



UNIVERSIDAD  
DE  
VALPARAISO  
C H I L E

UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
ESCUELA DE POSTGRADO  
MAGÍSTER EN PATRIMONIO



M/MAGISTER  
G163p  
2019

**LA PRESERVACIÓN DE LA AUTENTICIDAD EN EL  
PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO DEL SIGLO XXI**

El Caso de los Ascensores de Valparaíso

Memoria para optar al título profesional de Magíster en Patrimonio

PABLO ANTONIO GALLARDO BILLIARD

Profesor Guía: Gonzalo Abarca Gambaro

Valparaíso, Chile 2019

*“Las ciudades son un conjunto de muchas cosas: memorias, deseos, signos de un lenguaje; son lugares de trueque, como explican todos los libros de historia de la economía, pero estos trueques no lo son sólo de mercancías, son también trueques de palabras, de deseos, de recuerdos”.*

*Las ciudades invisibles, Ítalo Calvino.*

## ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS .....	5
1. INTRODUCCIÓN .....	6
2. FORMULACIÓN .....	7
2.1 FUNDAMENTACIÓN Y PROBLEMÁTICA .....	7
2.2 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN .....	9
2.3 HIPÓTESIS .....	9
2.4 OBJETIVOS .....	9
2.5 METODOLOGÍA .....	11
I. EL PATRIMONIO CULTURAL .....	13
1. EL CONCEPTO DE PATRIMONIO CULTURAL .....	14
2. LAS CLASIFICACIONES DEL PATRIMONIO CULTURAL .....	19
3. EL PATRIMONIO CULTURAL ARQUITECTÓNICO .....	24
II. VACÍOS O CONTRADICCIONES EN EL VALOR PATRIMONIAL .....	31
1. LA VALORIZACIÓN PATRIMONIAL .....	32
2. LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO .....	36
3. LOS CRITERIOS DE AUTENTICIDAD .....	41
III. TRANSGRESIÓN EN EL PATRIMONIO LOCAL .....	48
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA: TRANSGRESIÓN EN EL PATRIMONIO LOCAL .....	49
IV. MARCO TEÓRICO LOCAL .....	54
1. LA GLOBALIZACIÓN TEMPRANA EN VALPARAÍSO .....	55
2. ASCENSORES DE VALPARAÍSO: EL COLECTIVO DEL SIGLO XIX .....	61
3. CAMBIO DE SENTIDO EN LOS ASCENSORES: DE TRANSPORTE PÚBLICO A BIEN CULTURAL .....	70
V. EL VALOR PATRIMONIAL DE LOS ASCENSORES DE VALPARAÍSO .....	82
VARIABLES PERMANENTES Y VARIABLES RESTRICTIVAS .....	83
1. VARIABLES PERMANENTES .....	85
1.1 CONDICIÓN ESPACIAL .....	86
1.1.1 <i>Emplazamiento</i> .....	88
1.1.2 <i>Espacio Intersticial</i> .....	96
1.1.3 <i>Espacio Vincular</i> .....	100
1.1.4 <i>Horizonte Espacial</i> .....	105
1.2 FLUJOS URBANOS .....	108
1.3 COMPLEMENTO URBANO .....	115
1.4 PRESENCIA URBANA .....	118
1.5 FUNCIÓN .....	121
2. VARIABLES RESTRICTIVAS .....	126
2.1 SISTEMA CONSTRUCTIVO .....	128
2.1.1 <i>Rieles</i> .....	128
2.1.2 <i>Sistema Estructural</i> .....	130
2.1.3 <i>Carros y Estaciones</i> .....	142
2.2 SISTEMA MOTRIZ .....	147
2.3 PROGRAMA ARQUITECTÓNICO .....	152
VI. TRANSGRESIÓN EN LA PRESERVACIÓN : .....	154
EL VALOR PATRIMONIAL INTRÍNSECO DE LOS ASCENSORES DE VALPARAÍSO. ....	154
1. CONCLUSIONES .....	155
2. VISIONES DE FUTURO .....	163
ÍNDICE DE IMAGENES .....	165
ÍNDICE DE TABLAS .....	170
BIBLIOGRAFÍA .....	171

---

ANEXOS.....	177
ANEXO 1: EL FUNCIONAMIENTO Y LA CONFIGURACIÓN DEL ASCENSOR.....	178
ANEXO 2: ASCENSORES POR DESTINO EN EL SIGLO XIX Y XX EN VALPARAÍSO.....	191
ANEXO 3: IDENTIFICACIÓN DE ASCENSORES EN VALPARAÍSO.....	196
<i>Anexo 3.1: Identificación Cronológica.....</i>	<i>196</i>
<i>Anexo 3.2: Ubicación Geográfica.....</i>	<i>197</i>
<i>Anexo 3.3: Fichas de identificación de los 30 ascensores de Valparaíso.....</i>	<i>198</i>
ANEXO 4: SISTEMAS INTEGRALES DE ASCENSORES: CERRADOS, ABIERTOS E HÍBRIDOS.....	205
4.1 CASOS DE ESTUDIO.....	209
4.1.1 <i>Ascensor Larrain.....</i>	<i>209</i>
4.1.2 <i>Ascensor Espíritu Santo.....</i>	<i>218</i>
4.1.3 <i>Ascensor Concepción.....</i>	<i>226</i>
ANEXO 5: CRONOLOGÍA DE LA GESTIÓN DE LOS ASCENSORES.....	236
5.1 <i>Cronología Histórica de la Gestión del Bien.....</i>	<i>237</i>
5.2 <i>Tramo 1: La gestión de las Compañías.....</i>	<i>238</i>
5.3 <i>Tramo 2: Transición de Compañías a Gestión Estatal.....</i>	<i>244</i>
ANEXO 6: PROTECCIÓN LEGAL.....	264

## Agradecimientos

Agradezco a mi madre Patricia por su constante apoyo durante mi formación académica, a mi padre Juan por enseñarme de responsabilidad y constancia; a mi profesor guía Gonzalo por heredarme su mirada sobre la arquitectura y el patrimonio; a Alejandro por su cariño, dedicación y compromiso durante el desarrollo de esta tesis.

A Anita María y Aldo por darme la confianza de creer en mis capacidades; a mis amigos por estar presentes siempre y a mis compañeros del programa de Magíster en Patrimonio, por el constante apoyo durante los momentos de mayor esfuerzo.

## 1. INTRODUCCIÓN

El patrimonio cultural mundial actual se encuentra en uno de los periodos más dinámicos de su historia, producto de que tanto bienes culturales edificados como obras monumentales están adoptando nuevos usos y funciones a razón de cambios en los modos de habitar del ser humano asociados a las nuevas prácticas de turismo cultural.

Dentro de este marco global del patrimonio cultural, a nivel local, tenemos los ascensores de Valparaíso, reconocidos como Monumentos Históricos por la legislación nacional. Algunos de estos ascensores, que se encuentran emplazados en el área histórica de la ciudad protegida por la UNESCO, viven un proceso de restauración a fin de responder a las actuales normativas de seguridad derivadas de su función como medio de transporte público, significando para estos bienes culturales la pérdida de sus soportes materiales, ya sea desde su materialidad, sistemas constructivos o sistemas mecánicos. Esto pone en riesgo la preservación de su autenticidad e integridad de acuerdo con los postulados normativos de la UNESCO.

Lo anterior permite advertir un problema en el patrimonio cultural local, que se funda a partir de la relación que el bien cultural establece con los organismos encargados de preservarlo, ya que no se cuestiona (al menos hasta la fecha de esta investigación) cuál es el verdadero valor patrimonial de los ascensores, a fin de identificar si es su soporte material u otra de sus características la que aporta dicho valor.

Por lo tanto, el objetivo de este estudio será definir el valor intrínseco de los ascensores de Valparaíso. Esto se hará a partir de la identificación de sus procesos históricos, sus relaciones con la comunidad y contexto urbano y finalmente el análisis de las variables que contengan las partes y elementos formales de los ascensores porteños, con el fin de poder dar respuesta a la hipótesis que plantearé en detalle en las siguientes páginas: que la autenticidad patrimonial de los ascensores de Valparaíso se define desde sus principios y elementos arquitectónicos presentes en su contexto urbano, condicionada por su responsabilidad utilitaria de medio de transporte.

## 2. FORMULACIÓN

### 2.1 Fundamentación y Problemática

A propósito de las últimas intervenciones a los ascensores de Valparaíso, aparece la posibilidad de preguntarse respecto a cuáles son los elementos esenciales del bien que deben ser preservados al momento de ser actualizados según los nuevos requerimientos relativos a su utilidad, sin perder su valorización patrimonial dependiente de sus grados de autenticidad.

La preservación de la autenticidad de un bien de valor patrimonial en el siglo XXI se presenta como el problema de investigación, ya que tal valor es dado por parte de UNESCO mediante la inscripción del bien en la Lista del Patrimonio Mundial, según cumple o no con los grados de autenticidad entregados en los principios conservacionistas postulados por las Carta de Atenas (1931), Carta de Venecia (1964) y Carta de Cracovia (2000); aún reivindicados como universalmente válidos y que dan un valor a la autenticidad material por sobre la autenticidad arquitectónica, presentándose así una dualidad entre quienes se aferran a las convenciones patrimoniales, dándole prioridad a la conservación material del patrimonio arquitectónico, y quienes consideran que los valores de autenticidad son relativos a cada bien y difieren en cada cultura y en cada tiempo, estando la realidad coetánea de dicho bien por sobre las prácticas teóricas de preservación de la autenticidad.

En la Conferencia de Nara (1994) sobre la autenticidad del patrimonio, se indica que *“la conservación del patrimonio histórico bajo todas sus formas y en toda época se funda en los valores que se atribuyen a ese patrimonio (...) no es posible basar los juicios de valor de autenticidad sobre criterios fijos”* (ICOMOS, 1994), aludiendo a las cartas anteriormente mencionadas y recomendando la necesaria identificación de los valores de autenticidad de cada bien patrimonial, a fin de definir los juicios de valor de acuerdo a cada tipo de bien respecto de su acervo cultural.

Si bien el documento de Nara sobre la autenticidad significaba un avance y flexibilidad en materias de juicios y criterios de autenticidad; la posterior Carta de Cracovia (2000) supuso el reconocimiento de la particularidad del patrimonio acorde a la singularidad del bien valorado, *“cada comunidad, teniendo en cuenta su memoria colectiva y conscientes de su pasado, es*

*responsable de la identificación, así como de la gestión de su patrimonio. Los elementos individuales de este patrimonio son portadores de muchos valores, los cuales pueden cambiar en el tiempo. Esta variabilidad de valores específicos en los elementos define la particularidad de cada patrimonio” (UNESCO, 2000), pero al mismo tiempo contradiciendo su sentido de pluralidad del patrimonio al adoptar nuevamente conceptos y restricciones que retoman las postuladas en la Carta de Venecia, reestableciéndose, entre otras cosas, “la intención de la conservación de edificios históricos y monumentos, estén en contextos rurales o urbanos, es mantener su autenticidad e integridad, incluyendo los espacios internos, mobiliario y decoración de acuerdo con su conformación original.” (ICOMOS, 1994), resultando contraproducente ante la diversidad del patrimonio y su vinculación con los modos de habitar contemporáneos al siglo XX.*

De esta manera, sobre el problema de esta investigación respecto a qué elementos preservar al momento de intervenir un bien de valor patrimonial, se debe considerar la dualidad interna de los ascensores respecto a la preservación de la autenticidad e integridad consecuente con los postulados propios a su condición de bien patrimonial por un lado, pero confrontado a la responsabilidad utilitaria de los ejemplares producto de su función de origen relativa al transporte de uso público, exponiendo a los ejemplares porteños a una posible contradicción de la autenticidad arquitectónica frente a la autenticidad material.

## 2.2 Pregunta de Investigación

**¿Cuáles son los elementos esenciales que definen la autenticidad en los ascensores permitiendo mantener su condición de bien patrimonial de valor mundial?**

## 2.3 Hipótesis

Los ascensores de Valparaíso son Monumentos Históricos de transporte de uso público que definen su autenticidad patrimonial en los principios y elementos arquitectónicos presentes en su contexto urbano, permitiendo así su constante actualización condicionada por su responsabilidad utilitaria sin perder el valor patrimonial mundial.

## 2.4 Objetivos

**Objetivo General: Analizar los aspectos formales del bien para definir sus grados de autenticidad.**

**Objetivos Específicos:**

- i. Identificar los ascensores de Valparaíso y sus intervenciones arquitectónicas y cambios de uso en el tiempo.**

Se identifica el universo de estudio de los ascensores, marco teórico universal y local, fechas y tipos de intervenciones, cambios de uso y función y situación actual de los ejemplares.

### **Universo de Estudio**

Se identifican todos los ascensores existentes y desaparecidos a la fecha y se estudian los ascensores que actualmente presentan la totalidad de sus componentes formales, pudiendo así analizarlos desde diagnósticos presenciales, siendo estos: Barón, Polanco, Van Buren, Larraín, Monjas, Mariposa, Florida, Espíritu Santo, Concepción, San Agustín, Cordillera, Artillería y Villaseca. Se omiten del estudio los ascensores que están desaparecidos o que presentan una ausencia material de uno de sus componentes, como el Ascensor Lecheros que a la fecha de esta

investigación presenta su estación inferior totalmente demolida, o el Ascensor Santo Domingo, que aún cuando el Estado lo incluyó en la compra de ascensores, en la actualidad sólo consta del terreno donde se emplazó y ruinas de algunas de sus partes.

**ii. Definir las variables que dan sostén al valor patrimonial de los ascensores.**

Se definen los elementos compositivos del ascensor, identificando dos grupos de variables: variables permanentes, relativas a la composición urbana de los ascensores, y las variables restrictivas, referidas a los elementos materiales de los ejemplares.

Para el análisis de las variables que dan sostén al valor patrimonial de los ascensores, se identifican dentro de las Normas Operativas de UNESCO cuatro aspectos de la autenticidad que permiten mantener la integridad del valor patrimonial del ascensor, siendo estas: Autenticidad del Diseño, Autenticidad de los Materiales, Autenticidad de la Arquitectura y Autenticidad del Entorno. Si bien UNESCO postula que todos los criterios de autenticidad son imprescindibles para la valorización, se reconocen dos tipos de variables presentes en los criterios, siendo primero las Variables Permanentes, relativas a lo que perdura en el tiempo (Autenticidad de la Arquitectura y la Autenticidad del Entorno) y las Variables Restrictivas, referidas a los elementos o sistemas expuestos a riesgos y peligros de orden temporal (Autenticidad de los Materiales y Autenticidad del Diseño). A partir de este reconocimiento, se desglosan las variables a estudiar:

**A. Variables Permanentes / Variables Duras:**

Variables relativas a los criterios de Autenticidad de la Arquitectura y Autenticidad del Entorno.

- a) Condición Espacial
- b) Flujos Urbanos
- c) Complemento Urbano
- d) Presencia Urbana
- e) Función

**B. Variables Restrictivas / Variables Blandas:**

Variables relativas a la Autenticidad del Diseño y la Autenticidad de los Materiales (Caducas).

- a) Sistema Constructivo (identificación de sistemas constructivos en estaciones, carros y modos de adoptar la pendiente)
- b) Sistema Motriz (identificación de los motores de los ascensores y su evolución en el tiempo: hidráulico, vapor, eléctrico, electro-mecánico)
- c) Programa Arquitectónico (identificación de los servicios utilitarios anexos al de transporte que se han dotado en las estaciones de ascensores).

**iii. Analizar los grados de autenticidad del bien.**

A partir de la definición de las variables se analizan los grados de autenticidad del bien a fin de establecer si su autenticidad obedece al diseño, materialidad y/o arquitectura y entorno, según las Normas Operativas UNESCO, y cómo es que la autenticidad del bien permite la adaptación material de los ascensores sin perder su valor patrimonial.

**2.5 Metodología**

El trabajo presente se desarrollará a partir de una investigación explicativa, de tal modo de dar cuenta el por qué de los hechos mediante una relación de causa-efecto. Taylor y Bodgan, en un amplio sentido, consideran al método de investigación cualitativa como *"aquella que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable."* (Bodegan, 1987), por tanto, este método de investigación se apoya en describir de forma minuciosa eventos, hechos, personas, situaciones, comportamientos, interacciones, entre otros, que se observan mediante un estudio; y además anexa tales experiencias, pensamientos, actitudes, creencias etc. que los participantes experimentan o manifiestan; por ende es que se dice que la investigación cualitativa hace referencia a las cualidades. Además, la investigación cualitativa se caracteriza por ser del tipo inductiva, *"Los investigadores desarrollan conceptos, intelecciones y comprensiones partiendo de pautas de los datos, y no recogiendo datos para evaluar modelos, hipótesis o teorías"*

*preconcebidas. En los estudios cualitativos los investigadores siguen un diseño de investigación flexible. Comienzan sus estudios con interrogantes sólo vagamente formuladas.*” (Bodegan, 1987) , de tal modo esta investigación se gesta a partir de las preguntas que surgen a partir del tema en cuestión, analizando tanto diacrónica como sincrónicamente el objeto de estudio y las situaciones que se relacionan con este. Por lo tanto, esta investigación no busca una “respuesta” o una “única verdad” respecto del problema planteado, sino que expone una comprensión detallada del problema propuesto, dando énfasis en la validez del andamiaje teórico de la investigación.

A fin de responder el problema puesto en cuestión y de afirmar la hipótesis principal del trabajo se propondrá una investigación documental, dada por el levantamiento bibliográfico y hemerográfico; y una investigación de campo, a través de la colección de datos mediante experiencias vivenciales personales en distintos sitios, edificios, conjuntos y monumentos inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial.

La investigación, durante su análisis diacrónico, se presentara de una manera mayoritariamente descriptiva; mientras que en a partir del marco teórico sincrónico, el estudio tendrá una lectura crítica respecto a los temas a plantear, para finalmente, declarar si es valida la hipótesis y obtener las conclusiones relativas a los temas tratados.

## **I. EL PATRIMONIO CULTURAL**

*Un frágil puente improvisado tendido sobre el vacío.*

*ITALO CALVINO*

## 1. El concepto de Patrimonio Cultural

Para comprender el concepto de patrimonio cultural, como primera aproximación se debe identificar la definición de la palabra patrimonio, que desde su etimología "*pater, padre de familia y -monere, advertir o aconsejar*" (UNESCO, 2002), develan la condición de herencia y legado, definiéndose teóricamente la palabra como "*un bien de herencia que se transmite de los padres y las madres a los hijos siguiendo las leyes*". (Littré, 1863).

Actualmente, las bases y postulados teóricos, como los criterios de preservación y protección, son estipulados por la United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization – UNESCO, creada el 16 de noviembre de 1945 como un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas – ONU, cuya misión es "*contribuir a la consolidación de la paz, la erradicación de la pobreza, el desarrollo sostenible y el diálogo intercultural mediante la educación, las ciencias, la cultura, la comunicación y la información*". (UNESCO, 2003).

La UNESCO a su vez, actúa a través de cinco macro programas, siendo estos: educación, cultura, ciencias naturales, comunicación e información y ciencias sociales y humanas; siendo en el programa asociado a la cultura donde se encuentran las bases teóricas referidas a la protección del patrimonio cultural difundidas a través de conferencias, cartas y manuales que establecen los distintos acuerdos y marcos reglamentarios universales adoptados por los Estados Parte para la conservación del patrimonio mundial.

Respecto a la acepción patrimonio, es en la "Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural", realizada en París el 24 de julio de 1972, donde por primera vez la UNESCO identifica el patrimonio a partir de dos categorías: patrimonio natural y patrimonio cultural; considerando como patrimonio cultural los monumentos, los conjuntos o agrupaciones arquitectónicas y los lugares o zonas arqueológicas; y para efectos de patrimonio natural, los monumentos naturales, formaciones geológicas y fisiográficas y los lugares o zonas naturales estrictamente delimitadas que posean un valor universal excepcional desde el punto de vista de la ciencia, conservación o belleza natural.(véase Imagen 1)

Además de esta definición oficial de patrimonio cultural, se declaran las amenazas a los bienes patrimoniales como *“las amenazas de destrucción, no solo por causas tradicionales de deterioro sino también por la evolución de la vida social y económica que las agrava con fenómenos de alteración o de destrucción aun mas temibles.”*



*Imagen 1 Gallardo, P. (2014) Parque Nacional Torres del Paine, declarado Reserva de la Biosfera por UNESCO en 1978. Región de Magallanes y Antártica Chilena, Chile.*

(UNESCO, 1972), identificando así el peligro que presenta para la UNESCO la evolución de la vida social, entendiendo el patrimonio como un objeto museístico más que como un testimonio del pasado que se vincula con el presente a fin de complementarse y ser legado al futuro.

La condición museística del patrimonio cultural presente en la convención de 1972 evoluciona considerablemente durante los siguientes treinta años dentro de la UNESCO, declarando el cambio de su definición en la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (2003), donde se define que *“El contenido de la expresión “patrimonio cultural” ha cambiado bastante en las últimas décadas, debido en parte a los instrumentos elaborados por la UNESCO. El patrimonio cultural no se limita a monumentos y colecciones de objetos, sino que comprende también tradiciones o expresiones vivas heredadas de nuestros antepasados y transmitidas a nuestros descendientes, como tradiciones orales, artes del espectáculo, usos sociales, rituales, actos festivos, conocimientos y prácticas relativos a la naturaleza y el universo, y saberes y técnicas vinculados a la artesanía tradicional.”* (UNESCO, 2003); dando así una mayor relevancia al patrimonio en términos culturales.

Si bien la convención del 2003 reconoce el cambio del contenido de la expresión de patrimonio cultural, es en la Conferencia Mundial sobre las Políticas Culturales (1982), donde se profundiza el concepto de Cultura desde la mirada del patrimonio por primera vez, definiendo que *“La cultura engloba pues la creación artística y la interpretación, la ejecución, la difusión de las obras de arte, la cultura física, los deportes y los juegos, las actividades al aire libre así como las modalidades particulares mediante las cuales una sociedad y sus miembros expresan*

*su sentimiento, de belleza y de armonía y su visión del mundo, y sus formas de creación científica y técnica y el dominio de su medio ambiente natural.*” (UNESCO, 1982).

Desde una definición más amplia, el concepto de patrimonio cultural presenta la asociación de dos términos, Patrimonio y Cultura; estando ambos términos asociados a procesos sociales referidos al legado y valorización de este. El binomio patrimonio cultural se identifica como la construcción socio-cultural de una comunidad, a partir de la herencia y el legado de convenciones, saberes o bienes que son configurados por el uso de un lenguaje común y compartidos en un determinado momento de la historia. Por tanto, si la palabra inicial hace referencia a la herencia paterna, la palabra Cultura dota de una dimensión de mayor complejidad a la definición, ya que es la cultura la que presenta una hibridación constante entre pasado y presente como efectos de hitos y procesos históricos, generando la evolución del binomio acorde a los momentos en la historia en que se valoriza, preserva y se lega lo heredado.

En la actualidad, el concepto de patrimonio cultural se define a partir de la transmisión de la memoria del pasado por medio de un bien o un saber que más tarde será legado a una comunidad hoy inexistente, generando en ese traspaso la noción de identidad cultural, y a su vez, lo que se es heredado producto del reconocimiento de un determinado valor histórico, adopta un nuevo valor contemporáneo dado por las comunidades que reciben el bien; siendo este nuevo valor la relación que el bien guarda entre sus procesos históricos y el presente, adoptando así un valor histórico, intrínseco a su génesis, y un valor contemporáneo, intrínseco al momento cultural en el que se es legado.

*“Que el patrimonio sea una construcción social quiere decir, en primer lugar, que no existe en la naturaleza, que no es algo dado, ni siquiera un fenómeno social universal, ya que no se produce en todas las sociedades humanas ni en todos los periodos históricos.”* (Prats, 1997)

De esta manera, el patrimonio cultural se identifica como una construcción dinámica producto de procesos históricos vividos por una determinada comunidad que adopta el bien material y le permite acceder a una dimensión patrimonial a partir de la definición de su valor universal, que aun cuando es de importancia para la humanidad, es singular e irrepetible tanto en su orden formal como en sus valores patrimoniales intrínsecos, volviéndose así el patrimonio

cultural en una definición orgánica, que está en un constante movimiento a partir de los cambios y trasposos de sus valores culturales.

Ante lo expuesto, resulta complejo por tanto definir teóricamente y de un modo atemporal el concepto de patrimonio cultural, tanto en sus lineamientos como en sus juicios de valor, ya que lo que se es valorado será válido solo en el momento histórico de su validación, sin poder tener atisbos de sus definiciones en el futuro debido a que el patrimonio cultural se



*Imagen 2 - Gallardo, P. (2019) – Interior Domus Aurea, palacio del emperador Nerón, inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial - UNESCO en 1980. Roma, Italia.*

presenta como el producto de una invención social que reconoce y valora el pasado, lo adopta y vincula con el presente pero desconoce los procesos históricos futuros. Por lo tanto, el que una comunidad herede un bien y le otorgue una valorización patrimonial, se presenta como “*un artefacto, ideado por alguien (o en el decurso de algún proceso colectivo), en algún lugar o momento, para unos determinados fines, e implica, finalmente, que es o puede ser históricamente cambiante, de acuerdo con nuevos criterios o intereses que determinen nuevos fines en nuevas circunstancias.*” (Prats, 1997)

La concepción del patrimonio cultural como un artefacto, radica en que la valoración patrimonial no es dada de un modo natural o tácito, siendo necesario un proceso cultural colectivo para identificar el valor patrimonial del bien y otorgarle una dimensión cultural. Esto se refleja en que muchos bienes o saberes que en la actualidad son identificados como aportes patrimoniales para la humanidad, en su génesis no lo fueron, siendo rechazados incluso por las comunidades pasadas, como la torre Eiffel en París o el caso de la Domus Aurea en Roma, antigua residencia del Emperador Nerón en el siglo 68 dc, que posterior a su muerte fue enterrada bajo escombros a fin de eliminar cualquier rastro de su fallecido dueño, situación que

contradictoriamente aseguró la conservación del palacio en el tiempo, siendo en 1980 inscrita la Domus Aurea en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO. (véase Imagen 2).

Si bien UNESCO reconoce nuevos actores dentro del acontecer del patrimonio cultural, aun no da cuenta de la relación que las comunidades establecen con sus propios patrimonios, ni de los cambios de uso que viven los Monumentos Históricos que actualmente son de uso público y cómo estos adoptan una doble función entre monumento y bien utilitario, develándose así una confrontación teórica interna en la organización, donde los criterios normativos se tensionan con la realidad del patrimonio cultural actual, razón intrínseca del problema contenido en esta investigación.

## 2. Las clasificaciones del Patrimonio Cultural

Con la evolución de la cultura, producto de los distintos procesos históricos en la era contemporánea, se ha ido ampliando la definición de lo que inicialmente se entendía por Patrimonio Cultural, integrándose nuevas definiciones y conceptos a lo que se



Imagen 3 Gallardo, P. (2019) Coliseo Romano, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial - UNESCO en 1980. Roma, Italia.

señalaba en la Convención del Patrimonio Mundial de 1972. A partir de esta amplitud del Patrimonio Cultural, es donde aparecen sus clasificaciones, identificando bienes culturales de distintos tipos según prácticas, saberes, bienes muebles o inmuebles, naturales, etnológicos, etc.

El concepto de “bien cultural” aparece por primera vez en la Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado y Reglamento para la aplicación de la Convención (1954), donde se define que “*se consideran bienes culturales, cualquiera que sea su origen y propietario:*

- a) *los bienes, muebles o inmuebles, que tengan una gran importancia para el patrimonio cultural de los pueblos, tales como los monumentos de arquitectura, de arte o de historia, religiosos o seculares, los campos arqueológicos, los grupos de construcciones que por su conjunto ofrezcan un gran interés histórico o artístico, las obras de arte, manuscritos, libros y otros objetos de interés histórico, artístico o*



Imagen 4 Gallardo, P. (2019) Zonas arqueológicas de Pompeya, inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO en 1997. Región de Campania, Italia.

*arqueológico, así como las colecciones científicas y las colecciones importantes de libros, de archivos o de reproducciones de los bienes antes definidos;*

*b) los edificios cuyo destino principal y efectivo sea conservar o exponer los bienes culturales muebles definidos, tales como museos, las grandes bibliotecas, los depósitos de archivos, así como los refugios destinados a proteger en caso de conflicto armado los bienes culturales muebles definidos en el apartado a);*

*c) los centros que comprendan un número considerable de bienes culturales, que se denominarán centros monumentales.”. (UNESCO, 1954)*

Si bien la definición primitiva del concepto de “bien cultural” se asociaba a bienes materiales de carácter monumental como testimonios de valor universal referidos a la historia y el arte (véase Imagen 3 - Imagen 4), este concepto va cambiando progresivamente con el paso del tiempo a razón de los avances y reconocimientos culturales históricos, develándose esto en la “Convención sobre las medidas que deben adoptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales” (1970), donde los criterios para definir la patrimonialidad en los bienes materiales se amplían desde lo etnológico, definiendo que los *“bienes culturales adquiridos por misiones arqueológicas, etnológicas o de ciencias naturales con el consentimiento de las autoridades competentes del país de origen de esos bienes.”* (UNESCO, 1970).

No es hasta la “Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural”, aprobada por la Conferencia General de la Unesco en París el 16 de noviembre de 1972, donde se profundiza en los criterios para definir el valor patrimonial de los bienes culturales postulados a la Lista del Patrimonio Mundial, incluyendo además la valorización del paisaje natural a partir de su aporte a la humanidad, como monumentos naturales, formaciones geológicas y fisiográficas, y lugares o zonas naturales estrictamente delimitadas que posean un valor universal excepcional desde el punto de vista de la ciencia, la conservación o la belleza natural (véase Imagen 1 - Imagen 5).

Este reconocimiento e inclusión del paisaje natural en los criterios del Patrimonio Cultural, permitió categorizar el patrimonio en dos grupos definidos como Patrimonio Cultural Material y Patrimonio Natural, profundizándose ambos conceptos en el tiempo a partir de la declaración de bienes culturales.

Estas categorías se diferenciaron en medida que se reconoció y valoró la relación comunidad - entorno, donde lo inmaterial encontraba soporte en el sustento material y a su vez, el soporte



Imagen 5 Gallardo, P. (2019) Centro Histórico de Florencia, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial - UNESCO en el año 1982. Florencia, Italia.

material daba sosten al desarrollo de prácticas inmateriales, apareciendo esta apreciación en la Carta Internacional para la Conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas, más conocida como la Carta de Washington (1987), donde se definió que *“los valores a conservar son el carácter histórico de la población o del área urbana y todos aquellos elementos materiales y espirituales que determinen su imagen especialmente: (...) d) las relaciones entre población o área urbana y su entorno, bien sea natural o creado por el hombre.”* (ICOMOS, 1987), identificando así la importancia del soporte material para la preservación y salvaguarda del patrimonio cultural.

Este reconocimiento a las relaciones entre hombre y paisaje, entre lo material y espiritual, se ratifica en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático (2001) que viene a extender el concepto de patrimonio cultural al identificar el valor del paisaje natural subacuático la relación que guarda con el ser humano, indicándose que *“por Patrimonio Cultural Subacuático se entiende todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo*

el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como:

- i) los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural;
- ii) los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y
- iii) los objetos de carácter prehistórico.” (UNESCO, Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, 2001)

Finalmente, es en la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (2009) donde por primera vez se considera que patrimonio natural, material e inmaterial poseen una profunda interdependencia que se reconoce en los procesos de transformación social y cultural a nivel mundial, definiendo en la convención que por Patrimonio Cultural Inmaterial se entienden “los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas – junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes – que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural.”

(UNESCO, 2009), y que este se manifiesta en los ámbitos referidos a

“tradiciones y expresiones orales, incluido el idioma como vehículo del patrimonio cultural inmaterial; artes del espectáculo; usos sociales, rituales y actos festivos; conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo; las técnicas artesanales



Imagen 6 - Gallardo, P. (2018). Teatro de Sombras Chino, inscrito en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad UNESCO en el año 2010. Xi'an, Provincia de Shaanxi, China.



Imagen 7 - Gallardo, P. (2018). Ópera de Pekín, inscrita en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad - UNESCO en el año 2010. Pekín, China.

*tradicionales*" (UNESCO, 2003).(véase Imagen 7 - Imagen 6)

Producto de la evolución de la definición de Patrimonio Cultural, actualmente se vuelve necesario clasificar los bienes culturales bajo las categorías de Patrimonio Cultural Material, Patrimonio Cultural Inmaterial, Patrimonio Natural y Patrimonio Subacuático, acorde a las características de los bienes culturales y los criterios aplicados para su valoración.

La diversidad del patrimonio presente en cada una de las categorías mencionadas advierte de la constante evolución tanto de los criterios de valoración como de las categorías y sus principales características, permitiendo así revisar en la historia la evolución del patrimonio a partir de las cartas y convenciones entregadas por la UNESCO y sus distintos organismos consultivos.

De esta manera, resulta coherente para esta investigación asociar el concepto "patrimonio cultural" a una definición dinámica, coetánea a la comunidad que hereda el bien valorado, más que a una definición estática asociada a postulados teóricos propios de una época, identificando así que el patrimonio cultural y sus definiciones son propias de un momento en la historia de la humanidad, debiendo constantemente adoptar los cambios socioculturales y adaptarse a las nuevas y futuras relaciones entre el ser humano y su soporte material.

### 3. El Patrimonio Cultural Arquitectónico

Si bien las categorías de patrimonio cultural material, inmaterial, natural y subacuático se pueden identificar y analizar por sí solas, estas se encuentran intrínsecamente relacionadas, vinculándose todas a partir de un punto en común: el soporte material.

En esta investigación se plantea que el soporte material, desde una dimensión arquitectónico-espacial, es imprescindible para el patrimonio cultural dado que los bienes materiales, prácticas o saberes son generados en la relación que el ser humano establece con su entorno natural o construido; de tal modo que estas relaciones, al ser legadas, se vuelven bienes culturales, tradiciones y costumbres que encuentran sosten en el soporte material construido, volviendo al paisaje natural en un paisaje cultural propio al particular modo de habitar de cada comunidad.

Bajo esta premisa, y a fin de responder la hipótesis planteada en esta investigación, se profundiza en el patrimonio cultural material desde la mirada de los bienes materiales arquitectónicos y las relaciones que los seres humanos entablan con estos, sus entornos y sus procesos históricos.

El patrimonio cultural, en la Convención del Patrimonio Mundial (1972), se clasifica a partir de tres criterios arquitectónicos, siendo estos los de monumentos, conjuntos urbanos y lugares o zonas que tengan



*Imagen 8 - Gallardo, P. (2018). El Templo del Cielo, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO en el año 1998. Pekín, China.*



*Imagen 9 - Gallardo, P. (2018). La Gran Muralla China - Tramo Jinshanling, inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial - UNESCO en el año 1987. Luanping, Provincia de Hebei, China.*

un Valor Universal Excepcional desde lo histórico, estético, etnológico o antropológico (véase Imagen 8 - Imagen 9 - Imagen 10), definiendo así a la arquitectura como el soporte del patrimonio cultural universal al incluirla como parte fundamental en los criterios de evaluación y valoración patrimonial.

A su vez, ICOMOS, como organismo consultivo del Comité del Patrimonio Mundial, reafirma las definiciones dictadas por la UNESCO respecto al patrimonio arquitectónico,



Imagen 10 Gallardo, P. (2019) Arco del Triunfo, Monumento Histórico. París, Francia.

definiendo el Valor Excepcional Universal de las obras de arquitectura a partir de la monumentalidad e importancia histórica de estas, reconociéndolas como testimonio vivo de tradiciones seculares. En la Carta de Venecia, enunciada en el II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, se define que *“la noción de monumento histórico comprende la creación arquitectónica aislada así como el conjunto urbano o rural que da testimonio de una civilización particular, de una evolución significativa, o de un acontecimiento histórico. Se refiere no sólo a las grandes creaciones sino también a las obras modestas que han adquirido con el tiempo una significación cultural.”* (ICOMOS, 1964).

En la primitiva asociación del patrimonio cultural a la arquitectura a partir de la protección de monumentos o conjuntos de edificaciones con valor urbano y cultural, aparece la necesidad de definir los métodos de conservación y restauración dado que en el soporte material se valoraba la obra de arquitectura al identificarse como un testigo de la historia y sus procesos, volviendo la materialidad un componente indivisible del valor patrimonial y condicionando a los monumentos y obras arquitectónicas a ser estáticos y museísticos, sin poder dialogar con el

tiempo contemporáneo, decantando así en una contradicción respecto al dinamismo del concepto de patrimonio cultural.

En la Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico (1975), se declara, entre otras cosas, que *“el patrimonio arquitectónico europeo está formado no sólo por nuestros*



*Imagen 11 - Gallardo, P. (2019). Venecia y su Laguna, inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial Unesco en el año 1987. Venecia, Región del Véneto, Italia.*

*monumentos más importantes, sino también por los conjuntos que constituyen nuestras ciudades y nuestros pueblos tradicionales en su entorno natural o construido.”* (ICOMOS, 1975), reconociéndose así que el patrimonio arquitectónico no solo corresponde al monumento como bien cultural, sino que también se debe dar cuenta del contexto de este (véase Imagen 11).

Aún cuando con la Carta Europea se amplían los criterios del patrimonio arquitectónico, la obra de arquitectura se sigue identificando como la encarnación del pasado, como un testigo y testimonio. El mismo adoctrinamiento se repite en la Carta de Washington (1987), donde se definen los valores del patrimonio arquitectónico a conservar como *“el carácter histórico de la población o del área urbana y todos aquellos elementos materiales y espirituales que determinan su imagen, especialmente:*

- a) la forma urbana definida por la trama y el parcelario;*
- b) la relación entre los diversos espacios urbanos, edificios, espacios verdes y libres;*
- c) la forma y el aspecto de los edificios (interior y exterior), definidos a través de su estructura, volumen, estilo, escala, materiales, color y decoración;*
- d) las relaciones entre población o área urbana y su entorno, bien sea natural o creado por el hombre;*
- e) las diversas funciones adquiridas por la población o el área urbana en el curso de la historia.”* (ICOMOS, 1987); otorgando así a las obras una valoración universal excepcional desde el punto de vista de la imagen y de su conservación en el tiempo, sin dar cabida a

establecer un dialogo dinámico entre la obra protegida y su contemporaneidad, identificando además a la valoración como una restricción respecto a cualquier tipo de modificación del bien, donde la alteración a sus valores definidos significaría el peligro de la pérdida del valor patrimonial de la obra, señalando que *“cualquier amenaza a los valores definidos comprometería la autenticidad de la población o área histórica.”* (ICOMOS, 1987).

En el Documento de Nara sobre la Autenticidad (1994), concebido en el espíritu de la Carta de Venecia (1964), se identifica que el patrimonio cultural se ha ampliado y diversificado desde la concepción de la Carta de Venecia, valorando la diversidad de culturas y entregando una noción de dinamismo al patrimonio cultural universal. Sin embargo, esta declaración se contradice en la definición respecto a la autenticidad de un bien patrimonial, postulando que esta *“aparece como el factor calificativo esencial en lo que respecta a valores. El reconocimiento de la autenticidad juega un papel importante en todos los estudios científicos del patrimonio cultural, en los planes de conservación y restauración así como en el procedimiento de inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial y otros inventarios de patrimonio.”* (ICOMOS, 1994). En el documento, además, se define que los juicios de autenticidad deben ser constatables mediante distintas fuentes de información válida, considerando los aspectos de *“forma y diseño, materiales y substancia, uso y función, tradiciones y técnicas, la localización y contexto, espíritu y sentimientos, y otros factores interiores y exteriores. El uso de estas fuentes permite elaborar la dimensión artística, histórica, social y científica específica del patrimonio cultural en examen.”* (ICOMOS, 1994), estableciendo así que los juicios de autenticidad dependerán de la validez de información entregada por las fuentes mencionadas

que obedezcan a un carácter histórico y que den significado al bien patrimonial arquitectónico a partir de los aspectos de su autenticidad; reafirmando esto en la Carta de Brasilia (1995), donde se establece



Imagen 12 Gallardo, P. (2017). Templo Tōdai-ji, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO como parte de los "Monumentos Históricos de la Antigua Nara" en el año 1998. Nara, Región de Kansai, Japón.

*“que nos hallamos ante un bien auténtico cuando existe una correspondencia entre el objeto material y su significado.”* (ICOMOS, 1995), relacionando la autenticidad directamente con el soporte material del bien, desconociendo que el valor patrimonial del bien pueda ser dado por una determinada cultura, sociedad o comunidad acorde a sus procesos históricos intrínsecos más que a una correspondencia material propiamente tal.

Ante lo expuesto se deduce que los bienes culturales, para acceder a una dimensión patrimonial mediante la valoración acorde a criterios establecidos, podrán ser patrimoniales solo si el soporte material posee una verosimilitud histórica fundada en las fuentes de información entregadas, sin establecer relaciones con los tiempos y modos de habitar de quienes heredan la obra.

*“La historia no es simplemente la depositaria de unos hechos inmutables, sino un proceso, un patrón de actitudes e interpretaciones vivas y cambiantes. Como tal, forma parte de lo más profundo de nuestra naturaleza. Echar la vista atrás, a una época pasada, no es solo inspeccionarla, encontrar un patrón que será el mismo para todo el mundo; la mirada retrospectiva transforma su objeto: cada espectador, en cada período - en cada momento, de hecho-, transforma inevitablemente el pasado de acuerdo con su propia naturaleza.”* (Giedion, 2009)

A nivel nacional, el Estado de Chile es miembro de la UNESCO como Estado Parte desde el 07 de julio de 1953, ratificando la Convención del Patrimonio Mundial y quedando legalmente vinculado a las disposiciones de la organización, mientras que la protección oficial del patrimonio a nivel nacional data del año 1925, a partir de la primera Ley de Monumentos Nacionales -Ley 17.288 -, veinte años antes de la creación de la UNESCO. Inicialmente, la ley consideró solo los bienes materiales referidos al patrimonio histórico, arqueológico y monumental, tal como en las primeras convenciones UNESCO. Con la ratificación de Chile como Estado Parte y considerando las recomendaciones existentes hasta la fecha respecto a la definición, denominación y salvaguardia del patrimonio cultural; en el año 1970 se modifica la Ley 17.288, incorporándose como bienes culturales zonas, sitios, localidades, conjuntos urbanos y áreas rurales; siendo el Consejo de Monumentos Nacionales – CMN -, organismo

dependiente del Ministerio de Educación, quien tiene por función identificar y dar protección al patrimonio nacional tanto en su conservación como en sus intervenciones.

La Ley de Monumentos Nacionales establece cinco categorías de protección, siendo estas: Monumento Histórico, Zona Típica y Píntoresca, Santuarios de la Naturaleza, Sitios Arqueológicos y Monumentos Públicos; definiendo a los monumentos históricos en su artículo 9° como *“los lugares, ruinas, construcciones y objetos de propiedad fiscal, municipal o particular que por su calidad e interés histórico o artístico o por su antigüedad, sean declarados tales por decreto supremo, dictado a solicitud y previo acuerdo del Consejo.”* (CMN, 2016); para la Zona Típica y Píntoresca define en el Artículo 29° que *“para el efecto de mantener el carácter ambiental y propio de ciertas poblaciones o lugares donde existieren ruinas arqueológicas, o ruinas y edificios declarados Monumentos Históricos, el Consejo de Monumentos Nacionales podrá solicitar se declare de interés público la protección y conservación del aspecto típico y píntoresco de dichas poblaciones o lugares o determinadas zonas de ellas”* (CMN, Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales y Normas Relacionadas, 2016); y para Monumentos Públicos asigna su definición en el Artículo 17: *“Son Monumentos Públicos y quedan bajo la tuición del Consejo de Monumentos Nacionales, las estatuas, columnas, fuentes, pirámides, placas, coronas, inscripciones y, en general, todos los objetos que estuvieren colocados o se colocaren para perpetuar memoria en campos, calles, plazas y paseos o lugares públicos”*. (CMN, Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales y Normas Relacionadas, 2016).

Además de la protección del patrimonio a nivel nacional por parte de la Ley N° 17.288, la Ley General de Urbanismo y Construcciones – LGUC - , en su artículo 60° define la protección del patrimonio en Chile a nivel local, mediante los Planes Reguladores Comunales, identificando Zonas de Conservación Histórica (ZCH) e Inmuebles de Conservación Histórica (ICH), requiriendo en ambos casos la autorización de las SEREMIS MINVU para realizar cualquier intervención ya sea de mantención, demolición o refacción en obras arquitectónicas existentes en la zona mencionada o individualizadas como inmuebles ICH.

A su vez, los Planes Reguladores Comunales identifican la ZCH o los ICH según las definiciones entregadas en el artículo 1.1.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y

Construcciones – OGUC – siendo estas los de *“Inmueble de Conservación Histórica: el individualizado como tal en un Instrumento de Planificación Territorial dadas sus características arquitectónicas, históricas o de valor cultural, que no cuenta con declaratoria de Monumento Nacional; Zona de Conservación Histórica: área o sector identificado como tal en un Instrumento de Planificación Territorial, conformado por uno o más conjuntos de inmuebles de valor urbanístico o cultural cuya asociación genera condiciones que se quieren preservar.”* (MINVU, OGUC, 2018)

Tanto la protección nacional como local del patrimonio cultural, referido al patrimonio arquitectónico, repiten los conceptos y definiciones del patrimonio estático presentes en las cartas y convenciones del patrimonio mundial emitidas tanto por UNESCO como por sus organismos consultores, estableciendo una desconexión entre el bien patrimonial arquitectónico y su contexto social contemporáneo; realizando la valoración a partir de la condición patrimonial de testimonio del pasado, sin nutrirse de las prácticas y modos de habitar del presente para ser legados en el futuro. Esto implica, por lo tanto, que en el traspaso de los bienes culturales patrimoniales no se reflejan los momentos históricos vividos en el hoy, heredándose una obra arquitectónica que solo habla del pasado, sin develar en su materialidad o en sus relaciones espaciales, los períodos de tiempo en los que ha existido hasta el momento de ser legada.

*“Un monumento conmemorativo tiene la difícil tarea de renovar la pregunta sobre aquello que merece ser recordado. Emplazado en medio de nuestras ciudades, no pertenece al ornato sino al imaginario, no decora, sino que cohesiona, exhorta, redime, purifica o divide.”* (Kay, 2014)

## **II. VACÍOS O CONTRADICCIONES EN EL VALOR PATRIMONIAL**

*El sentido histórico implica percepción, no solamente del pasado  
como pasado, sino del pasado como presente.*

*ROBERT VENTURI*

## 1. La Valorización Patrimonial

El concepto patrimonio cultural, como ha sido definido en esta investigación, se remite a definiciones institucionales y a una mentalidad que valora lo histórico y la herencia por sobre lo contemporáneo y el legado, volviéndose ambiguo el traspaso de un bien cultural al desconectarse de su realidad coetánea y preservándose solo para mantener su imagen histórica germinal.

La UNESCO identifica la valorización patrimonial de un bien cultural a partir de su Valor Universal Excepcional, definiéndolo como *“una importancia cultural y/o natural tan extraordinaria que trasciende las fronteras nacionales y cobra importancia para las generaciones presentes y venideras de toda la humanidad.”* (UNESCO, Convención del Patrimonio Mundial, 1972). Ante esta definición, es válido preguntarse respecto a qué es lo que se valoriza y bajo qué criterios, ya que la importancia de un bien cultural es valorada acorde a la vinculación y apropiación que establece respecto a una determinada comunidad.

En el Manual para el manejo de sitios del Patrimonio Cultural Mundial elaborado por ICCROM, organismo consultivo del Comité del Patrimonio Mundial, se definen dos tipos de valores complementarios a la definición de Valor Universal Excepcional, que deben estar presentes en los sitios del Patrimonio Mundial, siendo estos los valores culturales y valores socio-económicos actuales. El organismo define que los valores culturales *“son necesariamente subjetivos, ya que dependen de las interpretaciones que reflejan nuestro tiempo. Estas determinaciones dictaminarán el grado de interés general en el objeto y su entorno, la interpretación de su carácter cultural intrínseco y el desarrollo de políticas de intervención.”* (Feilden, 2003), clasificando el valor cultural en valores de identidad, artístico o técnico relativo, originalidad, económicos, funcional, educativos, social y político; estableciendo que la presencia o ausencia de estos valores en el bien valorado le permitirá a este acceder a su conservación o salvaguardia. Sin embargo, el valor cultural definido por ICCROM, se limita a los criterios de autenticidad, donde no se da cabida a interpretaciones contemporáneas.

El patrimonio cultural edificado sin duda se ha ampliado y diversificado desde la primera convención del patrimonio mundial de UNESCO; en el siglo XXI los sitios y bienes inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial abarcan desde monumentos históricos hasta barrios y ciudades, además de valorar bienes culturales relativamente recientes sin la carga histórica casi arqueológica que se valoraba a inicios del siglo XX.

La valorización patrimonial, como Valor Universal Excepcional, es definida por la UNESCO, indicando además una serie de criterios con los que el bien cultural debe cumplir a fin de obtener la valorización y protección por parte de la organización mundial. Estos criterios, referidos al patrimonio edificado, se definen en dos categorías: integridad y autenticidad del bien a valorar, declarando el Comité que *“para ser considerado de Valor Universal Excepcional, el bien también debe reunir las condiciones de integridad y/o autenticidad y debe contar con un sistema de protección y gestión adecuado que garantice su salvaguardia.”* (UNESCO, Convención del Patrimonio Mundial, 1972)

Estas condiciones, relativas a la integridad y/o autenticidad del bien postulado a obtener una valorización patrimonial oficial, apelan a cómo es la tónica de la teorización del patrimonio cultural actual, a dar cuenta de manera fehaciente y creíble por medio de fuentes de información fidedignas, sobre la autenticidad tanto de forma como de materiales, uso, función, técnicas, localización y entorno de los bienes, valorizando una vez más, su conservación histórica y estática.

Esta definición de UNESCO respecto a la valorización patrimonial de bienes a proteger mediante su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial, en sus criterios de autenticidad y/o integridad, no reconoce los distintos modos de patrimonio, y por tanto, las distintas formas de valorización de un bien existentes en el mundo.

