figura N° 12	Valparaíso Histórico (página Facebook)
Figura N° 13	Memoria Chilena
Figura N° 14	Rodrigo Pérez de Arce, Balcón sobre el Mar.
Figura N° 15	Rodrigo Pérez de Arce, Balcón sobre el Mar.
Figura N° 16	Rodrigo Pérez de Arce, Balcón sobre el Mar.
Figura N° 17	Peyco, Proyectos Estudios y Construcciones S.A.
Figura N° 18	Archivo Consejo de Monumentos Nacionales.
Figura N° 19	Seminario Título Virginia Prieto y Jorge Herrera, U. Chile, Valparaíso.
Figura N° 20	ascensoresvalparaiso.org–ascensor-esmeralda
Figura N° 21	Elaboración propia.

Figura N° 22	Valparaíso Histórico (página Facebook)
Figura N° 23	Elaboración propia.
Figura N° 24	Ascensores de Valparaíso (página Facebook)
Figura N° 25	Elaboración propia.
Figura N°26	Elaboración propia.
Figura N° 27	ascensoresvalparaiso.org–ascensor-elperal
Figura N° 28	Elaboración propia.
Figura N° 29	Elaboración propia
Figura N° 30	El Mercurio S.A.
Figura N° 31	Schumacher Ponce, Edgar. Proyecto de activación social y barrial: rehabilitación Ascensor Cordillera.
Figura N° 32	Elaboración propia.
Figura N° 33	Gallo, Matteo. Mirada forastera: estudio y propuesta de recalificación urbana en Valparaíso.
Figura N° 34	Elaboración propia.
Figura N° 35	Elaboración propia.
Figura N° 36	Schumacher Ponce, Edgar. Proyecto de activación social y barrial: rehabilitación Ascensor Cordillera.
Figura N° 37	Schumacher Ponce, Edgar. Proyecto de activación social y barrial: rehabilitación Ascensor Cordillera.
Figura N° 38	Dirección Gestión Patrimonial – I. Municipalidad de Valparaíso.
Figura N° 39	Imaginasantiago.com
Figura N° 40	Seminario Título Virginia Prieto y Jorge Herrera, U. Chile, Valparaíso