Tal es el caso de Japón, donde el concepto de monumento histórico aparece a fines del siglo XIX en el marco de la apertura de la era Meiji, presentándose como un modo opuesto de concebir la historia y el tiempo en occidente, *“para ese país que había vivido sus tradiciones como parte del presente, que no conocía otra historia que la dinástica, que solo concebía el arte – antiguo o moderno – como algo vivo, y que conservaba sus monumentos nuevos gracias a su reconstrucción ritual.”* (Choay, 2007); viviendo así sus tradiciones a partir de reconocer



Imagen 13 - Gallardo, P. (2017) Reconstrucción Ritual en Templo Kiyomizu-dera, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO como parte de los Monumentos Históricos de la Antigua Kioto en el año 1994. Kioto, Región de Keihanshin, Japón.

la historia como una realidad que perdura más que como un testimonio caduco del pasado. Producto de este modo de vivir la historia, la tradición japonesa, en el ámbito del patrimonio edificado, obedece a la construcción cíclica de sus obras de valor patrimonial, basándose en “la

*reconstrucción de estos edificios en intervalos regulares de veinte o veinticinco años, tiempo suficiente para que los maestros transmitan sus conocimientos a la siguiente generación de artesanos. Se basa en la concepción de la perfección mediante la repetición de los mismos actos de las doctrinas sintoístas, palabra que viene a significar “camino de los dioses”.*”

(Sancho, 2011). Además de la tradición de reconstrucción ritual (véase Imagen 13), la

implicación de Japón en las guerras mundiales ha generado como consecuencia la pérdida total de una gran cantidad de sus bienes patrimoniales edificados (véase Imagen 15), “durante la Segunda Guerra Mundial cientos de los edificios catalogados se camuflaron



Imagen 14 - Gallardo, P. (2017). Castillo de Hiroshima. Hiroshima, Región de Chugoku, Japón.

con tanques de agua y paredes cortafuegos para su protección; desgraciadamente 206 edificios protegidos, como el Castillo de Hiroshima, fueron destruidos entre mayo y agosto de 1945.” (Convención,



Imagen 15 Gallardo, P. (2017) Memorial de la Paz en Hiroshima (Cúpula de Genbaku), inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO en el año 1996. Hiroshima, Región de Chugoku, Japón.

2009). (véase Imagen 14). Este modo de concebir la historia, sumado a la

destrucción de bienes culturales por guerras o desastres naturales, lleva a la comunidad nipona a valorar su patrimonio a partir de criterios de mayor flexibilidad que los establecidos por la UNESCO, exigiéndole a los bienes culturales edificados para su valorización patrimonial a nivel nacional solo *“tener un diseño o una técnica de construcción notable, un alto valor histórico o académico, o de ser el patrón de un movimiento o área.”* (Enders, 1998)

Ante las diferencias de percepción de mundo entre oriente y occidente, pareciera ser que la definición de Valor Universal Excepcional solo es adoptada por quienes ven a los bienes culturales edificados como testimonios de una historia pasada, generando edificaciones valorizadas estáticas al ser fieles a los criterios por las que fueron evaluadas para acceder a la protección patrimonial oficial; escapando así la definición de Valor Universal Excepcional de lo que intenta remitirse, la valorización patrimonial. Por lo tanto, la valorización patrimonial aparece como un concepto ambiguo, dado que se remite a los valores patrimoniales que cada comunidad, con su propia concepción de mundo, quiere que se reconozcan.

Ante esto, resulta contraproducente exigir a los bienes culturales edificados el fiel cumplimiento de los criterios establecidos en la convención de 1972 referidos la integridad y/o autenticidad, ya que al hacerlo se desconocería la diversidad del patrimonio cultural, generando un efecto de globalización patrimonial occidental.

El Valor Universal Excepcional definido por la UNESCO, no es un concepto similar a la valorización patrimonial, aun cuando el primero tiene su razón de ser en valorar y proteger patrimonialmente a bien cultural. Esto debido a que la valorización patrimonial nace a partir del reconocimiento de cada comunidad respecto de sus obras edificadas, incluyendo la tradición como algo vivo que está en una directa relación con el bien valorado.

*“La tradición no puede heredarse, solo puede obtenerse mediante un gran esfuerzo. Duplica, en primer lugar, el sentido histórico, que podemos decir es indispensable para cualquiera que quiera continuar siendo poeta después de los 25 años; y el sentido histórico implica percepción, no solamente del pasado como pasado, sino del pasado como presente.”* (Venturi, 1978)

## 2. La preservación del patrimonio arquitectónico

Ante la ambigüedad existente entre el reconocimiento del Valor Universal Excepcional y la valorización patrimonial, entre lo que se valora desde las organizaciones y lo que se valora desde las comunidades; resulta complejo identificar los elementos o componentes que deben salvaguardarse en un bien cultural arquitectónico.

En la Convención del Patrimonio Mundial, se define la preservación como *“todos los esfuerzos encaminados a comprender el patrimonio cultural, a conocer su historia y su significado, a garantizar su salvaguardia material y, cuando corresponda, su presentación, restauración y mejora.”* (UNESCO, Convención del Patrimonio Mundial, 1972), identificando así que la preservación debe velar por la mantención de los criterios de autenticidad y/o integridad que fueron reconocidos en los bienes protegidos como valores patrimoniales de importancia mundial.

La preservación del patrimonio cultural edificado depende directamente de las fuentes de información que dan cuenta de los valores de autenticidad del bien, pudiendo ser estas materiales, escritas, orales o figurativas, cuya importancia radica en que hacen posible que se conozca la naturaleza, las especificaciones, y el significado y la historia del patrimonio cultural.

*“La preservación del patrimonio cultural en todas sus formas y periodos históricos halla sus fundamentos en los valores que en cada época se atribuyen al patrimonio. Nuestra capacidad para comprender estos valores depende, en buena parte, del grado en el cual las fuentes de información sobre estos valores puedan tomarse como creíbles y verdaderas. El conocimiento y la comprensión de estas fuentes de información en relación con las características originales y las derivadas del patrimonio cultural, así como de su significado, es un requisito básico para valorar todos los aspectos de su autenticidad.”* (UNESCO, Convención del Patrimonio Mundial, 1972).

La comprensión de la autenticidad en los elementos y componentes del bien edificado, por lo tanto, juega un papel fundamental en la preservación de este, ya que es a partir del reconocimiento de sus valores de autenticidad desde donde se planifican los planes de conservación y restauración del bien.

La conservación del bien, como medida de su preservación para la UNESCO, toma las fuentes de información y en base a estas comprende la historia tanto material como inmaterial de la obra edificada a fin de, en las diversas operaciones a ejecutar sobre esta como

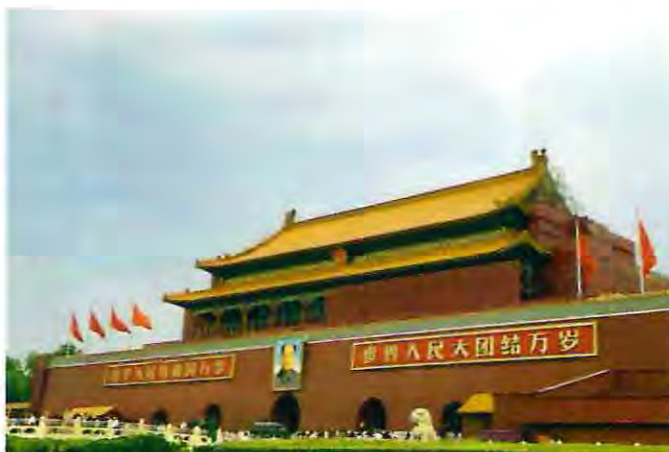


Imagen 16 Gallardo, P. (2018). *Mantención en Puerta de la Paz Celestial (Tian'an Men), inscrita dentro del conjunto de la Ciudad Prohibida en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO en el año 1987. Pekín, China.*

restauraciones o mejoramientos, se asegure su protección material (véase Imagen 16).

Por protección, UNESCO define que *“es entendida en términos legales como la acción para proveer las condiciones para que un monumento, sitio o área histórica perdure. El término también se relaciona con la protección física de los sitios históricos para asegurar su seguridad contra el robo o el vandalismo, así también como ataques ambientales e intrusiones visuales. Las zonas de amortiguación como áreas de confluencia también sirven como protección a las áreas históricas.”* (Feilden, 2003); considerando además la protección legal, que se basa en la legislación y normas que garantizan una defensa ante cualquier intervención en el patrimonio arquitectónico ajena a las estipuladas que pongan en peligro la autenticidad de este.

En el documento “Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial”, emitido por el Comité Intergubernamental de Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, en el año 2008, se indica que la preservación del patrimonio edificado debe velar por no perder la autenticidad de la obra heredada, *“Por lo que respecta a la autenticidad, la reconstrucción de restos arqueológicos o de edificios o barrios históricos solo se justificará en circunstancias excepcionales. La reconstrucción solo es aceptable si se apoya en una documentación completa y detallada y, de ninguna manera, basada en conjeturas.”* (Prácticas, 2008), develando la imposibilidad de dotar a la obra de arquitectura un nuevo uso o la integración de nuevos materiales a fin de preservar su carácter histórico, desconociendo una vez más la historia del presente y la relación de esta con la obra.

La reconstrucción como medida de preservación, permite en un menor grado, la intervención sobre obras arquitectónicas protegidas sin generar un cambio drástico a la imagen

histórica de estas, a fin de no alterar la armonía arquitectónica original; permitiéndose así la utilización de materiales contemporáneos al momento de una conservación o restauración (véase Imagen 17).

En la Carta de Washington, referida a la conservación de ciudades y áreas urbanas históricas, se indica que se permite *“la introducción de elementos de carácter contemporáneo, siempre que no perturben la armonía del conjunto, puede contribuir a su enriquecimiento”*. (ICOMOS, Carta de Washington, 1987); recomendación

que es validada y complementada en la Carta de La Valeta, donde se indica que *“se debe dar prioridad a la continuidad en la composición, siempre que no degrade la arquitectura existente y, a su vez, permitir una creatividad respetuosa y que comprenda el espíritu del lugar.”* (ICOMOS, Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas urbanas históricas, 2011)

Si bien estas condiciones preservan el patrimonio arquitectónico, resultan condicionantes a la hora de plasmar en las obras arquitectónicas heredadas un nuevo aporte contemporáneo (véase Imagen 18), debido a que el carácter armónico – histórico de la obra heredada prevalece respecto a su



Imagen 17 Gallardo, P. (2019) Showroom de Olivetti, Plaza San Marco y proyectado en hall de exhibición por arq. Carlo Scarpa. Plaza San Marco, Venecia, Italia.



Imagen 18 Gallardo, P. (2019). Centre Georges Pompidou, ductos de ventilación en plaza y Rue du Renard. París, Francia.

relación contemporánea con los nuevos modos de habitar, quedando lo contemporáneo aún más condicionado al pasado en los postulados de la Recomendación de Nairobi, donde se indican las pautas de intervención sobre el patrimonio cultural arquitectónico, estableciendo que “... un análisis del



*Imagen 19 Gallardo, P. (2019) - Torre Eiffel, inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial - UNESCO en 1991. París, Francia.*

*nueva construcción, no sólo para definir el carácter general del conjunto, sino también para analizar sus dominantes: armonía de las alturas, colores, materiales y formas, constantes de ordenación de las fachadas y los tejados, relaciones de los volúmenes construidos y de los espacios, así como sus proporciones medias y la implantación de los edificios.” (UNESCO, Recomendación de Nairobi, 1976).*

Atendiendo a estas condicionantes formales y espaciales, probablemente muchos de los monumentos históricos inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial, como la Torre Eiffel en París (véase Imagen 19) o la Basílica de la Sagrada Familia en Barcelona, actualmente no existirían; develando así que las condicionantes referidas a la preservación patrimonial arquitectónica están impidiendo el desarrollo de obras arquitectónicas que en el traspaso generacional se vuelvan nuestro patrimonio.

Por lo tanto, la preservación de la obra edificada, como bien cultural, solo redundaría en lo heredado, sin permitir plasmar los cambios sociales tanto de usos como de modos de habitar en ella, generando que el traspaso cultural tenga un silencio contemporáneo enalteciendo el origen y los cambios que la obra adoptó en el pasado, por lo general, no menos de 100 años de antigüedad según lo recomendado por UNESCO.

Néstor García Canclini, en su libro *Ciudades Híbridas*, se refiere a la redundancia heredada como un conservadurismo patrimonial, indicando que “En los regímenes conservadores, cuya política cultural suele reducirse a la administración del patrimonio preexistente y a la

*reiteración de interpretaciones establecidas, las ceremonias son acontecimientos que, a fin de cuentas, solo celebran la redundancia.*” (Canclini, 2013).

La redundancia histórica en el patrimonio arquitectónico pareciera entenderse como un valor, atribuible a la autenticidad y sus criterios; promoviéndose actualmente con las leyes y recomendaciones existentes tanto a nivel mundial, nacional y local.

### 3. Los criterios de autenticidad

Para que un sitio, bien mueble o inmueble, sea nominado en la Lista del Patrimonio Mundial, debe poseer como se ha indicado anteriormente, un Valor Universal Excepcional sobresaliente y que además cumplir con los criterios definidos por la UNESCO y sus organismos consultivos, relativos a la integridad y/o autenticidad del bien a postular, entendiendo que *“la autenticidad deriva de la definición del bien, y así, la autenticidad puede entenderse de diversas maneras dependiendo del contexto de su significado histórico.”* (Feilden, 2003).

Existen dos categorías de sitios del Patrimonio Mundial para postular un bien edificado a la protección patrimonial oficial, siendo estas:

- a) monumentos, conjuntos de edificios y sitios.
- b) conjuntos de edificios urbanos.

Para que la obra edificada pueda ser postulada a la Lista del Patrimonio Mundial, ya sea en la categoría de monumentos, conjuntos de edificios y sitios o en la de conjuntos de edificios urbanos, debe cumplir con una serie de criterios que den cuenta de su Valor Universal Excepcional, y además de cumplir con la prueba de la autenticidad respecto de su diseño, material, arquitectura o entorno, basándose en fuentes de información completas y detalladas.

*“La cuestión de la prueba de autenticidad debe ser entendida en este contexto en relación con los edificios históricos, en tanto que para los paisajes culturales debe tenerse en cuenta su carácter distintivo y sus componentes.”* (Feilden, 2003)

La importancia del reconocimiento de la autenticidad del bien edificado, no solo radica en su postulación a la Lista del Patrimonio Mundial, sino que, una vez clasificado el bien, este debe mantener de forma permanente sus valores y condiciones que le permitieron aprobar la prueba de autenticidad, jugando los planes de preservación un rol importante en la mantención de la autenticidad de sus elementos, *“ello significa que las acciones que puedan reducir la autenticidad o los valores del sitio, y que le hubieran negado la aceptación de su postulación, no se aceptarán en absoluto después que el sitio esté en la Lista.”* (Feilden, 2003)

Tomando como referente indicado anteriormente respecto a la reconstrucción ritual de la cultura japonesa como ejemplo de un modo no occidental de valorar y conservar el patrimonio cultural; y considerando las constantes destrucciones del patrimonio arquitectónico producto

tanto de causas naturales como antropicas, la prueba de autenticidad que toma los principios de la Carta de Venecia develan una visión limitada del problema al que se enfrenta naturalmente toda obra de arquitectura que permanece en el tiempo, tanto en su desgaste material como en los requerimientos y cambios de uso que vive cada obra en cada momento de la historia, resultando las recomendaciones una imposición ideológica desde la teorización del patrimonio cultural que limitan al bien protegido a incluir la historia contemporánea en sus

intervenciones al restringir desde los métodos prácticos hasta los diseños arquitectónicos que pudiesen proyectarse, quedando la historia contemporánea relegada al pasado, sin darle lugar al presente en el traspaso del bien patrimonial.

La primera conferencia internacional dedicada a la conservación del patrimonio y a la restauración de monumentos históricos fue la Conferencia de Atenas, de donde se adoptó la Carta de Atenas (1931), estableciendo siete resoluciones de conservación, conocidas como “Cartas del Restauro”, asentando así las bases de la conservación con el fin de la preservación



*Imagen 20 Zaghis, Angelo (1902). Colapso del Campanile de San Marcos en Plaza San Marcos. Venecia, Roma. Recuperado de <https://fotosiconicas.blogspot.com>*



*Imagen 21 Gallardo, P. (2019) Campanile de San Marco. Plaza de San Marcos, Venecia, Italia.*

de la autenticidad de los bienes arquitectónicos protegidos, que más tarde son revalidados en la Carta de Venecia (1964).

Dentro de lo que respecta a la mantención de la autenticidad en los bienes, la Carta de Atenas indica que *“Los proyectos de restauración que se propongan serán sometidos a la crítica de modo de prevenir errores que causen pérdida de carácter o de valores históricos en las estructuras.”* (CIAM, 1931), estableciendo así desde la restauración una imposición formal y espacial, generando una teorización reduccionista respecto de cómo preservar el patrimonio arquitectónico del siglo XXI, donde los nuevos modos de ocupación del patrimonio edificado, en consecuencia, dejan fuera de vigencia las recomendaciones formales existentes. Esta situación, se profundiza aún más cuando se recomiendan los modos de relacionar lo contemporáneo con lo histórico, indicando que *“los expertos han recogido diversas comunicaciones relativas al uso de materiales modernos para la consolidación de los edificios antiguos; se aprueba el uso juicioso de todos los recursos de la técnica moderna y muy especialmente el del cemento armado. Se expresa la opinión de que normalmente estos medios de refuerzo deben disimularse para no alterar el aspecto y el carácter del edificio por restaurar; se recomienda especialmente su uso en los casos en que se logra conservar los elementos “in situ” evitando riesgos de desmontaje y la reconstrucción.”* (CIAM, 1931)

Estas tendencias, marcadamente conservadoras, condicionan en extremo los aportes que la arquitectura contemporánea puede realizar a un bien histórico, limitando del todo la generación de obras que en el legado, demuestren en su configuración el diálogo entre pasado y presente.

Es en la Conferencia de Nara de 1994, sobre la autenticidad, donde se declara: *“la conservación del patrimonio histórico bajo todas sus formas y en toda época se funda en los valores que se atribuyen a ese patrimonio”* (ICOMOS, Documento de Nara sobre Autenticidad, 1994), mostrando así una evolución en términos de la rigidez de los principios de la conservación respecto de sus predecesoras; tomando en cuenta así que cada cultura difiere de la otra, y cada cultura a su vez se difiere a sí misma en los distintos periodos de la historia. De tal manera, la autenticidad ya no es un criterio fijo y repetible para todas las obras a proteger, por lo que *“no es posible basar los juicios de valor de autenticidad sobre criterios fijos”*

(ICOMOS, 1994). Ante esto, la autenticidad sera diferente en cada bien arquitectónico, volviéndose una acepción que adopta la flexibilidad propia del patrimonio cultural.

Si bien la Conferencia de Nara concedía a la acepción de autenticidad una coherencia respecto al dinamismo intrínseco del patrimonio cultural, la Carta de Cracovia (2000) celebrada siete años después, donde se establecen los principios de conservación y restauración para el patrimonio construido, significa un retroceso en lo que respecta al patrimonio arquitectónico.

Y es en el preámbulo de la Carta de Cracovia donde ya se autodeclara restrictiva y rígida tal como los precursores de la conservación de la autenticidad del patrimonio edificado, arrancando la carta con la aclaración de que las recomendaciones se realizaron *“Actuando en el espíritu de la Carta de Venecia.”* (UNESCO, Carta de Cracovia, 2000)

¿Puede ser posible, entendiendo el patrimonio cultural como un concepto dinámico, que la Carta de Cracovia (2000) actúe en el espíritu de la Carta de Venecia (1964), que a su vez, actúa en el espíritu de la Carta de Atenas (1931) y que las recomendaciones de estas cartas se mantengan aún vigentes en el patrimonio arquitectónico del siglo XXI?

En la Carta de Cracovia, además, se postula que *“El patrimonio arquitectónico, urbano y paisajístico, así como los elementos que lo componen, son el resultado de una identificación con varios momentos asociados a la historia y a sus contextos socioculturales. La conservación de este patrimonio es nuestro objetivo.”* (UNESCO, Carta de Cracovia, 2000), quedando claro que el tiempo contemporáneo no tiene cabida en la autenticidad del bien, por ende, la conservación se debe realizar con la mirada puesta en el pasado, dejando a la sociedad contemporánea como el espectador de una pieza inerte e inconexa con su entorno coetáneo. Este criterio de relación directa entre autenticidad y tiempo pasado, se reafirma en el año 2003 con el *“Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural Mundial”* elaborado por UNESCO en conjunto con sus organismos consultivos ICCROM e ICOMOS, definiendo que la autenticidad si bien deriva de la definición del bien, debe entenderse dependiendo del contexto de su significado histórico.

*“En el caso de un bien patrimonial, su autenticidad histórica debe por lo general reflejar las fases significativas de su construcción y utilización a lo largo de las diferentes fases de su*

*línea del tiempo histórico.”* (Feilden, 2003), refiriéndose nuevamente a lo histórico, sin dar cabida a lo actual en la obra protegida, ya que inmediatamente a esto aclara que *“la autenticidad puede verse amenazada por la destrucción de estratos históricos, el moderno reemplazo de elementos originales (particularmente si se basan en conjeturas) y la adición de nuevos elementos.”* (Feilden, 2003), identificando así en el tiempo contemporáneo, una amenaza a los procesos históricos del pasado, como si se tratara de categorías atemporales que



*Imagen 22 Gallardo, P. (2018) Acceso a Pagoda Leifeng, inscrita en la Lista Mundial del Patrimonio de la Humanidad UNESCO como parte del Paisaje Cultural del Lago del Oeste en el año 2011. Hangzhou, Región de Zhejiang, China.*

podrían segregarse a fin de pasar por la prueba de autenticidad y poder inscribirse dentro de la Lista del Patrimonio Mundial, con todo aquello que significa eso.

*“Un bien cultural que ha pasado la prueba de la autenticidad mantiene su integridad original, tal como se creó o como ha evolucionado a lo largo de la línea de su tiempo histórico. Mientras varios aspectos del bien cultural deben ser analizados para poder definir los grados de autenticidad, es importante llegar a un juicio comprensivo - por ejemplo, un solo aspecto no es suficiente.”* (Feilden, 2003)

En la preservación de los valores de autenticidad del bien se encuentra su integridad, por tanto el bien perdería su Valor Universal Excepcional si perdiera su integridad, es decir, si perdiera algunos de los elementos relativos a su autenticidad. De tal manera, en el Manual de Manejo (2003), se declara de manera puntual y sin cabida a interpretaciones, que aspectos deben considerarse a la hora de declarar “auténtico” un elemento del bien cultural, indicando que

*“de acuerdo con las Normas Operativas, deben considerarse cuatro aspectos en la autenticidad:*

- *autenticidad del diseño,*
- *autenticidad de los materiales,*
- *autenticidad de la arquitectura, o*
- *autenticidad del entorno.”* (Feilden, 2003)

Como ya ha sido mencionado, no basta con que solo un aspecto sea “aprobado” por el bien edificado a la hora de evaluar su autenticidad, sino que debe tener evidencias de un aspecto como auténtico, y a la vez considerar que *“la autenticidad en los materiales es un criterio básico de la autenticidad en el diseño y en la construcción, las cuales, junto con la autenticidad del entorno, definen al bien cultural patrimonial.”* (Feilden, 2003), estableciendo así que, en conclusión, el bien debe cumplir con todos los aspectos.

Las declaraciones enunciadas y extraídas del Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural Mundial (2003), se encuentran en total sintonía con el conservadurismo patrimonial de la Carta de Atenas (1931), reestableciendo como postulados universales viejas prácticas ajenas al patrimonio cultural.

Lo descrito anteriormente revela que la noción de lo que es la autenticidad de un bien cultural se mantiene de manera constante en el tiempo, aún cuando las organizaciones dedicadas a la salvaguardia del patrimonio integran cada vez más diversos “tipos de patrimonio” en sus listados de bienes protegidos.

*“ Los términos en los que se ha entendido hasta el momento qué es lo propiamente auténtico que queremos mantener de él son prácticamente constantes. Y tales rasgos definen una singularidad que no puede seguir siendo obviada desde otros ámbitos del mundo de la restauración, pues repercute en nuestro entendimiento global de la preservación del patrimonio arquitectónico.”* (García, 2011)

La ambigüedad existente en las definiciones del patrimonio cultural, así como en su preservación a partir de la conservación de la autenticidad de sus componentes, pareciera omitir a la arquitectura contemporánea y a su vinculación desde lo contemporáneo con el pasado,

pretendiendo segregar al tiempo del espacio y transgrediendo en la práctica a los postulados teóricos referidos a la autenticidad del patrimonio arquitectónico.

*“Si el concepto de autenticidad y los valores que reconocemos en nuestro patrimonio son relativos, como ya señalara con notable anticipación Aloïs Riegl y como reconociera el Documento de Nara de 1994, no podemos seguir obstaculizando sus adecuados reconocimiento y tratamiento.”* (García, 2011)

### **III. TRANSGRESIÓN EN EL PATRIMONIO LOCAL**

*La paz interior que los hombres ganan debe suponer una tensión entre las contradicciones e incertidumbres.*

*AUGUST HECKSCHER*

## 1. Planteamiento del Problema: Transgresión en el Patrimonio Local.

La convicción de que el Patrimonio Cultural no solo se traspasa si no que se complementa y nutre en la contemporaneidad para luego ser legado, se basa en el propio dinamismo de la definición de patrimonio cultural y en la concepción de la arquitectura como un cuerpo dinámico, cambiante y adaptable a los cambios socioculturales.

El patrimonio cultural arquitectónico en Chile no dista mucho de los casos expuestos anteriormente referidos a los vacíos y contradicciones que se encuentran en legislación y normativas sobre la preservación de los bienes culturales, presentando casos importantes de transgresión a los postulados fundamentales de UNESCO en actuales restauraciones a Monumentos Históricos, aún cuando Chile como Estado Parte, debiese adoptar.

Al momento de realizar esta investigación, Chile cuenta con siete bienes culturales inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO, siendo estos la “*Ciudad minera de Sewell (2006), Iglesias de Chiloé (2000), Oficinas salitreras de Humberstone y Santa Laura (2005), Parque Nacional Rapa Nui (1995), Qhapaq Ñan, Sistema vial andino (2014) y el Barrio histórico de la ciudad portuaria de Valparaíso*” (2003). (Chile M. P., 2019), siendo este último inscrito en el año 2003 a la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO, en la 27ª Reunión Ordinaria del Comité del Patrimonio Mundial realizada en París, donde se resolvió inscribir el sitio bajo el Criterio iii) de valor universal de bienes culturales, con el fundamento de que “*Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Sudamérica*”. (CMN, 2004), atribuyendo la globalización temprana tanto al desarrollo industrial como a la conservación de “*interesantes estructuras de los inicios de la era industrial, por ejemplo los múltiples funiculares que recorren las escarpadas laderas de las colinas.*” (Chile M. P., 2019), refiriéndose a los ascensores porteños como un valor considerado dentro de la catalogación de autenticidad del bien cultural inscrito, en este caso, el área histórica de Valparaíso.

Sin embargo, aún cuando el Estado de Chile ratifica su condición de Estado Parte en la UNESCO y legisla respecto a la preservación de los bienes culturales con la Ley N° 17.288, la LGUC en su art. 60 y los Planes Reguladores definidos en la OGUC; las decisiones respecto a la conservación de bienes edificados, tanto en operaciones pasadas como contemporáneas, transgreden lo legalmente establecido.

Esta transgresión se traduce en la destrucción de bienes edificados de alto valor histórico a fin de ejecutar nuevas obras edificadas con destinos contemporáneos, sin dar cabida a intervenir los inmuebles históricos a modo de encontrar en la intervención contemporánea la preservación del bien destruido.

Durante finales del siglo XX, Valparaíso sufrió la pérdida de una gran cantidad de inmuebles de valor histórico producto de la escasa aplicación de la legislación emitida por las organizaciones pertinentes a la salvaguardia del patrimonio y la indiscriminada aprobación de permisos de obra nueva por parte de la Dirección de Obras Municipales de Valparaíso, sin remitirse a los criterios universales de preservación del



Imagen 23 Demolición de Edificio Ex-Chiletabacos (2009). Rescatada de [www.plataformaurbana.cl/archive/2009/10/14/la-demolicion-del-edificio-ex-chiletabacos-y-la-contingencia-sobre-regulacion-patrimonial-en-valparaiso](http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/10/14/la-demolicion-del-edificio-ex-chiletabacos-y-la-contingencia-sobre-regulacion-patrimonial-en-valparaiso)



Imagen 24 Demolición Teatro Valparaíso (1998). Valparaíso, Chile. Rescatada de [www.memoriamatinee.com](http://www.memoriamatinee.com)



Imagen 25 Gallardo, P. (2016) Edificio Sudamericana de Vapores. Valparaíso, Chile.



Imagen 26 Gallardo, P. (2016) Supermercado Jumbo, Ex-Edificio Gásometro Barón. Valparaíso, Chile.

patrimonio, dando como resultado la aparición de edificios que llevaban el patrimonio arquitectónico a la objetualización de este, como por ejemplo, la conservación de fachadas históricas como cáscaras de obras contemporáneas (véase Imagen 25 - Imagen 26) o la utilización de Monumentos Históricos en obsolencia como soportes de instalaciones artísticas (véase Imagen 27).

La pérdida de inmuebles de valor histórico significó para la ciudad perder su historia, pero no desde la pérdida de su soporte material o de su tiempo pasado, sino que la pérdida de la posibilidad de generar bienes arquitectónicos mixtos, que en la historia contemporánea adopten el pasado formal de la obra para acceder a nuevos usos y destinos asociados a los actuales modos de habitar. Esta pérdida relativa a generar un patrimonio contemporáneo es consecuente de los vacíos y contradicciones presentes en las bases fundamentalistas del Patrimonio Cultural Mundial, debido a que los criterios conservadores referidos a la preservación de la autenticidad no permiten a la obra edificada poder dialogar con el tiempo actual.



Imagen 27 Gallardo, P. (2015) Intervención de arte urbano en Ascensor Monjas. Valparaíso, Chile.



Imagen 28 Gallardo, P. (2014) Demolición Ex - Hospital Ferroviario. Valparaíso, Chile.

Como consecuencia, aparece la transgresión patrimonial local, donde los bienes edificados se ven expuestos a determinaciones radicales: o son conservados bajo las premisas reduccionistas de la legislación actual o transgreden los postulados patrimoniales legislados por los organismos encargados de su salvaguardia.



Imagen 29 Gallardo, P. (2017) Restauración estación superior Ascensor Espíritu Santo. Valparaíso, Chile.

Si bien los ascensores de Valparaíso están protegidos bajo la declaratoria de Monumentos Históricas a nivel local y por la legislación mundial de la UNESCO al formar parte del criterio y fundamento respecto de la inscripción del área histórica a la Lista del Patrimonio Mundial y emplazarse algunos de ellos en el sitio protegido; es en sus actuales restauraciones ejecutadas por el Estado de Chile donde se devela la transgresión patrimonial adoptada en las prácticas de preservación de los ascensores como patrimonio local al reemplazar



Imagen 30 Restauración Ascensor Cordillera (2018) Rescatada de <http://laotrazvoz.org/ascensor-cordillera-avanza-en-su-restauracion-integral/>

materiales, elementos compositivos y los destino de sus estaciones superiores e inferiores como parte del plan de restauración, sin considerar que estas acciones se presentan como un peligro para la conservación de la integridad y la autenticidad de los ascensores como bienes culturales, pudiendo decantar esto en pérdida de su Valor Universal Excepcional. (véase Imagen 29 - Imagen 30 - Imagen 31).



Imagen 31 Gallardo, P. (2017) Restauración Ascensor Espíritu Santo. Valparaíso, Chile.

En una primera mirada, las restauraciones actuales de los ascensores de Valparaíso se presentan como una transgresión al Patrimonio Cultural desde la preservación de la autenticidad, y si bien este

aparente conflicto podría ser advertido a partir de los principios formales de las restauraciones ejecutadas respecto a la legislación patrimonial, el verdadero conflicto es más bien intrínseco a la singularidad propia de los ascensores, producto de su contradicción interna entre ser un bien utilitario de transporte público y un bien cultural declarado Monumento Histórico, y en algunos casos, protegido por UNESCO.

Esta contradicción intrínseca, donde se tensiona el bien cultural respecto a su utilidad, es la que actualmente trae a presente el conflicto que el Patrimonio Cultural Universal viene presentando y omitiendo desde la declaración de la Carta de Atenas (1931) y de sus posteriores definiciones y legislaciones por medio de Convenciones, Cartas y Recomendaciones: el Patrimonio Cultural en su dinamismo y diversidad debe reconocer que el valor de autenticidad es propio de cada bien cultural, sin obedecer a criterios rígidos que clasifiquen su Valor Universal Excepcional, identificando además que el progreso técnico y los nuevos usos deben formar parte de la historia de los bienes culturales, ya que nuestro presente será el pasado de quienes los hereden.

Ante esto, resulta por tanto una incognita respecto a cuál es el verdadero valor de autenticidad de los ascensores, ya que en las intervenciones actuales se identifica una transgresión a los criterios de autenticidad postulados por las organizaciones encargadas de la salvaguardia del patrimonio, pero no se devela si la intervención transgrede a los criterios de autenticidad inherentes al ascensor al desconocerse la autenticidad singular del bien, pudiendo quizás no adoptar el criterio de materialidad como base para su valorización, como define UNESCO, a fin de mantener su responsabilidad utilitaria.

Por lo tanto, para poder definir los criterios de autenticidad propios de los ascensores como bienes culturales, es necesario identificar los procesos históricos que les permitieron acceder a una valorización patrimonial desde su concepción como medio de transporte de uso público, con el fin de declarar su valor histórico y cómo es que este se relaciona con el tiempo contemporáneo.

#### **IV. MARCO TEÓRICO LOCAL**

*La teatralización del patrimonio es el esfuerzo por simular que hay un origen, una sustancia fundante, en relación con la cual deberíamos actuar hoy.*

*NESTOR GARCIA CANCLINI*

## 1. La globalización temprana en Valparaíso.

Los ascensores de Valparaíso no siempre tuvieron la valorización patrimonial que en la actualidad poseen, por ende, no se concibieron como bienes culturales, y como gran parte de los Monumentos Históricos, estos no fueron valorados desde sus inicios.

La implementación de los ascensores en Valparaíso se debió al crecimiento urbano entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX, producto del incipiente desarrollo comercial dado por la génesis portuaria y la ubicación territorial de la ciudad, presentándose como una parada para los barcos comerciales que tomaban la única ruta que conectaba al Océano Pacífico con el Atlántico a través del cruce por el Cabo de Hornos (véase Imagen 32). Esto permitió con el tiempo poblar y densificar la ciudad producto de los requerimientos de mano de obra asociada a las faena portuarias, sumado a los tripulantes e inmigrantes de la época que comenzaban a asentarse en el puerto al ver en estas posibilidades de desarrollo comercial.

El proceso migratorio, producto del desarrollo fabril, comercial y portuario, generó un crecimiento exponencial en la ciudad de fines de siglo XIX y principios del XX, “de 5 o 6.000 habitantes en 1822 pasó a 30.000 en 1834-1835. Desde allí en adelante la cifra ascendió rápidamente, (...) en 1895, la población había aumentado a 138.274, es decir, un 20% más. En 1905 registraba 162.447 y en 1930 alcanzaba 193.205 personas.” (Urbina, 2011), provocando un crecimiento demográfico de un 159% entre 1895 y 1920.

Sin embargo, la configuración morfológica de la ciudad de Valparaíso hacía disponer de una estrecha superficie



Imagen 32 Olds, Harry Grant, 1869-1943. Bahía de Valparaíso. Rescatado de <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-67772.html>



Imagen 33 Leblanc, Félix. Puerto de Valparaíso, 1890. Rescatado de <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-121470.html>

de suelo plano, donde se emplazaban las principales fuentes laborales referidas al comercio, industria y actividades portuarias, distribuyéndose entre los sectores de El Almendral y la Zona Puerto. Producto de esto, los nuevos habitantes poblaron rápidamente los pie de cerros que se encontraban próximos a las fuentes laborales, generando un crecimiento urbano sostenido hacia el borde superior de los cerros porteños.

A mediados del siglo XIX, producto del crecimiento urbano asociado a las labores industriales, portuarias y comerciales, aparecen en los cerros *“las barriadas populares y la tipología de viviendas misérrimas están relacionadas con el crecimiento vegetativo; la migración campo- ciudad gatillada por las crisis económicas de los siglos XIX y principios del XX.”* (Urbina, 2011), generándose sectores populares y sectores elitistas producto de la ola de inmigrantes extranjeros que se asentaban en los cerros Alegre y Concepcion, cercanos a las zonas bancarias y comerciales del plan. Los inmigrantes a su vez empapaban de una visión vanguardista y acelerada a la ciudad, donde *“parecía haberse apoderado de todos la manía americana de ir a la vanguardia, de tal manera que las casas viejas son reemplazadas por nuevas y los terrenos baldíos son edificados de una manera extraordinariamente rápida.”* (Urbina, 2011), produciendo un cambio en el paisaje urbano de Valparaíso, impulsado por el desarrollo comercial y la adopción de vanguardias extranjeras.

Valparaíso como ciudad puerto, fue la puerta de entrada al territorio nacional para la población inmigrante, que atraídos por el desarrollo comercial se asentaron en ella adaptándola a sus modos de habitar, *“la presencia de los extranjeros en nuestro país no es solo importante desde la perspectiva tecnológica sino también por su influencia social y política que fue fundamental en el desarrollo histórico de nuestra ciudad.”* (Estrada, Valparaíso y el proceso de industrialización en Chile a fines del siglo XIX, 1986)

Esto se reflejó en la incorporación de adelantos tecnológicos de vanguardia tanto de infraestructura como de equipamiento urbano, quedando a disposición tanto para los propietarios inmigrantes como para la ciudadanía, viviendo Valparaíso un “futuro temprano” al disponer de innovaciones tecnológicas antes que el resto del territorio nacional.

Una de las incorporaciones tecnológicas, en términos de conectividad, fue la implementación del ferrocarril con el fin de acelerar los tiempos de transacciones comerciales

entre Valparaíso y la capital del país, debido a que *“el transporte, particularmente de los productos de nuestra industria principal, la agricultura, eran algún tanto lento i costoso, i se veían ellos amulados. Se notaba pues, la necesidad de franquear las necesidades que a esta industria eran esenciales para su desarrollo i progreso sucesivo”* (Meiggs, 1883).

*“Uno de los principales proyectos que tiene en vista (Chile), es el establecer un ferrocarril desde el puerto de Valparaíso pasando por la ciudad de Quillota, la de San Felipe de Aconcagua hasta Santiago, la capital. La distancia no será más que de 44 leguas o 135 millas que andarán en 5 horas, en lugar de las 24 o 30 que hoi se emplean en la vía ordinaria.”* (Meiggs, 1883), de esta manera, la llegada del ferrocarril significó un avance tecnológico que era adoptado por la ciudad que habitaba en un futuro temprano, aportando a Valparaíso una aceleración en los tiempos de viaje y una disminución en los tiempos de espera, trayendo consigo la primera gran aceleración de los tiempos de desplazamiento de la ciudad al reducir un trayecto de 30 horas de viaje a solo 5, es decir, la ciudad avanzaba prácticamente un día completo por sobre el resto del país.

El inicio de la construcción del ferrocarril en 1852 supuso una gran disponibilidad de puestos de trabajo a asociados a la labor ferroviaria, generando la aparición de nuevos sectores poblacionales en la zona sur de Valparaíso, *“el trabajo del ferrocarril propició el traslado de hombres y sus familias que acamparon a un costado de la faena, principalmente en el sector del Barón, antes llamado El Morro. Es justamente en loma de ese cerro donde cincuenta años más tarde, a comienzos del siglo XX, se formó una población de trabajadores ferroviarios, conventillos y cites, clubes y sedes mutualistas, escuela y Hospital Ferroviario vecino al ascensor”* (Urbina, 2011).

Si bien la ciudad se densificaba con la llegada de mano de obra nacional, es el predominio extranjero el que está a cargo del desarrollo industrial en la ciudad, que además del ferrocarril, implementan otros elementos y sistemas innovadores de la época para su uso público, como la dotación de agua potable, luz a gas, mejoramiento de plazas y parques, *“la incipiente y novedosa industrialización de Valparaíso en el periodo de 1860-1900 hizo nacer un sinnúmero de talleres y establecimientos fabriles, convirtiendo a campesinos en obreros calificados que en fábricas y talleres proveían los insumos para el crecimiento industrial y de*

*medios de transporte”*

(Urbina, 2011), generando

una directa relación entre

el número de fábricas y el

aumento progresivo de la

población porteña. (véase Imagen 34)

RELACION ENTRE LA POBLACION Y LAS INDUSTRIAS DE VALPARAISO  
1876 - 1885 - 1895<sup>3</sup>

AÑOS	POBLACION (A)	N. DE INDUSTRIAS (B)	B/A
1876	101.088	255	396
1885	115.147	332	346
1895	138.247	393	351

*Imagen 34 Estrada, Baldomero (1986). Rescatado de "El proceso de industrialización en Chile a fines del siglo XIX".*

*“El ferrocarril, el telégrafo y el servicio de agua potable (llegan) en 1852, el banco de Valparaíso y el alumbrado a gas en 1856, el ferrocarril urbano en 1863, el teléfono y el cable submarino en 1890, el servicio de tranvías eléctricos en 1903 son testimonio destacado de la labor realizada por estos emprendedores afuerinos.”* (Urbina, 2011)

El desarrollo tecnológico, de la mano de la movilidad social, fue centralizado y sostenido durante inicios del siglo XX, *“el desarrollo del país se acentuó en las provincias de Santiago y Valparaíso, las que dispusieron de energía eléctrica en mayor abundancia, lo cual influyó para acelerar el progreso industrial en esas zonas”* (ENDESA, 1952), adoptando la ciudad nuevas innovaciones tecnológicas como la implementación de la luz eléctrica en 1905, que se aplicó tanto a la propiedad privada como a los espacios públicos, *“el trazado de nuevas calles, plazas – en tiempos de Echaurren (1870) se remodelaron el Parque Municipal (Parque Italia) y la Plaza Municipal (Plaza Echaurren) – y de nuevos barrios para racionalizar el espacio, servicios de alumbrado público y de tranvías, sistemas de agua potable, de desagües y de eliminación de aguas lluvias, limpieza y fiscalización de lugares públicos, como mataderos, carnicerías, recovas, cocinerías, incluso prostibulos.”* (Urbina, 2011).

Valparaíso vivió en un corto periodo de tiempo un gran cambio en su paisaje urbano, tanto por su aumento demográfico como por la implementación de tecnología de vanguardia, volviéndose la ciudad un referente nacional en términos de desarrollo a nivel mundial.



*Imagen 35 Calle Condell (1900), Valparaíso. Rescatada de [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)*

La implementación de avances tecnológicos vanguardistas también se reflejó en el transporte de uso público de la ciudad ya que desde la génesis de Valparaíso, los medios de transporte existentes eran solo carros de posta, tirados por caballos, bueyes o mulas a una velocidad de 3 a 4 km/h, hasta que en 1860 se implementa un nuevo sistema de transporte, “el inicio de la década del sesenta (1860), simultáneamente a las obras que se realizaban en las plazas, empieza una vital modernización de la ciudad con la incorporación de un moderno elemento de transporte público, como es el Ferrocarril de Sangre.(...) Este hijo de la



Imagen 37 Ferrocarril Urbano en Plaza de la Intendencia (1887). Rescatada de <http://www.micropolis.cl/fotografias>



Imagen 36 Carruajes en Plaza de La Intendencia (1867). Rescatada de <http://fotosdeconcon.blogspot.cl>

revolución industrial europea permitirá un traslado rápido y seguro de pasajeros de un extremo a otro de la ciudad” (Estrada, Valparaíso y el proceso de industrialización en Chile a fines del siglo XIX, 1986), instalándose así un tendido de rieles en las calles donde transitaría este tranvía traccionado por caballos, “la mayor velocidad de desplazamiento que se podía lograr con estos



Imagen 38 Plaza de la Intendencia (1900). Rescatada de <http://www.enterreno.com>

medios de transporte correspondía a una velocidad aproximada de 15 km/h” (Morrison, 1992), velocidad máxima que presentaban los flujos urbanos de la época, que “ya para 1870 contaba con 45 carros con capacidad para 24 personas en el interior y 30 en la imperial (techo). En 1871, utilizando 30 carros, realizando 378 viajes diarios, se transportaron 5.358.480

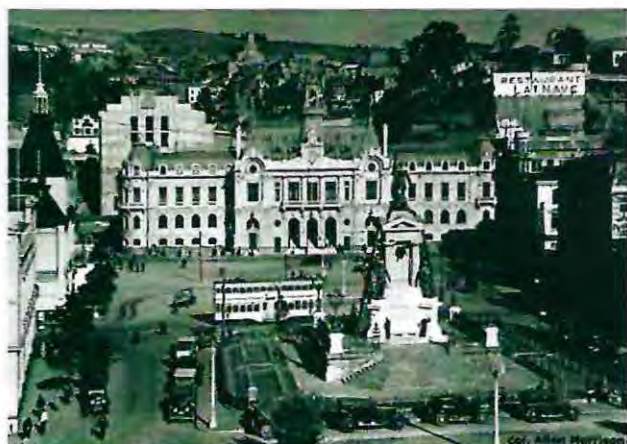


Imagen 39 Plaza Solomayor (1929). Rescatada de <http://www.tramz.com/cl/vd/e.html> Accedido en 10/07/2016

*pasajeros con lo que se quintuplicó el transporte del primer año de funcionamiento.” (Saez, 2004).*

Esta aceleración de velocidad en los medios de transporte significó un cambio en el paisaje urbano porteño, generando una reducción en los tiempos de desplazamiento de los ciudadanos. En

el año 1904 se implementa el tranvía eléctrico producto de los avances industriales en términos de transporte, generando una segunda aceleración en la ciudad y *“desarrollando velocidades de hasta 35 km/h, el tranvía eléctrico ofrecía una disminución significativa de los tiempos de viaje entre distintos puntos de la ciudad, abriendo la posibilidad de considerar los territorios suburbanos como potenciales lugares de habitación”* (Errázuriz, 2010). Por lo tanto, la velocidad de desplazamiento en Valparaíso aumentaba en un 275% respecto de su movilidad histórica a los carros de sangre (1860), para luego aumentar en 40 años en un 133% con la aparición del tranvía eléctrico (1905).

Valparaíso en los últimos 30 años del siglo XIX vivió una aceleración en sus medios de transporte de un 775%, siendo testigo del cambio de su paisaje urbano producto de la industrialización. Es dentro de este contexto de aceleración, implementación de tecnología de vanguardia e industrialización, cuando llega el primer ascensor a la ciudad, agregando un nuevo modo de vinculación urbana desde el transporte de uso público.

## 2. Ascensores de Valparaíso: El colectivo del siglo XIX

El aumento demográfico sostenido en los cerros de Valparaíso propició nuevas iniciativas de conexión y urbanización de esas zonas, identificando las laderas como zonas de expansión urbana. Debido a esto *“en 1870 el arquitecto don Fermín Vivaceta ejecuta el trazado del Camino de Cintura, vía de circulación que recorre el anfiteatro a la cota uniforme de 100 metros y que facilita la expansión y poblamiento de laderas y mesetas a diferentes alturas.”*

(Educación, 1998), generando un paño urbano intermedio que recorría los cerros entre el pie de cerro y la cota 100, acogiendo en ese espesor la implementación de los ascensores, como

un nuevo modo de conectar el plan con el cerro.

Los funiculares nacen *“debido a la imposibilidad de subir rampas fuertes solo por la adherencia de las locomotoras ordinarias, y con la ventaja de ser adaptables a trayectos sinuosos y de gran longitud.”* (Miravete, 2004), a partir de la optimización de los procesos de producción mineros.

Convencionalmente conocidos en Valparaíso como “ascensores”, sus características formales son definidas por la RAE como funiculares, *“dicho de un vehículo o de un artefacto: De tracción realizada mediante una cuerda, cable o cadena.”* (RAE, 2019), y si bien fueron creados para transportar carga en sitios mineros, es a mediados de siglo XIX, coetáneo a la implementación de los Ferrocarriles de Sangre en Valparaíso, cuando se implementa el primer funicular para transporte de pasajeros en el mundo. *“los funiculares empleados como*



Imagen 40 Cerros de Valparaíso (1864). Rescatada de <https://www.entterreno.com/moments/vista-cerros-de-valparaiso-1864#>



Imagen 41 Altschwager, E. (1930) Camino Cintura en Cerro Alegre. Rescatada de Colección Museo Histórico Nacional.

transportadores de viajeros fueron creados a partir de los ferrocarriles de cremallera. Es probable que el primer funicular de cable fuese el transportador de movimiento de va-y-ven instalado en Dusino (Italia) en 1861, y que el segundo fuese el funicular de Lyon construido en 1862.” (Miravete, 2004). Desde su funcionalidad, los funiculares se clasificaban en dos grupos principales: los de movimiento alternativo y los de movimiento continuo, correspondiendo al primer grupo los funiculares implementados en Valparaíso, que “constan de un tambor en que se arrolla el cable, a cuyos extremos van atados los vehiculos W; cuando unos suben, otros bajan, desliandose el cable por un lado y arrollandose por el otro; el cruce se verifica exactamente a la mitad del trayecto y pueden montarse con dos, tres o cuatro carriles, siendo ascendentes si el movimiento se realiza por una máquina, automotores si la carga descendente es siempre mayor que la ascendente, y automotores con contrapeso de agua, si, ocurriendo lo contrario, se añade a la vagoneta descendente un cierto peso de agua que se vacía en la estación inferior de cada viaje.” (Miravete, 2004)

En Valparaíso, los funiculares - de ahora en adelante “ascensores”- fueron reconocidos por la población inmigrante como una solución a los problemas de conectividad entre el plan y los cerros que habitaban (Alegre – Concepcion), “plan y cerro que había que comunicar, porque a fines del siglo XIX se habían construido poblaciones formales en Barón.” (Aranzaes, 1989), producto de esto, “se fundó el ascensor Concepción como resultado de la constitución de la Cía. de Ascensores de Valparaíso en 1882 como iniciativa del alcalde y del escritor Liborio Briebea quien fue también el autor del proyecto.” (Estrada, Valparaíso y el proceso de industrialización en Chile a fines del siglo XIX, 1986). Si bien la implementación del primer ascensor no fue



Imagen 42 Ascensor Concepción (1915). Rescatada de [www.mhn.gob.cl/](http://www.mhn.gob.cl/)

pensado como una solución masiva dentro de la ciudad, el ascensor aparece como una innovación industrial inédita en el territorio nacional, estableciendo un nuevo modo de conectar y recorrer la ciudad que ningún otro medio de transporte había conquistado; *"el primer ascensor en funcionar fue el "Concepción" ubicado al comienzo de la calle Prat frente al edificio del Reloj Turri, que permitió el acceso a sus casas habitaciones fundamentalmente a comerciantes extranjeros que residían en los cerros Concepción y Alegre quienes propiciaron su construcción."* (Estrada, Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso, 2012). La implementación del ascensor irrumpe con el paisaje urbano industrializándolo desde el cerro con la visibilización de su soporte material netamente industrial, *"al comienzo la población se mostró reacia ante este nuevo medio de transporte cuyo mecanismo operativo aparecía como poco confiable. Sin embargo, rápidamente se transformó en la gran atracción de la ciudad. A los dos días había transportado 1.842 pasajeros en sus carros de madera con capacidad para siete pasajeros. Posteriormente se le incorporó un motor a vapor y luego un sistema eléctrico."* (Cameron, Ascensores Porteños, 1998).

La implementación del Ascensor Concepción se da a 21 años después de la construcción del primer ascensor en el mundo, marcando precedentes respecto a la temprana globalización que vivió la ciudad de Valparaíso producto de la influencia europea.

La instalación del Ascensor Concepción dio pie para que en un corto periodo de tiempo, Valparaíso pudiera contar con más ascensores repartidos por los cerros, *"(...) La comunicación hacia arriba se refleja, asimismo, en el rápido montaje de trece ascensores en diferentes cerros."* (Aranzaes, 1989), situación que industrializa el paisaje urbano general de la ciudad desde la conectividad.

Este reconocimiento de nuevo paisaje industrial, genera una imagen de identidad dentro de la comunidad porteña, distinguiéndose del resto de las ciudades del territorio nacional, al tener un sistema de transporte único y tecnológicamente innovador en su tejido urbano. Además desde la génesis de los ascensores, estos se mostraron como un medio de transporte flexible que permitía el cambio en su composición al ir adoptando en el tiempo nuevas tecnologías que seguían llegando a la ciudad, *"del sistema hidráulico original se pasó luego al uso del vapor y finalmente se impuso la electricidad. Las maquinas originales provenían fundamentalmente de*

Inglaterra y Alemania pero muchos de los repuestos fueron fabricados por las maestranzas de la ciudad por lo cual no es extraño observar en muchos de ellos en sus maquinarias y equipamiento referencias a industrias tales como Lever & Murphy o Balfour Lyon y Co. que pertenecían, por lo demás, a inmigrantes británicos establecidos en la ciudad.” (Couve, 2003).

Los ascensores de Valparaíso constituyeron una solución para el sistema de transporte de fines del siglo XIX y principios del XX, en virtud de las serias limitaciones que había para llegar al sector más alto de la ciudad, para ese entonces el Camino Cintura; *“la construcción de treinta ascensores entre 1883 y 1931 evidencia el éxito que tuvieron, en general, como medio de movilización para la población porteña que tuvo a través de toda la ciudad posibilidades de llegar a lugares cuyas dificultades geográficas hacía imposible el acceso a través de los medios tradicionales de transporte existentes en la época”* (Estrada, Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso, 2012).

En términos de aceleración urbana, *“el ascensor Concepción recorría en 40 segundos 69 metros de rieles”* (Cameron, Ascensores de Valparaíso, 2007), estimándose que su velocidad de movimiento era de unos 1,7 metros por segundo, es decir, 6,2 km/h, velocidad que si bien era menor a la que podían tener los carros de sangre o los tranvías eléctricos; conquistaba un territorio geográfico inexplorado, apareciendo como un hito histórico urbano.

La definición del ascensor como transporte de uso público se debió gracias a la formación de la Compañía de Ascensores de Valparaíso en el año 1882, como una iniciativa de asociatividad pública-privada a fin de proveer de un transporte de uso público a la ciudad, *“liderada por el escritor, pedagogo, periodista e ingeniero porteño Liborio Briebe”* (Briebe, 2016), respaldado por la alcaldía, y la comunidad inmigrante de los cerros Alegre y Concepción.

Posterior al ascensor Concepción, se inaugura el primer ascensor de uso institucional, el Ascensor Hospital San Juan de Dios (1898), que se presentaba como el primero en ser coherente a su definición de “ascensor”, ya que trasladaba pasajeros de manera vertical y no en rampa o pendiente como los funiculares; sin embargo, su tiempo de vida fue corto, *“su fecha de cierre se produce como consecuencia de los graves daños sufridos por el terremoto del 16 de Agosto de 1906”* (León, 2015), advirtiendo así las amenazas naturales a las que se exponían estos medios de transporte.

Con la finalidad de dotar de ascensores a otros sectores de la ciudad, se crean nuevas compañías a fin de administrarlos, siendo estas la Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso, que años más tarde cambia su figura legal a Compañía de Ascensores Mecánicos S.A., implementando los ascensores Cordillera (1886) y el primer ascensor con cuatro carros, el Ascensor Artillería (1892). Si bien, hasta la implementación del Ascensor Cordillera se hacía bajo el amparo de una asociatividad publico-privada, en el caso del Ascensor Artillería aparece la primera gestión de asociatividad entre una compañía y una institución de la



Imagen 43 Ascensor Artillería (1910). Rescatada de <https://www.enterrero.com/moments/ascensor-artilleria-de-valparaiso-en-el-ano-1910#>

Armada de Chile, “*se acepta la proposición de la compañía referida para dotar de un ascensor, al entonces, nuevo edificio de la Escuela Naval. Conforme a ello la compañía se obligó a instalar y mantener por su cuenta un ascensor mecánico [...] concediéndose a la compañía, sin cargo alguno para esta, el uso de los terrenos fiscales necesarios para el establecimiento y servicio de la línea del ascensor.*” (GORE, Resolución Exenta N° 876, 2012).

Para 1901 se funda la Asociación de Ascensores del Cerro Alegre, que trae consigo la implementación del Ascensor El Peral “*atendiendo la alta densidad de habitantes que para aquel año presentaba el sector del Cerro Alegre.*” (León, 2015). Con la inauguración del Ascensor Reina Victoria (1903), se consolida la conectividad de los cerros Alegres y Concepción, dando paso así a la implementación de ascensores en sectores más populares.

Bajo la Compañía de Ascensores La Mariposa se implementa el Ascensor Mariposas (1906), que más tarde es vendido a la Compañía Nacional de Ascensores (GORE, Resolución Exenta N° 874, 2012). La misma suerte ocurrió con la Compañía de Ascensores del Cerro

Florida, que en 1907 inaugura el Ascensor Florida para más tarde venderlo a la Compañía Nacional de Ascensores el 18 de mayo de 1922 (León, 2015).

En 1908 se implementa el Ascensor Lecheros, marcando la presencia de este medio de transporte por vez primera en las laderas sur de Valparaíso, bajo la constitución de la Compañía del Ascensor del Cerro Lecheros S.A.; seguido del Ascensor Barón (1909) administrado por la Compañía de Tranvías Electricos de Valparaíso y que facilita la conexión del Cerro Barón y su población ferroviaria con el área del plan asociada a esa labor.

Bajo la administración de la Compañía de Ascensores de Valparaíso (GORE, Resolución Exenta N° 878, 2012), se inaugura el Ascensor Larraín (1909) en Cerro Larraín, el Ascensor Santo Domingo (1910), en Cerro Santo Domingo y el Ascensor Espíritu Santo (1911) en Cerro Bellavista (León, 2015).

El primer ascensor en atravesar la vía pública, la Calle Dieciocho, fue el Ascensor Monjas, inaugurado en 1912 bajo la Compañía de Ascensores del Cerro Monjas, posteriormente vendido a la Compañía Nacional de Ascensores (GORE, Resolución Exenta N° 873, 2012); y de iguales condiciones el Ascensor Villaseca (1913), pasando por sobre dos tramos de la Subida Taqueadero; suponiendo esto para ambos ascensores un cobro por uso de vía pública por parte de la Municipalidad de Valparaíso (León, 2015). En 1913 se inaugura el primer ascensor de gestión municipal, el Ascensor San Agustín en Cerro Cordillera; y en 1926 es inaugurado el Ascensor Polanco, siendo el segundo ascensor coherente a su definición y el primero en ser gestionado



Imagen 44 Ascensor Villaseca (1924). Rescatada de <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-99732.html#>



Imagen 45 Ascensor Monjas (1916). Rescatada de <https://www.enterrero.com/moments/valparaiso-1916>

netamente por un privado, “se ejecuta por parte de Page & Co., quienes gestionaron la tramitación de los permisos de obra para su construcción en 1913” (León, 2015), vendiéndose posteriormente a la Compañía Nacional de Ascensores en 1922.

Al año 1921, Valparaíso ya contaba con 24 ascensores en funcionamiento y “transportaban diariamente 36.000 pasajeros, o sea trece millones anuales o treinta y nueve millones en el trienio.” (León, 2015). Para el año 1920, “la población urbana existente en Valparaíso ascendía al número de 183.912 habitantes” (Chile R. d., 1920) según datos entregados por el Censo de Población de 1920, con lo que se establece que durante ese año, los ascensores trasladaron a 1.083.333 personas por mes y a 36.000 personas diariamente, datos obtenidos considerando el funcionamiento de solo 24 ascensores.

El último ascensor en implementarse fue el Ascensor Hospital Carlos Van Buren (1932), siendo este de uso privado y gestionado a partir de políticas internas propias del hospital (véase Imagen 47). (véase ANEXO 5: Cronología de la gestión de los ascensores.)

De esta manera, y con los datos expuestos, se afirma que el ascensor fue un medio de transporte importante dentro de la ciudad debido a que reconocía su territorio y conectaba las zonas superiores e inferiores, identificándolos la ciudadanía como un fundamental medio de transporte entre fines de siglo XIX y principios del siglo XX.

Sin embargo, el Valparaíso del siglo XXI ha cambiado, presentándose actualmente como una ciudad post-industrial. Reflejo de esto es la disminución de la industria presente en la ciudad y la llegada de innovaciones tecnológicas que han incrementado sus



Imagen 46 Camino Cintura, año 1920. Rescatada de [www.enterrreno.com](http://www.enterrreno.com)



Imagen 47 Ascensor Hospital Carlos Van Buren, año 1932. Rescatada de [www.geocities.ws](http://www.geocities.ws)

velocidades respecto al periodo histórico de apogeo de los ascensores. Además, el crecimiento urbano respecto de principios de siglo XX ha producido la densificación de laderas y quebradas por sobre la cota 100, implicando que el Camino de Cintura ya no es el borde superior de la ciudad (véase Imagen 46), como lo era a principios del siglo XX, y requiriendo la ciudadanía de nuevos medios de transporte para conectar estas zonas.

La aparición de los vehículos motorizados llegó a la ciudad con los autobuses, que se presentaron como un nuevo medio de transporte que gracias a sus propiedades automotoras, lograba abarcar y servir a los sectores urbanos que el ascensor no podía, actuando inicialmente de manera integrada a los ascensores. *“El 17 de marzo finalmente se inauguró el servicio por el Camino Cintura con un recorrido con cuatro buses que partió desde Plazuela Ecuador”* (Unión, 1929), sin embargo, la llegada del autobús a la ciudad no significó la decadencia del sistema de ascensores, ya que al tener ambos un recorrido definido estos interactuaban como un sistema de transporte integral.

Para el último cuarto del siglo XX, precisamente en el año 1977 y producto del desarrollo del automotor a diésel, se implementan los taxis colectivos como un nuevo sistema de transporte en la ciudad, *“su predominio (del ascensor) 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”* (Estrada, Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso, 2012), provocando un punto de inflexión en el apogeo de los ascensores; que aún cuando ambos presentan capacidades similares de transporte de pasajeros, los taxis colectivos no poseen rutas estrictamente definidas pudiendo cubrir libremente rutas dominadas antes por los ascensores, a una velocidad máxima establecida de 60 km/h., provocando como consecuencia efectos negativos en los ascensores referidos a la baja rentabilidad, y en el tiempo, la obsolencia de este medio de transporte industrial.

Si bien los avances tecnológicos en materia de transporte de mediados de siglo XX se presentaron como una amenaza para la continuidad de los ascensores, el peligro de su obsolencia era intrínseco a la incapacidad de su administración por compañías y sociedades que ante la ausencia de aportes estatales, baja rentabilidad producto de la disminución de usuarios

que optaban por taxis colectivos, y la incapacidad de mantener los ascensores en condiciones óptimas para su uso, llevaron al cierre de una gran parte de ellos.

El ascensor como el colectivo del siglo XIX y mediados del XX no pudo sobreponerse ante la baja rentabilidad, ausencia de planes y programas afines con su conservación, afectando sin duda a la continuidad de sus servicios como transporte de uso público. La falta de asociatividad con los distintos actores estatales y locales, la ausencia de subsidios de transporte por parte del Estado, la inexistencia de redes y la nula impartición de capacitaciones a sus funcionarios, terminaron con el cierre de estos bienes a finales del siglo XX.

Será la valorización de este medio de transporte público como bien cultural patrimonial la que permita a los ascensores ser recuperados para la ciudad, develando en este proceso un cambio de sentido en el bien.



### 3. Cambio de sentido en los ascensores: de transporte público a bien cultural.

El cambio de sentido de los ascensores dado al pasar de ser un transporte de uso público a un bien cultural de valor patrimonial, no significó la pérdida de su definición de génesis referida a ser un bien de responsabilidad utilitaria, sino que fue un complemento a su acervo histórico desde la contemporaneidad.

Que los ascensores tengan dos significados, intrínseco a su génesis y extrínseco a su valorización patrimonial, implica que estos se definan a partir de una contradicción interna mas que a un ámbito remitido a la doble función, *“el elemento de doble función, y lo uno y lo otro, se asocian, pero hay una diferencia: el elemento de doble función pertenece más a los aspectos de uso y estructura, mientras que lo uno y lo otro se refiere mas a la relacion de la parte con el todo. lo uno y lo otro recalca más los significados que las dobles funciones.”* (Venturi, 1978), por lo tanto, lo uno y lo otro existente en los ascensores contiene la doble función del bien pero en una relación que adopta tanto a los ascensores como a la relación de estos con el entorno.

Esta contradicción interna presenta dos ámbitos que conviven entre sí y que definen el valor de autenticidad del ascensor: su valor pasado referido al transporte y su valor presente producto de su valoración patrimonial. El valor pasado de los ascensores como “colectivo” de un tiempo histórico, dado desde su uso por parte de los ciudadanos, es el sostén del valor presente, donde desde el uso del ascensor emerge la valorización como bien cultural.

El reconocimiento a los ascensores como un medio de transporte surge a partir de los primeros estudios científicos respecto a estos, entre los años 1964 a 1967, de la mano de la arquitecta de la Universidad de Chile y profesora titular de la Universidad de Valparaíso, Myriam Waisberg, a través de *“un seminario elaborado por el equipo de arquitectos Guillermo Ulriksen, Jorge Herrera y Virginia Prieto, además de diversas monografías publicadas por Alberto Gurovich en la Revista de Planificación”* (Waisberg, Revista de Planificación, 1967). La importancia de este acontecimiento radica en realizar el primer catastro y análisis detallado de cada ascensor existente, dando a conocer las variantes tecnológicas de cada uno, poniendo en valor la arquitectura industrial presente en la ciudad, contribuyendo así a que el 10 de junio

de 1976 se otorge la primera declaratoria como Monumento Histórico a un ascensor, “se obtiene la protección Legal acogiéndose a la Ley 17.288/70 para el Ascensor Polanco, elevándolo a categoría de Monumento Histórico, bajo el decreto No556 emitido por el Ministerio de



Imagen 48 Ascensor Cordillera. Rescatada de [www.emol.com](http://www.emol.com)

Educación – Consejo de Monumentos Nacionales.” (CMN, 1976).

La nueva condición del ascensor como Monumento Histórico no supuso el cese de sus funciones, generando así desde la declaratoria una doble función referida a su condición de transporte de uso público y de Monumento Histórico, traspasando su administración desde el municipio al Consejo de Monumentos Nacionales, según lo legislado en la Ley 17.288 en su artículo 11: “Los Monumentos Históricos quedan bajo el control y la supervigilancia del Consejo de Monumentos Nacionales y todo trabajo de conservación, reparación o restauración de ellos, estará sujeto a su autorización previa.” (CMN, 2016).

En el caso de la nueva protección legal del Ascensor Polanco, si bien lo sometía a una rigidez normativa y supervigilancia respecto a cualquier acontecer; se identificaba como el modo de evitar su obsolescencia, como se evidenciaba en un gran número de ascensores coetáneos al momento de la declaratoria. Esto develaba que, aún cuando el Ascensor Polanco accedía a una dimensión patrimonial, esta al no ser producto de un proceso de valorización social, no se encontraba en relación con lo que la ciudadanía identificaba como patrimonio. Al no existir en esa época una definición clara del concepto, no se adoptaba la valorización patrimonial como un bien cultural para todos.

Coetáneo a la declaratoria de Monumento Histórico del Ascensor Polanco, Valparaíso ya había perdido trece ascensores, tanto por cese de funciones como por destrucción del soporte material producto de incendios y derrumbes, siendo estos: Artillería 1 (1892 - 1968), San Juan de Dios (1898 - 1906), Bellavista (1899-1970), Panteón (1901-1952), Ferroviario (1902-1911), Esmeralda (1905-1948), Arrayán (1907-1971), Santo Domingo (1910 – 1974), Placeres (1913

– 1952), Merced (1914 – 1915), Ramaditas (1914 – 1941), Delicias (1925 – 1961) y Perdices (1931-1968), manteniéndose en funcionamiento, además del Ascensor Polanco, catorce ascensores: Concepción, Cordillera, Artillería 2, El Peral, Reina Victoria, Mariposas, Florida, Lecheros, La Cruz, Larraín, Monjas, Villaseca, Las Cañas y Van Buren; que en su mayoría presentaban problemas de constantes desperfectos mecánicos, poca rentabilidad, desgaste material y desastres naturales.

La desaparición de los ascensores no se detuvo con la protección estatal que obtuvo el Ascensor Polanco, debido a la inexistencia tanto de planes de integración de los medios de transporte existentes como también por la ausencia del concepto de patrimonio cultural en Chile, develando que la valorización oficial de un bien por parte del Estado debe ser en consecuencia

a lo que la ciudadanía valora más que a la imposición de un valor fundamentalista y teórico.

Para el año 1993, de los catorce ascensores en funcionamiento al momento de la declaratoria de Monumento Histórico, ya habían cesado sus funciones el Ascensor La Cruz (1908 – 1990) y el Ascensor Las Cañas (1925-1980, véase Imagen 49), generando un efecto negativo en lo que fue el paisaje cultural industrial de la ciudad al desaparecer su presencia urbana en el cese de sus funciones, como el caso de la desaparición del Ascensor Las Cañas que “desde la Avenida Francia se elevaba como el brazo gemelo del Ascensor Monjas, con el cual competían en altura, y tal imagen nos fue amputada por una falla mecánica, los taxis colectivos, la basura con que



*Imagen 49 Demolición Ascensor Las Cañas, año 2011. Rescatada de [www.cerroconcepcion.org](http://www.cerroconcepcion.org)*



*Imagen 50 Ascensor Lecheros, con estación inferior demolida, año 2012. Rescatada de [www.elmartutino.cl](http://www.elmartutino.cl)*

*los vecinos fueron sumergiendo su trayectoria y nuestra desidia ciudadana.*" (Cameron, Ascensores de Valparaíso, 2007).

Si bien el año 1976 marcó un precedente al identificar el Estado a un ascensor como Monumento Histórico, es a principios de la década de los 90 donde se da inicio al proceso de valorización social, que como efecto, produce una posterior valorización patrimonial.

*"La Ilustre Municipalidad de Valparaíso en conmemoración a los 200 años de su primera instalación y en sus Jornadas de Evaluación del año 1993, convoca a la comunidad a la reflexión sobre la problemática cultural de la ciudad como expresión de la sociedad y de sus valores, de la creatividad, del patrimonio nacional, de la participación y de la actividad turística, en resumen de la identidad cultural."* (Jiménez C. , 2003), identificando en las jornadas, por primera vez en la historia de la ciudad, que el patrimonio porteño es una problemática que debe ser adoptada por los ciudadanos porteños, a modo de generar una conciencia patrimonial respecto al estado de deterioro y amenazas existentes en los bienes culturales de Valparaíso; siendo estas jornadas el primer acto de participación ciudadana en materias del patrimonio local, contribuyendo directamente en el proceso de valorización patrimonial de los ascensores.

La identificación de un problema cultural existente en Valparaíso producto del abandono y malas prácticas referidas a la administración tanto de los ascensores como de otros sitios en la ciudad, generó por parte de la ciudadanía una defensa sistematizada y constante respecto al patrimonio cultural de Valparaíso, marcando un hito clave en la historia de la ciudad cuando las distintas organizaciones sociales se articulan formando la agrupación ciudadana Ciudadanos por Valparaíso (1994), *"La visión innovadora de Ciudadanos por Valparaíso se refleja en romper el cerco elitista que rodea a la idea patrimonial al involucrarse en estrategias territoriales y populares como lo fue su participación activa en los cabildos patrimoniales, y su vocación internacionalista al asociarse a la red de "Ciudades y territorios justos" trastocando totalmente la visión tradicionalista del patrimonio."* (Rojas M. , 2005)

Es mediante procesos educativos e informativos donde los ciudadanos de Valparaíso toman conciencia respecto a la historia como propia y cómo es que esta se relaciona con la ciudad que

se habita, definiendo a partir de esto el patrimonio cultural local e identificando por vez primera que el cierre de los ascensores significaba la pérdida de la historia colectiva de la ciudad.

Como efecto a lo descrito, entre los años 1994 y 1997 se elaboraron los primeros estudios seccionales para modificar el Plan Regulador a favor de la preservación del Patrimonio Cultural local con la creación de la Unidad Técnica de Patrimonio de la Municipalidad de Valparaíso, “destinada a velar por la correcta intervención sobre los edificios y espacios de valor patrimonial” (Jiménez C. , 2003); encontrándose actualmente vigentes los seccionales realizados sobre Preservación de Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica y sobre Preservación de Vistas desde los Paseos Miradores.

El impulso generado por la adopción del patrimonio cultural como parte de la identidad local por parte de los porteños, sumado a las instancias científicas y académicas respecto a la investigación material de los ascensores, generaron que en la V Jornada de Preservación Arquitectónica – Urbana inscrita en el marco del Tercer Encuentro de Especialistas Americanos convocados por la Universidad de Valparaíso (1995), se instalara la iniciativa de postular a Valparaíso a la Lista del Patrimonio Mundial (Jimenez, Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad, 2009), volviendo así la valorización patrimonial producto de un proceso mas que de un dictamen estatal, como lo fue la declaratoria del Ascensor Polanco.

Con estos acontecimientos, se comienza a desarrollar el proceso de valorización patrimonial de los ascensores, identificándolos desde la ciudadanía como bienes de valor histórico que deben ser protegidos producto de su constante pérdida; la valorización del patrimonio cultural se instala en Valparaíso producto de las amenazas y peligros existentes.

Consecuente con lo anterior, en el año 1998 se declaran catorce ascensores como Monumentos Históricos anunciándose



Imagen 51 Gallardo, P. (2018) Placa conmemorativa de Monumento Histórico en estación inferior de Ascensor Polanco.

además que *“la directora de la DIBAM presenta ante el Concejo Municipal y su Alcalde la propuesta de postular los ascensores urbanos de Valparaíso ante la UNESCO para ser inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial, ante lo cual el Municipio con la experiencia acumulada, decide postular el Área Histórica del Puerto, protegida de acuerdo al Plano Seccional recién aprobado.”* (Jimenez, Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad, 2009). Si bien no se logró la postulación de los ascensores a la Lista Mundial del Patrimonio, se otorgó bajo la Ley de Monumentos N 17.288, la denominación de Monumento Histórico a los ascensores:

**A. De Propiedad Municipal**

- 1.- Ascensor Barón
- 2.- Ascensor El Peral
- 3.- Ascensor Reina Victoria
- 4.- Ascensor San Agustín

**B. De la Compañía Nacional de Ascensores**

- 5.- Ascensor Florida
- 6.- Ascensor Mariposas
- 7.- Ascensor Monjas

**C. De la Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso**

- 8.- Ascensor Artillería
- 9.- Ascensor Cordillera
- 10.- Ascensor Concepción

**D. De la Compañía de Ascensores Valparaíso**

- 11.- Ascensor Larraín
- 12.- Ascensor Espíritu Santo
- 13.- Ascensor Villaseca

**E. De la Compañía de Ascensores del Cerro Los Lecheros Ltda.**

- 14.- Ascensor Lecheros

Este acontecimiento, de declaratoria y anunciamiento de postulación de un sitio histórico de la ciudad a UNESCO, potenció el sentido de pertinencia e identidad respecto al patrimonio

cultural en la ciudadanía, creándose por parte del municipio, la Unidad Técnica de Patrimonio con el objetivo de elaborar el expediente técnico para postular un área histórica de la ciudad a la UNESCO, incluyendo en el expediente a algunos ascensores declarados Monumento Histórico. *“La Unidad Técnica de Patrimonio realizará una labor inédita al interior del Municipio, que escapa a todas las tareas habituales que en él se desarrollaban hasta ese momento asumiendo la responsabilidad de confeccionar el primer expediente de postulación, en alianza con la Universidad de Valparaíso, coordinando la participación de la comunidad, universidades, organismos públicos y privados y actores culturales. Junto a lo anterior realiza una acción de difusión técnica del tema en diferentes niveles ciudadanos y educacionales, participando en exposiciones, Jornadas y Congresos.”* (Jimenez, Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad, 2009)

La inscripción de un sector de la ciudad de Valparaíso en la Lista del Patrimonio Mundial en el año 2003, vino a oficializar todo el trabajo levantado y gestionado hasta ese momento, *“a partir de esta fecha, se observa con mayor fuerza el desarrollo de una serie de iniciativas que venían ejecutándose en forma lenta y prudente, desde el nivel central, regional y comunal, que contemplan planes programas y proyectos que abarcan financiamientos e incentivos para la recuperación de inmuebles de valor patrimonial, ya sea a través de la restauración o rehabilitaciones para su reutilización o cambios de destinos.”* (Jimenez, Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad, 2009)

En el expediente de inscripción UNESCO, los ascensores son definidos como *“un Sistema Integrado de Funiculares Urbanos, parte de la trama urbana, Transporte patrimonial no contaminante, parte de la vida cotidiana, Alternativa vial plan-cerro, Conectividad ciudadana, Potencial Cultural turístico, parte de la identidad cultural del Puerto que se debe desarrollar.”* (CMN, 2004), destacándolos como parte del Valor Universal Excepcional del sitio inscrito al ser representantes de la arquitectura industrial de la ciudad. A partir de esta inscripción, los ascensores son universalmente definidos como bienes culturales de valor patrimonial, sumado a su condición local de Monumento Histórico, sometiéndose por tanto a las legislaciones y recomendaciones para su preservación y salvaguardia emitidas tanto por la UNESCO como por sus organismos consultivos mundiales y locales.

Si bien posterior a la inscripción se generaron planes y programas de recuperación del patrimonio local, como el Programa de Recuperación de Ascensores y Entornos Urbanos de Valparaíso (Unidad Técnica de Patrimonio - 2003), Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso PRDUV (2006) y Elaboración de Plan Director de Gestión Patrimonial (IMV - 2007), solo se recuperó el entorno del Ascensor Polanco y el mejoramiento de los ascensores Reina Victoria y San Agustín tanto en su diseño estructural, arquitectónico y mecánico-eléctrico; declarando las autoridades que las dificultades de negociación con los propietarios imposibilitaron la recuperación del resto de los trece ascensores. (SUBDERE, Informe Final de Evaluación PRDUV, 2009)

Al año 2009, y contra todo lo avanzado en materias de educación social y preservación del patrimonio cultural, seguían desapareciendo ascensores, principalmente por factores de baja rentabilidad e imposibilidad de mantención, como el Ascensor Mariposas (1906-2009), Ascensor Florida (1907-2009), Ascensor Lecheros (1908 - 2007), Ascensor Larraín (1909-2010), Ascensor Monjas (1912-2009) y el Ascensor Villaseca (1913-2005), quedando operativos solo siete ascensores de los 29 que alguna vez existieron. Si bien hasta la fecha existían múltiples agrupaciones que defendían el patrimonio de la ciudad, accediendo los ascensores a una valorización patrimonial social, es en este año cuando la comunidad se une para defender única y exclusivamente los ascensores de Valparaíso producto del notable abandono en que se encontraban, formándose el 24 de abril de 2009 la Agrupación Usuarios de Ascensores Valparaíso, *“una organización comunitaria de carácter funcional cuyas preocupaciones fundamentales son: proteger y preservar dicho medio de transporte público de la ciudad, así como la protección de sus usuarios.”* (Ascensores, 2016).

Diversas son las marchas y protestas que la agrupación ha logrado movilizar, visibilizando los problemas económicos y administrativos que sufrían los ascensores a nivel nacional a fin de ejercer presión sobre el Estado de Chile para que este se responsabilice, según lo indicado tanto en la Ley de Monumentos como en sus obligaciones legislativas al ser Estado Parte de UNESCO.

El cierre del Ascensor Larraín (2009), Ascensor Cordillera (2010), el robo del motor eléctrico del Ascensor San Agustín (2010) y el cierre del Ascensor Espíritu Santo (2010), generaron una tensión en la ciudadanía respecto a las autoridades encargadas de la preservación de los ascensores, provocando el 20 de enero de 2011 la Marcha por los Ascensores en Valparaíso. Se trata de una de las primeras movilizaciones convocadas para la defensa de los ascensores donde la Unión Comunal de Juntas de Vecinos de Valparaíso, el



*Imagen 52 Ascensor Mariposas, año 2014. Rescatada de [www.miciudaddepapel.com](http://www.miciudaddepapel.com)*

Colegio de Arquitectos Región de Valparaíso, la Agrupación de Usuarios de Ascensores, Ciudadanos por Valparaíso y la Red de Cabildo Patrimonial realizaron una marcha pacífica por la ciudad, *“el movimiento ciudadano pretende lograr que se recuperen los ascensores, considerando su valor patrimonial y de uso para la comunidad. La demanda es que se consideren un medio de transporte público, y que el Estado asegure su financiamiento.”* (Urbana P. , 2016), identificando desde la ciudadanía la doble función de los ascensores como un valor patrimonial, accediendo así el bien sin declaratorias oficiales, a ser un bien cultural de valor patrimonial. Como acto consecuente con la marcha, el gobierno anuncia en agosto del 2011 una promesa de compra-venta de los ascensores porteños, sin embargo, a un mes del anuncio, el Ascensor Las Cañas, conocido por ser ocupado como locación para la película *“Valparaíso, mi amor”*, de Aldo Francia, es demolido por orden municipal.

Ante esto, el director de Operaciones del municipio, Luis Parot, explicó que la decisión fue tomada debido al riesgo que la antigua estación representaba para los transeúntes. *“Sus paredes estaban inestables debido al terremoto de febrero de 2010. Si alguien hubiese resultado herido, habría sido responsabilidad del municipio”* (Silva M. , Plataforma Urbana, 2016).

Una nueva marcha es convocada por la Agrupación de Ascensores de Valparaíso y la Asamblea Ciudadana Ciudad Puerto el 27 de febrero de 2012, producto de las constantes promesas incumplidas respecto a la integración de los ascensores al transporte público y al arriendo o compra de los bienes por parte del Estado, además del sostenido cierre de ascensores. Como consecuencia a esto, el día 27 de Mayo de 2012 se realiza el acto de formalización de la compra de 10 de los 12 ascensores particulares de Valparaíso. En dicha ocasión el Presidente de la República Sebastián Piñera, el Intendente Raúl Celis y el alcalde Jorge Castro celebraron un decreto que traspasa los fondos del Gobierno Nacional al Gobierno Regional a fin de avanzar con la compra ascensores particulares de Valparaíso. Bajo la Resolución Exenta N 872, el 14 de junio de 2012 se autoriza el trato directo de la compra-venta de los ascensores; comprados por el Gobierno Regional y entregados en comodato a la Municipalidad de Valparaíso, siendo estos el Artillería, Concepción, Cordillera, Espíritu Santo, Florida, Larráin, Mariposa, Monjas y Villaseca, con el objetivo de restaurarlos y ponerlos en movimiento bajo mejores estándares de calidad y servicio a fin de su responsabilidad utilitaria. El plan de restauración de estos bienes culturales quedo a cargo de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (MOP), ejecutando las licitaciones de restauración a partir del año 2012.

Además, se declara en todas las resoluciones de compra-venta *“que, los ascensores de Valparaíso, que recorren este anfiteatro natural constituyen parte de su patrimonio estético y cultural, como asimismo, un medio de transporte para los ciudadanos y turistas, que el Gobierno Regional de Valparaíso ha decidido adquirir como expresión de su inequívoca voluntad política de proteger y preservar la identidad Patrimonial de Valparaíso.”* (GORE, 2012), significando esto la puesta en valor y protección legal de los inmuebles por parte del Estado, considerando *“todo lo construido y edificado en ellos, incluyendo los carros de los ascensores, los rieles o línea de desplazamiento, estación superior, estación base y maquinaria de funcionamiento instalada, y, de todos los bienes inmuebles por adherencia o destinación.”* (GORE, 2012).

Con fecha de Enero de 2016, Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección Regional de Arquitectura de la Región de Valparaíso, aprueba el Modelo de “Gestión de Transición de Sistema de Ascensores Valparaíso”, tomando como base el modelo licitado a

INECON. Producto de la poca claridad respecto a la propuesta de administración de los ascensores e incongruencias en las propuestas técnicas, MOP elabora el modelo como *“un complemento al Modelo de Gestión del proyecto “Restauración de 9 Ascensores de Valparaíso”, que se ejecutó por la consultora INECON S.A. entre 2014 y Diciembre de 2015.”* (MOP, Modelo de Gestión de Transición de Sistema de Ascensores Valparaíso, 2016), que además definía el valor patrimonial de estos bienes culturales identificando que *“el valor principal de estos bienes no radica tanto en factores arquitectónicos ni estéticos, sino en ser una solución óptima a un problema de transporte en un medio topográfico excepcional.”* (MOP, Modelo de Gestión de Transición de Sistema de Ascensores Valparaíso, 2016)

En la definición del valor de los ascensores por parte del MOP, se desconoce la contradicción interna del bien definiéndolos solo como transportes de uso público a fin de proponer restauraciones a favor de una óptima solución a los problemas referidos a su condición de transporte, develando en la definición del valor una ausencia de valor patrimonial o de identificar los ascensores como un bien cultural, generando como efecto planes de restauraciones que desconocen la autenticidad del bien al no definir ni declarar los criterios intrínsecos de los ascensores respecto a su autenticidad e integridad. Esto se evidencia en las declaraciones elaboradas por el MOP, que vuelven la complejidad del ascensor a una condición planar, *“se puede recorrer varias veces un tramo, advirtiendo detalles antes no percibidos y sorprendiéndose con perspectivas antes no apreciadas. Es una riqueza que coloca al peatón como protagonista del espacio y que debe ser develada a través de una actitud observadora.”* (MOP, Modelo de Gestión de Transición de Sistema de Ascensores Valparaíso, 2016), *“su significado está dado por su carácter de hito de referencia en una ciudad compleja, que conforma líneas o cortes dentro de una trama urbana de difícil lectura.”* (MOP, Modelo de Gestión de Transición de Sistema de Ascensores Valparaíso, 2016).

La valorización patrimonial de los ascensores se debió a un proceso integral vivido en la ciudad como consecuencia de la desaparición funcional y formal de la mayoría de estos, involucrando así tanto a ciudadanos como organizaciones sociales y estatales en el reconocimiento colectivo del ascensor como un transporte de uso público de valor histórico para Valparaíso, volviéndolo un bien cultural de valor patrimonial. Sin embargo, cuando pareciera

haberse concluido el proceso de reconocimiento del ascensor como un ejemplar de complejidad patrimonial al albergar en su definición una doble función, es en su restauración a favor de la preservación del bien donde se devela el desconocimiento de la autenticidad del bien, es decir, cuál es su valor patrimonial intrínseco.

## V. EL VALOR PATRIMONIAL DE LOS ASCENSORES DE VALPARAÍSO

*Las contradicciones pueden nacer de una irregularidad excepcional, que modifica por otra parte el orden regular, o pueden nacer de irregularidades inherentes al orden.*

*ROBERT VENTURI*

## Variables permanentes y Variables Restrictivas

A raíz de las intervenciones y restauraciones a las que son sometidos los ascensores de Valparaíso, se identifica el conflicto de esta investigación referido a la confrontación de los valores intrínsecos del ascensor respecto al valor cultural y a la responsabilidad utilitaria como medio de transporte de uso público, debido a que para cumplir su rol utilitario debe transgredir los criterios de autenticidad que dan sosten a su valor patrimonial según los postulados de UNESCO y sus organismos consultivos; de tal modo que, para mantener su autenticidad, debería desatender su responsabilidad utilitaria.

Esta contradicción interna genera una irregularidad en los ascensores porteños que se desmarca de todo orden existente en otros tipos de transportes de uso público presentes en la ciudad, provocando así la incertidumbre respecto a los modos de tratamiento que deben atenderse para los ascensores y, específicamente, aparece la pregunta respecto a cuál es el valor patrimonial intrínseco de estos ejemplares.

Por lo tanto, las contradicciones intrínsecas del ascensor y las incertidumbres sobre su valor patrimonial generan una tensión propia al bien que lo mantiene en un constante dinamismo en cuanto a que sus orden formal y cultural son expresiones en tensión, siendo el primero un orden referido a lo material y el segundo un orden relativo al programa, identificación y uso del bien. La tensión propia del bien supone además el equilibrio que vuelve a este transporte de uso público en una obra arquitectónica, la que *"es válida cuando refleja las complejidades y contradicciones del contenido y significado. La percepción simultánea de un gran número de niveles provoca conflictos y dudas al observador, y hace la percepción más viva."* (Venturi, 1978); sin embargo son estos niveles de conflicto los que a la fecha de esta investigación aún no son identificados, y por ende, aún no es definido cuál es el valor patrimonial que tienen los ascensores, más allá de la asociación colectiva de patrimonio a un bien histórico.

Para definir el sostén que da el valor patrimonial a los ascensores, se identifican variables relativas a la tensión intrínseca del bien, que tomando como referencia los criterios de autenticidad postulados en El Manejo de los Sitios del Patrimonio Cultural Mundial de ICCROM – UNESCO - ICOMOS, se definen en: Autenticidad del Diseño, Autenticidad de los

Materiales, Autenticidad de la Arquitectura y Autenticidad del Entorno. Si bien se reconocen como válidos estos criterios que definen la autenticidad de un bien patrimonial, se identifican dos órdenes que el ascensor adopta como dos variables relativas a su tensión interna, siendo definidas como Variables Permanentes, asociadas a lo que perdura en el tiempo como la Autenticidad de la Arquitectura y la Autenticidad del Entorno; y Variables Restrictivas, referidas a los elementos o sistemas expuestos a riesgos y peligros de orden temporal como los criterios de Autenticidad de los Materiales y Autenticidad del Diseño.

El concepto de autenticidad se establece a partir de los criterios exigidos para la inclusión de lugares y sitios culturales en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO, y formando parte de la Guía Operativa para la implementación de la Convención del Patrimonio Mundial, donde se define que *“un sitio del Patrimonio Mundial debe: (b) (i) cumplir con la prueba de la autenticidad en el diseño, material, arquitectura o entorno y en el caso de los paisajes culturales con su carácter y componentes distintivos (el Comité enfatizó que la reconstrucción es aceptable solo si se realiza sobre la base de una documentación completa y detallada del original, y en ningún caso sobre conjeturas).”* (Feilden, 2003)

La identificación de estos criterios, adoptados como variables de los ascensores en esta investigación, se definen como las condicionantes del valor patrimonial de los ejemplares, además de evidenciar el problema planteado generado por el conflicto cultural – utilitario a fin de declarar una posible respuesta a la pregunta de investigación; aplicándose sobre los ejemplares identificados en el universo de estudio (en la página 9).

Para dar un orden a la identificación y definición de las variables, se descompone el ascensor porteño según sus componentes formales y espaciales, generando así variables permanentes, asociadas a lo que se identifica como lo que perdura en el tiempo, y variables restrictivas, referidas a lo caduco en los bienes.

## 1. Variables Permanentes

*“En una obra de arte moderna, son las relaciones entre los elementos de la composición las que resultan decisivas para determinar su carácter. La ciencia moderna intenta asimismo encajar el objeto de su estudio dentro de un esquema racional. Lo que tiene interés no son las cualidades que hacen que estos objetos sean únicos entre otros, sino más bien la manera que actúan en su contexto”* (Giedion, 2009); definiéndose así los elementos compositivos del ascensor que actúan con el contexto a partir de las variables permanentes, siendo estas las relaciones del ejemplar con su entorno y contexto urbano. Estas variables permanentes tienen como cualidad la perdurabilidad en el tiempo, ya que desde la composición de los ascensores desde su relación con el espacio donde se emplazan es donde se identifican las menores alteraciones y modificaciones a lo largo de la historia de cada uno de los ejemplares, permitiendo así una vinculación continua en el tiempo con los ciudadanos porteños a partir de la condición utilitaria de los ascensores. Es decir, en la interacción del uso de los ejemplares y su relación con la ciudad construida y habitada encontramos el valor de permanencia, que es sostenido por variables del orden de la condición espacial, de emplazamiento y de función.

De esta manera, las variables permanentes toman como referencia base el criterio de la Autenticidad del Entorno y la Autenticidad de la Arquitectura desde la mirada del urbanismo, que define la Guía Operativa como *“el concepto moderno de patrimonio cultural está relacionado con la totalidad del entorno construido y debe considerarse dentro del contexto ecológico mundial; bajo estas premisas, los sitios en la Lista del Patrimonio Mundial se distinguen por su valor universal sobresaliente.”* (Feilden, 2003)

## 1.1 Condición Espacial

La condición espacial, como variable de los ascensores, se refiere a “la autonomía de lo espacial que se la entiende como un concepto que tiene existencia por sí misma y se expresa a través de soportes físicos, sean arquitectónicos (p.e. los edificios) o urbanos (p.e. las calles). Los medios materiales (soportes) son constitutivos del espacio del cual forman parte y la explicación de su organización y lógica se agotan en sí mismo. El ‘monumentalismo’ es la expresión principal de esta corriente y su intervención se realiza desde la arquitectura y/o el urbanismo.” (Carrión, 2019). De tal manera, para los ejemplares estudiados, la condición espacial se



Imagen 53 Ivens, J. (1963). Ascensor Polanco. Rescatada de [https://www.youtube.com/watch?v=\\_qH5-d7SVX4](https://www.youtube.com/watch?v=_qH5-d7SVX4)



Imagen 54 Ivens, J. (1963) Ascensor Monjas. Rescatada de [https://www.youtube.com/watch?v=\\_qH5-d7SVX4](https://www.youtube.com/watch?v=_qH5-d7SVX4)

presenta como un valor propio de cada bien, ya que cada uno de estos se relaciona de distintos modos tanto con sus soportes físicos, arquitectónicos y urbanos, como desde sus soportes materiales, que dependiendo de su emplazamiento se vinculan de distinto modo con el espacio donde se sitúan.

La condición espacial como variable es dada principalmente por el emplazamiento de cada uno de los ascensores, identificando dos grupos de ejemplares desde su modo de relacionarse con el entorno. El primero grupo se compone por los ascensores Barón, Polanco, Reina Victoria, Concepción, El Peral y Artillería, y hacen referencia a la vinculación entre el espacio público de la estación inferior, por lo general calles y pasajes, con el espacio de uso público de la estación superior constituido por paseos peatonales, dejando así al ascensor como el elemento

que antecede a piezas urbanas representativas de la ciudad. *“Quien visita el teatro de Delfos, en Grecia, situado por encima de los santuarios, primero a de realizar una larga y lenta subida por el sinuoso camino sagrado. Ya en el teatro, es allí donde se aprecia por primera vez toda*



*Imagen 55 Opera de Sydney, año 2019. Rescatada de [www.sydneyoperahouse.com](http://www.sydneyoperahouse.com)*

*la majestuosidad del paisaje. A una escala menor, algo similar se intentó en Sidney. El acceso pausado y solemne asciende por distintos niveles mediante escalinatas tan anchas como a las de los monumentos de los aztecas o los mayas.”* (Giedion, 2009).

Un segundo grupo de ascensores conformado por Ascensor Monjas, Mariposas, Florida, Espiritu Santo, San Agustín, Cordillera y Villaseca, se definen a partir de vincular espacios de uso público de condiciones similares tanto en su estación superior como inferior, identificándose como ejemplares de uso mayoritariamente local, mientras que los primeros se reconocen desde su uso tanto local como turístico.

### 1.1.1 Emplazamiento

Para definir el valor de la condición espacial de los ascensores, es necesario identificar el emplazamiento de estos, como una subvariable que da sostén a la variable principal de condición espacial, ya que es desde el modo de ubicarse en la trama urbana del centro urbano histórico y en la trama de la ladera de los cerros, donde se define el aporte de los ascensores como transporte de uso público a la ciudad, ya que antes de la implementación de estos, nunca se había conquistado la ladera desde la prestación de un servicio de transporte.

*“Cuando consideramos el palacio de Versalles, por ejemplo, lo que encontramos más interesante es que en él, por primera vez, un gran conjunto residencial (equivalente a en tamaño a una pequeña ciudad) se colocó en contacto con la naturaleza. Esto no se había hecho nunca antes a una escala tan grande.”* (Giedion, 2009), del mismo modo que los ascensores, que tal como una gran obra de arquitectura, logran instalarse como un hecho inaudito, reconociendo el territorio natural de la ciudad y adoptándolo desde la funcionalidad primitiva de estos: el ser un transporte de uso público.



Imagen 56 Gallardo, P. (2019). Jardines del Palacio de Versalles. París, Francia.

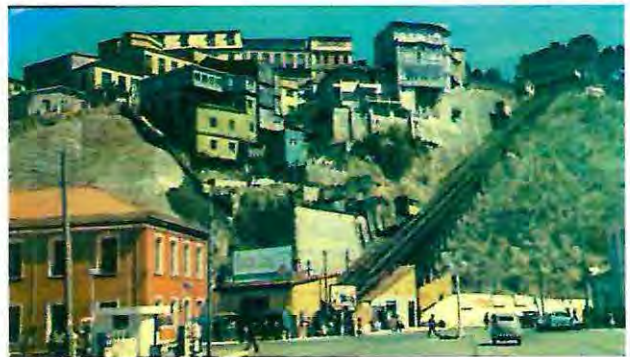


Imagen 57 Ascensor Artillería, año 1960. Rescatada de [www.enterrero.com](http://www.enterrero.com)

A pesar de los distintos emplazamientos adoptados por los ascensores porteños, la constante de estos es su vinculación entre el plan y el cerro de la ciudad, presentando alteraciones y modificaciones con mayor frecuencia en sus estaciones inferiores debido a que estas se emplazaban en el centro histórico de la ciudad, sea El Almendral o el Puerto.

*“Si lo que hoy es centro histórico fue en un inicio la ciudad toda y, posteriormente, fue el centro de la ciudad, podremos coincidir que el cambio ha sido una característica central de su*

*proceso histórico. Es el lugar que más cambia de la ciudad y el que plantea modificaciones más drásticas. El signo de los centros históricos es el cambio.* ” (Carrión, 2019); mientras que en los cerros, por ausencia de planificación territorial local, los cambios en la trama urbana fueron prácticamente inexistentes.



*Imagen 58 Terremoto 1906 en Valparaíso, sector Plaza Victoria. Rescatada de libro Vistas del Terremoto, 16 de Agosto de 1906. En Colección de Biblioteca Nacional.*

Esta situación de cambios históricos en las áreas donde se emplazaban las estaciones inferiores, producto principalmente a las reconstrucciones posteriores a los sismos de 1906 (véase Imagen 58), 1971 y 1985, generaron que las estaciones desde su volumetría, quedaran en los intersticios de la ciudad reconstruida, implementando los accesos de los ascensores en el plan mayoritariamente entre muros medianeros que tomaban la profundidad de los edificios contiguos al ascensor, generando así en el acceso inferior un cerramiento horizontal con abertura vertical. Si bien las estaciones inferiores se caracterizan por mantener una relación estrecha entre el entorno próximo construido, es en las estaciones superiores donde esta condición de estrechez da paso a descubrir el paisaje, abandonando el encajonamiento inferior propio del centro histórico urbano, a fin de preparar al transeúnte para el encuentro con el espacio superior, vivido a una menor velocidad que el centro de la ciudad y asociado al descanso y goce por los paseos y miradores. Esta doble condición se encuentra en variadas obras de arquitectura, tanto el encajonamiento como la distensión espacial superior, *“en un periodo de su evolución Wright solía emplear las menores grietas de las rocas para contribuir a ampliar más estrechamente sus casas a la tierra. En la villa Savoye, Le Corbusier hizo exactamente lo contrario. Los residentes de un país para quienes se proyectó querían mirar el paisaje más que quedar*

*encajados entre árboles y praderas; querían disfrutar de las vistas, las brisas y el sol: experimentar esa apacible libertad natural de la que su trabajo les priva. Este es otro ejemplo de dos respuestas a la naturaleza internamente opuestas: una recepción contemporánea de la diferencia entre el templo griego nítidamente perfilado contra el fondo, y la ciudad medieval, pegada como una planta al emplazamiento en la que se levanta.” (Giedion, 2009).*

Estas dos respuestas a la naturaleza, identificadas en obras de Wright y Le Corbusier, desde el emplazamiento, se encuentran en las estaciones de los ascensores, que si bien difieren entre la inferior y la superior, se vinculan desde la función del ejemplar y su responsabilidad utilitaria.



*Imagen 59 Villa Savoye, Poissy, Francia. Rescatada de [www.plataformaarquitectura.cl](http://www.plataformaarquitectura.cl)*

Si bien podría suponerse que la ubicación es una condición permanente en los ascensores, cabe destacar que las instalaciones del **Ascensor Cordillera** (1886) se develan como una excepción a la regla, ya que han sido reconstruidas con el paso del tiempo, identificándose la primera gran intervención a nueve años de su inauguración, cuando *“el 18 de marzo de 1894, se incendió el Hotel Continental destruyendo a su paso, las instalaciones del Ascensor. A raíz de esta situación, el presidente de la Compañía de Ascensores Mecánicos, Mr. David Williamson, se opuso a que el ascensor fuera reconstruido en el mismo lugar, por lo cual propuso hacerlo en la línea del Pasaje N3 (actual Almirante Muñoz Hurtado).”* (León, 2015)

Debido al incendio que significó la pérdida total del primer Ascensor Cordillera, *“donde hoy lo encontramos y cuya nueva construcción está unos 40 metros al poniente en relación con*

su construcción original.” (León, 2015). Aún cuando el ascensor cambió de ubicación, su emplazamiento no fue del todo distinto, ya que, al situarse el actual ascensor próximo al anterior, mantiene la pendiente del cerro de 70 grados y vincula los mismos espacios, la calle Serrano en la estación inferior con la Plaza Eleuterio Ramírez en la cota 55 del Cerro Cordillera (véase Imagen 60).

El **Ascensor Mariposas** (1906), ubicado en el sector de El Almendral en Valparaíso, presenta una excepción en el modo de emplazarse, ya que a diferencia del resto de los ascensores que destacan por



Imagen 60 Ascensor Cordillera, año 1911. Rescatada de [www.pinterest.cl/pin/32440059792989923](http://www.pinterest.cl/pin/32440059792989923)

emplazarse sobre los elementos compositivos urbanos de su contexto, se emplaza entre las viviendas del sector pasando bajo la Subida Baquedano. Esta condición de estrechez y soterramiento respecto de su entorno es lo que vuelve excepcional a este ejemplar que fue *“el más extenso de todos los ascensores que se instalaron en el tiempo. Su extraordinario camino de ascenso lo hace transitar por debajo de la subida Baquedano, en su último tramo superior.”* (León, 2015), pudiéndose definir que tanto su trayecto como su estación superior es una prolongación de la estrechez espacial de su estación inferior, y que esta condición es adoptada a partir de la configuración formal tanto del barrio como de la Subida Baquedano, quedando sujeto a la condición espacial de su entorno.

El **Ascensor Monjas** (1912), perteneciente a la batería de ascensores ubicados en el sector de El Almendral, presenta un modo de emplazarse opuesto al Ascensor Mariposas al situarse sobre una ladera con pendientes mixtas, de tal manera que en el primer tramo, que tiene una pendiente de 30 grados, el plano de rodadura está directamente fijado al terreno mediante durmientes; mientras que para el segundo tramo la pendiente del terreno natural disminuye,

dando paso a un sistema constructivo soportante de madera para dar continuidad a la inclinación de los rieles. Esta situación genera que el ascensor pase por sobre la Calle Dieciocho, y tanto la estructura como el carro y la estación superior emerja respecto de su entorno y aparezca en el paisaje urbano como un referente porteño a fin de mantener una continuidad horizontal respecto a la Calle Bianchi, que se vincula con la estación superior mediante una pasarela. Este ascensor, desde su emplazamiento, reconoce tanto lo soterrado de Wright como lo etéreo de Le Corbusier, presentando en su modo de emplazarse las dos respuestas opuestas a relacionarse con el paisaje natural (véase Imagen 61).



Imagen 61 Ascensor Monjas, año 1911. Rescatada de Revista Zig-Zag

Emplazado también en el sector de El Almendral, el **Ascensor Polanco** (1916), que como se ha definido anteriormente es el único “ascensor” implementado en la ciudad (véase Imagen 62), presenta un valor único excepcional dado por su emplazamiento desde su concepción como ascensor vertical, donde se debió habilitar *“un túnel, cuyas obras se iniciaron en 1013. Se planificó con 157 metros de longitud y con 2,50 metros de diámetro, luego un pique de ascenso de 33 metros hasta el nivel de la calle Carvallo, continuando su trayecto por el interior de una torre de 24 metros de altura.”* (León, 2015), donde desde su funcionamiento, *“el Polanco, presenta tres estaciones (alta, intermedia y baja); ofrece, además, una espectacular visión sobre el amplio Almendral y su torre con voladizo, se ha convertido en uno de los iconos de Valparaíso.”* (León, 2015), presentándose así como el único ascensor de la ciudad en interactuar en tres puntos distintos con el entorno desde sus estaciones, lo que provoca una relación única con el entorno desde su emplazamiento y su modo de acceder al ascensor. La condición literal

de este ejemplar, de estrechez inferior y apertura superior, es dada al Ascensor Polanco desde su emplazamiento, pero difiere del resto de los ascensores desde sus sistemas tanto mecánicos como constructivos, ya que el recorrido del carro se realiza al interior de una torre aislada de 60 metros de alto que se vincula con la calle Cicarelli mediante una pasarela de 48 metros de largo.



*Imagen 62 Ascensor Polanco, estación intermedia y superior. Año 1960. Colección Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile.*

Los ascensores situados en el resto del sector de El Almendral (véase **ANEXO 3: Identificación de Ascensores en Valparaíso**), presentan condiciones similares desde su emplazamiento, ubicando estaciones inferiores en el centro histórico de la ciudad y estaciones superiores ligadas a los barrios circundantes, y posando sus estructuras soportantes directamente sobre el terreno natural. La escasez de fuentes bibliográficas oficiales no permite analizar profundamente el emplazamiento de cada



*Imagen 63 Ascensor El Peral, año 1900. Rescatada de [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)*

uno de los ascensores a partir de identificar modificaciones en sus ubicaciones o vinculaciones con el entorno inmediato, por lo que se presentan solo los ascensores a los que se pudo tener acceso a fuentes de información fidedignas.

En el sector fundacional de los ascensores en Valparaíso, el Ascensor **El Peral** (1902), presenta en su historia importantes intervenciones desde su emplazamiento, principalmente en

la estación inferior, identificándose dos emplazamientos distintos a lo largo de su historia, el primero da cuenta de que en “1923 se modificó notoriamente la estación baja al construirse el actual edificio proyectado por el ingeniero arquitecto, Augusto Geiger, y los ingenieros “Franke y Jullian”. A contar de esa fecha, se accede a la estación inferior a través de un pasaje proyectado expresamente en el piso zócalo.” (León, 2015), (véase Imagen 63 -



Imagen 64 Gallardo, P. (2019) Plaza Justicia, estación inferior Ascensor El Peral.

Imagen 64), relacionándose así desde el emplazamiento de sus estaciones con el Ascensor Villaseca, debido a que ambos tienen una estación dentro de un bien inmueble de uso diferente al del ascensor.

El **Ascensor San Agustín** (1913), se identifica como parte de los ascensores presentes en la zona Puerto de Valparaíso, implementándose inicialmente como un complemento al Ascensor Cordillera producto del aumento demográfico del Cerro Cordillera. El Ascensor San Agustín presenta dos excepciones respecto al total de los ejemplares existentes al momento de esta investigación, siendo la primera que la ubicación de su estación inferior, en la Calle José Tomás Ramos, se encuentra en el pie de cerro y no en el área histórica del plan, por lo que no ha adoptado modificaciones respecto a su emplazamiento original producto de la planificación del área fundacional de la zona puerto; mientras que una segunda excepción desde su emplazamiento es que posee una orientación sur-oriente a diferencia de la mayoría de los ascensores que poseen orientación nororiente o norponiente, enfrentando la bahía. Esta orientación desde su emplazamiento en la quebrada San Agustín, hace que el ascensor quede enfrenteado en su trayecto a los cerros que lo rodean, sin ser visto desde otro punto de la ciudad.

Del mismo modo que el Ascensor Monjas, el **Ascensor Villaseca** (1913) también se emplaza en una ladera cuya pendiente no es constante (véase Imagen 65), lo que llevó a generar un sistema constructivo mixto para dar continuidad a los rieles, de pendiente de 22,4 grados, conectando así la calle Antonio Varas con la calle Pedro León Gallo en la cota 59, y cruzando dos veces por sobre la subida Taqueadero debido a su



*Imagen 65 Ascensor Villaseca, año 1960. Colección Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile.*

configuración urbana, conectando así sus estaciones inferior y superior, “*siendo este uno de los ascensores que tiene sus rieles sobre una vía de uso público, es precisamente el Ascensor Villaseca, el de mayor presencia al transitar dos veces sobre la misma calle, la que presenta una cerrada curva en parte de su trazado.*” (León, 2015). Si bien las características del emplazamiento con el Ascensor Monjas son similares, el Villaseca no presenta la doble condición espacial de soterrado-eterneo respecto al primero, dado que su estación superior es parte de un bien inmueble de viviendas de cuatro plantas, que sigue las condiciones armónicas del conjunto de edificaciones existentes en el sector, de igual manera que la estación inferior del Ascensor El Peral, que actualmente se encuentra inscrita dentro del edificio que alberga un destino de uso médico.

### 1.1.2 Espacio Intersticial

El espacio intersticial, definido en el cerramiento horizontal y la abertura vertical dado por el emplazamiento de las estaciones inferiores de los ascensores, donde “*el espacio horizontal, mantiene al hombre en virtual unión con el suelo a través de una axialidad horizontal. El hombre recorre horizontalmente el espacio y se sitúa entre la tierra y el sol. El espacio horizontal está vinculado con la visión y la levedad.*” (Aparicio, 2000), mientras que la abertura vertical “*nos lleva a la ascensión, a una axialidad vertical, a una centralidad del hombre que lo aísla de la tierra y el paisaje, poniéndolo en relación con el sol. El espacio vertical está vinculado con la luz y la gravedad*” (Aparicio, 2000), esta axialidad vertical y horizontal tensionan el recorrido por el intersticio, dado por la proximidad entre dos cuerpos o dos partes de un mismo cuerpo, volviendo al recorrido de acceso un preámbulo al traspaso desde el plan o centro histórico al cerro.

Los espacios intersticiales se presentan la mayor parte de las veces como espacios resultantes y no proyectados o formalizados, que dan lugar a “no lugares” en la ciudad. Estos espacios por lo general



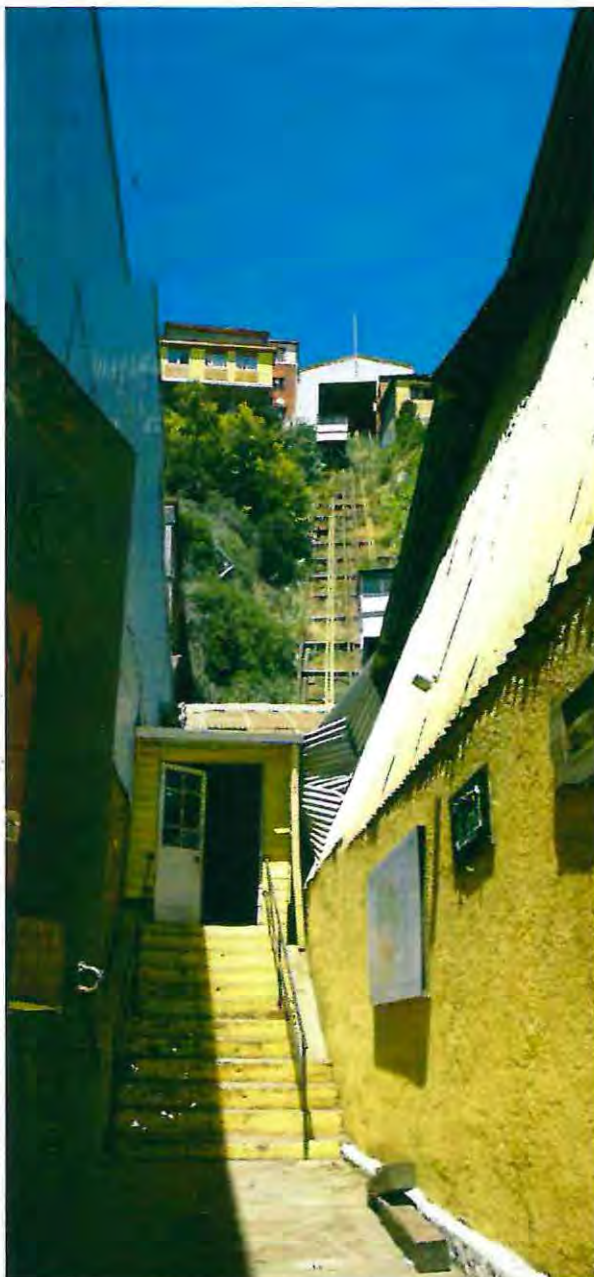
.. Imagen 66 Estación inferior Ascensor Concepción, año 1910. Colección Museo Histórico Nacional



Imagen 67 Gallardo, P. (2018). Estación inferior Ascensor San Agustín.

adquieren un recorrido que se mide en la profundidad de las edificaciones o cuerpos que lo generan, mostrándose como pausas producto de la ausencia no construida entre edificios.

La implementación de los ascensores, en algunos casos, hace uso de estos espacios intersticiales para emplazar las estaciones inferiores con la mayor proximidad posible a la pendiente natural del cerro y así vincular el recorrido interior del ascensor con el espacio público al que se conecta, por lo tanto, usa el intersticio como una oportunidad espacial a favor de su composición, volviendo un espacio residual en un espacio intermedio que genera una transición en el traspaso desde lo público del plan de la ciudad al cerro, donde el transitar por el intersticio se vuelve una excepción en los recorridos urbanos de Valparaíso.



*Imagen 68 Gallardo, P. (2016) Estación inferior Ascensor Espíritu Santo.*

El valor excepcional de los ascensores respecto al espacio intersticial es que vuelve un residuo urbano en una experiencia propia del programa del ascensor, a partir de una configuración espacial particular dada por el entorno inmediato. Esta condición intersticial, se presenta en los ascensores que emplazan su estación inferior en las áreas históricas de la ciudad que se han visto intervenidas con el paso del tiempo, ya sea por reconstrucciones posteriores a sismos o catastrofes, o por la construcción de nuevos inmuebles.

Los ascensores que presentan esta condición espacial son los ascensores **Concepción, Espíritu Santo, y San Agustín**. Ascensores como el **Barón y El Peral**, al momento de su implementación contaron con una estación inferior entre dos inmuebles, pero en el caso del **Ascensor Barón**, la renovación del área y la edificación de nuevos inmuebles de destino comercial, dejaron expuesto el recorrido de acceso al ascensor quitándole su condición de intersticio; mientras que en el **Ascensor El Peral**, la condición intersticial fue perdida al demoler los antiguos inmuebles que rodeaban el acceso inferior, incluyendo el recorrido al interior del actual edificio CESFAM Plaza Justicia (véase Imagen 69).

Ascensores como el **Artillería, Reina Victoria, Larrain, Mariposas, Florida y Villaseca**, proyectaron sus estaciones inferiores como inmuebles que tomaban el orden formal de su entorno, contando con recintos interiores habitables; mientras que el acceso al **Ascensor Monjas** desde su implementación fue incluido como parte dentro de un inmueble de viviendas.

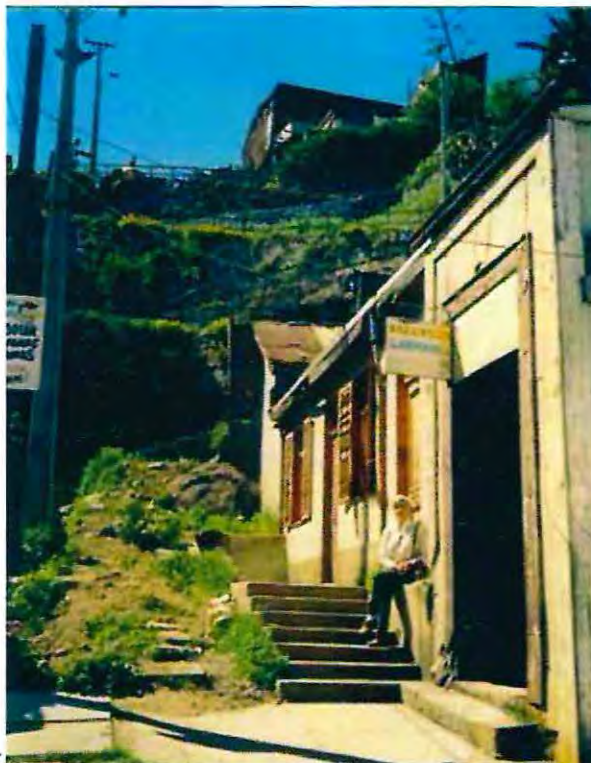


Imagen 70 Estación inferior Ascensor Larrain. Rescatada de [www.monumentos.gob.cl](http://www.monumentos.gob.cl)



Imagen 69 Gallardo, P. (2018) Interior estación inferior de Ascensor El Peral.

Los ascensores **Cordillera** (véase Imagen 71) y **Artillería**, adosan un deslinde de su estación inferior a un inmueble vecino, aislandose en tres de sus frentes. Si bien el **Cordillera** inicialmente no se complementaba de la escalera Cienfuegos emplazándose en un intersticio, en la actualidad su condicion de emplazamiento es un corredor de acceso al cerro Cordillera, mientras que el **Artillería** no considera hacer uso del intersticio al ser el unico ascensor que ubica su estacion inferior en la intersección de dos calles y frente a una plaza.



Imagen 71 Ascensor Cordillera, año 2016. Rescatada de [www.micudaddepapel.com](http://www.micudaddepapel.com)

El **Ascensor Van Buren** (véase Imagen 72), al ser implementado por el hospital del mismo nombre, no está provisto de inmuebles para estaciones ya que se incluyen dentro del complejo hospitalario.



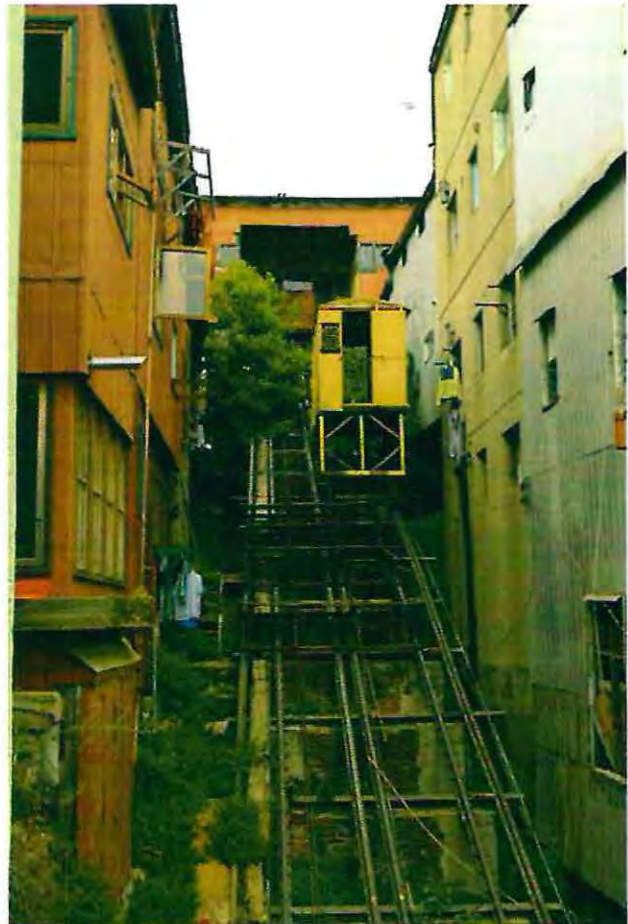
Imagen 72 Ascensor Van Buren. Rescatada de [www.monumentos.gob.cl](http://www.monumentos.gob.cl)

### 1.1.3 Espacio Vincular

Si bien en las estaciones inferiores se genera un recorrido intersticial para acceder al ascensor, la estación superior se define desde el soporte material que vincula la estación superior con el cerro, generando un espacio vincular que relaciona el elemento urbano del ascensor con la trama urbana del cerro. A diferencia de las estaciones inferiores que se inscriben entre medianeros o que forman parte de una fachada continua de su contexto, las estaciones superiores por lo general emergen en el paisaje construido apareciendo como construcciones aisladas que buscan dar un soporte horizontal al fin del plano inclinado, por tanto, toman la altura necesaria desde la cota de terreno natural, implicando muchas veces distanciarse de los bordes naturales, calles o miradores donde vinculan el recorrido. Debido a esto, aparecen elementos compositivos del ascensor referidos a la transición entre la estación superior y el borde cerro construido a modo de elementos articuladores del espacio, *“la transición debe articularse por medio de lugares intermedios definidos que*



*Imagen 73 Ascensor Villaseca - Estación Superior. Rescatada de [www.miciudaddepapel.com](http://www.miciudaddepapel.com)*



*Imagen 74 Estación superior Ascensor Mariposas. Rescatada de [www.commonswikimedia.org](http://www.commonswikimedia.org)*

*permiten el conocimiento simultaneo de lo que es significativo al otro lado.”* (Venturi, 1978).

Al igual que en las estaciones inferiores, donde se definen dos respuestas arquitectónicas de emplazamiento y ocupación del espacio urbano; en las estaciones superiores aparecen tres operaciones formales que distinguen los ascensores unos de otros. La primera operación es la de *sustracción tectónica*, donde “*la idea de ausencia por sustracción en un muro se materializa al horadar el todo hermético, ese continuum de materia, que, aún después de haber sido sustraído, sigue existiendo.*” (Aparicio, 2000), por ende, la ausencia por sustracción se devela en un inmueble al sustraer parte de la superficie tanto en su fachada para recibir el carro y a través del espacio sustraído, generar un recorrido interior enmarcado que atraviesa el inmueble en su profundidad hasta conectar con la calle, plaza o mirador.

De los casos estudiados, el **Ascensor Villaseca** (véase Imagen 73) presenta en el orden formal de su estación superior la condición de sustracción tectónica al inscribir la estación dentro de un edificio de viviendas, del mismo modo que los ascensores **Florida** (véase Imagen 77), **Ascensor Espíritu Santo** (véase



Imagen 78 Estación superior Ascensor Concepción, en proceso de restauración, año 2018. Rescatada de [www.latercera.com](http://www.latercera.com)



Imagen 76 Estación Superior Ascensor Concepción, año 1988. Rescatada de [www.entierreno.com](http://www.entierreno.com)



Imagen 77 Estación superior Ascensor Florida, año 2017. Rescatada de [www.commons.wikipedia.org](http://www.commons.wikipedia.org)



Imagen 75 Ascensor Espíritu Santo, año 2018. Rescatada de [www.soychile.cl](http://www.soychile.cl)

Imagen 75), y **San Agustín**, mientras que el **Ascensor Mariposas** (véase Imagen 74), además de lo anterior, presenta en su recorrido entre Subida Baquedano y la estación superior, un trayecto que se recorre en sustracción tectónica al encajonarse entre las viviendas de su entorno inmediato.

Si bien el **Ascensor Concepción** en la actualidad pareciera adoptar formalmente la sustracción tectónica en su estación superior (véase Imagen 78), en su génesis la estación superior se definía como un volumen aislado, similar a las estaciones de Ascensor Reina Victoria o Cordillera, y con un volumen adosado de menor escala para usos propios del ascensor.

Una segunda operación es la de *adición tectónica*, condición dada cuando a un conjunto volumétrico armónico se le adhiere un volumen excéntrico para recibir el carro, tomando las condiciones formales del espacio público con el que se vincula pero proponiendo volumen que busca el acomodo para recibir el plano inclinado y el carro.

La singularidad de este tipo de emplazamiento por adición es que presenta una doble lectura, ya que para el acceso al cerro toma la línea de edificación y los ordenes formales existentes en su entorno pero en la fachada exterior, hacia la ciudad, se emplaza usando como referente el adoptar el plano de rodadura.



Imagen 79 Ascensor Barón, año 2018. Rescatada de [www.miciudaddepapel.com](http://www.miciudaddepapel.com)



Imagen 80 Ascensor Barón, estación superior, año 2018. Rescatada de [www.chilesorprende.cl](http://www.chilesorprende.cl)

El **Ascensor Barón** adopta estas condiciones de emplazamiento desde su implementación en 1906 (véase Imagen 81) manteniéndolo hasta la actualidad (véase Imagen 79 - Imagen 80).

Ascensores como el **Cordillera**, **Artillería** y **El Peral**, se definen bajo las condiciones de adición tectónica definidas anteriormente, debido a que mantienen en su volumetría el orden formal del entorno en el acceso desde el espacio público, pero adoptan la excentricidad formal en la zona donde reciben el plano inclinado.

La tercera y última manera de vincularse el ascensor con el borde construido del cerro es mediante la *aislación tectónica*, donde la estación superior se aísla del entorno construido, irrumpiendo con el conjunto armónico de su contexto a fin de recibir el plano inclinado. Esta situación es dada cuando la ladera del cerro donde se emplaza el ascensor presenta pendientes diferentes, lo que provoca un



Imagen 81 Ascensor Barón, año 1906. Rescatada de [www.patrimoniourbano.cl](http://www.patrimoniourbano.cl)



Imagen 82 Ascensor Monjas, año 1916. Rescatada de Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. USA



Imagen 83 Estación superior Ascensor Reina Victoria, año 2014. Rescatada de [www.plataformaurbana.cl](http://www.plataformaurbana.cl)

distanciamiento significativo entre el término de los rieles y el borde construido del cerro, generando así una estación superior de construcción aislada pero conectada al cerro mediante una pasarela. Por lo general, las estaciones superiores que se presentan aisladas respecto a su contexto son las que mayor presencia urbana tienen en el paisaje construido, debido a que se reconocen desde la lejanía por irrumpir en la continuidad del perfil de los cerros.

Los ascensores **Larraín** (véase Imagen 84), **Reina Victoria** (véase Imagen 83), **Monjas** (véase Imagen 82) y **Polanco** (véase Imagen 85), volviéndose unos de los que mayor presencia urbana tienen en la ciudad, al distanciarse del cerro y aparecer como construcciones altas y aisladas. Esta situación condiciona a estos ascensores a no poder cambiar su emplazamiento debido a que sus soportes constructivos son de gran envergadura respecto a los demás ascensores, por lo que estos no han sufrido cambios ni de emplazamiento ni del modo de vincular las estaciones y los planos de rodadura en el tiempo.

El trazado y las circulaciones de los emplazamientos de estaciones superiores son expresiones físicas de la acción concertada del hombre, donde la poca

disponibilidad de predios en las estaciones inferiores generó dar distintas soluciones constructivas a los modos de acceso. Estas soluciones se gestaron como operaciones que al respetar el relieve natural de la ladera modificaron el entorno construido de los cerros a partir de la sustracción, adición o aislacion formal, volviéndose el elemento construido y su modo de vincularse entre lo inferior y lo superior, el valor excepcional del emplazamiento.

La rigidez de los centros urbanos históricos de la ciudad se refleja en los dos modos de emplazarse en el plan o pie de cerro, mientras que la inexistencia de planificación territorial en los cerros a finales del siglo XIX y principios del siglo XX permitió un dinamismo en las maneras de vincularse con el entorno en las estaciones superiores, volviéndose el emplazamiento un testimonio de la planificación territorial de la ciudad pasada.



*Imagen 84 Pasarela estación superior Ascensor Larraín, año 2012. Rescatada de [www.ascensoresdevalparaiso.blogspot.com](http://www.ascensoresdevalparaiso.blogspot.com)*



*Imagen 85 Ascensor Polanco, año 2017. Rescatada de [www.alredordelmapa.com](http://www.alredordelmapa.com)*

#### 1.1.4 Horizonte Espacial

Como una cuarta subvariable del emplazamiento, se define el horizonte espacial respecto al plano inclinado del ascensor.

Si bien las estaciones se proyectan para dar acceso en la continuidad desde el espacio público construido hasta el carro de desplazamiento ubicado sobre el plano

inclinado, es en este último donde se produce la transición entre el espacio intersticial y el espacio vincular, dotando al recorrido del ascensor de un ritmo gradual que antecede y prepara al transeunte para el encuentro con el espacio público a enfrentar.

El plano inclinado, como soporte material al desplazamiento del ascensor, permite al pasajero reconocer en modo gradual el paisaje urbano, permitiéndolo en el ascenso ubicarse en el espacio al establecer relaciones tanto de proximidad como de lejanía con los distintos hitos urbanos presentes en la ciudad. La orientación de los planos inclinados, en algunos casos, es independiente a la orientación del volumen de la estación inferior, pudiendo esta presentar una torsión respecto al plano inclinado a fin de dialogar homogéneamente con las condiciones formales del entorno construido, mientras que la estación superior se identifica como la prolongación del plano inclinado desde su orientación, buscando el acomodo con el espacio público del cerro en su acceso mediante pasarelas como complementos vinculares.

La vinculación entre el plano inclinado y el plano horizontal de las estaciones, se identifica como el nudo que conecta dos situaciones espaciales distintas generando una continuidad física entre dos elementos diferentes, *“sin embargo, el nudo aparece como un cuerpo extraño, ya sea con su forma o con su materia, que une dos piezas*



*Imagen 86 Gallardo P. (2018). Vista desde estación superior en Ascensor Polanco*



*Imagen 87 Gallardo, P. (2018). Vista desde Ascensor San Agustín.*

*distintas. Así pues el nudo lleva implícita y explícita la discontinuidad de la materia.”*

(Aparicio, 2000).

De tal manera, el nudo como encuentro entre estacion/plano horizontal y carros/plano inclinado, supone la evidenciación física de la discontinuidad formal en el ascensor, definiendo este encuentro como rótulas espaciales que resuelven los límites del recorrido interno del ascensor definidos como intersticio – rótula - horizonte espacial - espacio vincular.

El horizonte espacial se descubre en el recorrido entre rótulas, singularizándose a cada ascensor de acuerdo a su emplazamiento. Con excepción del **Ascensor Polanco** (véase Imagen 86) que en su recorrido vertical solo se vincula con el paisaje urbano una vez llegado a la



*Imagen 90 Gallardo, P. (2018). Vista desde Ascensor El Peral*



*Imagen 88 Gallardo, P. (2018). Vista desde Ascensor Espíritu Santo*



*Imagen 89 Gallardo, P. (2018). Vista desde Ascensor Artillería.*

estación superior, los ascensores de Valparaíso con planos inclinados hacen al transeunte establecer una visión parcial de la ciudad, donde desde el emplazamiento se define dicha parcialidad. Las condiciones mencionadas anteriormente, respecto a los modos de emplazamiento, permiten a los ascensores ser hitos referenciales en la ciudad, con excepción del **Ascensor San Agustín** (véase Imagen 87), que es el único ascensor que se orienta al cerro alegre, sin poder ser identificado desde ningún punto del plan de Valparaíso.

Por lo tanto, los bloques de ascensores agrupados por sector, entregan al transeunte vistas similares del paisaje urbano, siendo los ascensores Barón, Larraín y Polanco los que regalan la vista poniente al ubicarse en las laderas orientes, mientras que los ascensores Monjas,

Florida, Mariposas, Espíritu Santo (véase Imagen 88), Reina Victoria, Concepción, El Peral (véase Imagen 90) y Cordillera regalan una mirada frontal al borde costero y la bahía porteña., mientras que los ascensores Artillería (véase Imagen 89) y Villaseca regalan la mirada nororiente al emplazarse en el sector sur de Valparaíso.

## 1.2 Flujos Urbanos

*“Un fluido siempre es inasible; fluye entre los dedos y luego, a determinada temperatura y por acción de la energía, de repente adquiere forma y figura. Algo similar ocurre con el urbanismo. Esta situación no se limita al caso especial de una parcela concreta en una ciudad de medio millón de habitantes; es sintomática*



Imagen 91 Gallardo, P. (2019). Flujos Urbanos Ascensor Artillería.

*de un periodo en el que, donde quiera que miremos y en las circunstancias más diversas, encontramos fragmentos de un sentido de la comunidad que se ha perdido: unos fragmentos que tratan de agruparse de nuevo.”* (Giedion, 2009), de tal modo, los flujos urbanos son compositivos tanto de la historia como de los espacios urbanos presentes en la ciudad contemporánea.

Los ascensores de Valparaíso, en su implementación, se definen como un modo de conectar y relacionar partes de la ciudad que antes no se comunicaban, aportando además una aceleración en los tiempos de desplazamiento, constituyendo así un nuevo modo de recorrer la ladera de los cerros a partir de un medio de transporte industrial. Si bien en algunos casos, los ascensores generaron nuevos elementos urbanos como escaleras, pasajes o plazas, la mayoría de estos ejemplares se emplazaron en puntos neurálgicos de la ciudad ya constituidos, por lo que su emplazamiento respondió a una determinada planificación territorial o a lo menos a dar respuesta ante una nueva exigencia de movilidad urbana, volviéndose su implementación un reflejo sintomático de una etapa determinada del desarrollo urbano de Valparaíso.



Imagen 92 Gallardo, P. (2019). Flujos Urbanos Ascensor Reina Victoria.

En efecto, el ascensor como un nuevo elemento urbano, aparece como una nueva opción de desplazamiento dentro del

tejido urbano de la ciudad, volviéndose además de un elemento identitario de una comunidad determinada, un nuevo flujo urbano que genera fluidez en el recorrido vertical de la ciudad. El tejido urbano “nos habla de continuidad entre la materia, sin saltos bruscos en el espacio. En el tejer el límite está en la propia pieza global, en el todo. La unión entre los distintos elementos



Imagen 93 Gallardo, P. (2019). Flujos Urbanos Ascensor Espíritu Santo

permanece oculta a simple vista.” (Aparicio, 2000), develándose esta pieza de unión en los ascensores, donde sus estaciones al ocupar intersticios y encajonamientos se ocultan del entorno construido a fin de dar continuidad en el traspaso a los cerros.

La ubicación y emplazamiento de cada uno de los ascensores (véase Imagen 94), al conectar centros urbanos o espacios de uso público de relevancia en las zonas que sirven, produjo la inclusión de este medio de transporte a los recorridos diarios de los habitantes, que si bien la ciudad contemporánea dista de la ciudad que los vio nacer, y “aunque las comunicaciones han evolucionado, y el uso extensivo de internet nos ha hecho pensar en la prescindencia del desplazamiento como parte fundamental del intercambio, la necesidad del contacto físico y de ciertas ceremonias en la vida del ciudadano parecen garantizarnos una cuota de movilidad importante.” (Gutiérrez, 2002), movilidad que, si bien fue perdida con el



CASO	ASCENSOR
Nº1	Concepción
Nº2	Condillera
Nº3	Artillería
Nº4	Hospital San Juan de Dios
Nº5	Bellavista
Nº6	Panorón
Nº7	El Peral
Nº8	Ferrocarril
Nº9	Reina Victoria
Nº10	Esmeralda
Nº11	Mariposa
Nº12	Florida
Nº13	Arrayán
Nº14	Lecheros
Nº15	La Cruz
Nº16	Barón
Nº17	Larrain
Nº18	Santo Domingo
Nº19	Espíritu Santo
Nº20	Morjás
Nº21	Placeres
Nº22	Villaseca
Nº23	San Agustín
Nº24	Merced
Nº25	Ramaditas
Nº26	Polanco
Nº27	Delicias
Nº28	Las Cañas
Nº29	Perdices
Nº30	Van Buren

Imagen 94 Gallardo, P. (2018) Emplazamiento de los 30 ascensores sobre plano de Valparaíso de 1930.

cierre de los ascensores, como ha sido expuesto anteriormente, más tarde con el despertar social respecto al cuidado del patrimonio a principios del siglo XXI en Valparaíso, se recupera al ser reconocerse los ascensores como extensiones del habitar en los barrios donde se emplazan.

La importancia de la variable de flujo urbano radica en que este tipo de movilidad fue aportado por los ascensores como un modo de recorrer inaudito por los cerros, donde *“fueron una de las pocas innovaciones tecnológicas que llegaron a las alturas y el primero de los medios de movilización colectiva que cubrió esos lugares.”*

(Mardones, 2014), manteniendo a la fecha de esta investigación su unicidad respecto al modo vertical de su recorrido. Si bien actualmente se reconoce el ascensor como un flujo urbano establecido, para entender su génesis se deben identificar los procesos históricos que llevaron a los ascensores a ser una pieza importante dentro de los desplazamientos urbanos, y para esto se identifican cuatro etapas fundamentales en el proceso de formación de Valparaíso:

*“Primera etapa: formación del núcleo portuario a partir de mediados del siglo XVI, origen de la ciudad e inicio de la trama de la ciudad;*

*Segunda Etapa: instalación durante el siglo XVII de un sistema de fortificaciones*



Imagen 95 Plano de la ciudad y puerto de Valparaíso, año 1853. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-67624.html>. Accedido en 18/12/2016.



Imagen 96 Plano de la ciudad y puerto de Valparaíso, año 1835. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-67624.html>



Imagen 97 Plano de Valparaíso, 1879. Colección Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada. id MC: MC0034401

*militares abarcando distintos puntos de la bahía, confiriéndole a la población la condición de plaza militar;*

*Tercera Etapa: ocupación del sector del Almendral a modo del desdoblamiento del núcleo original e inicio de una ocupación dispersa de las quebradas inmediatas al borde costero, fenómenos ambos que acontecen durante el siglo XVIII;*

*Cuarta Etapa: expansión decimonónica caracterizada por la urbanización de los cerros en torno al amplio arco de la bahía,*

*permitiendo que al finalizar el siglo XIX se haya definido, en general, la trama urbana de la ciudad y donde el siglo XX representará más que nada el momento de su consolidación y densificación.” (Waisberg, La Traza Urbana, Patrimonio Consolidado de Valparaíso, 1995)*



*Imagen 98 Plano de Valparaíso, 1931”. Violich, Francis.. Cities of Latin America. Housing and planning to the south. Nueva York: Reinhold Publishing Corporation, 1944. 241 p.*



*Imagen 99 Gallardo, P. (2016) Plano de Valparaíso, año 2014.*

De estos cuatro periodos, es en el cuarto donde los ascensores se implementan, producto del crecimiento urbano sostenido, definiendo significativamente la traza e imagen urbana de la ciudad, además de emplazarse tanto en el núcleo portuario de la primera etapa como en las zonas de la segunda y tercera etapa, ubicándose así en los puntos históricos más importantes de la ciudad (véase ANEXO 2: Ascensores por destino en el siglo XIX y XX en Valparaíso.).

Además de definirse los ascensores desde el proceso histórico donde se emplazan, también se identifican como atajos dentro de la circulación de Valparaíso, debido a que, por la trama vernácula de los cerros, se presentan como una optimización del tiempo de desplazamiento a partir de acortar las distancias de movilidad ante escaleras o calles que toman la pendiente natural de los cerros para conectar los espacios que vinculan los ascensores. De tal manera, los ascensores como flujos urbanos se componen tanto de los espacios que conectan como de los elementos urbanos que lo complementan, volviéndose un flujo por la relación que

establece con su entorno. *“Una sola casa hermosa o un solo conjunto residencial de calidad consiguen poca cosa. Todo depende de la organización unificada de la vida. Las interrelaciones entre la casa, la ciudad y el campo, o entre la residencia, el trabajo y el ocio, ya no pueden dejarse al azar.”* (Giedion, 2009)

Los ascensores de Valparaíso como un modo de flujo urbano que complementa los de calles y escaleras, se gestaron a partir del crecimiento demográfico y sus desplazamientos por la ciudad, *“El caso para el Cerro Barón fue muy similar, pero no fue hasta 1906 cuando se decide poner un funicular también por una creciente demanda, lo que se concreta en 1909, junto con la apertura de una línea de tranvía eléctrico sobre el Cerro, la línea Portales-Ascensor Eléctrico-Castillo, la que recorría gran parte del Cerro Barón, quedando así conectados, en un sistema de transportes único en Chile, los dos extremos de Valparaíso. Podemos entender al Ascensor Barón como parte de un macro proceso de planificación urbana de la ciudad, no una idea azarosa de instalación de un medio de transporte.”* (Segura, 2019), apareciendo así el **Ascensor Barón** como una pieza urbana que encausaba el flujo urbano de la época industrial de Valparaíso, conectando los espacios de uso público con la red de tranvías eléctricos a través de su composición, generando una continuidad fluida en el desplazamiento de los ciudadanos porteños respecto a sus destinos de trabajo fabril, ferroviario o comercial, propio del sector de El Almendral y entorno de cerro Barón.

Si bien los destinos de uso y fuentes laborales contemporáneos han cambiado significativamente en la ciudad, la adopción del Ascensor Barón dentro de la movilidad de los habitantes del cerro del mismo nombre, ha permitido que sea uno de los ascensores de mayor funcionamiento desde su implementación, siendo remodelado en el año 1980 y posteriormente en el año 2012; debido a que si bien actualmente los tranvías no se encuentran en funcionamiento, su proximidad con la estación del tren interurbano y con estaciones tanto de buses urbanos como de trolebuses, le permiten integrarse en la red de transporte.

Ascensores como el Ferroviario (1902 - 1910) y Placeres (1913 - 1961), que servían a los trabajadores de maestranzas ferroviarias en el sector Barón o el Ascensor Panteón (1901-

1952) que conectaba a los visitantes a los cementerios y cárcel con el plan de Valparaíso; se presentaron como ejemplares donde la obsolescencia de los acotados destinos por los que eran usados, significó el termino de su funcionamiento al no ser adoptados como una opción de movilidad que abarcara más que los destinos por los que fueron implementados. Esto quiere decir, que el funcionamiento en el tiempo de los ascensores obedece, entre otras variables, a la integración y adopción del bien respecto de los flujos urbanos existentes en la trama donde se emplazan, reflejándose esto en los



Imagen 100 Triviño, L. (1930) Ascensor Panteón.

ascensores que establecen relaciones vinculantes con espacios de uso público neurálgicos en la ciudad. Tal es el caso de los ascensores Barón, Polanco, Espíritu Santo, Reina Victoria, Concepción, El Peral, Cordillera y Artillería, que conectan centros urbanos históricos con piezas urbanas como paseos, plazas o miradores, integrando así dentro de su recorrido un flujo urbano que es producto de un proceso histórico de configuración de la trama urbana y sus espacios de uso publico, presentándose en todos los casos como una alternativa o un atajo ante una condición urbana preexistente; mientras que ascensores como el Monjas, Mariposas, Florida,



Imagen 101 Triviño, L. (año sin identificar). Ascensor Ferroviario.

San Agustín, y Villaseca, al conectar el centro urbano histórico con calles y pasajes de menor confluencia, se han visto mayormente afectados con el cese de sus funcionamientos producto de la disminución o debilitamiento de sus flujos urbanos producto de la predominancia de medios de transporte como buses o colectivos; a excepción del San Agustín, que a la fecha es el único de estos ascensores que se mantiene en funcionamiento.

La valorización de los ascensores como aportes a los flujos urbanos donde se emplazaron se debe a un complemento entre los espacios públicos que servían con el modo de relacionarse con ellos, *“el espacio público es la escena donde confluyen los flujos urbanos. La forma de relacionar, conexionar, superponer, fusionar. Estos flujos generan unas continuas redes de movilidad, relación, comunicación e intercambio entre los ciudadanos y el propio espacio, potenciando la actividad urbana”* (Carrión, 2019)

### 1.3 Complemento Urbano

El ascensor como parte flujo urbano se debe a su condición de complemento a los elementos urbanos de su contexto, debido a que es en la relación que establece entre los espacios públicos del plan y del cerro donde encuentra su génesis de complemento urbano.

El ascensor aún cuando fue un transporte de uso público, pero de propiedad privada, conecta espacios públicos que a la fecha perduran, regalando una sucesión espacial característica del urbanismo europeo de mediados del siglo XVIII, donde *“en muchas ciudades se trazaron secuencias de plazas entendidas no como una pura y simple sucesión de piezas mutuamente independientes, sino de tal modo que todas juntas constituyesen una progresión rítmica. Un deseo imperioso y completamente consciente de conferir unidad determinaba su situación y la manera en que se hacia que las calles irradiasen desde ellas”*. (Giedion, 2009).

Esta progresión rítmica se confiere tanto en el ascensor en sí mismo, con su traspaso de intersticio - plano inclinado – espacio vincular, como en su relación con los espacios que conecta, de tal modo que el ascensor como complemento urbano se vive desde el dinamismo de su transición que al incidir en el flujo urbano y desde su aporte al entorno donde se emplaza, como es el caso del **Ascensor Concepción**, que al ser identificado como una extensión del Paseo Gervasoni, ha permitido que en las remodelaciones propias al ascensor se incluya también la refacción del paseo, como lo fue durante los trabajos realizados en el año 1983. De igual manera, el Ascensor Barón reconocido como un complemento al mirador Paseo Portales ha permitido que las intervenciones realizadas en el ascensor se prolonguen también al mirador, como en el año 1980, que a cargo de la Municipalidad de Valparaíso, se incluyó la refacción del Paseo Diego Portales en la remodelación del ascensor, que *“fue entregado al público el 27 de noviembre de 1981”* (Cameron, Ascensores de Valparaíso, 2007).

De la misma manera, el **Ascensor Polanco** aportó a su entorno inmediato en su revitalización, *“entre 1984 y 1985 la Municipalidad había invertido \$26.678.834 en reparaciones del ascensor”* (Cameron, Ascensores de Valparaíso, 2007), que además de incluir la obra partidas propias asociadas al mejoramiento del ascensor, *“el arquitecto Fernando Senerman se hizo cargo de la remodelación de la subida Simpson, el eje principal del cerro, y de los espacios*

*interiores, Senerman tuvo especial cuidado en el aprovechamiento estético y canalización de las aguas de vertiente que bajan por el sector. (...) En la parte superior se construyó un pequeño anfiteatro con una caída de agua, bautizado como Plaza de la Cascada. Más abajo instaló la Plaza Seca, lugar desde donde la tubería*

*transporta la caída en varios sentidos hasta la Plaza de las Aguas Danzantes. En el ingreso al túnel se ubica la Plaza de la Vertiente.”* (Cameron, Ascensores de

*Valparaíso, 2007). Esta operación asociativa del ascensor como un complemento a su entorno urbano ha tenido como efecto en la historia de la ciudad la revitalización de los espacios de uso público que acompañan el recorrido del ascensor como una opción de desplazamiento, que si bien ha significado el*

*hermosamiento de los espacios también ha implicado su urbanización, como en la implementación del Ascensor Florida en*

*1906, que supuso que “los propietarios (de los ascensores) hicieran la canalización de las aguas de la quebrada, construyendo, en sus orillas, muros de piedra. Así mismo los*

*solicitantes debían abovedar, por su cuenta, el cauce de la quebrada, en la extensión necesaria para habilitar la subida por la*

*prolongación de la Calle Carrera.”* (León, 2015).

Si bien los ascensores se reconocen como complementos del espacio público pre-



Imagen 102 Ascensor Polanco, año 1985. Autor desconocido

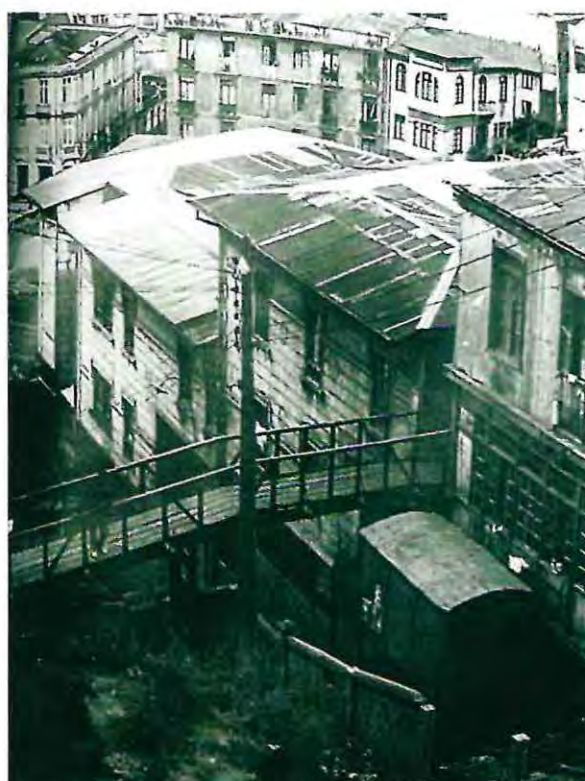


Imagen 103 Triviño, L. (año desconocido). Ascensor Florida

existente a sus implementaciones, también se identifica el caso del **Ascensor Cordillera**, donde su implementación significó la configuración de un elemento urbano inexistente en su génesis producto del cambio de emplazamiento del ascensor en el año 1894, *“esta nueva instalación generó también la construcción de la Escalera “Cienfuegos” (o de la muerte, como se le conoce popularmente, por sus centenas de escalones casi perpendiculares), cuyo trazado es paralelo a la línea del ascensor.”* (León, 2015), significando el Ascensor Cordillera un complemento al desarrollo de la trama urbana de la ciudad al generar un nuevo punto de acceso al cerro Cordillera.

El valor excepcional del ascensor como complemento urbano, por lo tanto, radica en la capacidad intrínseca del ejemplar de revitalizar y generar externalidades positivas cuando se encuentra en funcionamiento y emplazado dentro de los flujos urbanos que estén en relación con los espacios de uso público de la ciudad, pudiendo sin embargo generar externalidades negativas cuando el bien se encuentre en obsolescencia.

### 1.4 Presencia Urbana

La última sub variable asociada a la variable principal de permanencia, es la de presencia urbana, que se define como la presencia formal del ascensor como un hito dentro del paisaje urbano de Valparaíso, reconociendo en la ciudad contemporánea tanto los distintos usuarios de los ascensores como las modificaciones y cambios de los centros históricos porteños, *“en la actualidad no es el ciudadano la razón del urbanismo o de la renovación de los centros históricos. El sujeto para el cual se diseña es el turista, el transeúnte y el migrante. Por eso ahora ‘el centro histórico tiene más valor de imagen que valor de uso’.* (Carrión, 2019)

Aún cuando la ciudad se transforma tanto desde su trama urbana como de sus destinos, pasando de ser fabril e industrial a universitaria y turística producto de la inscripción de un área histórica en la Lista del Patrimonio Mundial; los ascensores mantienen su imagen de medio de transporte industrial, que *“como se trata de una espina dorsal siempre fija en la mirada del ciudadano, pertenece a su particular existencia.”* (Cameron, Ascensores de Valparaíso, 2007), siendo los de mayor presencia urbana los más expuestos a la ciudad.

La presencia urbana de los ascensores es dada a partir de una condición propia de la variable permanente: su emplazamiento. Y es desde los modos de emplazarse y relacionarse con la trama urbana, donde se definen los ascensores de mayor o menor presencia.



Imagen 104 Ascensor Artillería y Plaza Wheelwright. Año 1930. Rescatada de [www.enterreno.com](http://www.enterreno.com)

Uno de los ascensores con mayor presencia urbana es el **Ascensor Artillería** (véase Imagen 104), que desde su emplazamiento directo en el plan de la ciudad ocupa un predio situado en la esquina de calle Antonio Varas y Plaza Wheelwright o comúnmente llamada Plaza Aduana, donde su condición de esquina y de ocupar el borde longitudinal de una ladera que se expone a la ciudad, lo hace ser identificado desde gran parte del plan y cerros de Valparaíso, además de ser incluido en variados filmes y colecciones fotográficas. La presencia urbana, sumado a la conexión entre la Plaza Aduana y el Paseo 21 de Mayo, le permiten al Ascensor Artillería ser parte de un flujo urbano definido que se presenta como una alternativa a la subida Carampangue y subida Artillería, trasladando tanto a locales como a turistas; asegurando así su funcionamiento en el tiempo debido al arraigo que el ejemplar mantiene con su entorno, tanto desde su incidencia en la trama como con su presencia urbana.

Ascensores como el Barón y el Polanco obedecen a un emplazamiento aislado, que los hace destacar del entorno al no tener un entorno inmediato volumétrico, mientras que los ascensores Mariposas, Florida, Espíritu Santo, Concepción, Reina Victoria, El Peral y Cordillera, mantienen relaciones de presencia urbana a partir de las vistas parciales que se establecen desde el plan de la ciudad hacia los cerros.

El caso del **Ascensor Monjas** se presenta como un complemento entre las condiciones de emplazamiento con su sistema constructivo, que para poder alcanzar la cota de la calle a conectar en su estación superior y producto de las diferencias de pendientes del terreno natural, emerge como un cuerpo aislado y etéreo por sobre el perfil de su entorno construido, distanciando el plano de rodadura considerablemente del terreno, reinterpretando la ladera con la materialización del plano inclinado, además de tener una presencia transversal al cerro, al pasar por sobre la calle Dieciocho. Por lo tanto, el Ascensor Monjas posee dos escalas desde su presencia urbana, siendo una micro,



Imagen 105 Vagen, A. (2008) Ascensor Monjas sobre Calle Dieciocho.

perteneciente a quienes transitan por la calle bajo el ascensor, y una macro, relativa a su presencia reconocible desde gran parte del sector de El Almendral.

Si bien los ascensores como el Villaseca y Lecheros presentan condiciones espaciales y constructivas similares al Ascensor Monjas, en el caso del Villaseca este pasa por sobre la subida Taqueadero en dos puntos, pero no logra tener una presencia urbana importante desde la escala macro debido a que su emplazamiento se sitúa al sur del Ascensor Artillería, siendo visible solo en algunos tramos de la calle Antonio Varas. Del mismo modo el Ascensor Lecheros, que si bien



*Imagen 106 Gallardo, P. (2017). Ascensor Lecheros sobre calle Petrarca.*



*Imagen 107 Ascensor Villaseca sobre Subida Taqueadero, año 2006. Rescatada de [www.micudadlepaper.com](http://www.micudadlepaper.com)*

posee una notable presencia urbana desde El Almendral, se encuentra en condiciones de ruina y desaparición de la estación inferior producto de un incendio, lo que lo hace ir desapareciendo poco a poco del paisaje urbano.

La presencia urbana de los ascensores, además de permitir que los ejemplares accedan a una dimensión relativa a lo identitario como hitos reconocibles, permiten establecer una relación entre lo antiguo y lo moderno de la ciudad a partir de la función, donde el funcionamiento de los ascensores trae a presente la vocación industrial que tuvo la ciudad pasada, mientras que presenta como un valor la unicidad funcional en tiempos donde la multifunción prima tanto en la arquitectura como en los elementos que componen la vida diaria de los seres humanos.

## 1.5 Función

En la actualidad, la ciudad de Valparaíso carece de funciones definidas como las tuvo durante el auge de los ascensores a finales del siglo XIX y principios del XX, donde sus paños urbanos se configuraron a partir de los destinos y usos generales según la función de estos.

El área de El Almendral se distinguía a partir de la adopción de funciones relativas a la actividad industrial, ferroviaria y comercial; mientras que la zona Puerto lo hacía desde lo bancario y naval, teniendo como factor común ambos sectores que en los cerros cercanos a estas áreas se daba lugar para la residencia según la función laboral. Por otra parte, el ocio y esparcimiento se destinaba al uso de paseos, miradores y plazas, presentándose como micro centros urbanos ordenadores de barrios, que con la implementación de los ascensores, se vincularían a los centros urbanos históricos presentes en Valparaíso.

De esta forma, los ascensores en la ciudad pasada se identificaban a partir de su emplazamiento y del destino que adoptaban, separando las funciones de la ciudad relativas a lo laboral en el plan y residencial en los cerros, propio de las ciudades industriales de fines de siglo XIX, guardando semejanzas con *“los planos de la cite industrielle donde hay una clara separación de todas las diferentes funciones de la ciudad: trabajo, residencia, ocio y transporte. La industria está separada de la ciudad propiamente dicha por un cinturón verde, como la estaría más tarde en los proyectos rusos de ciudades lineales, basados en las ideas mucho más radicales de Arturo Soria.”* (Giedion, 2009), develando así el carácter industrial de la ciudad al definir sus funciones y adoptar los ascensores para vincularlas.

A partir de la vinculación de las funciones de la ciudad con los paños residenciales, se definen grupos de ascensores, donde el primer grupo respondió a dar solución al desplazamiento vertical de comerciantes y profesionales inmigrantes asentados en los cerros Alegre y Concepción, apareciendo así los ascensores Concepción (1883), El Peral (1901), Reina Victoria (1903) y Esmeralda (1905).

La implementación de un segundo grupo de ascensores se debió al traslado de los habitantes del cerro Cordillera, próximo a la zona portuaria de la ciudad, apareciendo los ascensores Cordillera (1886) y San Agustín (1913). Si bien se identifica un primer grupo de ascensores,

correspondiente al transporte asociado a las funciones comerciales y bancarias en la ciudad, y un segundo grupo asociado a la actividad marítima y portuaria; durante el año 1902 se implementa un tercer grupo de ascensores, que se caracterizan por su ubicación sobre el eje de la Avenida Argentina relacionándose con el transporte de la población hacia los mataderos, maestranzas y actividades propias del ferrocarril en el sector de Barón y Portales. El primero de estos fue el Ascensor Ferroviario (1902), *“A raíz de las obras del Ferrocarril a Santiago, el Cerro Barón se convirtió en un masivo albergue de trabajadores ferroviarios: maquinistas, fogoneros, técnicos, gente de maestranza y servicios, etc. (...) La instalación permitió unir el sector de la Torre del Barón (hoy Avenida España-Nudo Barón) y la parte alta del cerro frente a la calle de Acevedo (sector inmediato entre el mirador Portales y el ex Hospital Ferroviario.”* (León, 2015); para en el año 1908 se inaugura el Ascensor Lecheros, conectando las partes altas de los cerros Lecheros y Barón con la calle Eusebio Lillo, próxima al Pasaje Quillota. Potenciando este bloque de ascensores aparecen los ascensores Barón (1909), que vino a prestar sus servicios a un amplio sector de trabajadores de la Maestranza Barón; el Ascensor Larraín (1909), emplazado al final de la Av. Argentina, en la Calle Coronel Reyna, conectando los cerros Larraín y Rodríguez; Placeres (1913), ubicado frente al Almacén Yolanda presentándose como un atajo al trayecto desde el Cerro Placeres con las maestranzas y almacenes de la parte baja. El último ascensor del eje Avenida Argentina que actualmente se encuentra operativo es el Ascensor Polanco (1916), ubicado en el cerro del mismo nombre, mientras que ascensores como el Merced (1914), Ramaditas (1914), Delicias (1925) y Perdices (1931), dejaron de funcionar a mediados del siglo XX.

Un cuarto grupo de ascensores se implementaron próximos al área industrial de Valparaíso, vinculando a trabajadores de las industrias presentes en El Almendral con sus cerros cercanos, siendo estos el Ascensor Bellavista (1899), Mariposas (1906), Florida (1907), La Cruz (1908), Monjas (1912), Espíritu Santo (1911) y Las Cañas (1925).

El quinto grupo de ascensores se implementó en la zona sur del puerto, asociada a la actividad naval y marítima, apareciendo los ejemplares Artillería (1893), Arrayán (1907), Santo Domingo (1910) y Villaseca (1913), sirviendo así a los cerros de Playa Ancha y Arrayán. *“El Artillería permitía el transporte a los cadetes navales desde la Plaza Aduana a la Escuela*

*Naval*” (Estrada, 1986), mientras que el ascensor Villaseca conectaba el sector de Avenida Gran Bretaña en el cerro, con los recintos navales y almacenes fiscales en el plan.

Un último grupo de ascensores referido a las funciones de la ciudad pasada, fueron los asociados a servicios públicos, como el Ascensor Hospital San Juan de Dios en 1898, ubicado en el antiguo Hospital San Juan de Dios, actual Hospital Carlos Van Buren. Producto del terremoto de 1906, el ascensor es demolido, para dar paso en el mismo lugar al Ascensor Hospital Van Buren (1932), manteniendo la función del ejemplar original. Por último, el Ascensor Panteón (1901), significó el traslado de pasajeros que visitaban la Ex Cárcel en Cerro Cárcel y los cementerios ubicados en el Cerro Panteón, *“el principal objetivo de este proyecto, era satisfacer las necesidades del numeroso público que acude a los cementerios No1 y No2, más el Cementerio de Disidentes.”* (Estrada, 1986).

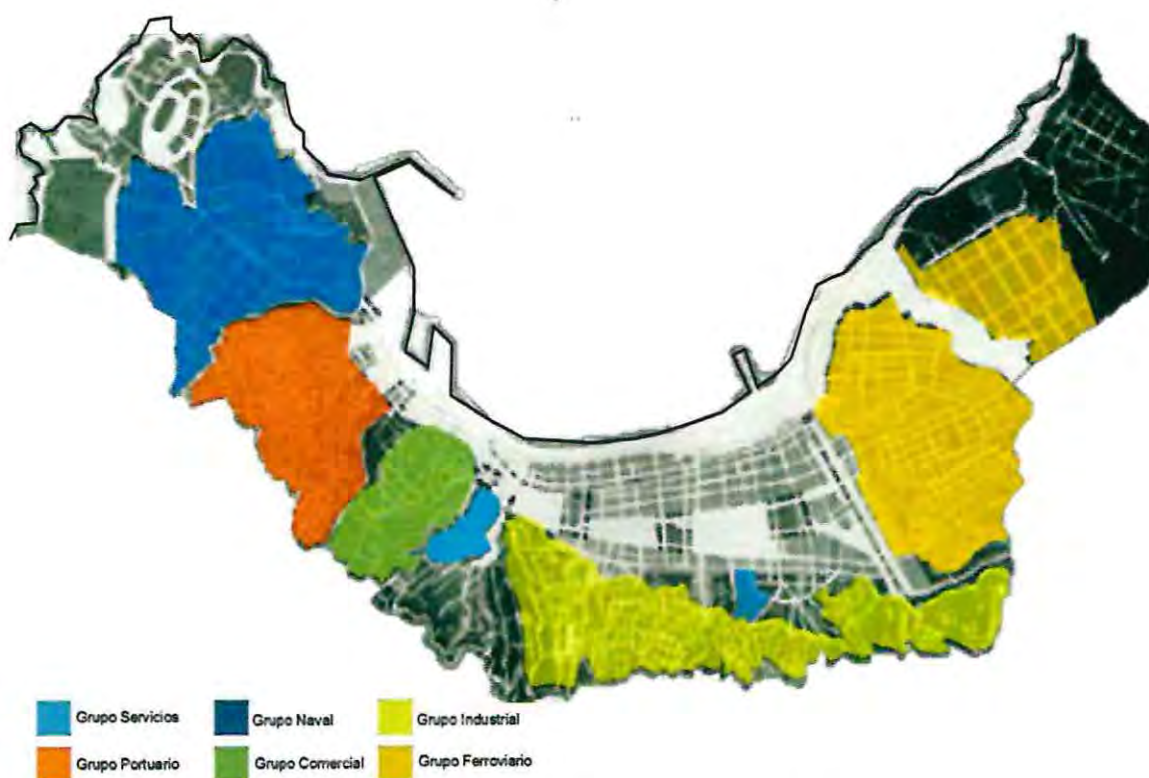


Imagen 108 Gallardo, P. (2017). Zonificación de Valparaíso según función, a partir de plano de 1930.

De esta manera, desde su valor pasado como un importante medio de transporte vinculante de las funciones de la ciudad industrial de Valparaíso, se establecieron seis grupos de ascensores asociado a las funciones comerciales, portuarias, industriales, navales y de servicios.

Si bien la ciudad contemporánea ha cambiado respecto al momento que se implementaron los ascensores, desapareciendo las funciones industriales y perdiendo incidencia las portuarias y navales para dar paso funciones educacionales y turísticas; los ascensores de Valparaíso aún mantienen su función intrínseca relativa a su funcionamiento como transporte de uso público, aún cuando los paños, actividades, destinos y funciones a los que sirven han quedado en obsolescencia ante los nuevos modos de habitar la ciudad.

La aceleración de la implementación en la sociedad de avances tecnológicos y los cambios que estos producen en los modos de habitar en la ciudad contemporánea desde la inmediatez, han vuelto la multifunción el valor del siglo XXI que se sustenta en la capacidad de adoptar los cambios, donde desde dispositivos electrónicos hasta la proyección de obras arquitectónicas se considera la caducidad de los destinos y usos actuales en el tiempo, preparándose desde el orden formal a cambiar de sentido rápidamente, según lo que impliquen las nuevas tendencias y avances tecnológicos (véase Imagen 109).

A partir de estos cambios, obras de arquitectura condicionadas a su función, como el caso de la Bodega Simón Bolívar en Valparaíso (véase Imagen 110), actualmente en desuso y sin un nuevo destino al ser rechazado su propuesto destino comercial como Mall Barón, o el caso de la Fábrica Machasa, funcionando actualmente como dependencias de un canal de televisión, “Machasa se cierra porque Chile deja de ser competitivo en punto de vista hilar ante los



Imagen 109 Centro multifuncional museo, biblioteca, bar y tiendas "Da Petrus" en ex iglesia construida en 1884, Holanda. Año 2018. Rescatada de [www.archdaily.com](http://www.archdaily.com)



Imagen 110 Bodega Simón Bolívar, Valparaíso. Año 2018. Rescatada de [www.cadch.cl](http://www.cadch.cl)

*chinos, esa arquitectura (de la fábrica) entró en obsolescencia porque lo que ahí se hacía ya no se hace por factores económicos, no por arquitectura, porque la arquitectura de ahí ya no puede funcionar como antes.*" (Migone, 2010); pierden su sentido al perder la relación entre orden formal y función, destinándose a la ruina material o a la adopción de un nuevo programa que permita el uso de sus espacios. Esta relación donde la forma evoca la función, es la que prescinde el ascensor debido a que su función está por sobre la forma, ya que desde su implementación y aún cuando ha adoptado nuevos usuarios asociados al turismo y han sido intervenidos desde su orden tecnológico, formal y hasta de emplazamiento, sigue manteniendo su función original, por lo que la preservación de su sentido original se vuelve el valor excepcional de los ascensores.

*"Resulta agradable contar que el primer ascensor para una construcción de las proporciones de un rascacielos moderno se instaló con un propósito que no era comercial ni estrictamente práctico, sino que se destinó a una construcción que surgió de la visión del ser humano, más que de sus necesidades cotidianas: la torre Eiffel."* (Giedion, 2009)

## 2. Variables Restrictivas

Las variables restrictivas identificadas en esta investigación hacen referencia a los elementos compositivos del ascensor cuya caducidad expone al bien a la obsolescencia material, tomando como referencia los criterios de la Autenticidad Material, Autenticidad del Diseño y Autenticidad de la Arquitectura desde la mirada del orden programático.

La importancia de definir las variables restrictivas radica en que es el punto de inflexión del conflicto abordado, ya que la UNESCO en la prueba de autenticidad para ingresar un sitio a la Lista del Patrimonio Mundial, ratifica si este cumple o no con los grados de autenticidad entregados en los principios de las cartas de Atenas (1931), Venecia (1964) y Cracovia (2000), donde se le da un valor a la autenticidad material por sobre la autenticidad arquitectónica al establecer la patrimonialidad del bien a partir de sus soportes materiales, que en el caso de los ascensores, condice al valor excepcional de su función original de ser un transporte de uso público con responsabilidad utilitaria.

Si bien los postulados asociados al patrimonio son de carácter universal, cada territorio presenta, en mayor o menor medida, peligros relativos a desastres naturales como sismos, actividad volcánica o meteorológica; y riesgos debido a la intervención del hombre ya sea por conflictos armados como por obsolescencias formales como consecuencias de procesos económicos, sociales y/o culturales. En el caso de Chile, los desastres naturales por actividad sísmica han sido permanentes en la historia, afectando al patrimonio arquitectónico del país debido a la ejecución de constantes reconstrucciones consecuentes a los desastres, traduciéndose esto en la pérdida de los componentes materiales originales de los bienes patrimoniales debido a que no existe clara y adecuada planificación respecto a los modos de tratamiento del patrimonio edificado.

La pérdida del soporte material en el patrimonio local se debe a los postulados conservacionistas tanto de la UNESCO como de sus organismos consultores así como también por la Ley de Monumentos Nacionales y las ordenanzas locales, que restringen la adopción de hibridaciones formales entre el pasado y lo contemporáneo a fin de mantener una imagen

patrimonial que es soportada desde la autenticidad material, pero por sobre la definición del valor patrimonial intrínseco, muchas veces desconocido.

*“La relación con el pasado pueden ser tanto positivas como negativas. En los Estados Unidos, una serie de conocidos arquitectos de la generación intermedia trataron de incorporar en sus edificios detalles aislados y fragmentos estilísticos como rasgos decorativos. Pero esta selección no conduce una relación con la tradición del pasado; conduce únicamente a una arquitectura decadente que deleita al público y en la prensa, pues les recuerda esos ideales, enterrados sólo a medias, del siglo XIX. Y de la adopción formal de detalles se pasa a la imitación decadente de relaciones espaciales que no tienen contacto alguno con la sociedad contemporánea ni con las concepciones espaciales contemporáneas. Un ejemplo típico es el Lincoln Center de New York.”* (Giedion, 2009)

Las actuales intervenciones en los ascensores de Valparaíso, definidas por el Estado como “restauraciones”, han significado en algunos casos la desmantelación material de gran parte de la composición formal de estos bienes a fin de cumplir con su responsabilidad utilitaria relativa a su función original, identificando operaciones como las reproducciones formales en estaciones superiores, reemplazo de sistemas constructivos en los planos de rodaduras, cambio de los carros y elementos asociados al sistema motriz, o adopción de nuevas normativas que modifican los recintos interiores a favor de rutas de accesibilidad universal o vías de escape, antes no proyectadas en los ascensores, aún cuando están catalogados como Monumentos Históricos y algunos se emplazan en zonas reguladas tanto por el Plan Regulador Comunal de Valparaíso como por las normativas UNESCO, en el caso de los que se sitúan en la zona inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial como los ascensores Reina Victoria, Concepción y El Peral.

Si bien las operaciones descritas atentan con los criterios de Autenticidad, Diseño y Arquitectura normados por la Guía Operativa, es válido preguntarse si es a partir de la materialidad donde los ascensores definen su valor patrimonial intrínseco más que por lo definido teóricamente, por lo que se definen las variables restrictivas de sistema constructivo, sistema motriz y programa arquitectónico a fin de identificar en el tiempo histórico de los ascensores los procesos que le permiten o no acceder al valor patrimonial desde su orden material.

## 2.1 Sistema Constructivo

Dentro de las variables restrictivas de los ascensores, la de sistema constructivo se define a partir de sus elementos compositivos: estación superior e inferior y sus entramados verticales y horizontales, el plano de rodadura que contiene los rieles y la estructura soportante; y los carros. (véase ANEXO 1: El funcionamiento y la configuración del ascensor.)

### 2.1.1 Rieles

Los rieles de los ascensores, ubicados en el plano inclinado, fueron implementados a gracias a la industrialización del hierro a partir de las instalaciones ferroviarias y mineras propias de la era industrial, soportando y dando guía a los carros desde el calce con sus ruedas. Dependiendo de la topografía del terreno donde se emplace el ascensor, sus apoyos más comunes usados son “*el radier de hormigón construido directamente sobre el suelo y la viga metálica descansando en fundaciones de albañilería o mampostería.*” (Migone, Ascensores de Valparaíso, 1998). Los rieles, junto a sus partes mecánicas compuestas por polines y cremalleras, al estar en constante uso y exposición a la intemperie, presentaron constantes problemas de deterioro y fatigas materiales, “*sin embargo, las inspecciones que practicó la Municipalidad en 1917, revelaron “desatención y miseria” en las mantenciones de los ascensores:*



Imagen 111 Gallardo, P. (2017) Rieles Ascensor Larrain.



Imagen 112 Gallardo, P. (2017) Rieles Ascensor Monjas.

*Monjas, La Cruz, Bellavista, Placeres, Mariposas y Florida. Larga era la lista de observaciones: arreglo de polines, cremalleras, frenos, cerraduras de puertas, engranajes, falta de timbres eléctricos para las partidas, etc.*” (León, 2015), lo que significó el cambio de sus elementos originales en el tiempo, a razón de su buen funcionamiento.

En las actuales intervenciones a los ascensores, el cambio de rieles de hierro por rieles de acero más livianos tipo perfil americano ASCE75 se ejecuta como solución a las desviaciones excesivas longitudinales y transversales en los rieles de hierro, además de disminuir las cargas por peso propio sobre la estructura soportante, que si bien se reemplaza la materialidad, se mantiene el aspecto industrial-férreo propio de los ascensores.

La ausencia de fuentes de información fidedigna respecto a fechas y antecedentes respecto al retiro o reemplazo de los rieles de hierro previo a las restauraciones actuales se debe a que gran parte de las mantenciones a estos elementos se hacían por tramos ante emergencias por deterioro y colapsos materiales más que por algún programa o plan de mantención, asumiendo su costo el administrador o dueño del ascensor sin dar información a entidades públicas.

El uso del hierro en los ascensores de Valparaíso, si bien obedece a su origen industrial no encuentra en el material en sí una innovación respecto a su implementación, *“el hierro está lejos de ser un material nuevo; su uso se remonta a tiempos prehistóricos. Sin embargo, en los grandes edificios de la Antigüedad se empleó tan solo en pequeñas cantidades. Tanto los griegos como los romanos preferían el bronce debido a su mejor resistencia a la intemperie. Tampoco el Renacimiento tuvo mucha fe en el hierro como material de construcción.”* (Giedion, 2009). Debido a que son los rieles por donde se desplazan las ruedas del ascensor, resultaría contraproducente mantener elementos que presentan deformaciones o deterioros materiales en pos de la autenticidad material, por lo que se asume que su reemplazo actual no es excepcional.

### 2.1.2 Sistema Estructural

Los distintos emplazamientos de los ascensores supusieron distintas soluciones estructurales a los entramados y sistemas soportantes de los rieles, apareciendo tres tipos de soluciones constructivas generales: la de durmientes directamente apoyados sobre la pendiente, la de contrafuertes de albañilería de apoyo para rieles en pendientes pronunciadas y muros soportantes con fundaciones para estructuras aéreas. *“Sus sistemas constructivos revelan la importancia en primer lugar del sistema de contrafuertes de albañilería de ladrillo maciza con refuerzos metálicos que permiten la contención del terreno y contrarrestar los esfuerzos diagonales”*. (Jimenez, 2019). Aún cuando se identifica que en las actuales restauraciones de los ascensores se han reemplazado tanto los materiales como los sistemas estructurales soportantes de los rieles, estos cambios ya han sido realizados anteriormente, como es el caso del **Ascensor Barón** (1906), que su última reparación se ejecutó bajo el financiamiento del programa PRDUV, al igual que los ascensores Polanco y Reina Victoria, sin considerarse las restauraciones llevadas por el Estado actualmente.

Para fines de 1980 *“el Departamento de Adquisiciones del municipio llamó a propuesta pública, adjudicándose las reparaciones de orden estructural. La remodelación costó a la entidad la suma de \$1.300.000.”* (Cameron, Ascensores de Valparaíso, 2007), donde las reparaciones incluyeron partidas como el *“arreglo de la base y los cimientos, que estaban en pésimas condiciones, según informaciones de la época. Se puso, además, baldosas nuevas y se*

*construyeron muros laterales. En lo electromecánico se instaló una nueva caja de fierro macizo, fueron ajustados sus motores y se repararon los tendidos y descansos. También fue modernizado el sistema de comandos y se cambió la instalación eléctrica.”*

(Cameron, Ascensores de Valparaíso, 2007), para posteriormente en el año



Imagen 113 Ascensor Barón, año 1906. Rescatada de [www.patrimoniourbano.cl](http://www.patrimoniourbano.cl)

2011 realizar nuevas obras de reparación del ascensor, “con un monto de inversión de \$900 millones, financiados por el Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso (PRDUV). Las obras de recuperación integral consistieron en mejorar el sistema electromecánico, reparar las fundaciones del plano de rodadura y reemplazar importantes piezas de este. Los trabajos mecánicos comprendieron el arrastre y suspensión, el plano de rodadura y los carros” (IMV, 2013).

Aún cuando el Ascensor Barón no se encuentra dentro de los ejemplares que actualmente están en el proceso estatal de restauración, los antecedentes dan pie para demostrar que los reemplazos materiales y constructivos en los ascensores han tenido lugar antes de las actuales ejecuciones, pudiéndose observar los procesos de reemplazos y cambios estructurales en las imágenes de la 113 a la 116. Para la inauguración del Ascensor Barón, este presentaba dos tipos de apoyo en su estructura soportante (véase Imagen 113), donde el plano de rodadura se apoyaba sobre un muro de albañilería cercano a la estación inferior, para luego apoyarse sobre marcos metálicos de hierro perpendiculares al terreno natural. Para la reparación estructural de 1980, se reemplazaron los muros de carga de albañilería por muros de hormigón armado, además de los elementos de hierro de los marcos de apoyo (véase Imagen 114). En el último proceso de



Imagen 114 Ascensor Barón, año 2009. Rescatada de [www.elmartutino.cl](http://www.elmartutino.cl)



Imagen 115 Ascensor Barón en proceso de restauración. Año 2012. Rescatada de [www.emol.cl](http://www.emol.cl)



Imagen 116 Gallardo, P. (2017) Ascensor Barón.

restauración del ascensor del año 2012 (véase Imagen 115 - Imagen 116), los marcos de hierro fueron reemplazado por muros de carga de albañilería con riostras metálicas reemplazando el plano de rodadura completo.

Un segundo ascensor en funcionamiento que no forma parte del grupo de ascensores restaurados actualmente por el Estado, es el **Ascensor Polanco** (1916), que producto del constante uso como medio de transporte, también ha reemplazado sus sistemas y materiales constructivos a razón de su condición utilitaria, *“su deterioro se hizo evidente a partir de 1980 y paralizó su funcionamiento en 1983. A este hecho contribuyó un tragico accidente. Un pastelón de la pasarela superior cedió al paso de una señora, y esta se precipitó de 8 metros de altura.”* (Cameron, 2007).

Producto de esto la municipalidad de Valparaíso se *“abocó a las tareas de modernización y reparación, las que estuvieron a cargo de la Universidad Técnica Federico Santa María, bajo la dirección del encargado de proyectos municipales Harken Jensen. Entre 1984 y 1985 la Municipalidad había invertido \$26.678.834 en reparaciones.”* (Cameron, 2007). De este modo, el puente de la estación superior del Ascensor Polanco ha modificado e intervenido su estructura soportante durante el tiempo, manteniendo sus pilares de hormigón pero reemplazando sus riostras de hierro



Imagen 117 Ascensor Polanco, año 1916. En Diario La Union, publicado el Viernes 09 de junio de 1916. Valparaíso, Chile.

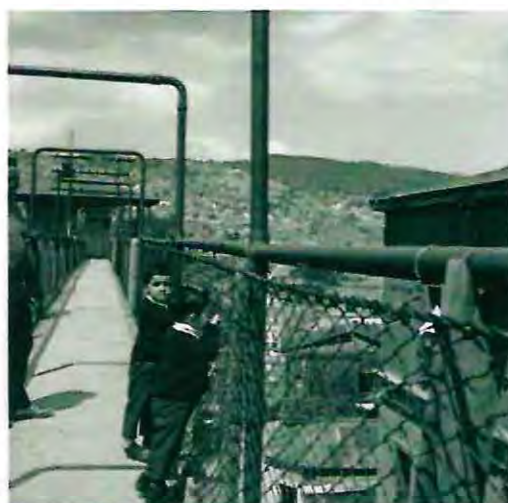


Imagen 118 Bustamante, F. (1970) Puente pastelón de hormigón prefabricado en estación superior de Ascensor Polanco.



Imagen 119 Puente y estructura de estación superior en Ascensor Polanco, año 2018. Rescatada de [www.laoitrazvoz.org](http://www.laoitrazvoz.org)

en la remodelación de los años 1984-1985 (véase Imagen 117 - Imagen 119); además de reemplazar el pavimento del puente compuesto originalmente de pastelones de hormigón por planchas de acero diamantado y la malla bizcocho en cierres laterales (véase Imagen 118) por malla electrosoldada en todos los frentes del puente (véase Imagen 120).

El caso del **Ascensor Artillería** (1892), tanto desde su sistema constructivo como de su composición formal, es el que más modificaciones, reconstrucciones y demoliciones ha presentado a lo largo de la historia de los ascensores de Valparaíso. “En su origen, se montó la línea pegada inmediatamente a la pared del cerro y con carros de poca capacidad. Al parecer, la segunda línea, construida más hacia el exterior y, abierta, el 14 de febrero de 1908. La línea exterior es la actual, aún en funciones. La original (línea pegada al cerro), fue desmantelada y reconstruida con menor altura y es la que corresponde a la inaugurada en 1914, homologándose así ambos pares de ascensores.” (León, 2015), pudiéndose observar en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** que el plano inclinado inicial del ascensor constaba de dos pendientes que seguían el nivel natural de la

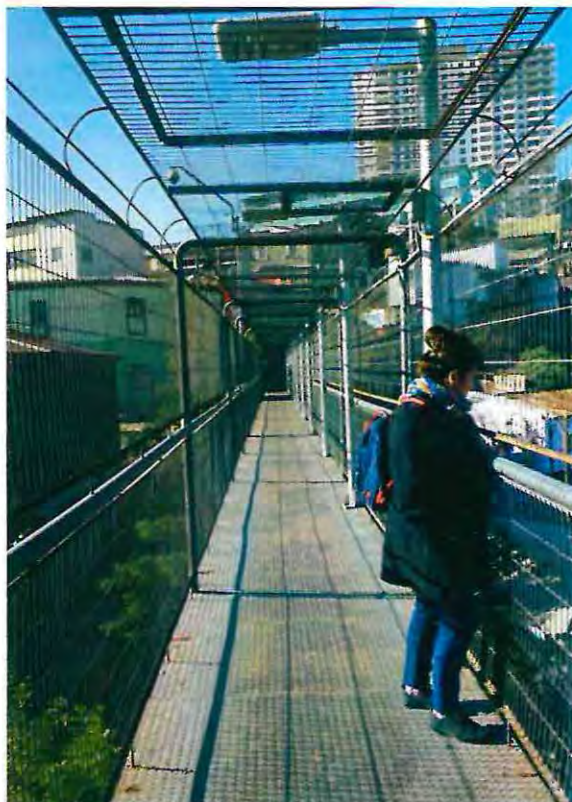


Imagen 120 Gallardo, P. (2017) Puente Ascensor Polanco.



Imagen 121 Triviño, L. (1998). Ascensor Artillería y sus cuatro carros.



Imagen 122 Triviño, L. (1892) Primer Ascensor Artillería.

ladera, presentando dos tipos de estructura, una sobre un talud directamente apoyado y la segunda sobre pilares. En la implementación de la segunda y actual línea de ascensores en 1908 (véase Imagen 123), se nivela el terreno natural a fin de prescindir del talud y generar un plano de inclinación constante. En las obras de remodelación de 1914, se nivela la parte superior de la ladera y se prescinde del talud original del primer ascensor para dejar los dos ascensores en el mismo plano, obras que significaron la desmantelación de los elementos estructurales soportantes del ascensor a fin del nuevo emplazamiento proyectado. “Al mediar la década de 1950, el conjunto de este único doble ascensor con cuatro carros, con capacidad para 25 pasajeros cada uno, fue perdiendo público, en parte por el aumento de buses que subían a Playa Ancha.” (León, 2015). provocando la paralización de actividades del ascensor con líneas pegado al cerro, “ya en noviembre de 1961, siempre tenía detenidos un par de carros por fallas. De las dos casas de máquinas, se sigue operando con la que fue construida en 1908.” (León, 2015), significando posteriormente el cierre de la primera línea de ascensores y la obsolescencia de su sistema constructivo. Si bien este ascensor se



Imagen 123 Ascensor Artillería, año 1910. Rescatada de [www.enterrero.com](http://www.enterrero.com)



Imagen 124 Ascensor Artillería, año 1983. Rescatada de [www.enterrero.com](http://www.enterrero.com)

encuentra dentro de los ejemplares a ser restaurados por el Estado, obras asociadas a cambios de sistemas constructivos, planos de rodaduras, entre otras, no serían menores en relación a las intervenciones que se han ejecutado en este ejemplar.

El sistema estructural soportante del plano inclinado del **Ascensor Monjas** (1912), inicialmente se implementó como una estructura de madera que consideraba cruzar la subida dieciocho, por lo que su estructura soportante *“se proyectó con la suficiente altura, para permitir el tránsito por debajo de las líneas del Ascensor, a toda clase de carruajes.”* (León, 2015). Este ascensor constantemente presentó problemas relativos a las condiciones de seguridad tanto en carros como en su estructura de madera, *“tempranamente, el 22 de abril de 1914, se clausuraba el ascensor por falta de condiciones de seguridad. En 1958 se produjo un incendio en las instalaciones, por cortocircuito y, en 1961 sufrió varias detenciones, por falta de voltaje y, por observarse algunos maderos en mal estado, en la gran estructura que soportaban las líneas en el tramo superior.”* (León, 2015). La poca mantención de la estructura de madera, que si bien no ha sido cambiada en su totalidad, provocó que sus elementos fueran afectados por pudrición y plagas, significando el reemplazo de piezas deterioradas por piezas nuevas de maderas de menor calidad, razón por la que actualmente sus entramados verticales son reemplazados por entramados soportantes de acero. *“Los trabajos contemplan el manejo general de plagas, la intervención de las estaciones superior e inferior (ambas de una sencilla arquitectura portuaria), el mejoramiento estructural de sus fundaciones, del plano de rodadura, de los sistemas electromecánicos y de las instalaciones de especialidad”.* (Monjas, 2019).

A partir del análisis anterior, se devela que la caducidad de los sistemas constructivos en los ascensores, ya sea por deterioro, catastrofes o cambios de emplazamiento, es una constante en los ejemplares producto de su uso permanente como transporte de uso público, sin significar un valor excepcional en estos bienes patrimoniales.

### Entramados de madera: Stud Frame, Platform Frame y Ballon Frame

Como una subvariable de la variable permanente, el sistema de entramados de madera se define a partir de la identificación de este en los tabiques, muros y paramentos existentes en las estaciones de los ascensores de Valparaíso. Producto de la desmantelación de algunas estaciones bajo el plan de restauración actual ejecutado por el Estado, es necesario dar cuenta sobre el valor de autenticidad de los sistemas de entramados de madera presentes en los ascensores, a fin de definir su grado de autenticidad y por ende, establecer si pierde o no el ascensor su valor patrimonial.

Desde el sistema constructivo, el sistema de entramado de madera fue uno de los más implementados en la mayoría de las edificaciones tanto de unidades habitacionales como comerciales e industriales en Valparaíso a partir del siglo XIX, que si bien tomó los principios de sistemas de entramados europeos o norte americanos, se hibridó al territorio local, considerando la topografía de los cerros y sus pendientes al momento de alterar los sistemas de entramados extranjeros. Por lo tanto, a partir de la hibridación de un conocimiento constructivo extranjero con la geografía local, se establecieron los sistemas de entramados locales, incluyendo en sus complejos estructurales mezclas de otros sistemas.

Aún cuando las fuentes fidedignas de información respecto a los sistemas de entramados de madera en las estaciones de los ascensores son escasas, debido a que los antecedentes técnicos aluden a estilo y forma más que a sistemas constructivos, se puede establecer una relación entre estos sistemas con los implementados en las edificaciones coetáneas y próximas a los ascensores.

Los entramados de madera de inicios del siglo XIX, tanto verticales como horizontales, se dividen en tres categorías: sistema viga-pilar o poste-viga, entramado pesado o timber frame y entramado ligero o light frame. El light frame se presentó como un sistema constructivo de madera primitivo, que permitía la proyección estructural de dos plantas, *“El sistema apareció por primera vez en Estados Unidos a mediados del siglo XIX, forzado por la necesidad de disponer de construcciones sencillas y fiables para realizar la rápida y feroz colonización de la costa Oeste americana.(...) Las estructuras de entramado ligero (light frame) se basan en*

una serie de elementos portantes a modo de muros, formados por montantes de madera de secciones reducidas, separadas a poca distancia (30 - 60 cm) atadas arriba y abajo por listones, correas horizontales o testeros. Por tanto, se trata de muros de carga ligeros. Por encima (sistema de plataforma) o empotrados a estos (sistema globo), sobre vigas o los muros de cimentación, se colocan viguetas de madera poco espaciadas para conformar los suelos y techos.” (Inat, 2011), dividiéndose así el light frame en ballon frame y plataforma frame, donde “el principio de la ballon frame implica la sustitución de ese método constructivo caro y antiguo a base de uniones de caja y espiga, por tablas delgadas y pies derechos que recorren toda la altura del edificio y se mantienen unidos solo con clavos.” (Giedion, 2009)

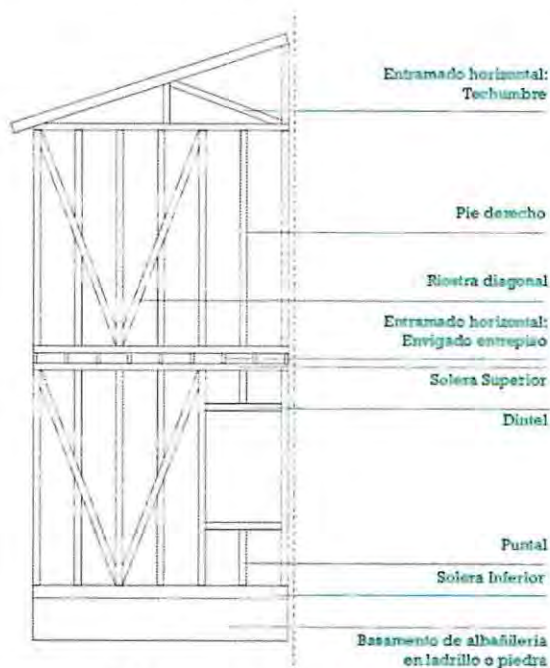


Imagen 125 Jimenez, M. (2015) Diagrama de Stud Frame

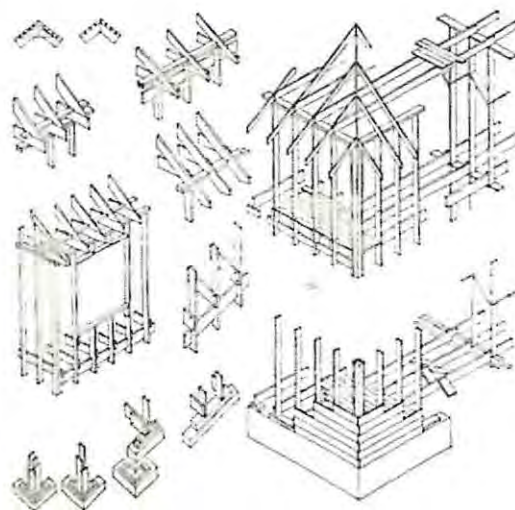


Imagen 126 Leser, H. (1990). Esquema de estructura de Ballon Frame

Estos sistemas constructivos fueron producto de la industrialización de la mano de obra especializada a partir de mecanismos y sistemas capaces de producir en serie secciones madereras y fijaciones, propio de la era industrial, que de la misma manera que los ascensores, se dispuso un avance tecnológico al uso de la comunidad.

Uno de los principales estudios publicados que entregan datos e información relativa a los sistemas constructivos de entramados de madera en unidades habitacionales históricas en Valparaíso, es el libro “Las casas de Playa Ancha” de la arquitecta Myriam Waisberg, donde por medio de un catastro y levantamiento de las viviendas de madera se grafica tanto la condición espacial como la composición de los elementos constructivos de cada una de las viviendas seleccionadas, identificando que “la solución estructural adoptada corresponde al

uso tradicional de la madera, en forma de un entramado soportante y relleno de adobillo; difiere el primer piso cuyos muros están constituidos por adobones, si bien afianzados con pilares esquineros y refuerzos intermedios de roble pellín. De esta misma madera se especifica el envigado de techumbre, resuelto con piezas de importantes escuadrías." (Waisberg, Casas de Playa Ancha, 1989).

Uno de los casos abordados en el libro, coetáneo y próximo al Ascensor Artillería (1892), es el de la casa Artillería #156, en el cerro Artillería, construida entre los años 1908 y 1909 por los italianos Renato Schiavon y Arnaldo Barison, donde se identifica que "la estructura (de la casa) contempla muros perimetrales de contención, de hormigón armado con perfiles metálicos; a ellos se ancla la vivienda, compuesta en sus tres niveles por un entramado de pino oregón, con relleno de adobillo en las tabiquerías. El exterior presenta un tinglado horizontal." (Waisberg, Casas de Playa Ancha, 1989).

Los cerros Alegre y Concepción, lugares de emplazamientos de ascensores Reina Victoria, Esmeralda, Concepción y El Peral, representan una valiosa muestra de arquitectura de entramados de madera de inicios del siglo XIX, producto de que aún se mantienen edificaciones en buen estado, que siendo intervenidas y/o restauradas, han dado cuenta de sus sistemas constructivos. Cercano al Ascensor Reina Victoria (1903), se emplaza

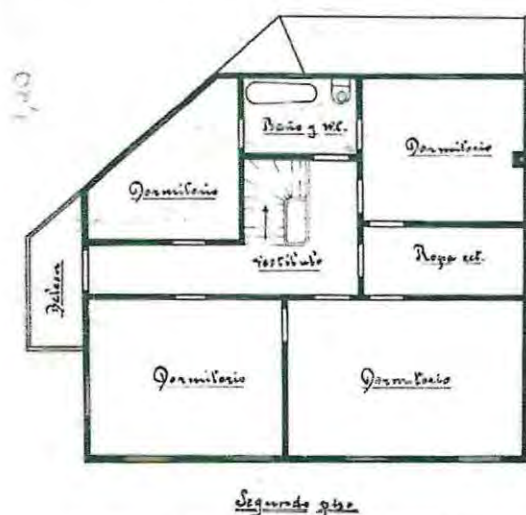


Imagen 127 Waisberg, M. (1988). Casa Artillería 156

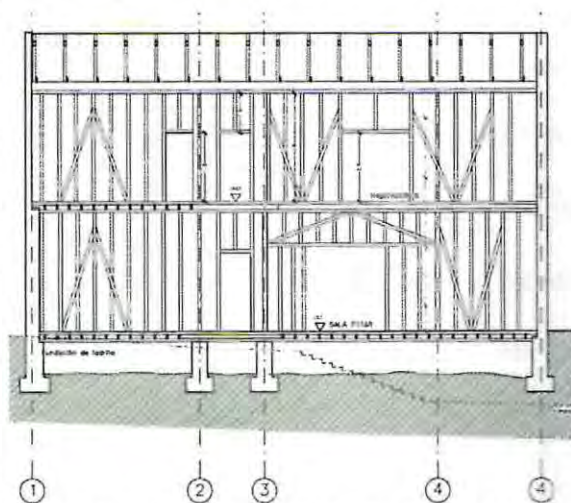


Imagen 128 Jimenez, M. (2015) Corte longitudinal casa Dimalow 167.

un inmueble ubicado en Paseo Dimalow #167 que data del año 1909 según Plano Catastral de Valparaíso, donde se identifica que “*el sistema constructivo de entramado mezcla uso de maderas de pino y roble de sección cuadrada con escuadrías que varían entre los 4”x4” y 4”x6” según su función estructural donde se han podido reconocer soluciones estructurales como la configuración por plataformas (pies derechos interrumpidos por las soleras) característica común del sistema Stud Frame y Platform Frame. Además se reconoce el uso de clavos de hierro forjado en variados formatos y dimensiones.*” (Jiménez M. , 2014), donde para entramados de madera verticales “*los principales elementos son los pies derechos,*



Imagen 129 Jimenez, M. (2015) Relleno de adobillo en tabiquerías casa Dimalow 167



Imagen 130 Jimenez, M. (2015) Sección sistema constructivo casa Dimalow 167.

*soleras (superior e inferior) y diagonales, que se vinculan entre sí a través de complejas uniones carpinteras y clavos. Los pies derechos se distribuyen sobre la solera conectados con uniones ensambladas tipo caja y espiga a intervalos que varía entre las 16” y las 18” (40-60 cm), esta modulación se ajusta a las longitudes de cada muro. Las secciones madereras utilizadas son de 4”x4” para los muros interiores, incluyendo sus respectivas soleras y las diagonales y 4”x6” para los muros exteriores y sus mismos elementos.*” (Jiménez M. , 2014), mientras que para entramados horizontales como pisos, entre pisos y techumbres, el inmueble posee un “*entramado horizontal del envigado de suelo del primer nivel se configura en su mayoría viguetas de 2”x6” (5 x 15 cm.) dispuestas sobre una solera de 4”x4” y amarradas entre los ladrillos de las fundaciones de albañilería.*” (Jiménez M. , 2014). Para el relleno y





Imagen 131 Gallardo, P. (2017) Tabiquería en sala de máquinas de estación superior Ascensor Larrain



Imagen 132 Gallardo, P. (2016) Entramado vertical en estación superior Ascensor Monjas

revestimiento del entramado “se utilizan dos técnicas, una para los muros de cierre donde se disponen bloques de adobillo entre los pies derechos, encastrados por una muesca incorporada en los cantos laterales del bloque que se encajan en un listón de 1“x1” fijo en el interior de los pies derechos. Luego se recubren los adobillos y maderas con un revoque final de tierra y paja.” (Jiménez M. , 2014), soluciones de relleno y revestimiento propias de la época, donde no existían materiales y productos tecnológicos que permitieran aislar y dar soporte a las estructuras de los recintos.

A partir de los casos estudiados, los sistemas de entramados utilizados guardan semejanzas con el sistema constructivo de Stud Frame al implementar pies derechos que recorren la altura total de las edificaciones con secciones madereras de 4x4” y 4x6”, fijadas con uniones de madera; pero que además adoptan otras soluciones estructurales, hibridándose según cada caso sin poder clasificarse totalmente bajo una categoría constructiva.

En los ascensores de Valparaíso, producto de las precarias mantenciones y reparaciones realizadas en el tiempo, resulta difícil definir los sistemas constructivos

originales de las estaciones debido a que sus estados de deterioro o el reemplazo de las estructuras del tipo stud, platform o ballon frame por nuevas estructuras de piezas de madera de pino radiata de menor sección revestidas por placas de madera aglomerada del tipo terciado u OSB, dejan en evidencia que el sistema constructivo del bien adopta la variable de caducidad material, además de implementar un sistema estructural propio de la época y no excepcional del bien, lo que no representa un valor por excepción desde su autenticidad constructiva.

La precariedad de las mantenciones y reconstrucciones significó para el plan actual de restauración, la demolición de estaciones producto que no significaban una herencia patrimonial en términos de materialidad o

procesos constructivos. Si bien se podría reconocer un símil coetáneo estructural entre las viviendas analizadas con las estaciones de ascensor cercanas, no es propio de la arquitectura contemporánea replicar un sistema constructivo en obsolescencia que considera adobillos, ya que *“lo que buscamos es el reflejo en la arquitectura del progreso que nuestro periodo ha hecho*



Imagen 133 Gallardo, P. (2016) Sala de máquinas Ascensor Artillería.



Imagen 134 Gallardo, P. (2016) Estación inferior Ascensor Villaseca



Imagen 135 Gallardo, P. (2016) Estación superior Ascensor Cordillera



Imagen 136 Gallardo, P. (2016) Estación superior Ascensor Espíritu Santo

*para tomar conciencia de si mismo, de sus especiales limitaciones y posibilidades, necesidades y objetivos.*" (Giedion, 2009)

### 2.1.3 Carros y Estaciones

Los carros de los ascensores, expuestos constantemente al desgaste de sus materiales tanto por uso como por agentes bióticos y abióticos, se identifican también como una subvariable que da sostén a la variable secundaria de caducidad material en los ascensores, demostrándose esto con casos como el **Ascensor Artillería**, que además de las reconstrucciones y demoliciones analizadas anteriormente, también reemplazó sus carros, *"el progresivo aumento de pasajeros hizo que, en 1903, Ernesto Onfray, pensara en construir un segundo ascensor por Calle Carampangue, pero finalmente se aprobó la utilización de carros más grandes para 20 o 24 pasajeros."* (León, 2015), implicando esto la construcción de nuevos carros y por ende, el retiro y desarme de los carros originales.

Si bien el Ascensor Artillería cambió sus carros a favor del aumento de capacidad de traslado, el **Ascensor Concepción** lo hizo a partir de un siniestro. Para su inauguración, *"contaba en esa época con dos carros de madera y ruedas metálicas, y se accionaba gracias a un sistema hidráulico."* (Cameron, 2007), pero un incendio que afectó tanto a carros como estación



*Imagen 137 Ascensor Concepción, Año 1966. En Colección de Museo Histórico Nacional*



*Imagen 138 Ascensor Concepción, año 1900. Autor desconocido. En Colección Museo Histórico Nacional.*



*Imagen 139 Leblanc, F. (1890) Ascensor Concepción. En Colección Museo Histórico Nacional.*

superior, generó la pérdida de los carros originales, “casi a diez años de su inauguración, se incendió la estación superior del ascensor, a comienzos de 1893.” (León, 2015). Además, su estación superior también presentó cambios en su configuración formal, identificándose la modificación de su volumetría a partir del incendio de 1893, como se aprecia en la Imagen 137 e Imagen 138.

Las modificaciones, desmantelaciones y reconstrucciones de las estaciones de los ascensores no fueron pocas, ni mucho menos aisladas, como es el caso del **Ascensor Espíritu Santo** (1912), que producto de los intensos temporales en el año 1941, donde “la suma de daños significaron la pérdida, definitiva, del ascensor del cerro Ramaditas; tres muertos por derrumbes y severas inundaciones. Así, en medio de este cuadro, un derrumbe de la ladera norte del cerro Bellavista, dejó fuera de servicio al ascensor Espíritu Santo, el 24 de julio. Exactamente 20 días después, el 13 de agosto, la situación se agravó cuando un segundo derrumbe destruyó el carro que se encontraba en la estación baja, al tiempo que dicha estación resultó totalmente obstruida.” (León, 2015)

Como consecuencia de la escasa mantención de los carros y elementos compositivos del ascensor, se da el caso del **Ascensor Florida**. “En septiembre de 1922, fue necesario paralizar el ascensor por tener las ruedas en mal estado. Durante 1961 se produjeron diversos incidentes que terminaron en la paralización del servicio, a causa de falta de polines (rodillos), lo que aceleraba el desgaste de los cables. También estuvo marcado ese acto por el continuo quiebre de las ruedas. Con preocupación se vivió un nuevo descarrilamiento el 14 de mayo de 1972.” (León, 2015). El **Ascensor**



Imagen 140 Gallardo, P. (2017) Carro Ascensor Villaseca.



Imagen 141 Triviño, L. (1944). Accidente en carros de Ascensor Villaseca

**Villaseca** (1913) fue uno de los ascensores que más accidentes contó en su historia, generalmente asociados a la inestabilidad de sus carros y rieles producto de la poca mantención del bien, “*el 6 de enero de 1944, se quebró el eje del carro que bajaba.(...) El eje roto, iba golpeando y despedazando los durmientes, mientras sus ruedas fueron a caer a la Subida Taqueadero.*” (León, 2015), mientras que “*el 16 de abril de 1951, una falla del control de máquinas que impidió la detención del motor produjo un violentísimo choque del carro con la estación superior. (...)* El viernes 10 de noviembre de 1961, a las 20:55 hrs, a raíz de un riel suelto, chocaron los carros del ascensor, cayendo uno de ellos a la calle desde mas de 10 metros de altura, resultando totalmente despedazado.” (León, 2015).

Respecto a las estaciones tanto inferior como superior de los ascensores, estas también han sido modificadas, demolidas y reconstruidas constantemente durante la historia, como es el caso de la estación inferior del **Ascensor El Peral** inicialmente construida, que a la fecha no quedan rastros de

ella ya que en “*1923 se modificó notoriamente la estación baja al construirse el actual edificio proyectado por el ingeniero arquitecto, Augusto Geiger, y los ingenieros “Franke y Jullian”.*



Imagen 142 Triviño, L. (1970). Estación inferior Ascensor Reina Victoria



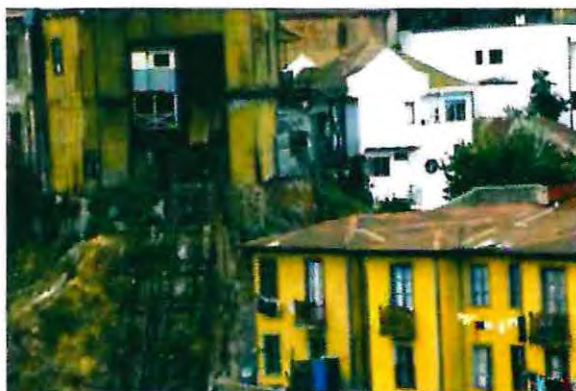
Imagen 143 Triviño, L. (1986). Remodelación de estación inferior.



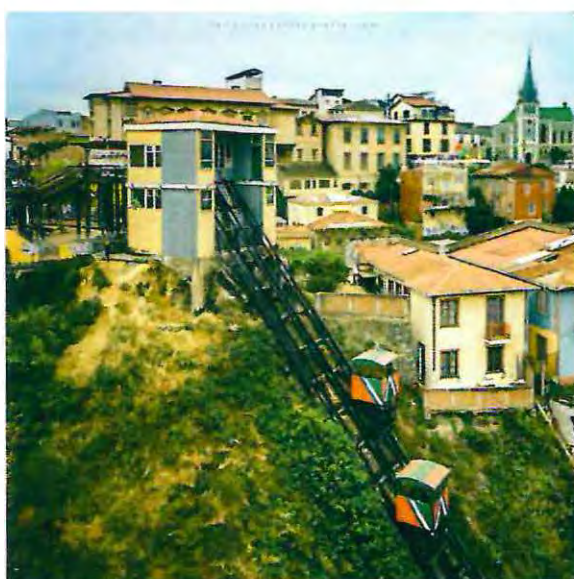
Imagen 144 Cyparq (2012) Restauración, mantención y ampliación de Ascensor Reina Victoria.

*A contar de esa fecha, se accede a la estación inferior a través de un pasaje proyectado expresamente en el piso zócalo.” (León, 2015)*

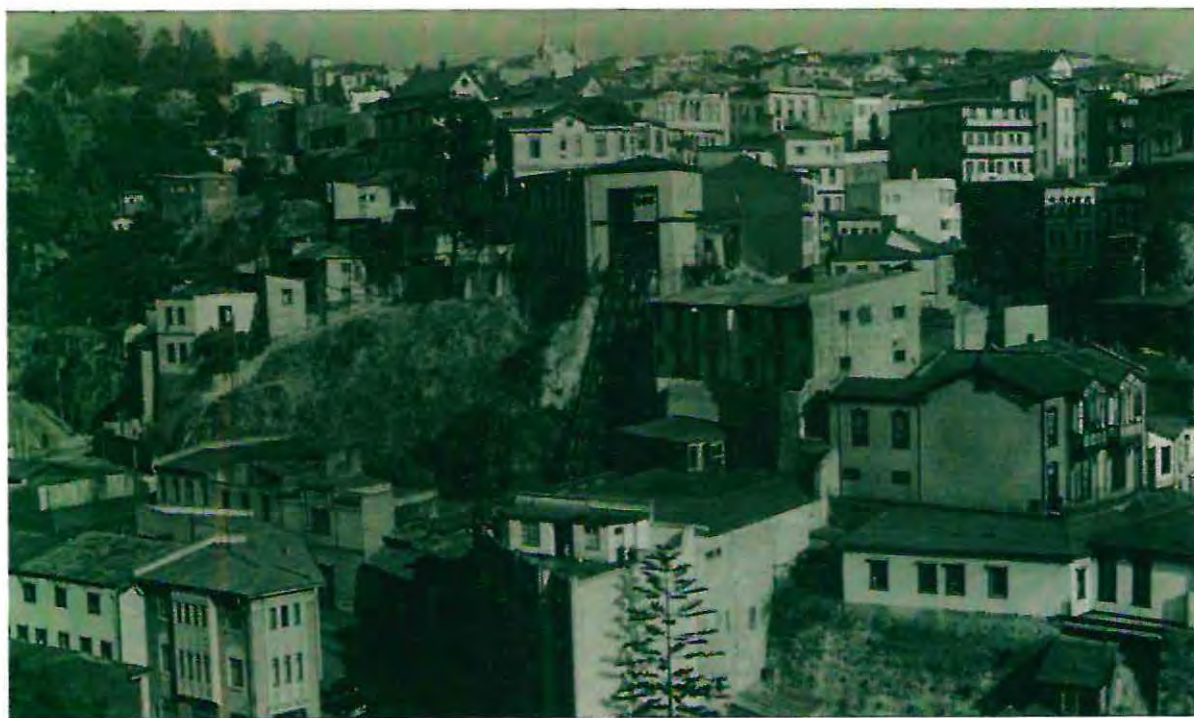
El Ascensor Reina Victoria (1902), ha modificado su volumetría tanto en estaciones inferiores como superiores producto de reparaciones y reconstrucciones consecuentes de los terremotos de 1971 y 1985. El aspecto formal de la estación inferior, típico de las unidades habitacionales de un nivel en Valparaíso (véase Imagen 142) fue transformado en la remodelación de 1986 al liberar las tabiquerías con adobillo de los muros que configuraban la esquina-acceso al recinto, predominando el cristal y la estructura de madera a la vista además de aumentar su superficie con la construcción de un segundo nivel, “*la estación inferior es una construcción de tipo*



*Imagen 145 Triviño, L. (1976). Estación superior Ascensor Reina Victoria.*



*Imagen 146 Reyes, F. (2017). Estación superior Ascensor Reina Victoria.*



*Imagen 147 Kuhlmann, T. (1900) Estación superior Ascensor Reina Victoria. En Colección Museo de Historia Natural de Valparaíso.*

*transparente, donde prima la madera y el vidrio, de dos pisos de altura.*" (Cameron, 2007). En su última restauración ejecutada por la oficina de arquitectura, construcción y rehabilitación patrimonial Cyparq durante el año 2012, la estación inferior vuelve a configurarse como un recinto cerrado, recuperando su volumetría inicial pero no su orden formal original.

Respecto a su estación superior, se identifica que también ha sido transformada tanto desde su volumetría como en su entorno, apreciándose en la Imagen 147 que la estación se inscribía dentro de una edificación que ocupaba lo que actualmente es el remate del paseo Dimalow, identificándose también en la Imagen 145 donde se da cuenta que la estación superior estaba adosada a una edificación y no aislada como se configura actualmente (véase Imagen 146).

## 2.2 Sistema Motriz

El sistema de elevación de los ascensores porteños se dio gracias a la industrialización de las faenas mineras e industriales, donde los sistemas hidráulicos por medio de balanzas de agua, permitían el transporte de minerales y materias primas en carros conectados por un cable de acero dúctil para carga pesada. *“En 1856, Henry Bessemer, había inventado un convertidor (“Convertidor Bessemer”) que supuso el paso revolucionario de la obtención de acero a partir de hierro producido en “alto horno”. El invento fue complementado por el inglés Thomas, en 1873, al conseguir hierro colado de alto contenido en fósforo, en acero de alta calidad, mediante un convertidor de recubrimiento básico.”* (León, 2015); admitiendo el cable dúctil las tensiones puntuales por cargas y peso propio que suponían tanto el carro vacío como el carro con contrapeso de agua. *“Si bien, el cable de acero trenzado (wire rope) aparece al término de la década de 1820, en Inglaterra, para ser utilizado en minas bajo el nivel del suelo, no sería sino hasta alrededor de 1880, en que su condición de elemento altamente resistente a la tracción y a la torsión, por estar confeccionado de alambre trenzado de acero dúctil, en que su aplicación segura, se incorporó al campo de la ingeniería de transporte manteniendo hasta hoy su vigencia”.* (León, 2015)

Adoptando los principios motrices de las faenas industriales y tomando como referencia el traslado en planos inclinados, se desarrollan funiculares para pasajeros que en un corto período de tiempo se implementan en Valparaíso.

El primer sistema motriz de los ascensores fue el sistema hidráulico o de balanza de agua, que *“funcionaba por medio de estanques de agua ubicados en ambos extremos del recorrido, teniendo estos la función de contrapesar la carga de los carros, de madera en aquella época, con el fin de producir el ascenso y descenso de uno y de otro.”* (Migone, Ascensores de Valparaíso, 1998). Este sistema de desplazamiento por contrapeso, suponía la constante carga y descarga de agua en los carros, *“bajo el habitáculo de cada carro existía un estanque con capacidad de 2m<sup>3</sup>. El carro que se encontraba en la estación superior, debidamente frenado, cargaba agua hasta que se daba la partida, y su mayor peso, arrastraba hacia arriba el otro carro, que solo tenía a sus pasajeros y el estanque vacío. Tal vez de allí su*

*estética tan volumétrica.”* (León, 2015); donde la importancia de la implementación del cable dúctil se debe a que *“los carros podían hacer esa maniobra, pues estaban unidos por un mismo cable a través de una rueda volante en la estación superior. A esta versión, se agrega que el agua del carro llegado a la estación baja se reimpulsaba hacia arriba por medio de una bomba a vapor.”* (León, 2015).

El **Ascensor Concepción** (1883), contaba originalmente con un motor hidráulico por contrapeso, donde los carros *“bajaban con el peso de los pasajeros desnivelado por la masa de agua que cargaba en estanques a los pies de cada carro.”* (Cameron, 2007), componiéndose originalmente por *“dos carros de madera y ruedas metálicas y se accionaba gracias a su sistema hidráulico. Luego se incorporó un motor a vapor, mucho antes del moderno sistema eléctrico”.* (Cameron, 2007).

Para 1893, luego del incendio que afectó su estación superior y supuso su reconstrucción, se cambia el motor hidráulico por una máquina a vapor, *“por la prensa de Valparaíso pudimos enterarnos que el 28 de ese mismo mes, la máquina que debían comprar los propietarios del ascensor Concepción en Europa, ya estaba en Chile importada por “Balfour, Lyon & Co”, quienes ya la habían adquirido para enviarla a Bolivia. Desconociéndose el inconveniente que impidió esa transacción, la maquinaria fue, en consecuencia, adquirida en Valparaíso para el Ascensor.”* (León, 2015), para a principios de siglo XX, cambiar sus sistema motriz por un sistema mecánico eléctrico.

El **Ascensor El Peral** (1902) fue el primer ascensor en adoptar desde su implementación un sistema motriz en base a una máquina de vapor, a diferencia del resto de los sistemas hidráulicos existentes en los ascensores construidos a la fecha de su inauguración (Concepción, Cordillera, Artillería, Hospital, Bellavista y Panteón), por lo que *“vino a ser el primero en usar un motor a vapor (instalado por Balfour, Lyon & Co.) anticipándose, tecnológicamente, a varios ascensores que se construyeron en los siguientes años y que continuaron usando sistemas hidráulicos hasta entrada la década de 1910.”* (León, 2015) Si bien Juan Cameron, en su libro *“Ascensores de Valparaíso”*, indica que el sistema motriz del Ascensor El Peral inicialmente permitía que sus carros se desplazaran *“mediante un motor de corriente alterna de treinta y cinco (HP) y 550 voltios, el cual transmite su energía mecánica de rotación mediante*

*un sistema de engranajes, tambores de enrollamiento, poleas y cables que acoplan el motor con ambos carros.*” (Cameron, Ascensores de Valparaíso, 2007), esta descripción hace referencia al sistema mecánico instalado posteriormente al sistema motriz a vapor, entrada la década de 1910; siendo reemplazado por su actual motor mecánico *“Motor eléctrico alemán, corriente continua de 32 HP-60 amperes.”* (León, 2015)

Como se ha analizado anteriormente, el caso de **Ascensor Artillería** (1892) es el que ha supuesto más cambios, reconstrucciones y demoliciones en su proceso histórico, abarcando también a su equipo motriz que correspondía inicialmente a una balanza de agua, para más tarde, posterior al terremoto de



*Imagen 148 Triviño, L. (2013). Sala de máquinas de Ascensor Artillería obsoleto.*

1910, ser cambiado por un sistema motriz de vapor de agua en base a un *“motor a agua, instalado por Balfour, Lyon & Co. Actualmente su equipo motriz es un motor SIEMENS 550 volts, 120 amperes y de corriente continua.”* (León, 2015) . Este ascensor supuso el paso de sistema hidráulico a motor a vapor y posterior motor eléctrico para sus dos ascensores originales, manteniéndose aún el motor eléctrico del ascensor obsoleto.

El **Ascensor Reina Victoria** (1902), constó inicialmente también con un sistema motriz de balanza de agua, que a diferencia de la mayoría de los ascensores de Valparaíso que posterior al terremoto de 1906 actualizaron sus sistemas motrices, mantuvo su motor hidráulico, para más tarde, reemplazarlo por uno eléctrico que comenzó a operar el 14 de septiembre de 1914. El terremoto del 08 de julio de 1971 ocasionó graves daños al ascensor, *“el servicio se encuentra paralizado desde ese mes, debido a que el sismo comprometió seriamente varios sectores vitales de su casa de máquinas. El ascensor es de propiedad de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, anteriormente se le había sometido a una serie de reparaciones, incluyendo algunas en su motor.”* (Triviño, 2013). Desde esa fecha, hasta fines de la década de 1970 cuando el ascensor pasa a manos del municipio, este se mantuvo inoperativo, siendo reparado por la municipalidad en el año 1983. Sin embargo, el terremoto del 06 de marzo de 1985 dejó inutilizable el ascensor, comenzando su reconstrucción el 15 de diciembre de 1985 siendo

habilitado y entregado en el año 1988, donde se cambió su equipo motriz a un motor eléctrico SIEMENS. “*Fue reabierto al público en 1988.*” (León, 2015)

Respecto al equipo motriz del **Ascensor Mariposas** (1906), este fue originalmente un “*equipo hidráulico entre 1906 y 1927, siendo su equipo motriz actual un motor eléctrico BERGMANN E.W., Berlin, 440 volts, 104 amperes, corriente continua. Instalado en julio de 1927*” (León, 2015); del mismo modo el **Ascensor Florida** (1906), contó con un equipo motriz de balanza de agua hasta un accidente ocurrido en “*diciembre de 1910, afortunadamente, sin pasajeros, un carro se vino abajo por tener exceso de agua en su estanque de contrapeso.*” (Triviño, 2013) siendo reemplazado por un motor de máquina de vapor, para posteriormente cambiarlo por el equipo motriz ocupado hasta la fecha de su cierre en septiembre de 2009, un “*BERGMANN E.W., corriente alterna, 475 volts, 98 amperes.*” (León, 2015); y Espiritu Santo (1911), con motor original de balanza de agua y un motor posterior tipo “*GENERAL ELECTRIC U.S.A., 50 HP, corriente alterna 380 volts, 96 amperes.*” (León, 2015)

El **Ascensor Barón** (1906), fue “*el primero en funcionar con un motor eléctrico adquirido en Alemania.*” (Cameron, Ascensores de Valparaíso, 2007), siendo su motor original un “*AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft), de Berlin, 500 volts, 45 amperes, 1000 RPM*” (León, 2015), reemplazado en la remodelación financiada por el programa PRDUV, con “*una inversión de más de \$2.000 millones, en conjunto. Además de los carros del remozado funicular -inaugurado en 1906 y cuya reapertura se prevé para noviembre de este año-, las mejoras incluyeron las máquinas de su sala de control, sus bastidores y sus rieles, que fueron dotados de nuevos mecanismos de seguridad.*” (EMOL, Ascensor Barón inicia su etapa final de reparación, 2012), instalando así el equipo motriz vigente hasta la fecha de esta investigación, un “*motor WEG / W22 50 HP, de Brasil*” (León, 2015)

Del mismo modo, el **Ascensor Larrain** (1909), que presentó un equipo motriz original de un motor a vapor, fue actualizado posteriormente a un “*motor General Electric U.S.A. 50 HP, corriente alterna, 380 volts y 96 amperes.*” (León, 2015)

Al igual que la mayoría de los ascensores implementados posterior a 1910, el **Ascensor Villaseca** (1913), se implementó con un “*equipo motriz original de motor a vapor de 60 caballos nominales.*” (León, 2015), para más tarde ser reemplazado por un “*Motor General*

*Electric de 50 HP, corriente alterna, 50 volts y 96 amperes*". (León, 2015); mientras que el **Ascensor San Agustín** (1913), se implementaba con un motor de balanza de agua, para posteriormente ser reemplazado por un *"motor electrico 32 HP, 500 volts y 63 amperes"* (León, 2015), cambiándose en la refacción realizada al ascensor en el año 2012, por un *"motor electrico SIEMENS-Standard 660 volts 56,32 amperes, 980 rpm y control automático incluyendo sistema de frenos."* (León, 2015)

El **Ascensor Polanco** (1916), debido a sus características formales, contó con un equipo motriz original formado por *"2 motores semi diesel GENERAL ELECTRIC"* (León, 2015) siendo intervenido desde su sistema mecánico durante el año 1992, producto de *"una restauración mecánica que requirió 10 meses de trabajo. Estuvo a cargo de los ingenieros de la Universidad Técnica Federico Santa María."* (Cameron, 2007); y siendo finalmente reemplazado su motor por un *"motor trifásico "KOYO", serie Wj250, producido por Ning Bon Xin Da, China. Capacidad 1500 kbs, vel 1,6 mts por segundo."* (León, 2015)

El primer cambio del sistema motriz de los ascensores se debió al sismo de 1910, donde se reemplaza el sistema hidráulico por uno sistema de máquina de vapor, para más tarde adoptar cambios a partir de las innovaciones y avances tecnológicos, como el sistema a motor electrico de corriente alterna y finalmente el de corriente continua.

El desaparecido **Ascensor Ferroviario** (1902-1910) contó solo con un *"motor a vapor 16 HP, importado por Rose-Innes"*. (León, 2015) al igual que el **Ascensor Ramaditas** (1914-1941); mientras que el **Ascensor Merced** (1914-1915) contó solo con un sistema hidráulico por balanza de agua y el **Ascensor Perdices** (1931-1968) solo con un motor eléctrico.

Ascensores como el **Esmeralda** (1905-1948), **Arrayán** (1907-1974), **Monjas** (1912-2009), **Placeres** (1913-1961), **Villaseca** (1913-2007) y **Las Cañas** (1925-1980) contaron con un motor original a vapor y un posterior motor eléctrico.

Ascensores desaparecidos como el **Ascensor Bellavista** (1899-1950), **Ascensor Panteón** (1901-1952), **Ascensor Lecheros** (1908-2007), **Ascensor La Cruz** (1908-1990), **Ascensor Larraín** (1909-1998) y **Ascensor Santo Domingo** (1910-1977) contaron con un equipo motriz de balanza de agua, uno a vapor y un último equipo de motor eléctrico al

momento de su cierre. El **Ascensor Las Delicias** (1925-1960) es el único que no posee datos ni fuentes fidedignas que entreguen detalles de su sistema motriz original y sus reemplazos.

### 2.3 Programa Arquitectónico

Los antecedentes relativos al programa arquitectónico que albergaron los ascensores son escasos, producto de que los recintos que albergaban las estaciones por lo general fueron utilizados como dependencias del ascensorista, salas de maquinarias y bodegas, sin prestar servicios de uso público a razón de ser propiedades privadas administradas por sociedades y compañías.

Sin embargo, se identifica el **Ascensor Artillería** como un ejemplar que adoptó destinos de uso mixto en sus dependencias de acuerdo al incipiente turismo de la zona al conectar espacios de uso público del orden de plazas y miradores, “*antiguamente, se podía tomar el té a la salida del Ascensor Artillería. Hoy permanecen los frisos de madera terciada y mesones con superficie de vidrio donde antes exhibían empolvados.*” (Calderón, 2001), condición programática comercial que si bien cambió a ser una extensión de la feria artesanal ubicada en el Paseo 21 de Mayo próxima a su estación superior, se ha mantenido en el tiempo.



Imagen 149 Herrera, C. (1964). Comercio en estación superior de Ascensor Artillería



Imagen 150 Herrera, C. (1964) Estación superior Ascensor Florida.



Imagen 151 Herrera, C. (1964). Comercio en estación superior de Ascensor Villaseca.

Del mismo modo, ascensores como el Florida o Villaseca, presentaron órdenes programáticos de uso mixto en sus plantas, adoptando tanto el destino definido por el uso del ascensor como destinos comerciales a nivel de barrio, que desde el uso de sus dependencias complementaban las microeconomías de los barrios y generaban ingresos a las sociedades y compañías que administraban los ascensores.

El reconocimiento de los usos mixtos en las estaciones de ascensores permite identificar que las actuales restauraciones complementan la génesis programática de los ascensores, solo que al ser administrados por el Estado, sus recintos son destinados al uso público, en particular al uso de los barrios que sirven las estaciones, acorde al proceso histórico actual de incluir a la comunidad tanto en las decisiones como en el uso de los bienes patrimoniales. *“La restauración ha evolucionado con la ruptura del principio de la inmutabilidad. Se produce la incorporación y transformación de los usos y funcionalidades del suelo en edificios y espacios públicos. Así, iglesias y conventos se transforman en bibliotecas (México), centros culturales (Olinda) y hoteles (San Juan de Puerto Rico); viviendas en comercios (en todas las ciudades); hospitales en museos (Quito); vías peatonales en vehiculares y luego, otra vez, en peatonales; plazas en parques, estacionamientos o centros comerciales.”* (Carrión, 2019)

**VI. TRANSGRESIÓN EN LA PRESERVACIÓN :  
EL VALOR PATRIMONIAL INTRÍNSECO DE  
LOS ASCENSORES DE VALPARAÍSO.**

*La sociedad contemporánea no se queda quieta.  
Las disposiciones espaciales evolucionan con los patrones de la vida.*

*ZAHA HADID*

## 1. Conclusiones

La definición del patrimonio cultural a lo largo de la historia ha ido tomando forma y consistencia en medida de que los procesos históricos y el quehacer de las distintas culturas existentes en el mundo han sido reconocidos a partir de la identificación de los valores intrínsecos de cada una de ellas.

Si bien en la actualidad el patrimonio cultural es un tema en boga, que es difundido en la comunidad y enseñado desde la academia tanto en pregrado como en postgrados y maestrías, el patrimonio es un concepto relativamente nuevo en relación a la historia del hombre, ya que es recién en 1945 cuando se oficializa un organismo protector del patrimonio, como consecuencia de las guerras y las pérdidas materiales de valor histórico que trajeron consigo, visibilizando así a nivel mundial la importancia para la humanidad de preservar bienes culturales de valor histórico.

De esta manera, la UNESCO aparece como un organismo especializado de la ONU a fin de contribuir con la protección y salvaguarda de los bienes culturales edificados de valor histórico, en un momento donde se desconocía el valor patrimonial y, por consiguiente, no se tenían nociones del contenido del concepto patrimonio cultural. A raíz de esto, desde los inicios de la protección y preservación patrimonial se generó una visión reduccionista del patrimonio, identificando a la evolución de la vida humana como la principal amenaza para la preservación de los bienes culturales protegidos, definiendo que el constante cambio en los modos de habitar y el quehacer urbano de las comunidades significaban la alteración o destrucción de los bienes, entregando al patrimonio cultural una condición museística al congelar en el tiempo los bienes protegidos.

La disociación del patrimonio cultural respecto de las funciones de la vida cotidiana en los entornos de monumentos, trajo consigo una aislación del patrimonio, fundada desde sus principios teóricos y prácticos, volviéndose una realidad lejana para los habitantes de las ciudades o sitios con bienes culturales de valor patrimonial. Esta disociación se mantuvo durante gran parte del siglo XX, plasmándose en las convenciones, cartas y conferencias tanto de la UNESCO como de sus organismos consultivos ICOMOS e ICCROM, donde la valoración

patrimonial se otorgaba a partir de criterios de autenticidad e integridad que interrogaban las fuentes de información de los bienes a valorar, sin establecer un vínculo con la comunidad y el valor que esta pudiese darle a los bienes patrimoniales.

*Por lo tanto, la visión reduccionista del patrimonio cultural en su génesis, identificaba el desarrollo cultural contemporáneo como una amenaza para la preservación del patrimonio, generando una tensión intrínseca en el concepto "patrimonio cultural".*

Sin duda desde la fundación de la UNESCO hasta la actualidad, el patrimonio cultural se ha ampliado respecto a los bienes culturales que preserva, al reconocer en el transcurso de la historia tanto los recursos naturales y subacuáticos como a las distintas culturas y sus prácticas derivadas, estableciendo un cierto dinamismo respecto a la apertura en materia de bienes a considerar como patrimonio de la humanidad; pero todo lo anterior siempre desde el ejercicio de heredar, preservar lo heredado y legar, sin realizar aportes contemporáneos al bien patrimonial al identificar la interacción de la sociedad que hereda con el bien como una amenaza al legado, impidiendo así lograr una cohesión entre la sociedad contemporánea y los bienes culturales de valor patrimonial.

*El proceso de definir el patrimonio cultural y difundirlo a nivel mundial ya se ha concretado bajo la figura de la UNESCO, sus organismos consultivos y los Estados Parte; por lo que la labor actual es adoptar los bienes culturales heredados a fin de dar cuenta del modo de habitar contemporáneo en ellos para luego ser legados.*

La asociación de evolución social como amenaza al patrimonio cultural, se refleja tanto en los postulados universales de preservación de la autenticidad de los bienes culturales como en las legislaciones locales, donde los tratamientos a monumentos históricos o bienes protegidos siempre son desde la mínima intervención, la reversibilidad y la valoración de la forma e imagen por sobre la función, es decir, el valor patrimonial actual reside en la preservación material y formal de los bienes más que en las relaciones que puedan establecer con su entorno urbano o

la comunidad que los usa, contrariando así la situación actual de los monumentos históricos, que producto del turismo que atrae el patrimonio, adoptan nuevas funciones nunca antes pensadas, como restaurantes, tiendas de souvenir o salas de exposición, instalándose en monumentos históricos como la torre Eiffel, el Arco del Triunfo, Coliseo Romano, entre otros.

Este nuevo modo de patrimonio cultural, asociado a las nuevas funciones que los monumentos y bienes culturales adoptan producto de los usos contemporáneos, trae consigo una responsabilidad utilitaria inaudita que deben asumir los bienes culturales edificados, no incluida en su génesis monumental, teniendo que por razones de seguridad y ornato, someter a los bienes culturales a intervenciones y modificaciones formales a razón de sus nuevos usos, transgrediendo así los postulados teóricos de la preservación del patrimonio como consecuencia de la evolución humana, que tal como se anunciaba en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial de UNESCO en 1972, se presenta para los organismos protectores como una amenaza a la autenticidad e integridad del bien.

Estas nuevas funciones que adoptan los monumentos históricos y bienes culturales edificados, se presentan como un hecho inaudito en la historia de la arquitectura y el urbanismo, producto del inusitado interés social en los últimos 30 años de conocer y visitar los bienes culturales protegidos por la UNESCO, develando una nueva etapa dentro del patrimonio cultural mundial, donde los bienes culturales deben desatender sus iniciales obligaciones relativas a la preservación de la autenticidad e integridad a fin de asegurar desde sus soportes materiales una responsabilidad utilitaria para con los visitantes.

*Las organizaciones que velan por la preservación del patrimonio deben adoptar los cambios de usos en los monumentos y bienes culturales como un proceso histórico propio de esta era que será el patrimonio del mañana, mas que considerarlos como una amenaza a la preservación de los bienes patrimoniales.*

Producto de lo anterior, tanto la autenticidad e integridad como sus fuentes de información, quedan transgredidas por el acontecer actual, generando así la pregunta que dio sostén a esta tesis de investigación respecto a cuáles son los elementos esenciales que definen

la autenticidad de un bien cultural de valor patrimonial, al reconocer que el orden material de los bienes culturales en la actualidad, queda a disposición de los nuevos usos y normativas vigentes de seguridad.

Por lo tanto, dado lo investigado en el transcurso de esa tesis, el valor patrimonial que se le pueda otorgar a un bien en la actualidad se debe establecer a partir de su uso y su relación con la historia pasada y presente, más que de un valor material, arquitectónico o artístico definido por criterios de juicios de valor establecidos, donde las nuevas funciones del monumento deben reconocerse como determinantes a la hora de preservar y dar continuidad al bien en la historia, adquiriendo así una mayor relevancia respecto al valores asociados a su autenticidad o integridad.

*Cada bien cultural debe ser interrogado respecto a su valor patrimonial intrínseco, adoptando la pluralidad desde los criterios de autenticidad e integridad, debiendo por tanto flexibilizarse y abrirse ante los posibles nuevos modos de valoración patrimonial.*

Las nuevas funciones que adoptan los bienes culturales, traen consigo la necesidad de intervenir el patrimonio material producto de que su origen formal ya no corresponde a su función original como consecuencia de que el bien cultural edificado ya no presta los servicios para lo que fue concebido primitivamente, por lo que las intervenciones a favor de los cambios de usos de los bienes se presentan como una oportunidad de preservar el bien y no exponerlo a la obsolescencia material, como es el caso de industrias o iglesias, donde la pérdida de su función original por nuevos usos o modos de producción, generan la posibilidad de decidir respecto a la pérdida del bien o su cambio de sentido.

*La aparición de la multifunción en el patrimonio, obedece al dinamismo propio del concepto patrimonio cultural, asociado a la transacción temporal que se nutre de contenidos en el ejercicio de heredar-legar; sin embargo, las organizaciones protectoras no adoptan este dinamismo en sus recomendaciones y legislaciones, manteniendo vigentes los postulados patrimoniales reduccionistas de mediados de siglo XX.*

El traspaso de la condición museística del patrimonio cultural a la dimensión de la multifunción y sus nuevos usos asociados, cuestiona directamente al valor patrimonial definido por la UNESCO como el valor universal excepcional del bien cultural protegido, ya que el valor patrimonial intrínseco de los bienes no siempre corresponde al valor decretado por la organización.

Si bien en la actualidad el dinamismo del patrimonio es dado por los nuevos usos, en el pasado este fue adoptado por el traspaso material a partir de las reconstrucciones como consecuencia de guerras o desastres naturales, dando paso a la generación de falsos históricos a modo de réplicas exactas; como es el caso del Castillo de Hiroshima en Japón, donde la reconstrucción de este bien cultural supuso generar un falso histórico pero que sin embargo, puso en valor su sistema constructivo desde la reconstrucción ritual, definiéndose así el modo de construir como su valor patrimonial intrínseco por sobre su función o la preservación de sus soportes materiales. Ante esto, la condición de falso histórico asociada a la reproducción exacta de una obra arquitectónica obsoleta, queda fuera de lugar si se considera que el valor intrínseco del bien es su sistema constructivo, que al replicarlo preserva el conocimiento técnico de su construcción en el tiempo, desobedeciendo así a los criterios de autenticidad relativos a sus materiales, funciones, fuentes de información, etc., definidos por UNESCO.

*Dado lo anterior, pareciera que existen dos dimensiones patrimoniales, donde una obedece al orden normativo y legislativo, mientras que la otra pertenece al dinamismo intrínseco del concepto de patrimonio cultural, que evoluciona y cambia en cada acción de heredar y legar; transgrediendo lo teóricamente establecido al reconocer el valor intrínseco.*

Por lo tanto, resulta totalmente impropio del dinamismo patrimonial establecer criterios rígidos de juicios de valor universales, ya que la autenticidad puede preservarse en un falso histórico, y un falso histórico puede no serlo si su valor es su particular modo de construirse; del mismo modo que la adopción de la multifunción puede preservar el valor de histórico de los monumentos a partir de mantenerlo en funcionamiento desde los nuevos usos evitando su

obsolescencia, sin significar para el bien que una intervención material suponga la pérdida de su autenticidad.

Si supusiéramos que la autenticidad de un bien patrimonial se ve amenazada por la destrucción de su soporte material, el reemplazo de sus elementos originales o la adición de nuevos elementos, como se indica en el Manual para el manejo de sitios del Patrimonio Cultural Mundial, elaborado por UNESCO - ICCROM e ICOMOS; una gran parte de los bienes culturales inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial deberían quedar en la Lista del Patrimonio en Peligro, y más aún, resultaría improbable poder seguir definiendo nuevos bienes culturales de valor patrimonial, producto de que en la actualidad, la globalización fomenta la universalización de los métodos constructivos, la aparición de nuevas materialidades y la internacionalización del diseño y los modos de relacionarse con el entorno desde tiempos de la modernidad arquitectónica a principios de siglo XX.

Sumado a esto, la inmediatez en los tiempos actuales, producto de la inclusión de sistemas digitales y virtuales en la vida cotidiana, genera un aceleramiento en los tiempos de duración de tendencias o vanguardias respecto al pasado, adoptando muchas veces la arquitectura la multifunción desde su concepción primitiva, a fin de advertir que los usos en los edificios corresponderán a una función transitoria más que a la perpetuidad funcional, como eran pensadas las obras de arquitectura en el pasado.

*Por lo tanto, de la capacidad de adoptar la multifunción por parte de los bienes culturales y sus gestores, dependerá que su valor patrimonial no quede en obsolescencia, dado que los nuevos usos de la vida contemporánea exigen intervenciones y adaptaciones de los soportes materiales a fin del cumplimiento con las normativas vigentes actuales de habitabilidad y seguridad.*

El caso de estudio de esta investigación, los ascensores de Valparaíso, es tomado dado que se identifican como ejemplares representativos del dinamismo patrimonial, la multifunción en monumentos históricos actuales y el valor intrínseco en discordancia con postulados reduccionistas universales de la preservación del patrimonio; dado que estos bienes culturales declarados monumentos históricos, han sido sometidos a constantes cambios estructurales, formales y mecánicos a fin de su responsabilidad utilitaria como medio de transporte de uso público, además de adoptar la multifunción desde su implementación en la ciudad de Valparaíso a fines del siglo XIX y principios del XX.

En la actualidad, nueve de los ascensores existentes se encuentran en tramitación y ejecución de obras de restauración, lo que ha significado, en casos como el Ascensor Espíritu Santo o el Ascensor Cordillera, el desmantelamiento de sus soportes materiales, el reemplazo de piezas completas tanto en sus planos de rodadura como en sus carros y sistemas constructivos, y la adición formal de nuevas funciones en las estaciones superiores e inferiores relativas a los usos de la comunidad y el turismo. Esto, sin lugar a dudas, transgrede todos los criterios de autenticidad e integridad que aseguran la preservación del bien cultural desde la mirada de la UNESCO, volviendo a los ascensores en falsos históricos en movimiento. Pero, ¿es el ascensor del siglo XXI un falso histórico al transgredir sus soportes materiales, constructivos y mecánicos?, definitivamente no.

*Los ascensores de Valparaíso, en sus procesos históricos, ya han adoptado cambios y variaciones tanto en sus soportes formales como en sus ordenes programáticos, por lo que no implica que sus actuales restauraciones signifiquen la pérdida de su valor patrimonial intrínseco.*

Los ascensores de Valparaíso son ejemplares representativos del dinamismo patrimonial enunciado anteriormente, producto de que su valoración histórica se define desde su función primitiva como medio de transporte de uso público, manteniéndola hasta la actualidad. Dado la unicidad de este medio de transporte, le permite a este no evocar un determinado orden formal desde su función, lo que genera en el ascensor una valoración patrimonial que se sitúa por sobre

su soporte material o de diseño, ya que la relación que el bien establece desde su función de génesis con el espacio y los elementos urbanos, le dan acceso a una dimensión patrimonial desde su valor intrínseco: la preservación de su función original y su relación con el entorno urbano.

Esto se devela debido a estos ejemplares, en la actualidad, siguen funcionando para lo que fueron pensados por sus gestores iniciales hace 136 años, identificándose en la preservación de su función el valor patrimonial intrínseco de estos ejemplares, dado que los ascensores siguen prestando el mismo servicio a la comunidad desde su concepción y la obsolescencia de la mayoría de ellos se ha debido al cese de su función primitiva, más que a la pérdida de su autenticidad material o formal.

El análisis histórico de los ascensores permitió establecer que estos han sido intervenidos, a mayor y menor escala, múltiples veces a lo largo de la historia, reemplazando sus sistemas mecánicos, motrices y constructivos; siendo el caso más dramático el del Ascensor Artillería, que incluso modificó la pendiente natural del cerro para su segunda implementación. Además, los ascensores en el pasado ya han adoptado la multifunción que viven en la actualidad los monumentos históricos a nivel mundial, al adoptar sus estaciones superiores o inferiores, distintos tipos de comercios locales que daban lugar a funciones complementarias a la de transporte, además de prestar usos tanto para los habitantes locales como para turistas.

*Ante esto, se afirma que los ascensores de Valparaíso se definen como ejemplares tempranos del patrimonio dinámico mundial actual, donde su valor intrínseco obedece a la preservación de su función original y a la relación que el bien guarda con su entorno urbano, más que a criterios de diseño, materialidad u otros definidos por la UNESCO y sus organismos consultivos.*

Por lo tanto, los ascensores porteños definen su autenticidad patrimonial bajo criterios propios, intrínsecos a su complejidad interna, donde se tensiona su función de génesis con la responsabilidad utilitaria de ser un transporte de uso público, transgrediendo así aspectos formales de preservación material a fin de asegurar su continuidad en el tiempo y no entrar en obsolescencia formal.

## 2. Visiones de Futuro

Ante la actual condición del patrimonio mundial de adoptar nuevos usos a fin de revertir la obsolescencia formal de los bienes edificados de valor histórico, es recomendable a nivel legislativo, reestructurar los criterios y juicios de valor a fin de identificar, mediante una metodología adecuada, el valor patrimonial intrínseco de cada obra a intervenir, a fin de que los organismos protectores velen por la preservación del valor real de los bienes culturales más que por un valor teórico conservacionista.

Esto dado por la interpretación del patrimonio cultural como un ejercicio constante de acervo cultural, donde se debe entender que los bienes patrimoniales tienen un valor histórico en medida de que esa historia pasada dialoga y se nutre de la historia contemporánea a fin de legar tanto el pasado como el presente, plasmado en el bien patrimonial, de otro modo las futuras generaciones no tendrán testimonios del quehacer contemporáneo, siendo testigos solo de un pasado cada vez más lejano.

El dinamismo del patrimonio cultural también obedece a la necesidad de enfrentar los desastres naturales y los provocados por el hombre, donde la obsolescencia formal producto de cambios de funciones o destrucción material, deben presentarse como una oportunidad para reconocer el pasado pero desde las tecnologías actuales, donde el principal desafío a futuro será el modo de relacionar la historia pasada con la contemporánea, sin repetir tecnologías o materiales de alto riesgo de colapso, como se ha demostrado con sismos e incendios; a fin de plasmar una nueva arquitectura que de cuenta tanto del presente, en su tratamiento espacial y material, como de su relación con los valores patrimoniales históricos del pasado.

En el caso de los ascensores, ejemplares del dinamismo patrimonial, es necesario generar metodologías, instructivos y legislaciones asociadas que, a partir de sus valores intrínsecos, permitan difundir sus valores y preservarlos como bienes culturales en el tiempo sin poner en peligro su autenticidad, pudiendo además aportar en la construcción de futuros ascensores en la ciudad de Valparaíso.

Finalmente, es preciso dar cuenta que es en el hoy cuando se esta generando el nuevo patrimonio cultural para las próximas generaciones, quedando como un tema pendiente para posteriores investigaciones el identificar el patrimonio contemporáneo que será legado al futuro y cómo es que se pudiesen abordar los futuros criterios de juicios de valor, autenticidad e integridad respecto a las obras de arquitectura del siglo XXI.

**Índice de Imágenes**

Imagen 1 Gallardo, P. (2014) Parque Nacional Torres del Paine, declarado Reserva de la Biósfera por UNESCO en 1978. Región de Magallanes y Antártica Chilena, Chile.....15

Imagen 2 - Gallardo, P. (2019) – Interior Domus Aurea, palacio del emperador Nerón, inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial - UNESCO en 1980. Roma, Italia.....17

Imagen 3 Gallardo, P. (2019) Coliseo Romano, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial - UNESCO en 1980. Roma, Italia.....19

Imagen 4 Gallardo, P. (2019) Zonas arqueológicas de Pompeya, inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO en 1997. Región de Campania, Italia.....19

Imagen 5 Gallardo, P. (2019) Centro Histórico de Florencia, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial - UNESCO en el año 1982. Florencia, Italia.....21

Imagen 6 - Gallardo, P. (2018). Teatro de Sombras Chino, inscrito en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad UNESCO en el año 2010. Xi'an, Provincia de Shaanxi, China. ....22

Imagen 7 - Gallardo, P. (2018). Ópera de Pekín, inscrita en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad - UNESCO en el año 2010. Pekín, China...22

Imagen 8 - Gallardo, P. (2018). El Templo del Cielo, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO en el año 1998. Pekín, China.....24

Imagen 9 - Gallardo, P. (2018). La Gran Muralla China - Tramo Jinshanling, inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial - UNESCO en el año 1987. Luanping, Provincia de Hebei, China. ....24

Imagen 10 Gallardo, P. (2019) Arco del Triunfo, Monumento Histórico. París, Francia. ....25

Imagen 11 - Gallardo, P. (2019). Venecia y su Laguna, inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial Unesco en el año 1987. Venecia, Región del Véneto, Italia. ....26

Imagen 12 Gallardo, P. (2017). Templo Tōdai-ji, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO como parte de los "Monumentos Históricos de la Antigua Nara" en el año 1998. Nara, Región de Kansai, Japón.....27

Imagen 13 - Gallardo, P. (2017) Reconstrucción Ritual en Templo Kiyomizu-dera, inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO como parte de los Monumentos Históricos de la Antigua Kioto en el año 1994. Kioto, Región de Keihanshin, Japón. ....34

Imagen 14 - Gallardo, P. (2017). Castillo de Hiroshima. Hiroshima, Región de Chugoku, Japón. ....34

Imagen 15 Gallardo, P. (2017) Memorial de la Paz en Hiroshima (Cúpula de Genbaku), inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO en el año 1996. Hiroshima, Región de Chugoku, Japón. ....34

Imagen 16 Gallardo, P. (2018). Mantención en Puerta de la Paz Celestial (Tian'an Men), inscrita dentro del conjunto de la Ciudad Prohibida en la Lista del Patrimonio Mundial UNESCO en el año 1987. Pekín, China.....37

Imagen 17 Gallardo, P. (2019) Showroom de Olivetti, Plaza San Marco y proyectado en hall de exhibición por arq. Carlo Scarpa. Plaza San Marco, Venecia, Italia. ....38

Imagen 18 Gallardo, P. (2019). Centre Georges Pompidou, ductos de ventilación en plaza y Rue du Renard. París, Francia. ....38

Imagen 19 Gallardo, P. (2019) - Torre Eiffel, inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial - UNESCO en 1991. París, Francia.....39

Imagen 20 Zaghis, Angelo (1902). Colapso del Campanile de San Marcos en Plaza San Marcos. Venecia, Roma. Recuperado de <https://fotosiconicas.blogspot.com> .....42

Imagen 21 Gallardo, P.(2019) Campanile de San Marco. Plaza de San Marcos, Venecia, Italia. ....42

Imagen 22 Gallardo, P.(2018) Acceso a Pagoda Leifeng, inscrita en la Lista Mundial del Patrimonio de la Humanidad UNESCO como parte del Paisaje Cultural del Lago del Oeste en el año 2011. Hangzhou, Región de Zhejiang, China. ....45

Imagen 23 Demolición de Edificio Ex-Chiletabacos (2009). Rescatada de [www.plataformaurbana.cl/archive/2009/10/14/la-demolicion-del-edificio-ex-chiletabacos-y-la-contingencia-sobre-regulacion-patrimonial-en-valparaiso](http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/10/14/la-demolicion-del-edificio-ex-chiletabacos-y-la-contingencia-sobre-regulacion-patrimonial-en-valparaiso) .....50

Imagen 24 Demolición Teatro Valparaíso (1998). Valparaíso, Chile. Rescatada de <a href="http://www.memoriamatinee.com">www.memoriamatinee.com</a> .....	50
Imagen 25 Gallardo, P. (2016) Edificio Sudamericana de Vapores. Valparaíso, Chile.....	50
Imagen 26 Gallardo, P. (2016) Supermercado Jumbo, Ex-Edificio Gásometro Barón. Valparaíso, Chile. ....	51
Imagen 27 Gallardo, P. (2015) Intervención de arte urbano en Ascensor Monjas. Valparaíso, Chile.....	51
Imagen 28 Gallardo, P. (2014) Demolición Ex - Hospital Ferroviario. Valparaíso, Chile.....	51
Imagen 29 Gallardo, P.(2017) Restauración estación superior Ascensor Espíritu Santo. Valparaíso, Chile. ....	52
Imagen 30 Restauración Ascensor Cordillera (2018) Rescatada de <a href="http://laotrazvoz.org/ascensor-cordillera-avanza-en-su-restauracion-integral/">http://laotrazvoz.org/ascensor-cordillera-avanza-en-su-restauracion-integral/</a> .....	52
Imagen 31 Gallardo, P. (2017) Restauración Ascensor Espíritu Santo. Valparaíso, Chile. ....	52
Imagen 32 Olds, Harry Grant, 1869-1943. Bahía de Valparaíso. Rescatado de <a href="http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-67772.html">http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-67772.html</a> .....	55
Imagen 33 Leblanc, Félix. Puerto de Valparaíso, 1890. Rescatado de <a href="http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-121470.html">http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-121470.html</a> .....	55
Imagen 34 Estrada, Baldomero (1986). Rescatado de "El proceso de industrialización en Chile a fines del siglo XIX".....	58
Imagen 35 Calle Condell (1900), Valparaíso. Rescatada de <a href="http://www.memoriachilena.cl">www.memoriachilena.cl</a> .....	58
Imagen 36 Carruajes en Plaza de La Intendencia (1867). Rescatada de <a href="http://fotosdeconcon.blogspot.cl">http://fotosdeconcon.blogspot.cl</a> .....	59
Imagen 37 Ferrocarril Urbano en Plaza de la Intendencia (1887). Rescatada de <a href="http://www.micropolis.cl/fotografias">http://www.micropolis.cl/fotografias</a> .....	59
Imagen 38 Plaza de la Intendencia (1900). Rescatada de <a href="http://www.enterreno.com">http://www.enterreno.com</a> .....	59
Imagen 39 Plaza Sotomayor (1929). Rescatada de <a href="http://www.tramz.com/cl/vd/e.html">http://www.tramz.com/cl/vd/e.html</a> Accedido en 10/07/2016.....	60
Imagen 40 Cerros de Valparaíso (1864). Rescatada de <a href="https://www.enterreno.com/moments/vista-cerros-de-valparaiso-1864#">https://www.enterreno.com/moments/vista-cerros-de-valparaiso-1864#</a> .....	61
Imagen 41 Altschwager, E. (1930) Camino Cintura en Cerro Alegre. Rescatada de Colección Museo Historico Nacional.....	61
Imagen 42 Ascensor Concepción (1915). Rescatada de <a href="http://www.mhn.gob.cl/">www.mhn.gob.cl/</a> .....	62
Imagen 43 Ascensor Artillería (1910). Rescatada de <a href="https://www.enterreno.com/moments/ascensor-artilleria-de-valparaiso-en-el-ano-1910#">https://www.enterreno.com/moments/ascensor-artilleria-de-valparaiso-en-el-ano-1910#</a> .....	65
Imagen 44 Ascensor Villaseca (1924). Rescatada de <a href="http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-99732.html#">http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-99732.html#</a> .....	66
Imagen 45 Ascensor Monjas (1916). Rescatada de <a href="https://www.enterreno.com/moments/valparaiso-1916">https://www.enterreno.com/moments/valparaiso-1916</a> .....	66
Imagen 46 Camino Cintura, año 1920. Rescatada de <a href="http://www.enterreno.com">www.enterreno.com</a> .....	67
Imagen 47 Ascensor Hospital Carlos Van Buren, año 1932. Rescatada de <a href="http://www.geocities.ws">www.geocities.ws</a> .....	67
Imagen 48 Ascensor Cordillera. Rescatada de <a href="http://www.emol.com">www.emol.com</a> .....	71
Imagen 49 Demolición Ascensor Las Cañas, año 2011. Rescatada de <a href="http://www.cerroconcepcion.org">www.cerroconcepcion.org</a> .....	72
Imagen 50 Ascensor Lecheros, con estación inferior demolida, año 2012. Rescatada de <a href="http://www.elmartutino.cl">www.elmartutino.cl</a> .....	72
Imagen 51 Gallardo, P. (2018) Placa conmemorativa de Monumento Histórico en estación inferior de Ascensor Polanco.....	74
Imagen 52 Ascensor Mariposas, año 2014. Rescatada de <a href="http://www.miciudaddepapel.com">www.miciudaddepapel.com</a> .....	78
Imagen 53 Ivens, J. (1963). Ascensor Polanco. Rescatada de <a href="https://www.youtube.com/watch?v=_qH5-d7SVX4">https://www.youtube.com/watch?v=_qH5-d7SVX4</a> .....	86
Imagen 54 Ivens, J. (1963) Ascensor Monjas. Rescatada de <a href="https://www.youtube.com/watch?v=_qH5-d7SVX4">https://www.youtube.com/watch?v=_qH5-d7SVX4</a> .....	86
Imagen 55 Opera de Sydney, año 2019. Rescatada de <a href="http://www.sydneyoperahouse.com">www.sydneyoperahouse.com</a> .....	87
Imagen 56 Gallardo, P. (2019). Jardines del Palacio de Versalles. París, Francia.....	88
Imagen 57 Ascensor Artillería, año 1960. Rescatada de <a href="http://www.enterreno.com">www.enterreno.com</a> .....	88
Imagen 58 Terremoto 1906 en Valparaíso, sector Plaza Victoria. Rescatada de libro Vistas del Terremoto, 16 de Agosto de 1906. En Colección de Biblioteca Nacional. ....	89

Imagen 59 Villa Savoye, Possy, Francia. Rescatada de <a href="http://www.plataformaarquitectura.cl">www.plataformaarquitectura.cl</a> .....	90
Imagen 60 Ascensor Cordillera, año 1911. Rescatada de <a href="http://www.pinterest.cl/pin/32440059792989923">www.pinterest.cl/pin/32440059792989923</a> .....	91
Imagen 61 Ascensor Monjas, año 1911. Rescatada de Revista Zig-Zag.....	92
Imagen 62 Ascensor Polanco, estación intermedia y superior. Año 1960. Colección Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile. ....	93
Imagen 63 Ascensor El Peral, año 1900. Rescatada de <a href="http://www.memoriachilena.cl">www.memoriachilena.cl</a> .....	93
Imagen 64 Gallardo, P. (2019) Plaza Justicia, estación inferior Ascensor El Peral.....	94
Imagen 65 Ascensor Villaseca, año 1960. Colección Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile.....	95
Imagen 66 Estación inferior Ascensor Concepción, año 1910. Colección Museo Histórico Nacional .....	96
Imagen 67 Gallardo, P. (2018). Estación inferior Ascensor San Agustín. ....	96
Imagen 68 Gallardo, P. (2016) Estación inferior Ascensor Espíritu Santo. ....	97
Imagen 69 Estación inferior Ascensor Larraín. Rescatada de <a href="http://www.monumentos.gob.cl">www.monumentos.gob.cl</a> .....	98
Imagen 70 Gallardo, P. (2018) Interior estación inferior de Ascensor El Peral.....	98
Imagen 71 Ascensor Cordillera, año 2016. Rescatada de <a href="http://www.miciudaddepapel.com">www.miciudaddepapel.com</a> .....	99
Imagen 72 Ascensor Van Buren. Rescatada de <a href="http://www.monumentos.gob.cl">www.monumentos.gob.cl</a> .....	99
Imagen 73 Ascensor Villaseca - Estación Superior. Rescatada de <a href="http://www.miciudaddepapel.com">www.miciudaddepapel.com</a> .....	100
Imagen 74 Estación superior Ascensor Mariposas. Rescatada de <a href="http://www.commons.wikimedia.org">www.commons.wikimedia.org</a> .....	100
Imagen 75 Estación superior Ascensor Concepción, en proceso de restauración, año 2018. Rescatada de <a href="http://www.latercera.com">www.latercera.com</a> .....	101
Imagen 76 Estación Superior Ascensor Concepción, año 1988. Rescatada de <a href="http://www.enterreno.com">www.enterreno.com</a> .....	101
Imagen 77 Estación superior Ascensor Florida, año 2017. Rescatada de <a href="http://www.commons.wikipedia.org">www.commons.wikipedia.org</a> .....	101
Imagen 78 Ascensor Espíritu Santo, año 2018. Rescatada de <a href="http://www.soychile.cl">www.soychile.cl</a> .....	101
Imagen 79 Ascensor Barón, año 2018. Rescatada de <a href="http://www.miciudaddepapel.com">www.miciudaddepapel.com</a> .....	102
Imagen 80 Ascensor Barón, estación superior, año 2018. Rescatada de <a href="http://www.chilesorprende.cl">www.chilesorprende.cl</a> .....	102
Imagen 81 Ascensor Barón, año 1906. Rescatada de <a href="http://www.patrimoniourbano.cl">www.patrimoniourbano.cl</a> .....	103
Imagen 82 Ascensor Monjas, año 1916. Rescatada de Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. USA .....	103
Imagen 83 Estación superior Ascensor Reina Victoria, año 2014. Rescatada de <a href="http://www.plataformaurbana.cl">www.plataformaurbana.cl</a> .....	103
Imagen 84 Pasarela estación superior Ascensor Larraín, año 2012. Rescatada de <a href="http://www.ascensoresdevalparaiso.blogspot.com">www.ascensoresdevalparaiso.blogspot.com</a> .....	104
Imagen 85 Ascensor Polanco, año 2017. Rescatada de <a href="http://www.alredordelmapa.com">www.alredordelmapa.com</a> .....	104
Imagen 89 Gallardo, P. (2018). Vista desde Ascensor Espíritu Santo .....	106
Imagen 88 Gallardo, P. (2018). Vista desde Ascensor El Peral .....	106
Imagen 87 Gallardo, P. (2018). Vista desde Ascensor San Agustín. ....	105
Imagen 86 Gallardo P. (2018). Vista desde estación superior en Ascensor Polanco .....	105
Imagen 90 Gallardo, P. (2018). Vista desde Ascensor Artillería. ....	106
Imagen 91 Gallardo, P. (2019). Flujos Urbanos Ascensor Artillería. ....	108
Imagen 93 Gallardo, P. (2019). Flujos Urbanos Ascensor Espíritu Santo.....	109
Imagen 92 Gallardo, P. (2019). Flujos Urbanos Ascensor Reina Victoria.....	108
Imagen 94 Gallardo, P. (2018) Emplazamiento de los 30 ascensores sobre plano de Valparaíso de 1930.....	109
Imagen 95 Plano de la ciudad y puerto de Valparaíso, año 1853. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <a href="http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-67624.html">http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-67624.html</a> . Accedido en 18/12/2016.....	110
Imagen 96 Plano de la ciudad y puerto de Valparaíso, año 1835. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile <a href="http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-67624.html">http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-67624.html</a> .....	110

Imagen 97 Plano de Valparaíso, 1879. Colección Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada.id MC: MC0034401 .....	110
Imagen 98 Plano de Valparaíso, 1931". Violich, Francis.. Cities of Latin America. Housing and planning to the south. Nueva York: Reinhold Publishing Corporation, 1944. 241 p. ....	111
Imagen 99 Gallardo, P. (2016) Plano de Valparaíso, año 2014. ....	111
Imagen 100 Triviño, L. (1930) Ascensor Panteón. ....	113
Imagen 101 Triviño, L. (año sin identificar). Ascensor Ferroviario. ....	113
Imagen 102 Ascensor Polanco, año 1985. Autor desconocido .....	116
Imagen 103 Triviño, L. (año desconocido). Ascensor Florida.....	116
Imagen 104 Ascensor Artillería y Plaza Wheelwright. Año 1930. Rescatada de www.enterreno.com.....	118
Imagen 105 Vagen, A. (2008) Ascensor Monjas sobre Calle Dieciocho. ....	119
Imagen 106 Gallardo, P. (2017). Ascensor Lecheros sobre calle Petrarca. ....	120
Imagen 107 Ascensor Villaseca sobre Subida Taqueadero, año 2006. Rescatada de www.miciudaddepapel.com .....	120
Imagen 108 Gallardo, P. (2017). Zonificación de Valparaíso según función, a partir de plano de 1930. ....	123
Imagen 109 Centro multifuncional museo, biblioteca, bar y tiendas "Da Petrus" en ex iglesia construida en 1884, Holanda. Año 2018. Rescatada de www.archdaily.com.....	124
Imagen 110 Bodega Simón Bolívar, Valparaíso. Año 2018. Rescatada de www.cadch.cl....	124
Imagen 111 Gallardo, P. (2017) Rieles Ascensor Larraín. ....	128
Imagen 112 Gallardo, P. (2017) Rieles Ascensor Monjas. ....	128
Imagen 113 Ascensor Barón, año 1906. Rescatada de www.patrimoniourbano.cl.....	130
Imagen 114 Ascensor Barón, año 2009. Rescatad de ww.elmartutino.cl.....	131
Imagen 115 Ascensor Barón en proceso de restauración. Año 2012. Rescatada de www.emol.cl.....	131
Imagen 116 Gallardo, P. (2017) Ascensor Barón.....	131
Imagen 117 Ascensor Polanco, año 1916. En Diario La Union, publicado el Viernes 09 de junio de 1916. Valparaíso, Chile. ....	132
Imagen 118 Bustamante, F. (1970) Puente pastelon de hormigon prefabricado en estación superior de Ascensor Polanco. ....	132
Imagen 119 Puente y estructura de estación superior en Ascensor Polanco, año 2018. Rescatada de www.laotrazvoz.org .....	132
Imagen 120 Gallardo, P. (2017) Puente Ascensor Polanco. ....	133
Imagen 121 Triviño, L. (1908). Ascensor Artillería y sus cuatro carros. ....	133
Imagen 122 Triviño, L. (1892) Primer Ascensor Artillería. ....	133
Imagen 123 Ascensor Artillería, año 1910. Rescatada de www.enterreno.com .....	134
Imagen 124 Ascensor Artillería, año 1983. Rescatada de www.enterreno.com .....	134
Imagen 125 Jimenez, M. (2015) Diagrama de Stud Frame .....	137
Imagen 126 Leser, H. (1990). Esquema de estructura de Ballon Frame .....	137
Imagen 127 Waisberg, M. (1988). Casa Artillería 156.....	138
Imagen 128 Jimenez, M. (2015) Corte longitudinal casa Dimalow 167. ....	138
Imagen 129 Jimenez, M. (2015) Relleno de adobillo en tabiquerías casa Dimalow 167.....	139
Imagen 130 Jimenez, M. (2015) Sección sistema constructivo casa Dimalow 167.....	139
Imagen 131 Gallardo, P. (2017) Tabiquería en sala de maquinas de estación superior Ascensor Larraín.....	140
Imagen 132 Gallardo, P. (2016) Entramado vertical en estación superior Ascensor Monjas. ....	140
Imagen 133 Gallardo, P. (2016) Sala de máquinas Ascensor Artillería. ....	141
Imagen 134 Gallardo, P. (2016) Estación inferior Ascensor Villaseca .....	141
Imagen 135 Gallardo, P. (2016) Estación superior Ascensor Cordillera.....	141
Imagen 136 Gallardo, P. (2016) Estación superior Ascensor Espíritu Santo .....	141
Imagen 137 Ascensor Concepción, Año 1966. En Colección de Museo Histórico Nacional	142
Imagen 138 Ascensor Concepción, año 1900. Autor desconocido. En Colección Museo Histórico Nacional. ....	142
Imagen 139 Leblanc, F. (1890) Ascensor Concepción. En Colección Museo Histórico Nacional. ....	142
Imagen 140 Gallardo, P. (2017) Carro Ascensor Villaseca. ....	143

Imagen 141 Triviño, L. (1944). Accidente en carros de Ascensor Villaseca .....	143
Imagen 142 Triviño, L. (1970). Estación inferior Ascensor Reina Victoria.....	144
Imagen 143 Triviño, L. (1986). Remodelación de estación inferior. ....	144
Imagen 144 Cyparq (2012) Restauración, mantención y ampliación de Ascensor Reina Victoria.....	144
Imagen 145 Kuhlmann, T. (1900) Estación superior Ascensor Reina Victoria. En Colección Museo de Historia Natural de Valparaíso. ....	145
Imagen 146 Triviño, L. (1976). Estación superior Ascensor Reina Victoria.....	145
Imagen 147 Reyes, F. (2017). Estación superior Ascensor Reina Victoria. ....	145
Imagen 148 Triviño, L. (2013). Sala de máquinas de Ascensor Artillería obsoleto. ....	149
Imagen 149 Herrera, C.(1964). Comercio en estación superior de Ascensor Artillería.....	152
Imagen 150 Herrera, C. (1964) Estación superior Ascensor Florida.....	152
Imagen 151 Herrera, C. (1964). Comercio en estación superior de Ascensor Villaseca.....	152
Imagen 152 Leyton, E. (2017). Dimensiones principales para funiculares. ....	179
Imagen 153 Leyton, E. (2017) Disposición sala de poleas respecto al plano de rodadura, ascensor Larraín.....	179
Imagen 154 Leyton, E.(2017). Sistemas y subsistemas en ascensores.....	180
Imagen 155 Leyton, E. (2017). Vista de conjunto en sala de máquinas.....	182
Imagen 156 Leyton, E. (2017) Sección tambor de enrollamiento ascensor Larraín. ....	183
Imagen 157 Leyton, E. (2017). Diagrama freno de operación.....	184
Imagen 158 Leyton, E. (2017). Sección freno de emergencia. ....	184
Imagen 159 Leyton, E. (2017). Plano de rodadura ascensor.....	185
Imagen 160 Leyton, E. (2007). Plano de cremallera ascensor Larraín.....	185
Imagen 161 Leyton, E. (2007). Plano polines porta cables.....	186
Imagen 162 Leyton, E. (2007). Isométrica de chasis y sistema de rodado.....	187
Imagen 163 Leyton, E. (2017). Detalle dispositivo antivuelco.....	188
Imagen 164 Leyton, E. (2017). Detalle polea guía.....	189
Imagen 165 Leyton, E. (2017). Vista de poleas guías y poleas de compensación.....	189
Imagen 166 Leyton, E. (2017). Detalle de terminal de suspensión: ojal con guardacabos y sujetacables.....	190
Imagen 167 Gallardo, P. (2016) Distribución de zonas según destinos de ascensores sobre plano de Valparaíso de 1930. ....	195
Imagen 168 Gallardo, P. (2016). Ascensores por orden cronológico según fecha de inauguración. ....	196
Imagen 169 Gallardo, P. (2016). Distribución de los 30 ascensores según Imagen 152, sobre plano de Valparaíso de 1930. ....	197
Imagen 170 Gallardo, P. (2016) Diagrama de sistemas integrales de ascensores.....	206

**Índice de Tablas**

Tabla 1 Leyton, E. (2017) Tabla de Subsistema Estación. ....	181
Tabla 2 Leyton, E. (2017). Tabla de componentes en sala de máquinas. ....	182
Tabla 3 Leyton, E. (2017). Tabla de componentes en plano de rodadura.....	185
Tabla 4 Leyton, E. (2017) Tabla de componentes en carros.....	187
Tabla 5 Leyton, E.(2017). Tabla de componentes de arrastre, reenvío y suspensión.....	189
Tabla 6 Gallardo, P.(2016). Ficha de registro 1 - Ascensor Larrain.....	211
Tabla 7 Gallardo, P. (2016). Ficha de registro 2 - Ascensor Larrain.....	212
Tabla 8 Gallardo, P. (2016). Ficha de registro 3 - Ascensor Larrain.....	213
Tabla 9 Gallardo, P. (2016). Ficha de registro 5 - Ascensor Larrain.....	214
Tabla 10 Gallardo, P. (2016). Ficha de registro 5 - Ascensor Larrain.....	215
Tabla 11 Gallardo, P. (2016). Ficha de registro 6 - Ascensor Larrain.....	216
Tabla 12 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 1 - Ascensor Espiritu Santo.....	220
Tabla 13 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 2 - Ascensor Espiritu Santo.....	221
Tabla 14 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 3 - Ascensor Espiritu Santo.....	222
Tabla 15 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 4 - Ascensor Espiritu Santo.....	223
Tabla 16 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 5 - Ascensor Espiritu Santo.....	224
Tabla 17 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 6 - Ascensor Espiritu Santo.....	225
Tabla 18 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 1 - Ascensor Concepción.....	228
Tabla 19 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 2 - Ascensor Concepción.....	229
Tabla 20 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 3 - Ascensor Concepción.....	230
Tabla 21 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 4 - Ascensor Concepción.....	231
Tabla 22 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 5 - Ascensor Concepción.....	232
Tabla 23 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 6 - Ascensor Concepción.....	233
Tabla 24 Gallardo, P. (2016) Protección legal de ascensores respecto a numerales definidos del 1 al 6. ....	264
Tabla 25 Cuadro de ascensores según ubicación en zonas de Plan Regulador Comunal de Valparaíso.....	265
Tabla 26 Gallardo, P. (2016). Cuadro de ascensores según su protección legal.....	265

## Bibliografía

- Littré, E. (1863). *Dictionnaire de la Langue Française*. Paris: Librairie Générale Française.
- Prats, L. (1997). *Antropología y Patrimonio*. España: Ariel.
- Turner, V. (1987). *La Selva de los Símbolos*. España: Siglo Veintiuno Editores.
- Silva, A. (2006). *Imaginario Urbanos*. Colombia: Arango Editores.
- Borges, J. L. (1979). *Obra Poética 1923-1976*. Madrid: Alianza Editorial.
- UNESCO. (2002). *La Unesco y el Patrimonio Mundial*. París: Ediciones UNESCO.
- UNESCO. (1982). *Conferencia Mundial sobre las Políticas Culturales*. Mexico D.F.: EDICIONES UNESCO.
- UNESCO. (1954). *Convención para la Protección de los Bienes Culturales en Caso de Conflicto Armado*. La Haya.
- UNESCO. (1970). *Convención sobre las medidas que deben adoptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales*. París: UNESCO.
- UNESCO. (2001). *Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*. París: UNESCO.
- ICOMOS. (1987). Carta de Washington. *Carta Internacional para la Conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas* (pág. 3). Washington D.C.: ICOMOS.
- UNESCO. (2009). Patrimonio Cultural Inmaterial. *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial* (pág. 12). París: UNESCO.
- UNESCO. (1972). *Convención del Patrimonio Mundial*. París: UNESCO. Obtenido de <http://whc.unesco.org>; <http://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-562-2.pdf>
- ICOMOS. (1964). Carta de Venecia. *II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos* (pág. 4). Venecia: ICOMOS.
- ICOMOS. (1975). Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico. *Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico*, (pág. 4). París.
- ICOMOS. (1994). Documento de Nara sobre Autenticidad. *Conferencia de Nara sobre Autenticidad*. Nara.
- ICOMOS. (1995). Carta de Brasilia. *V Encuentro Regional de ICOMOS - Brasil*, (pág. 4). Brasilia.
- Giedion, S. (2009). *Espacio, tiempo y arquitectura*. Barcelona: Reverte.
- Kay, R. (2014). *Lorenzo Berg / Un origen*. Santiago de Chile: Consejo de Monumentos Nacionales.
- Choay, F. (2007). *Alegoría del Patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Sancho, R. B. (2011). *Japón como propulsor de la valoración del Patrimonio Inmaterial*. Japón: UNESCO. Obtenido de <http://mupart.uv.es/ajax/file/oid/333/fid/568/PATRIMONIO%20INMATERIAL%20JAP%20N-UNESCO.pdf>
- Convención, L. e. (20 de 2019 de 2009). UNESCO. Obtenido de [www.unesco.org](http://www.unesco.org): <http://www.unesco.org/culture/ich/doc/src/01854-ES.pdf>
- Enders, S. R. (1998). *Hozon: architectural and urban conservation in Japan*. Londres: Axel Menges.
- Venturi, R. (1978). *Complejidad y contradicción en la arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Practicas, D. (19 de 2019 de 2008). [www.whc.unesco.org](http://www.whc.unesco.org). Obtenido de UNESCO: <http://whc.unesco.org/archive/opguide08-es.pdf>
- Canclini, N. G. (2013). *Ciudades Híbridas*. Buenos Aires: Paidós.
- ICOMOS. (2011). Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas urbanas históricas. *XVII Asamblea General ICOMOS* (pág. 14). La Valeta: ICOMOS.
- UNESCO. (1976). Recomendación de Nairobi. *Recomendación relativa a la salvaguardia de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea* (pág. 182). Nairobi: UNESCO.
- CIAM. (1931). Carta de Atenas. *Conferencia de Atenas*, (pág. 3). Atenas.

- UNESCO. (2000). Carta de Cracovia. *Conferencia Internacional sobre Conservación*, (pág. 6). Cracovia.
- Feilden, B. M. (2003). *Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural Mundial*. Roma: UNESCO .
- Bodegan, S. T.-R. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. España: Paidós.
- Rojas, F. Q. (2000). *Valparaíso navega en el tiempo*. Santiago de Chile: Editorial Planeta Chilena S.A.
- Meiggs, E. (1883). *Reseña Histórica del Ferrocarril entre Santiago i Valparaíso*. Santiago de Chile: Imprenta del Ferrocarril.
- Martland, S. J. (2001). *Southern Progress: Constructing Urban Improvement in Valparaíso, 1840-1918*. Massachusetts: Massachusetts Historical Society.
- ENDESA. (1952). *Plan de electrificación del país*. Santiago de Chile: ENDESA.
- Méndez, L. M. (1986). Plazas y parques de Valparaíso transformaciones en el micro paisaje urbano. *I Jornadas de Historia Urbana*. Valparaíso.
- Urbina, M. (2011). *Los conventillos de Valparaíso: 1880-1920*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- Johnston, S. B. (1962). *Cartas Escritas durante una Residencia de Tres Años en Chile*. Santiago: Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina.
- Silva, V. D. (2004). *Monografía Histórica de Valparaíso 1536 – 1912*. Viña del Mar: Ediciones Altazor.
- Walpole, F. (1935). *Visión de Valparaíso al Finalizar la Primera Mitad del Siglo XIX*. Santiago de Chile: Boletín de la Academia Chilena de la Historia.
- Morrison, A. (1992). *Los tranvías de Chile 1858-1978*. Santiago de Chile: Editorial Ricaaventura.
- Saez, L. (2004). *Valparaíso, Guía Histórico- Cultural. Siglos XVI – XXI*. Valparaíso: Editorial Puntángelos.
- García, A. (2011). El problema de la autenticidad en el patrimonio arquitectónico del siglo XX: consecuencias en la evolución teórica de la restauración. *CAH 20thC*, (pág. 6). Madrid.
- Errázuriz, T. (2010). *El asalto de los motorizados. el transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago: 1900-1927*. Santiago de Chile.
- Aranzaes, W. (1989). *Problemáticas en la salubridad pública de Valparaíso a comienzos del siglo XX (1900-1910)*. Valparaíso: UPLA.
- Cameron, J. (1998). *Ascensores Porteños*. Viña del Mar: Ediciones Altazor.
- Educación, M. d. (1998). *Declaratoria Monumento Histórico 14 ascensores de Valparaíso*. Santiago de Chile: Ministerio de Educación.
- Couve, E. (2003). *Valparaíso Ascensores*. Punta Arenas : Editorial Fantástico Sur Birding Ltda.
- Cameron, J. (2007). *Ascensores de Valparaíso*. Santiago de Chile: Ril Editores.
- León, S. (2015). *Valparaíso sobre rieles*. Santiago de Chile: Bioesférica Ediciones.
- Chile, R. d. (1920). *Censo de Población*. Valparaíso: República de Chile.
- Unión, D. L. (17 de marzo de 1929). Inauguración de buses. *La Unión*, pág. 1.
- SECTRA. (01 de agosto de 2016). [www.sectra.gob.cl](http://www.sectra.gob.cl). Obtenido de Secretaría de Planificación de Transporte: [http://www.sectra.gob.cl/planes\\_transporte\\_urbano/valparaiso/documentos\\_valparaiso.htm](http://www.sectra.gob.cl/planes_transporte_urbano/valparaiso/documentos_valparaiso.htm)
- Estrada, B. (2012). Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. *Polis, Revista Latinoamericana, Volumen 11*, 345-374.
- Miravete, A. (2004). *Transportadores y elevadores*. Barcelona: Reverté S.A.
- RAE. (24 de mayo de 2019). *Real Academia Española*. Obtenido de [dle.rae.es](https://dle.rae.es/?id=IchOko7): <https://dle.rae.es/?id=IchOko7>
- Briebe, L. (15 de 2016 de 2016). *Memoria chilena*. Obtenido de [www.memoriachilena.gob.cl](http://www.memoriachilena.gob.cl): <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-printer-95626.html>
- Waisberg, M. (enero de 1967). *Revista de Planificación. IVUPLAN*. Valparaíso, Valparaíso, Chile: Universidad de Chile.
- Jiménez, C. (2003). Los valores universales del Patrimonio Arquitectónico y Urbano en Valparaíso. *Revista Urbano*, 1.

- Rojas, M. (2005). Valparaíso: El derecho al Patrimonio. *Revista Antropologías del Sur*, 1.
- Jimenez, C. (2009). Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad. *Estudios Geográficos*, 1.
- SUBDERE. (2009). *Informe Final de Evaluación PRDUV*. Valparaíso: Ministerio del Interior.
- Urbana, P. (16 de diciembre de 2016). *Plataforma Urbana*. Obtenido de [www.plataformaurbana.cl](http://www.plataformaurbana.cl):  
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/01/18/marcha-en-plaza-victoria-por-ascensores-de-valparaiso>
- MOP. (2016). *Modelo de Gestión de Transición de Sistema de Ascensores Valparaíso*. Valparaíso: Ministerio de Obras Públicas - Dirección de Arquitectura.
- Chile, M. P. (23 de mayo de 2019). UNESCO. Obtenido de <https://whc.unesco.org>:  
[https://whc.unesco.org/es/list/?action=list&search=chile&searchSites=&search\\_by\\_country=&type=&criteria\\_restriction=&region=&order=](https://whc.unesco.org/es/list/?action=list&search=chile&searchSites=&search_by_country=&type=&criteria_restriction=&region=&order=)
- Carrión, F. (08 de 06 de 2019). Lugares o Flujos Centrales: Los centros históricos urbanos. Santiago de Chile, Region Metropolitana, Chile. Obtenido de CEPAL:  
<https://repositorio.cepal.org>
- Migone, J. (1998). *Ascensores de Valparaíso*. Santiago de Chile: CONPAL .
- EMOL. (11 de 10 de 2012). Ascensor Barón inicia su etapa final de reparación. Valparaíso, Region de Valparaíso, Chile. Obtenido de Soy Chile: [soychile.cl](http://soychile.cl)
- Gutiérrez, A. (2002). Desplazamientos. Santiago de Chile, Región Metropolitana, Chile.
- Waisberg, M. (1995). *La Traza Urbana, Patrimonio Consolidado de Valparaíso*. Buenos Aires.
- Arce, R. P. (2007). Entre el atajo y la promenade: recorridos en la obra de Guillermo Jullian. *Massilia: anuario de estudios lecorbusierianos*, 138 - 153.
- Segura, S. (14 de 06 de 2019). *Patrimonio Urbano*. Obtenido de Breve historia del ascensor Barón: <https://patrimonio-urbano.cl/2013/11/11/breve-historia-del-ascensor-baron/>
- Monjas, A. (14 de 06 de 2019). *Kalam*. Obtenido de Kalam.es: <https://kalam.es/obra/ascensor-monjas-valparaiso-chile/>
- Mardones, M. (2014). *Valparaíso, un siglo de historia visual del transporte público*. Viña del Mar: Procultura.
- Jimenez, C. (14 de 06 de 2019). Las Intervenciones en los Ascensores a principios del siglo XXI. Valparaíso, Valparaíso, Chile.
- Calderón, A. (2001). *Memorial de Valparaíso*. Santiago de Chile: Ril editores.
- Inat, S. (06 de 2011). Sistema de plataforma con entramado ligero de madera. *Master en Edificación*. Barcelona, España: Universidad Politécnica de Cataluña.
- Sobon, J. A. (1994). *Build a Classic Timber-Framed House*. Massachusetts: Editorial Services Inc.
- Waisberg, M. (1989). *Casas de Playa Ancha*. Valparaíso: Universidad de Valparaíso.
- Jiménez, M. (07 de 01 de 2014). Los Entramados Tradicionales de Madera en los Cerros Alegre y Concepción. Valparaíso, Chile: Universidad Técnica Federico Santa María.
- Aparicio, J. (2000). *El Muro*. Madrid: Colección Textos de Arquitectura y Diseño.
- Estrada, B. (1986). *Valparaíso 1536 - 1986*. Valparaíso: Ediciones Altazor.
- Migone, J. (01 de 05 de 2010). Entrevista a Jaime Migone Retitng, especialista en Patrimonio Arquitectónico. (L. Rojas, Entrevistador)
- Triviño, L. (23 de 07 de 2013). Ascensor Reina Victoria. Valparaíso, Chile.
- UNESCO. (2000). Carta de Cracovia. *Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido* (pág. 4). Cracovia: UNESCO.
- UNESCO. (2003). *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*. Obtenido de UNESCO: <https://ich.unesco.org/es/que-es-el-patrimonio-inmaterial-00003>
- Economía, E. d. (25 de 07 de 2019). *La gran enciclopedia de economía*. Obtenido de [economia48.com](http://www.economia48.com): <http://www.economia48.com/spa/d/compania/compania.htm>
- Chile, U. d. (01 de 1967). Revista de Planificación . *IVUPLAN*. Valparaíso, Chile: Universidad de Chile.
- CMN. (2016). *Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales y Normas Relacionadas*. Santiago de Chile: Ministerio de Educación. Obtenido de CMN:  
<http://www.monumentos.gob.cl/>

- Delgado, A. (28 de 05 de 2010). *Plataforma Urbana*. Obtenido de Ciudad en la prensa: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2010/05/28/cierre-de-ascensor-larrain-deja-solo-7-funiculares-operando-de-15-que-funcionaban-en-valparaiso/>
- Ruz, E. (22 de 07 de 2016). Cerro y ascensor Larrain. (P. G. Billiard, Entrevistador)
- MOP. (25 de 08 de 2016). *Mercado Público*. Obtenido de Licitacion ID: 822-9- LR16: <https://www.mercadopublico.cl>
- Bravo, L. (11 de 08 de 2016). Cerro Bellavista y el Ascensor Espíritu Santo. (P. G. Billiard, Entrevistador)
- González, R. (2015). *Barrios residenciales patrimoniales, cambio y resistencia ante la irrupción del turismo. El caso de los cerros Alegre y Concepción del "Sitio Patrimonio Mundial Área Histórica de Ciudad Puerto de Valparaíso"*. Santiago de Chile: Universidad de Chile.
- Cruz, A. r. (04 de 11 de 2008). *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de Portada: Ciudades: [http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4\\_noticias/site/artic/20081104/pags/20081104000427.html](http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4_noticias/site/artic/20081104/pags/20081104000427.html)
- Valparaíso, U. d. (16 de 12 de 2016). *Usuarios de Ascensores*. Obtenido de Usuarios de Ascensores: <http://usuariosdeascensores.blogspot.cl/>
- Santo, C. d. (01 de 09 de 2010). *El Mercurio de Valparaíso*. Obtenido de Noticias: [http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4\\_noticias/site/artic/20100901/pags/20100901191259.html](http://www.mercuriovalpo.cl/prontus4_noticias/site/artic/20100901/pags/20100901191259.html)
- MOP. (2016). *Modelo de Gestión de Transición de Sistema de Ascensores Valparaíso*. Valparaíso: MOP.
- Mayorga, F. (03 de 04 de 2019). Comienza marcha blanca de ascensor "Concepción" en Valparaíso. *La Tercera*.
- GORE. (01 de 02 de 2010). Autoriza la contratación directa entre el gobierno regional y la entidad que indica. *Resolución Exenta N°31*. Valparaíso, Valparaíso, Chile. Obtenido de Gore Valparaíso: <http://www.gorevalparaiso.cl/transparencia/Archivos/2010/resoluciones/113.pdf>
- CMN. (16 de 06 de 1976). Decreto Supremo N° 556. *Declara Monumentos Nacionales, Zonas Típicas y Santuarios de la Naturaleza*. Santiago de Chile, Región Metropolitana, Chile: Ministerio de Educación. Obtenido de CMN: [http://www.monumentos.cl/catalogo/625/articles-36971\\_documento.pdf](http://www.monumentos.cl/catalogo/625/articles-36971_documento.pdf)
- Ascensores, U. d. (16 de diciembre de 2016). *Agrupación Usuarios de Ascensores*. Obtenido de usuariosdeascensores.blogspot.cl: <http://usuariosdeascensores.blogspot.cl/>
- CMN. (2004). *Postulación de Valparaíso como sitio del Patrimonio Mundial UNESCO*. Santiago de Chile: Consejo de Monumentos Nacionales.
- EPV. (2015). *Empresa Portuaria de Valparaíso*. Obtenido de Puerto Valparaíso: [http://www.puertovalparaiso.cl/img/media/1452629139\\_01.2016%20Plan%20Maestro%202015%20Final.pdf](http://www.puertovalparaiso.cl/img/media/1452629139_01.2016%20Plan%20Maestro%202015%20Final.pdf)
- GORE. (14 de 06 de 2012). Resolución Exenta N° 873. *Adquisición Ascensores de Valparaíso Código BIP 30118510 Ascensor Monjas*. Valparaíso, Valparaíso, Chile: Gobierno Regional.
- GORE. (14 de 06 de 2012). Resolución Exenta N° 874. *Adquisición Ascensores de Valparaíso Código BIP 30118510 Ascensor Mariposa*. Valparaíso, Valparaíso, Chile: Gobierno Regional.
- GORE. (14 de 06 de 2012). Resolución Exenta N° 876. *Adquisición Ascensores de Valparaíso Código BIP 30118510 Ascensor Artillería*. Valparaíso, Valparaíso, Chile: Gobierno Regional.
- GORE. (14 de 06 de 2012). Resolución Exenta N° 878. *Adquisición Ascensores de Valparaíso Código BIP 30118510 Ascensor Larrain*. Valparaíso, Valparaíso, Chile: Gobierno Regional.
- GORE. (14 de 06 de 2012). Resolución Exenta N° 880. *Adquisición Ascensores de Valparaíso Código BIP 30118510 Ascensor Villaseca*. Valparaíso, Valparaíso, Chile: Gobierno Regional.
- GORE. (14 de 06 de 2012). Resolución Exenta N° 875. *Autoriza trato directo de la compraventa de los inmuebles*. Valparaíso, Valparaíso, Chile: Gobierno Regional.

- GORE. (12 de 06 de 2012). Resolución Exenta N° 877. *Adquisición Ascensores de Valparaíso Código BIP 30118510 Ascensor Concepción*. Valparaíso, Valparaíso, Chile: Gobierno Regional.
- INE. (01 de 08 de 2016). *Instituto Nacional de Estadísticas*. Obtenido de [www.regiones.ine.cl](http://www.regiones.ine.cl): <https://regiones.ine.cl/valparaiso>
- MINVU. (22 de 02 de 2018). OGUC. Santiago de Chile, Región Metropolitana, Chile. Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional (CL): <https://www.leychile.cl/N?i=8201&f=2019-02-28&p=>
- MINVU. (16 de 12 de 2016). *MINVU*. Obtenido de Quiero mi barrio: [http://www.minvu.cl/opensite\\_20070212164909.aspx](http://www.minvu.cl/opensite_20070212164909.aspx)
- UNESCO. (2014). *Diversidad de las expresiones culturales*. Obtenido de UNESCO: <https://es.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/digital-library/cdis/Patrimonio.pdf>
- Silva, M. (16 de 12 de 2016). *Plataforma Urbana*. Obtenido de Ciudad en la prensa: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/10/06/ascensor-de-valparaiso-fue-demolido-mientras-se-tramitaba-declararlo-monumento-historico/>
- Shnaidt, X. (31 de 07 de 2009). *Plataforma Urbana*. Obtenido de Ciudad en la prensa: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/07/31/ascensores-de-valparaiso-%C2%BFuna-pronta-solucion/>
- SUBDERE. (2009). *Informe Final de Evaluación PRDUV*. Santiago de Chile: Ministerio del Interior.
- Galdámes, C. (14 de 03 de 2019). *Soy Valparaíso*. Obtenido de Soy Chile: <https://www.soychile.cl/Valparaiso/Sociedad/2019/03/14/585829/En-septiembre-entregaran-el-ascensor-Monjas-de-Valparaiso.aspx>
- Moraga, M. (31 de 12 de 2008). *Plataforma Arquitectura*. Obtenido de Ciudad en la prensa: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2008/12/31/estudio-revela-urgencia-por-restaurar-ascensores-de-valparaiso/>
- EMOL. (26 de 12 de 1904). Inauguración de Tranvía Eléctrico. *El Mercurio de Valparaíso*, pág. 1.
- Cisternas, H. (20 de 12 de 2011). *Plataforma Urbana*. Obtenido de Ciudad en la prensa: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/12/20/justicia-demora-compra-de-10-ascensores-de-valparaiso/>
- Urbana, E. P. (18 de 01 de 2011). *Plataforma Urbana*. Obtenido de Ciudades: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/01/18/marcha-en-plaza-victoria-por-ascensores-de-valparaiso/>
- Fuentes, F. (06 de 09 de 2014). *Plataforma Urbana*. Obtenido de Ciudad en la prensa: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/06/valparaiso-en-junio-de-2015-se-podra-viajar-en-metro-troles-y-ascensores-con-pasaje-unico/>
- Mesa, A. (22 de 11 de 2016). Proyecto de Gestión de Ascensores INECON. (P. Gallardo, Entrevistador)
- Vinciguerra, C. (22 de 07 de 2016). Cerro y ascensor Larraín. (P. Gallardo, Entrevistador)
- Estrada, B. (24 de 1986). Valparaíso y el proceso de industrialización en Chile a fines del siglo XIX. En J. Couyoumdjian, *El alto comercio en Valparaíso y las grandes casas extranjeras, 1880-1930* (pág. 37). Valparaíso: Pontificia Universidad Católica de Chile. Obtenido de [www.memoriachilena.gob.cl](http://www.memoriachilena.gob.cl): <http://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0001485.pdf>
- Astudillo, D. (28 de 05 de 2012). *Identidad y futuro*. Obtenido de Noticias: <https://identidadyfuturo.cl/2012/05/28/gobierno-regional-adquiere-10-ascensores-de-valparaiso/>
- Pérez, M. (11 de 08 de 2011). *Plataforma Urbana*. Obtenido de Ciudad en la prensa: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/08/11/valparaiso-invertiran-us-5-millones-en-compra-de-10-ascensores/>
- IMV. (03 de 01 de 2013). *Identidad y Futuro*. Obtenido de Ethos de la ciudad: <https://identidadyfuturo.cl/2013/01/03/despues-de-5-anos-cerrado-ascensor-baron-vuelve-a-funcionar/>
- Silva, M. (06 de 10 de 2011). *Plataforma Urbana*. Obtenido de Ciudad en la prensa: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/10/06/ascensor-de-valparaiso-fue-demolido-mientras-se-tramitaba-declararlo-monumento-historico/>

CMN. (10 de 06 de 1976). Decreto Supremo N° 556. *Declara Monumentos Historicos, Zonas Tipicas y Santuarios de la Naturaleza*. Santiago de Chile, Región Metropolitana, Chile: Ministerio de Educación. Obtenido de Consejo de Monumentos Nacionales de Chile:  
[https://www.monumentos.gob.cl/sites/default/files/decretos/MH\\_00159\\_1976\\_D00556.PDF](https://www.monumentos.gob.cl/sites/default/files/decretos/MH_00159_1976_D00556.PDF)

ANEXOS

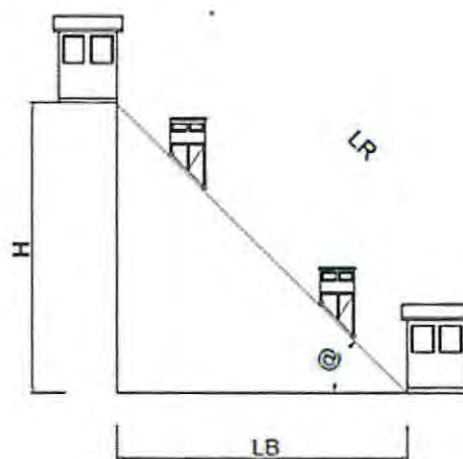
**ANEXO 1: El funcionamiento y la configuración del ascensor.**

El ascensor, o funicular consiste en dos carros rodantes, de madera o metal que se mueven a la par alternadamente y simultáneamente en sentido inverso, sobre vías paralelas de acero tipo riel de ferrocarril, montados sobre un chasis o estructura metálica soportante (véase Imagen 152).

Dichas vías se encuentran sobre un plano inclinado que se puede encontrar directamente en el cerro o sobre una estructura de metal, dependiendo de la topografía del terreno en donde esté situado el ascensor: sobre un radier de hormigón construido directamente en el suelo del cerro, sobre apoyos aislados de hormigón o albañilería, o sobre estructuras metálicas o de madera apoyadas en pilares o fundaciones. La trocha o distancia entre centros de rieles, de los ascensores porteños es de 1.600 milímetros. A este plano inclinado se le denomina plano de rodadura (véase Imagen 153).

Para la tracción o arrastre se utiliza un cable de acero, generalmente de 25 milímetros de diámetro, que es desplazado a través de poleas motrices y receptoras accionadas mediante un sistema electro mecánico que actúa sobre un tambor de enrollamiento. Dichos cables se unen con cada uno de los carros, haciendo que se muevan simultáneamente, generalmente la sala de máquinas en donde se encuentra la unidad motriz que entrega el movimiento al tambor, se encuentra en la estación superior. La unidad motriz cuenta con un motor eléctrico y una serie de elementos que hacen posible la reducción de velocidad del motor, estos elementos (engranajes, ejes y descansos) se encuentran abiertos hacia el ambiente. Los sistemas de frenado también se ubican en la sala de máquinas, además de los tableros de control.

En la Imagen 151, se muestra la disposición de las poleas respecto al plano de rodadura en el ascensor Larraín. Las poleas de mayor dimensión corresponden a las poleas de reenvío que son las que direccionan el cable principal, que va conectado con los tambores de enrollamiento. En general, todos los ascensores patrimoniales tienen esa disposición respecto a las poleas principales. Las poleas de menor diámetro corresponden a las poleas auxiliares y sobre estas va ubicado el cable auxiliar



- Largo rieles (LR)
- Largo de base (LB)
- Altura (H)
- Pendiente ( $\alpha$ )
- Capacidad (nº de personas).

Imagen 152 Leyton, E. (2017). Dimensiones principales para funiculares.



Imagen 153 Leyton, E. (2017) Disposición sala de poleas respecto al plano de rodadura, ascensor

que une a los dos carros. En este caso, son dos poleas pero generalmente es una sola polea de mayor tamaño la que conduce al cable auxiliar.

**Sistemas, Sub-Sistemas y Componentes.**

Para cumplir con los objetivos propuestos de éste trabajo es necesario conocer los componentes mecánicos presentes en los funiculares, para esto se clasifican en un árbol morfológico, el cual muestra los sistemas y sub-sistemas asociados con la finalidad de explicar la función que tiene cada uno de éstos (véase Imagen 154). Se muestra la clasificación realizada en el siguiente diagrama, tomando como base la información contenida en los proyectos de restauración.

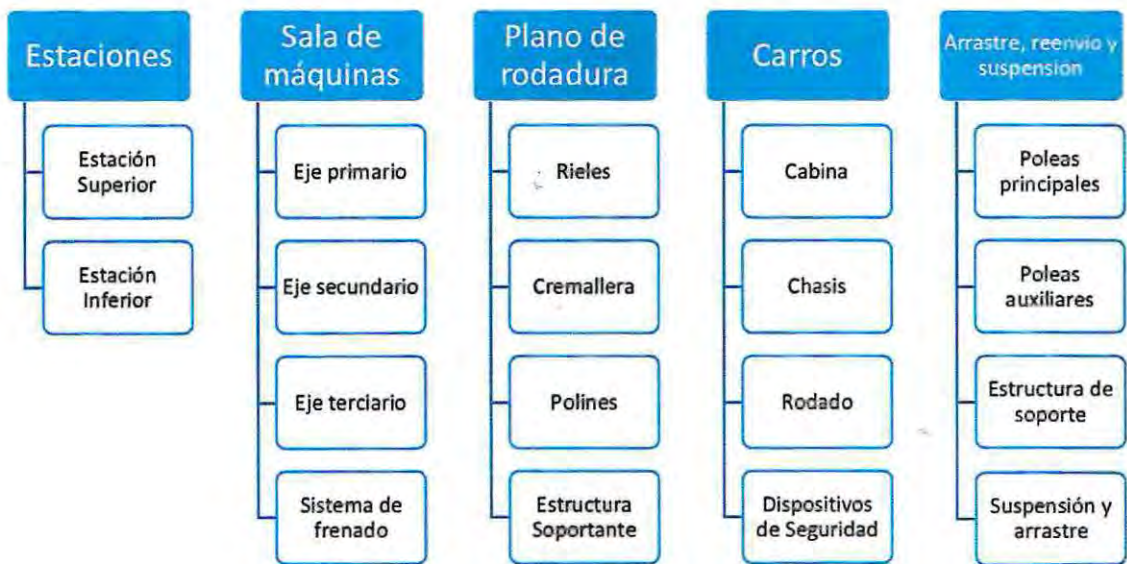


Imagen 154 Leyton, E.(2017). *Sistemas y subsistemas en ascensores.*

**1.1 Estaciones**

Son las edificaciones de acceso a los ascensores, están ubicadas al inicio y término del recorrido de cada carro, generalmente se realiza el conteo e ingreso controlado de las personas a la cabina del carro en la estación inferior y en la estación superior es donde se ubica el maquinista, con su respectiva sala de mando, a causa de la mejor visión que tiene con respecto al movimiento de los carros. Cada estación posee puertas de corredera para acceder a los carros.

El conteo de pasajeros se hace por medio de un torniquete, que en algunos casos tienen incluido un podómetro o pedal para permitir el paso de los usuarios a través del mecanismo.

Entre cada estación existe un medio de comunicación para que ambos operarios se pongan de acuerdo con la puesta en servicio de los carros.

SISTEMAS, SUB-SISTEMAS Y COMPONENTES		ÍTEM	
1. Estaciones	1.1 Estación superior	Estación	1.1.1
		Puertas de acceso	1.1.2
		Sala de mando	1.1.3
		Mobiliario	1.1.4
		Puertas de acceso a carros	1.1.5
		Torniquete de conteo	1.1.6
	1.2 Estación inferior	Estación	1.2.1
		Puertas de acceso	1.2.2
		Mobiliario	1.2.3
		Puertas de acceso a carros	1.2.4
		Sanitario	1.2.5

Tabla 1 Leyton, E. (2017) Tabla de Subsistema Estación.

### 1.1.1. Estación

Corresponde a la superficie completa del recinto, por donde transitan los usuarios, donde se encuentran los trabajadores, los sanitarios, el área de la sala de máquinas también se incluye en esta sección (para el caso de la estación superior).

### 1.1.2. Puertas de acceso

Son las puertas por donde acceden los usuarios a la estación.

### 1.1.3. Sala de mando

Es el lugar en donde se ubica el maquinista del ascensor, para el caso del ascensor en estudio este lugar se encuentra a nivel de la sala de máquinas. En la sala de mando se encuentran los actuadores de accionamiento de los frenos del ascensor, además de otro actuador que es el que le da el sentido de giro al motor y por lo tanto al tambor de enrollamiento, indicando así el carro que debe subir y el que debe bajar.

### 1.1.4. Mobiliario

Corresponde a todos los muebles que están situados en las estaciones.

### 1.1.5. Puertas de acceso a los carros

Son las puertas que deben abrir y cerrar los operarios presentes en la estación. Se abren para permitir la bajada de los pasajeros una vez que llega el carro y se cierran una vez que se da inicio a un viaje, ya sea con pasajeros en su interior o no.

### 1.1.6. Torniquete de conteo

El conteo de pasajeros se hace por medio de un torniquete, que en algunos casos tienen incluido un podómetro o pedal para permitir el paso de los usuarios a través del mecanismo. En general se encuentra en las estaciones inferiores de los ascensores, particularmente en el

ascensor Artillería se encuentra en la estación inferior. Está asociado también al cobro por el uso del servicio.

## 2. Sala de máquinas.

La sala de máquinas corresponde al lugar en donde se emplazan los elementos mecánicos responsables del movimiento controlado del carro. Se sitúa por debajo de la estación superior y posee grandes dimensiones, debido a que inicialmente el sistema motriz ocupado requería de mayor espacio (en muchos casos se tenía que alojar una caldera, cuando los sistemas motrices eran a vapor) que los que se utilizan actualmente.



Imagen 155 Leyton, E. (2017). Vista de conjunto en sala de máquinas.

En el espacio de la sala de máquinas se encuentran generalmente el sistema motriz, la reducción de velocidad; compuesta por engranajes de grandes dimensiones y cadenas de transmisión, polea de arrastre o tambor de enrollamiento (dependiendo del tipo de máquina, es decir máquina de arrastre o adherencia), los sistemas de frenado y finalmente la base de estos componentes y su respectivo foso.

Como se muestra en la Tabla 2, los componentes de la sala de máquinas se han agrupado según los ejes en donde van montados, siendo estos los siguientes:

SISTEMAS, SUB-SISTEMAS Y COMPONENTES		ÍTEM	
2. Sala de máquinas	2.1 Eje primario	Eje	2.1.1
		Descanso izquierdo	2.1.2
		Tambor de enrollamiento izquierdo	2.1.3
		Descanso central	2.1.4
		Corona Primaria	2.1.5
		Tambor de enrollamiento derecho	2.1.6
		Descanso derecho	2.1.7
	2.2 Eje secundario	Eje	2.2.1
		Freno de zapata izquierdo	2.2.2
		Descanso izquierdo	2.2.3
		Corona Secundaria	2.2.4
		Piñón Secundario	2.2.5
		Descanso derecho	2.2.6
	2.3 Eje terciario	Motorreductor	2.3.1
		Piñón	2.3.2
	2.4 Eje de freno	Eje	2.4.1
Freno de banda izquierdo		2.4.2	
Freno de banda derecho		2.4.3	

Tabla 2 Leyton, E. (2017). Tabla de componentes en sala de máquinas.

### Ejes

Son los elementos de máquina encargados de transmitir el movimiento rotacional y la potencia o par de torsión desde la unidad motriz hacia los tambores de enrollamiento. Generalmente son de aceros dulces y se unen de forma rígida a través de chavetas con los

componentes que están montados sobre ellos. En el ascensor en estudio se cuenta con tres ejes de transmisión y un eje de freno:

**2.1 Eje primario:** Sobre este van montados los tambores de enrollamiento y la corona primaria. Cuenta con tres descansos y además es donde se acciona el freno de emergencia, ya que actúa sobre los tambores de enrollamiento.

**2.2 Eje secundario:** Contiene el piñón de la corona primaria, la corona secundaria, que generalmente es de transmisión por cadenas pero se busca actualizar a transmisión directa, y los dos frenos de operación. Posee dos descansos.

**2.3 Eje terciario:** Corresponde al eje rotacional del motor eléctrico y posee además el piñón motriz.

**2.4 Eje de frenos:** Es el eje de soporte de los pivotes del freno de emergencias, ubicado bajo la placa base de los tambores de enrollamiento.

### Descansos

Son los soportes de las cargas axiales de cada eje, están compuestos de una estructura exterior anclada mediante pernos en la base de cada eje. Cuentan con una superficie de contacto de metal blanco o bronce SAE 640, y son lubricados con aceite.

### Tambores de enrollamiento

Este componente cumple la función de enrollar o desenrollar el cable que circula a través de las poleas principales hacia los carros. Existen dos de éstos con idénticas características y se mueven en conjunto con la corona primaria. Están fabricados en dos partes, antiguamente de acero fundido, en un futuro de acero A-36, con una superficie o manto de madera. Sobre este manto de madera es donde va enrollado el cable. Son componente de dimensiones considerables, en el ascensor Larraín poseen un diámetro de 1800 [mm] y 1500 [kg] de masa aproximadamente. (véase Imagen 156).

### Engranajes

Son los mecanismos que se encargan de la transmisión de potencia de un componente a otro dentro de una máquina. Se denomina corona a las ruedas dentadas de mayor tamaño y piñón al caso contrario. El ascensor Larraín cuenta con cuatro ruedas dentadas: un piñón motriz, que transmitía su movimiento por cadenas a una corona secundaria, ahora se pretende que lo hagan vía transmisión

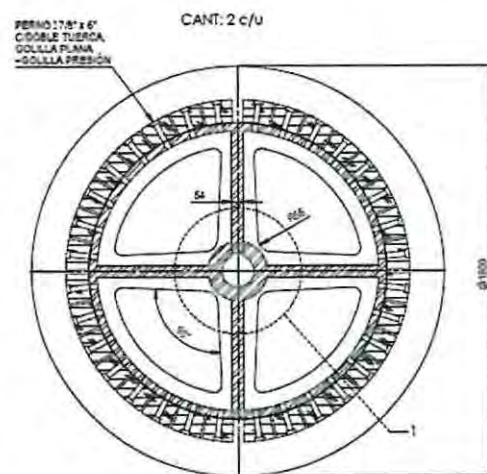


Imagen 156 Leyton, E. (2017) Sección tambor de enrollamiento ascensor Larraín.

directa. La corona secundaria es solidaria con un piñón primario que vía transmisión directa conduce la corona primaria, componente que le otorga la velocidad de rotación a los tambores de enrollamiento y por consecuencia la velocidad de traslación a los carros. El tren de engranajes está abierto al ambiente y debe ser lubricado regularmente con grasa.

### Unidad motriz

La unidad motriz es el componente encargado de brindar el movimiento y la potencia a la máquina de arrastre presente en el funicular. Históricamente ha habido una serie de sistemas motrices para los ascensores, pero actualmente se piensa instalar un motorreductor para el accionamiento de la máquina. Sobre el eje de movimiento del motorreductor va montado el piñón motriz, la primera rueda dentada dentro del tren de reducción.

### Sistemas de frenado

Son los sistemas encargados de detener el carro y que este permanezca estático y sin deslizar. Generalmente existe redundancia en estos sistemas para mayor seguridad en caso de la ocurrencia de alguna falla. En los ascensores de Valparaíso se observan dos tipos de frenos, ambos de zapata de madera, uno de ellos actúa sobre unos tambores de freno instalados en alguno de los ejes de transmisión de la máquina, frecuentemente en el eje secundario; y el otro un freno de cinta que actúa sobre una pestaña perteneciente a la estructura de los tambores de enrollamiento.

En ambos tipos de freno el accionamiento es llevado a cabo por un sistema de contrapesos, que se activa o libera según la configuración del freno.

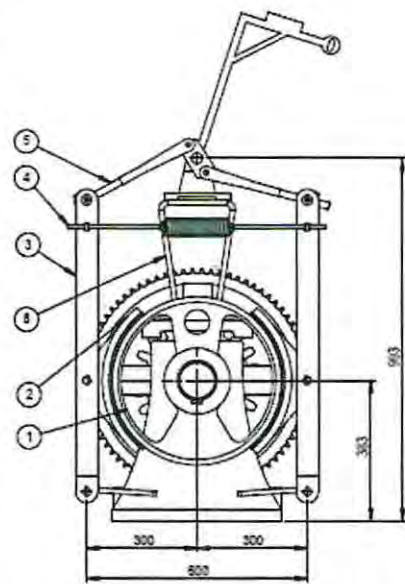


Imagen 157 Leyton, E. (2017). Diagrama freno

### 3. Plano de rodadura

Se denomina plano de rodadura al conjunto de elementos que se encuentran adosados al plano donde las ruedas del carro ruedan. Este sistema no solo está compuesto por los rieles que sirven de guía para el movimiento del carro, también existen otros componentes como los polines porta cables, la cremallera de seguridad y la estructura de soporte de los rieles.

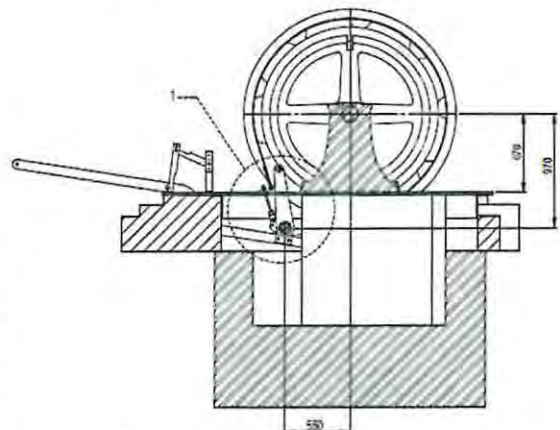


Imagen 158 Leyton, E. (2017). Sección freno de emergencia.

SISTEMAS, SUB-SISTEMAS Y COMPONENTES		ÍTEM	
3. Plano de rodadura	3.1 Rieles	Rieles	3.1.1
		Fijaciones	3.1.2
		Eclisas	3.1.3
	3.2 Estructura soportante	Perfiles de estructura	3.2.1
		Uniones	3.2.2
		Fundaciones	3.2.3
	3.3 Cremallera	Largueros	3.3.1
		Pernos de enganche	3.3.2
		Eclisas	3.3.3
		Fijaciones	3.3.4
	3.4 Polines	Cuerpo de polines	3.4.1
		Descansos y anclajes (pletinas)	3.4.2

Tabla 3 Leyton, E. (2017). Tabla de componentes en plano de rodadura.

Los componentes presentes en el plano de rodadura son los siguientes:

### 3.1. Rieles

Son las barras metálicas sobre las que ruedan y se apoyan las ruedas de cada uno de los carros. Actúan como soporte, dispositivo de guiado y además sobre éstos actúan los sistemas antivuelco de cada carro, en caso necesario. Se cuenta dos vías (subida y bajada) con dos líneas de rieles cada una. Las eclisas o bridas de unión entre rieles y las fijaciones al plano son parte de éste sub-sistema también.

### 3.2 Estructura soportante

Este sub-sistema corresponde a la estructura sobre la cual están montados los rieles del plano de rodadura. Es necesario destacar que no está presente en todos los ascensores, ya que existen algunos en donde los rieles van adosados directamente al cerro en donde están situados.



Imagen 159 Leyton, E. (2017). Plano de rodadura ascensor.

### 3.3 Cremallera

La cremallera cumple la función de formar parte del sistema de seguridad anti-deriva, también conocido como “pico de loro” que se compone de dos ganchos de acero que en el momento en que ocurra alguna emergencia como por ejemplo un corte de cables, se engancha en la cremallera que está dispuesta a lo largo de todo el plano de rodadura. La cremallera se compone de una serie de pernos o pasadores dispuestos, entre dos perfiles metálicos adosados

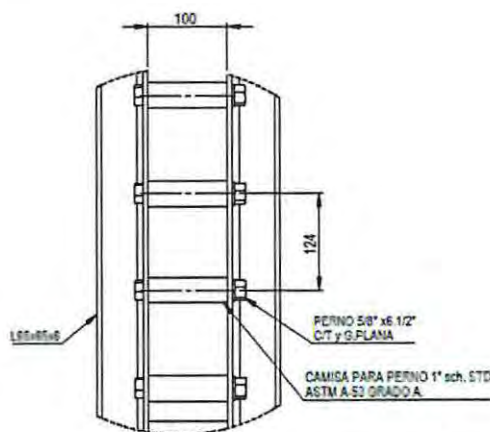


Imagen 160 Leyton, E. (2007). Plano de cremallera ascensor Larrain.

al plano de rodadura, paralelamente entre sí y separados a una distancia de aproximadamente diez centímetros (véase Imagen 160). Dichos perfiles se unen por soldadura o con eclisas a lo largo del recorrido del carro.

#### a. Polines

La función principal de los polines es facilitar el movimiento del cable principal y auxiliar, y a su vez suprimir el rozamiento, de no existir éstos elementos aumentaría el esfuerzo de tracción y conduciría rápidamente al desgaste del cable (véase Imagen 161).

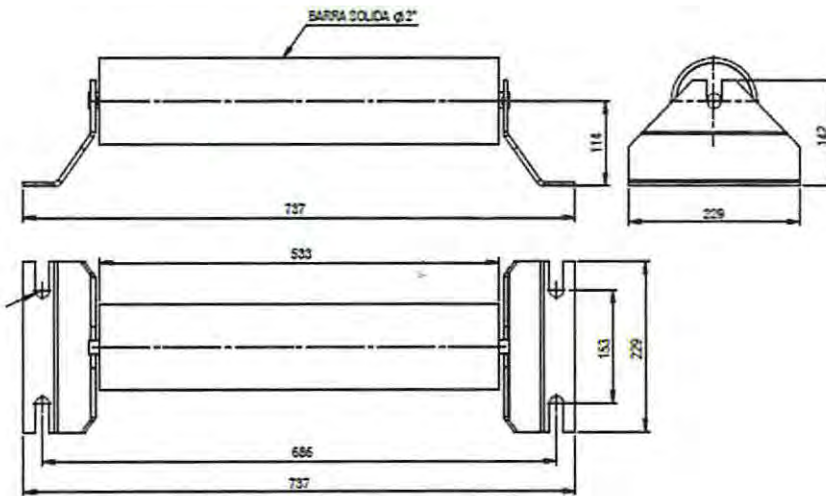


Imagen 161 Leyton, E. (2007). Plano polines porta cables.

#### 4. Carros

Los carros son el sistema que finalmente traslada a los pasajeros de una estación a otra, cumpliendo esta función de manera eficaz y segura. Generalmente están compuestos de un chasis de perfiles metálicos, una cabina con base de perfiles metálicos y paredes y cielo de madera, recubierta de planchas metálicas; de un sistema de rodado compuesto de un conjunto de eje, ruedas y suspensión; y finalmente, de sistemas de seguridad en caso de emergencia.

Los carros son prácticamente idénticos, difieren exclusivamente en la posición de la puerta de acceso, teniendo los siguientes sub-sistemas:

SISTEMAS, SUB-SISTEMAS Y COMPONENTES			ÍTEM	
4. Carros	4.1 Carro izquierdo	Cabina		4.1.1
		Chasis		4.1.2
		4.1.3 Rodado	Ejes y ruedas	4.1.3.1
			Soportes	4.1.3.2
		4.1.4 Dispositivos de seguridad	Sistema antideriva	4.1.4.1
			Dispositivos anti-vuelco	4.1.4.2
	4.2 Carro derecho	Cabina		4.2.1
		Chasis		4.2.2
		4.2.3 Rodado	Ejes y ruedas	4.2.3.1
			Soportes	4.2.3.2
4.2.4 Dispositivos de seguridad		Sistema antideriva	4.2.4.1	
		Dispositivos anti-vuelco	4.2.4.2	

Tabla 4 Leyton, E. (2017) Tabla de componentes en carros.

### Cabina

La cabina es en donde se sitúan los usuarios de los ascensores. Generalmente está compuesta de perfiles metálicos con revestimiento de planchas, tabiquería de madera, piso y cielo de madera. Además de lo anterior se encuentran recubiertas de planchas metálicas. Este sub-sistema es la cara visible del ascensor y cuenta con ventanas, para permitir la vista panorámica durante el recorrido, y puertas a modo de acceso a la cabina. Es necesario destacar que poseen también instalaciones eléctricas y luminaria, que deben ser debidamente mantenidos.

Las puertas de acceso deben ser seguras y no se debe permitir su abertura desde dentro de la cabina, dejando esta labor exclusivamente al personal que trabaja en los ascensores. Por lo tanto, son de especial cuidado los elementos que componen a las puertas de cada cabina, siendo éstos los cerrojos, la hoja, las guías y las pisaderas.

### Chasis

El chasis es el componente en donde va montada la cabina y que a su vez, está montado sobre los dados de rodadura asociado a cada carro. Su función es soportar la cabina y la carga que ésta tenga. Está conformado por perfiles metálicos, logrando un armazón mediante uniones de emperadura, remaches y cartelas. Ya que las condiciones ambientales en donde están situados los ascensores son desfavorables (ambiente salino por cercanía a la costa), está considerado el tratamiento del chasis con pintura anticorrosiva.

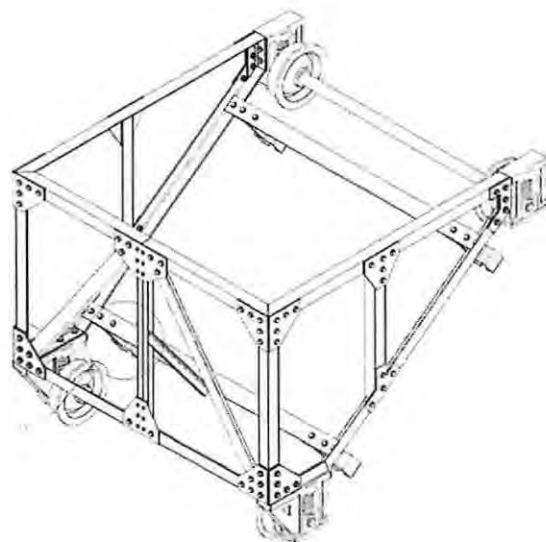


Imagen 162 Leyton, E. (2007). Isométrica de chasis y sistema de rodado.

## Rodado

Corresponde al sistema compuesto por el conjunto de ruedas y eje de cada carro, además de los soportes que unen a éste sistema con el chasis del carro, denominado dado de rodado, con su respectivo porta dado.

## Dispositivos de seguridad

Los sistemas de seguridad están destinados a otorgar las medidas de seguridad mínima exigida en caso de algún incidente, como puede ser el corte de cable, es decir, están presentes en caso de emergencia. Cada carro cuenta con dos dispositivos distintos de seguridad: el primero es denominado “anti-vuelco” y consiste en tres pletinas de acero que poseen una holgura suficiente para permitir el desplazamiento del carro sobre el riel, pero que evite la inclinación excesiva o volcamiento del mismo (véase Imagen 163).

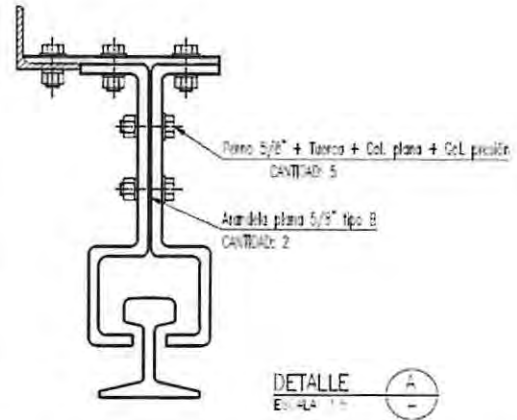


Imagen 163 Leyton, E. (2017). Detalle dispositivo antivuelco.

El segundo dispositivo de seguridad es el denominado “pico de loro”, y consiste en dos ganchos, que en caso de aflojamiento o corte del cable, caen y se enclavan en una cremallera de seguridad que va adosada al plano de rodadura, acompañando al carro en todo su recorrido. El accionamiento se produce mediante una timonería en donde se une el terminal de suspensión del cable de arrastre a un perfil de acero que mantiene los ganchos levantados por sobre la cremallera. Actualmente en la mayoría de los ascensores de Valparaíso, este sistema no se encuentra operativo ya que su accionamiento se encuentra bloqueado por barras soldadas o amarrado con alambres, lo que es claramente una irregularidad.

## 5. Arrastre, reenvío y suspensión

Este sistema está compuesto por los elementos mediante los cuales los carros están suspendidos respecto de los tambores de enrollamiento. En esencia son los cables, terminales de suspensión de éstos y el sistema de poleas que los conduce, tanto al cable principal como al auxiliar. Además de las poleas se incluye la estructura donde éstas están montadas.

SISTEMAS, SUB-SISTEMAS Y COMPONENTES		ÍTEM	
5. Arrastre, reenvío y suspensión	5.1 Polea guía izquierda	Cuerpo de polea	5.1.1
		Eje	5.1.2
		Descanso izquierdo	5.1.3
		Descanso derecho	5.1.4
	5.2 Polea de compensación izquierda	Cuerpo de polea	5.2.1
		Eje polea	5.2.2
		Descanso (superior e inferior)	5.2.3
	5.3 Polea de compensación derecha	Cuerpo de polea	5.3.1
		Eje polea	5.3.2
		Descansos (superior e inferior)	5.3.3
	5.4 Polea guía derecha	Cuerpo de polea	5.4.1
		Eje	5.4.2
		Descanso izquierdo	5.4.3
		Descanso derecho	5.4.4
5.5 Estructura de soporte de poleas		5.5.1	
5.6 Suspensión y arrastre	Cable principal	5.6.1	
	Cable auxiliar	5.6.2	
	Terminales de suspensión, carro izquierdo	5.6.3	
	Terminales de suspensión, carro derecho	5.6.4	

Tabla 5 Leyton, E. (2017). Tabla de componentes de arrastre, reenvío y suspensión.

### Poleas guía

Son las poleas asociadas al cable principal conectado a cada carro, estos sistemas son los encargados del reenvío del cable hacia los tambores de enrollamiento, que se encuentran por debajo de la estación superior a donde llegan los carros con los pasajeros. Las poleas guía cuentan con un juego longitudinal para permitir el correcto enrollamiento del cable en el tabor y se encuentran en un nivel superior a la sala de máquinas, unos centímetros por encima del piso de la estación superior. En el proyecto de renovación del ascensor en estudio, las poleas guía cuentan con un eje y dos descansos comerciales. Se adjunta el plano de fabricación del cuerpo de la polea.

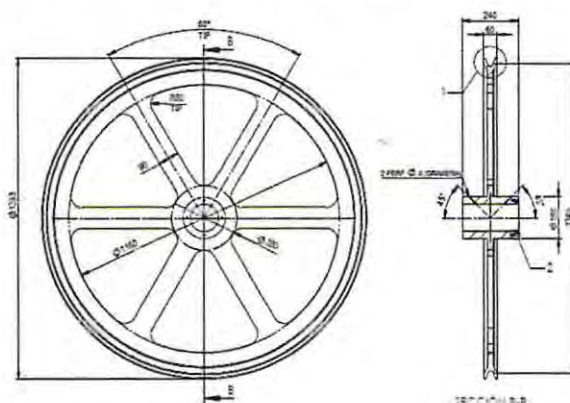


Imagen 164 Leyton, E. (2017). Detalle polea guía.

### Poleas de compensación

Las poleas de compensación son las encargadas de soportar y guiar el cable auxiliar que une ambos carros. Están situadas, al igual que las poleas guía, en un nivel levemente superior al piso de la estación superior. En los ascensores de Valparaíso existen dos configuraciones

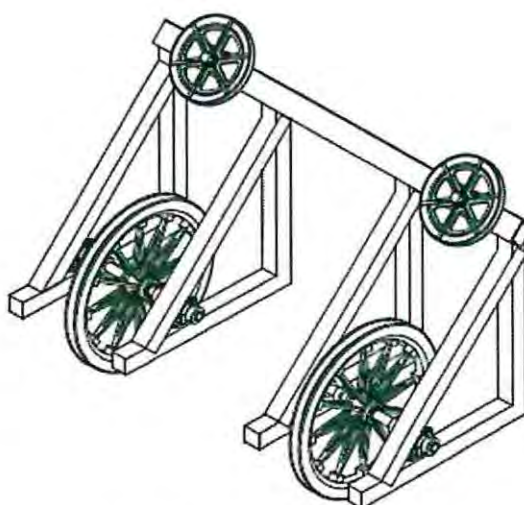


Imagen 165 Leyton, E. (2017). Vista de poleas guías y poleas de compensación.

posibles para las poleas de compensación. La primera es que sea una sola polea de grandes dimensiones, y la segunda, como es en el caso del ascensor Larraín, es que existan dos poleas encargadas de guiar el cable auxiliar.

Estas poleas están fabricadas de manera similar y con los mismos materiales que las poleas guía, aunque son de menor tamaño. Teniendo un diámetro útil de 630 milímetros.

### Estructura de soporte de poleas

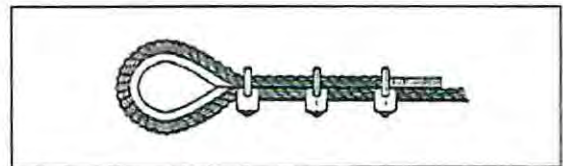
Corresponde al sistema en donde van montadas las poleas guía y de compensación. Es propia del diseño de cada ascensor, generalmente es de madera, pero por normativa no se permite que estén fabricadas de ese material, siendo perfiles de acero el material idóneo.

### Cables

Son los componentes críticos del sistema mecánico de los ascensores ya que son quienes soportan la carga de cada carro. Además hacen la transmisión mecánica de movimiento. Existen dos cables en el sistema, el primero conecta los tambores de enrollamiento con los carros y es denominado cable principal. El segundo se denomina cable auxiliar y está en caso de emergencia, uniendo cada carro a través de la polea, o poleas de compensación, dependiendo del caso. En general los cables usados en los ascensores de Valparaíso son de 22 [mm].

### Terminales de suspensión

Los cables de acero, tanto principal como auxiliar, se encuentran unidos al carro por medio de un ojal formado por el guardacabo y reforzado por cuatro abrazaderas, éstos son fijados a un grillete unido por un pasador a un cáncamo de acero para dar cierta movilidad la que finalmente acciona la timonería del sistema de paracaídas pico de loro. El otro extremo se encuentra unido al eje interior del tambor de enrollamiento por medio de una amarra sujeta por abrazaderas. Al conjunto de estos componentes se les denomina terminales de suspensión, en los ascensores de Valparaíso existen dos por cada carro (cable principal y auxiliar) y uno por cada tambor de enrollamiento.



*Imagen 166 Leyton, E. (2017). Detalle de terminal de suspensión: ojal con guardacabos y sujetacables*

La información expuesta en este Anexo 1, fue rescatada de la memoria de título de Ingeniero Civil Mecánico “Elaboración de un plan de gestión de mantenimiento y propuestas de renovación al diseño mecánico de ascensores patrimoniales en la ciudad de Valparaíso”, autor Eduardo Leyton Domínguez, de la Universidad Técnica Federico Santa María.

**ANEXO 2: Ascensores por destino en el siglo XIX y XX en Valparaíso.**

El primer ascensor en implementarse en la ciudad, como se ha mencionado durante el desarrollo de esta investigación, fue el Ascensor Concepción, ubicado al comienzo de la calle Prat frente al edificio Agustín Edwards (conocido como Reloj Turri), conectando así el plan de Valparaíso y su sector comercial-bancario donde se ubicaban instituciones como la Bolsa Comercial de Valparaíso (1850), Banco Nacional de Chile (1857), Banco de Tarapacá y Londres (1888), Bolsa de Corredores (1892), Banco de Chile (1892), Banco Alemán Transatlántico (1912), Bolsa de Valores (1915), Banco Central (1930), entre otras; con los asentamientos urbanos presentes en los cerros Alegre y Concepción, donde habitaban principalmente la comunidad inmigrante, propulsora de este primer ascensor.

Posterior a la construcción del Ascensor Concepción, y producto del aumento demográfico en los cerros Alegre y Concepción asociados a la actividad comercial y bancaria de su entorno en el plan de la ciudad, el cerro Alegre es beneficiado por la llegada de un segundo ejemplar, el ascensor El Peral durante el año 1901, conectando el sector sur del Cerro Alegre con la actual Plaza de la Justicia, próximo a la Plaza Sotomayor. A los dos ascensores presentes en el cerro se sumaron dos más, el Ascensor Reina Victoria en el año 1903, que conectaba el Paseo Dimalow con Calle Elías y Subida Cumming, y finalmente el Ascensor Esmeralda durante el año 1905, conectando el Paseo Atkinson con la Plaza Aníbal Pinto.

De este modo, los cerros Alegre y Concepción se dotaron en el tiempo de una cantidad de ascensores mayor que el resto de los cerros, sumando cuatro ascensores para 1905, reflejo de la elite presente en el sector y de la influencia de los inmigrantes que lo habitaban, identificando tempranamente a los ascensores como un medio de transporte que favorecía el desplazamiento a favor de la actividad comercial y bancaria que ejercían sus usuarios, producto de que las estaciones inferiores se emplazaban en las principales zonas comerciales y financieras de la ciudad.

Un segundo grupo de ascensores implementados en la ciudad se relaciona con el traslado de pasajeros a favor de su proximidad con la zona portuaria de Valparaíso, asociada a la actividad marítima y de aduana; reflejo de esto en 1886 se inaugura el Ascensor Cordillera, transportando así a la población del Cerro Cordillera hasta la Calle Serrano, cercana al Muelle Prat. Ya en 1913, el cerro Cordillera se ve en la necesidad de implementar un segundo ascensor, el San Agustín, conectando así la zona de José Tomás Ramos con la Calle Canal, en la estación superior.

Si bien se identifica un primer grupo de ascensores, asociado al transporte con destino comercial, un segundo grupo asociado a la actividad portuaria, aparece ya para 1902 un tercer grupo de ascensores, que se caracterizan por emplazarse en el eje de la Avenida Argentina, relacionándose con el transporte de población hacia las maestranzas y actividades propias del

ferrocarril y maestranzas en el sector de Barón. El primero de estos fue el Ascensor Ferroviario en el año 1902, *“a raíz de las obras del Ferrocarril a Santiago, el Cerro Barón se convirtió en un masivo alberge de trabajadores ferroviarios: maquinistas, fogoneros, técnicos, gente de maestranza y servicios, etc. (...) La instalación permitió unir el sector de la Torre del Barón (hoy Avenida España-Nudo Barón) y la parte alta del cerro frente a la calle de Acevedo (sector inmediato entre el mirador Portales y el ex Hospital Ferroviario.”* (León, 2015)

Producto de a la alta demanda de los trabajadores ferroviarios sobre el Ascensor Ferroviario, durante el año 1908 se inaugura el Ascensor Lecheros, conectando así las partes altas de los cerros Lecheros y Barón con la calle Eusebio Lillo, próxima al Pasaje Quillota; y debido a la creciente población obrera presente en ambos cerros, en el año 1909 se inaugura en terrenos de Ferrocarriles del Estado, el Ascensor Barón, prestando sus servicios a un amplio sector de la población asentada en los cerros, especialmente a trabajadores de la Maestranza Barón. Durante ese mismo año, aparece el Ascensor Larraín, emplazado al final de la Av. Argentina, precisamente en la Calle Coronel Reyna, conectando a la población existente en los cerros Larraín y Rodríguez con la Avenida Argentina.

Durante 1913, el Ascensor Placeres es inaugurado frente al Almacén Yolanda (ubicado en el actual sector de Yolanda), dotando así al cerro del mismo nombre de un único ascensor que conectaba la parte alta con las maestranzas y almacenes emplazados en el borde costero.

El último ascensor del eje Avenida Argentina es Ascensor Polanco, construido en 1916 y ubicado en Calle Simpson, distinguiéndose del resto de los ascensores porteños existentes al poseer un recorrido vertical con dos estaciones, una a la mitad, con acceso a la calle Carvallo a los 34 metros de altura y una estación al final, conectándose a través de una pasarela a Calle Simpson.

Un cuarto grupo de ascensores se asocia al entorno del sector El Almendral y a la alta presencia de fábricas e industrias presentes en ese paño de la ciudad, siendo estos el Ascensor Bellavista (1899), Mariposa (1906), Florida (1907), La Cruz (1908), Monjas (1912), Espíritu Santo (1911), Merced (1914), Ramaditas (1914), Las Cañas 1925) y Perdices (1931).

Un quinto grupo de ascensores emplazados en la ciudad respecto al destino mayoritario de sus usuarios, corresponde a los ubicados en la zona más extrema del puerto, asociada a la actividad naval y marítima producto de actividades relativas a la Armada de Chile, la Escuela Naval y a los Almacenes Fiscales de la Aduana de Valparaíso (1868), implementando así los ascensores Artillería (1893), Arrayán (1907) y Villaseca (1913), sirviendo así a los cerros de Playa Ancha y Arrayan.

Un último grupo de ascensores se asocia los servicios de salud hospitalario y funebres existentes en la ciudad de comienzos del siglo XX, apareciendo así el ascensor Hospital San Juan de Dios en 1898, emplazado en el actual Hospital Carlos Van Buren, transportando así a los funcionarios del hospital en sus dependencias. El terremoto de 1906 provocó la obsolescencia de este ascensor producto de su destrucción total, apareciendo así en 1932 el Ascensor del Hospital Van Buren, manteniendo el emplazamiento y la función del ejemplar original. Por último, en 1901, el Ascensor Panteón, en el cerro del mismo nombre, teniendo como objetivo transportar al público que acudía a los cementerios No1, No2 y el Cementerio de Disidentes.

De esta manera, desde su valor pasado como un importante medio de transporte y acorde los destinos de usuarios de la ciudad de inicios del siglo XX, se establecieron seis grupos de ascensores que dieron cuenta de las actividades y servicios que ofrecía Valparaíso en su etapa de globalización temprana, siendo estos: Comercial, Portuario, Industrial, Naval y Servicios (ver Imagen 167).

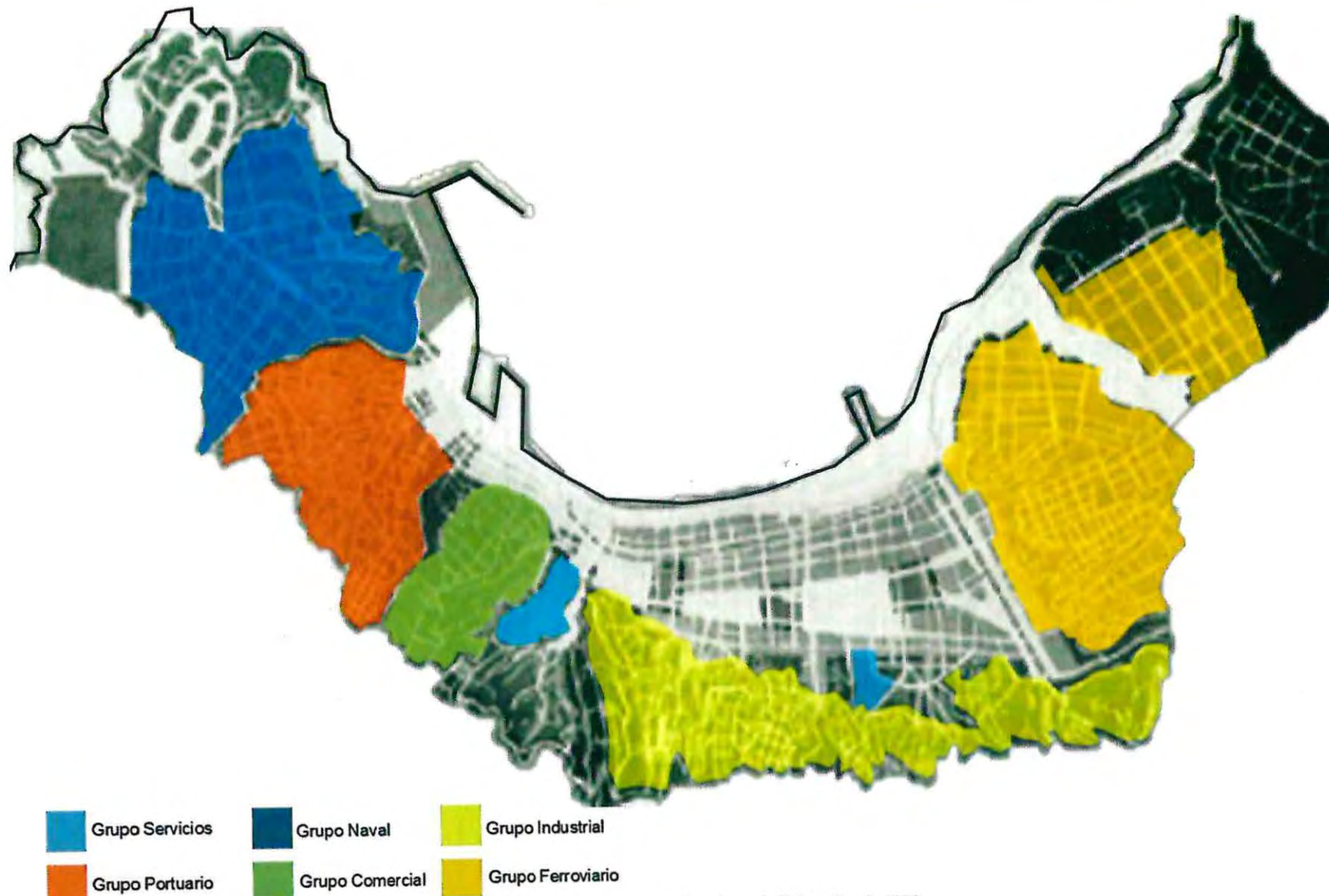


Imagen 167 Gallardo, P. (2016) Distribución de zonas según destinos de ascensores sobre plano de Valparaíso de 1930.

**ANEXO 3: Identificación de Ascensores en Valparaíso****Anexo 3.1: Identificación Cronológica.**

CASO	ASCENSOR	FECHA INAUGURACION
Nº1	Concepción	1 de Diciembre de 1883
Nº2	Cordillera	16 de Septiembre 1886
Nº3	Artillería	29 de Diciembre 1892
Nº4	Hospital San Juan de Dios	Octubre 1898
Nº5	Bellavista	16 de Julio 1899
Nº6	Panteón	24 de Junio 1901
Nº7	El Peral	7 de Diciembre 1901
Nº8	Ferroviario	18 de Mayo 1902
Nº9	Reina Victoria	4 de Marzo 1903
Nº10	Esmeralda	1905
Nº11	Mariposa	14 de Mayo de 1906
Nº12	Florida	1906 a Febrero de 1907
Nº13	Arrayán	12 de Marzo de 1907
Nº14	Lecheros	15 de Febrero de 1908
Nº15	La Cruz	5 de Marzo de 1908
Nº16	Barón	17 de Abril de 1909
Nº17	Larraín	31 de Octubre de 1909
Nº18	Santo Domingo	16 de Noviembre de 1910
Nº19	Espíritu Santo	24 de Diciembre de 1911
Nº20	Monjas	Octubre de 1912
Nº21	Placeres	1913
Nº22	Villaseca	18 de Octubre de 1913
Nº23	San Agustín	1913
Nº24	Merced	20 de Febrero de 1914
Nº25	Ramaditas	21 de Noviembre de 1914
Nº26	Polanco	8 de Junio de 1916
Nº27	Delicias	1925
Nº28	Las Cañas	1925
Nº29	Perdices	19 de Septiembre de 1931
Nº30	Van Buren	1932

Imagen 168 Gallardo, P. (2016). Ascensores por orden cronológico según fecha de inauguración.

**OBSERVACIONES**

- (1) Ascensor del Hospital Van Buren, de uso institucional en la ubicación del primitivo ascensor vertical del antiguo Hospital San Juan de Dios.
- (2) El Ascensor Ferroviario, originalmente instalado a la altura de la Torre del Reloj Barón, no guarda relación con la instalación del actual Ascensor Barón.

## Anexo 3.2: Ubicación Geográfica.

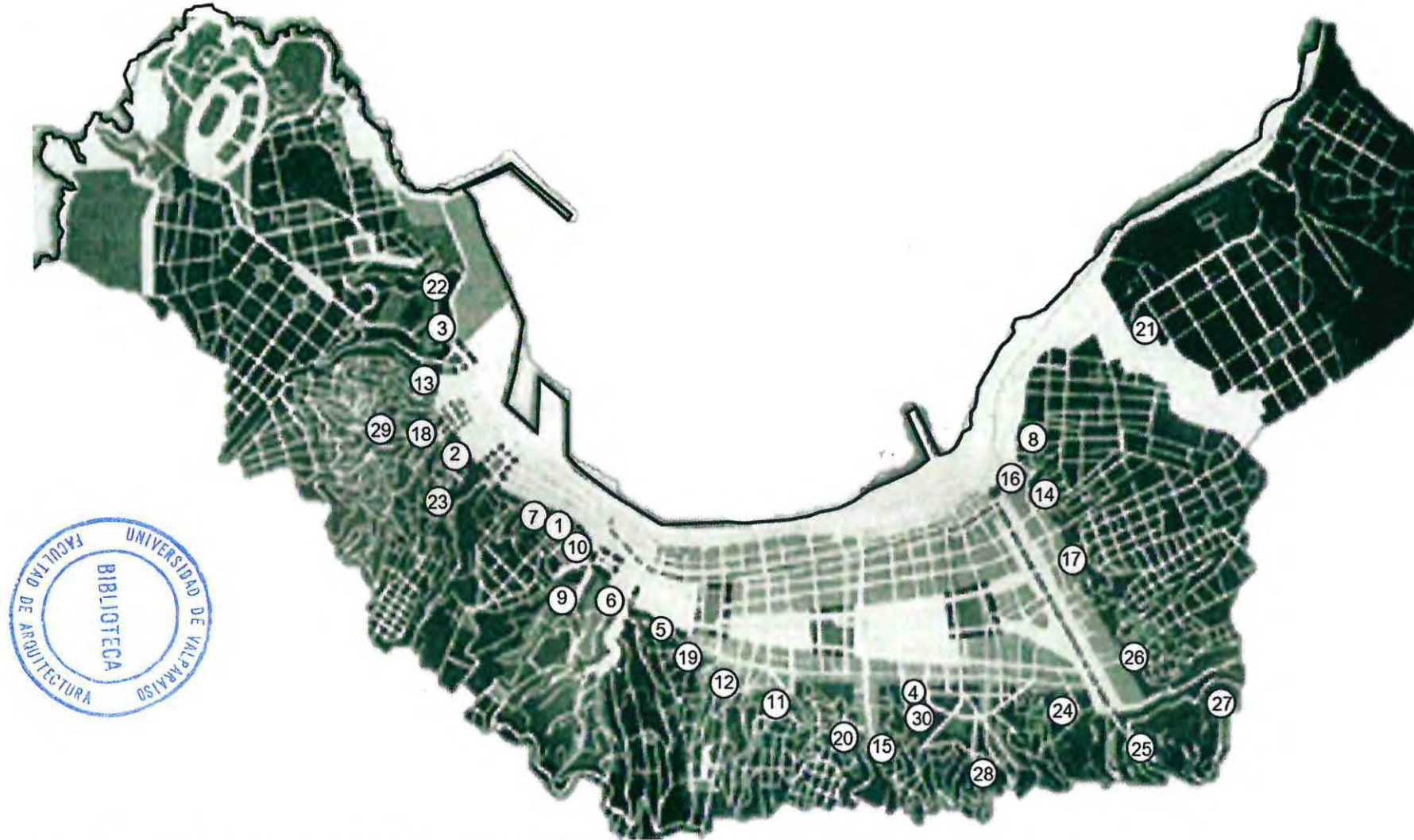


Imagen 169 Gallardo, P. (2016). Distribución de los 30 ascensores según Imagen 152, sobre plano de Valparaíso de 1930.

### Anexo 3.3: Fichas de identificación de los 30 ascensores de Valparaíso.

Obtenidas de: León Cáceres, Samuel. "Valparaíso sobre rieles", Bioesférica Ediciones, Segunda Edición, año 2015 p.85-128.

#### CASO 1 ASCENSOR CONCEPCIÓN CERRO CONCEPCIÓN

**Estación baja:** Pasaje Elias por calle Prat.  
**Estación superior:** Paseo Gervasoni  
**Fecha de inauguración:** Sábado 1 de diciembre de 1883 - En servicio.  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998.

##### REFERENCIAS DEL ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 70 mts.  
**Cota:** 47 mts.  
**Gradiente:** 44,5 grados.  
**Equipo motriz original:** Balanza de agua.  
**Equipo motriz 1910:** Máquina a vapor.  
**Equipo motriz actual:** Motor AEG de 35 HP - corriente continua 500 volts 50,5 amperes.  
**Torno:** STEVENS & SONS, London 1887.  
**Cables:** Acero COBRA.

#### CASO 2 ASCENSOR CORDILLERA CERRO CORDILLERA

**Estación baja:** Calle Serrano 230.  
**Estación superior:** Calle Castillo - Plazuela Eleuterio Ramirez.  
**Fecha de inauguración:** 16 de septiembre de 1886 - En servicio.  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998.

##### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 60 mts.  
**Cota:** 55 mts.  
**Gradiente:** 70 grados.  
**Equipo motriz original:** Balanza de agua.  
**Equipo motriz 1910:** Máquina a vapor.  
**Último equipo motriz:** Motor AEG - 575 volts - 45 amperes - corriente continua.  
**Torno:** W.T. ELLISON'S & CO.

#### CASO 3 ASCENSOR ARTILLERÍA CERRO ARTILLERÍA

**Estación baja:** Plaza Wheelwright  
**Estación superior:** Paseo 21 de Mayo.  
**Fecha de inauguración:** 29 de diciembre de 1892 - En servicio.  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998.

##### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 175 mts. (es el segundo más largo de la ciudad)  
**Cota:** 81 mts.  
**Gradiente:** 28 grados.  
**Ascensor de 1892:** Desmantelado.  
**Equipo motriz original:** Balanza de agua.  
**Equipo motriz 1910:** Motor a vapor, instalado por BALFOUR, LYON & CO.  
**Ascensor de 1908:** En servicio.  
**Equipo motriz Original:** Balanza de agua.  
**Equipo motriz 1910:** Motor a vapor, instalado por BALFOUR, LYON & CO.  
**Equipo motriz actual:** Motor SIEMENS - 550 volts - 120 amperes - corriente continua. Importado por SAAVEDRA - BENARD.  
**Cable:** Acero COBRA.  
**Ascensor de 1914:** Desmantelado.  
**Equipo motriz original:** Motor a vapor, instalado por BALFOUR, LYON & CO.  
**Último equipo motriz:** Motor eléctrico.

#### CASO 4 ASCENSOR HOSPITAL SAN JUAN DE DIOS

**Estación baja:** Patio trasero del Hospital.  
**Estación superior:** instalaciones del Hospital.  
**Fecha de inauguración:** Octubre 1898 - Término definitivo 16 agosto de 1906.

##### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** Largo desconocido aproximadamente 26 mts.  
**Cota:** 26 mts. est. mados.  
**Gradiente:** 90 grados.  
**Equipo motriz original:** Hidráulico.

### CASO 5 ASCENSOR BELLAVISTA CERRO BELLAVISTA

**Estación baja:** Conectada por un pasaje a Calle Condell a la altura del N° 1446  
**Estación superior:** Calle Hector Calvo  
**Fecha de inauguración:** 16 de julio de 1899 - Término definitivo fin década de 1950

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:**  
**Cota:**  
**Gradiente:**  
**Equipo motriz original:** Hidráulico entre 1899 y 1910.  
**Equipo motriz 1910:** Máquina a vapor.  
**Último equipo motriz:** Motor eléctrico

### CASO 7 ASCENSOR EL PERAL CERRO ALEGRE

**Estación baja:** Plaza Justicia.  
**Estación superior:** Paseo Yugoslavo.  
**Fecha de inauguración:** 7 de diciembre de 1901  
 En proceso de transformación y reparación en 2015.  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998.

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 52 mts.  
**Cota:** 39 mts.  
**Gradiente:** 48 grados  
**Equipo motriz original:** Motor a vapor.  
**Equipo motriz actual:** Motor eléctrico alemán, corriente continua  
 32 HP - 60 amperes.  
**Torno:** W.H. BAILEY & CO. (Albion Works, Salford, Manchester, importado por BALFOUR, LYON & CO. Valparaíso.

### CASO 9 ASCENSOR REINA VICTORIA CERRO ALEGRE

**Estación baja:** Calle Elias  
**Estación superior:** Paseo D'Alarow.  
**Fecha de inauguración:** 4 marzo 1903  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 39 mts.  
**Cota:** 33 mts.  
**Gradiente:** 57 grados.  
**Equipo motriz original:** Balanza de agua  
**Equipo motriz 1910:** Balanza de agua.  
**Equipo motriz actual:** Motor eléctrico SIEMENS  
**Torno:** W.T. ELLISON'S & CO

### CASO 6 ASCENSOR PANTEÓN CERRO PANTEÓN - CERRO CÁRCEL

**Estación baja:** Pirámide (Plazuela Ecuador).  
**Estación superior:** Calle Dinamarca.  
**Fecha de inauguración:** 24 de junio de 1901 - Término 1952.

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:**  
**Cota:**  
**Gradiente:**  
**Equipo motriz original:** Balanza de agua.  
**Equipo motriz 1910:** Máquina a vapor.  
**Último equipo motriz:** Motor eléctrico - corriente alterna.

### CASO 8 ASCENSOR FERROVIARIO CERRO BARÓN

**Estación baja:** Proyecto camino plano (Avenida España).  
**Estación superior:** Diego Portales a la altura ex Hospital Ferroviario.  
**Fecha de inauguración:** 18 de mayo 1902 - Término definitivo después de 1910.

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 59 mts.  
**Cota:** 35 mts.  
**Gradiente:** 44 grados.  
**Equipo motriz original:** Motor a vapor 16 HP importado por ROSE-INNES.

### CASO 10 ASCENSOR ESMERALDA CERRO CONCEPCIÓN

**Estación baja:** Esmeralda 102.  
**Estación superior:** Paseo Atkinson  
**Fecha de inauguración:** 1905 - Término definitivo 23 de abril de 1948.

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:**  
**Cota:**  
**Gradiente:**  
**Equipo motriz original:** Motor a vapor.  
**Último equipo motriz:** Motor eléctrico.

### CASO 11 ASCENSOR MARIPOSAS CERRO MARIPOSAS

**Estación baja:** Calle Gaspar Marín 55.  
**Estación superior:** Paseo Barbosa 89.  
**Fecha de inauguración:** 14 de mayo de 1906 - Paralizado en septiembre 2009.  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998.

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 177 mts.  
**Cota:** 73 mts.  
**Gradiente:** 24,5 grados.  
**Equipo motriz original:** Hidráulico entre 1906 y 1927.  
**Equipo motriz actual:** Motor eléctrico BERGMANN E.W.,  
 Berlin - 440 volts - 104 amperes  
 corriente continua. Instalado en julio de 1927.

### CASO 13 ASCENSOR ARRAYÁN CERRO ARRAYÁN

**Estación baja:** Calle general Bustamante 32.  
**Estación superior:** Calle Simpson frente al Callejón Barry.  
**Fecha de inauguración:** 12 de marzo de 1907 - Término definitivo 1974.

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 54 mts  
**Cota:** 46 mts.  
**Gradiente:** 76 grados.  
**Equipo motriz original:** Hidráulico - Balanza de agua.  
**Último equipo motriz:** Motor eléctrico 70 HP

### CASO 12 ASCENSOR FLORIDA CERRO FLORIDA

**Estación baja:** Carrera - Buenos Aires.  
**Estación superior:** Calle Marconi 29.  
**Fecha de inauguración:** Fin 1906, inicios 1907 - Paralizado a contar  
 de septiembre 2009.  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 138 mts  
**Cota:** 52 mts.  
**Gradiente:** 22 grados.  
**Equipo motriz original:** Balanza de agua.  
**Equipo motriz en 1910:** Motor de vapor.  
**Equipo motriz actual:** BERGMANN E.W., Berlin, corriente alterna  
 475 volts - 98 amperes.  
**Cables:** Acero de arado COBRA.

### CASO 14 ASCENSOR LECHEROS CERRO LECHEROS

**Estación baja:** Eusebio Lillo N° 36  
**Estación superior:** Calle Cervantes.  
**Fecha de inauguración:** 15 de febrero de 1908  
 Fuera de servicio desde 30 junio de 2007  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Propietario:** Justo Maturana (en sociedad)  
**Largo de recorrido:** 98 mts  
**Cota:** 58 mts  
**Gradiente:** 36,5 grados  
**Equipo motriz original:** Balanza de agua  
**Equipo motriz actual:** SIEMENS 37 HP - 380 volts - 85 amperes  
**Cables:** Acero COBRA

### CASO 15 ASCENSOR LA CRUZ CERRO LA CRUZ

**Estación baja:** Avenida Francia.  
**Estación superior:** Calle Federico Varela.  
**Fecha de inauguración:** 5 de marzo de 1908 - Término de servicio 1990.

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 104 mts.  
**Cota:** 85 mts.  
**Gradiente:** 37,5 grados.  
**Equipo motriz original:** Motor a vapor.  
**Equipo motriz actual:** Motor sueco ASEA 39 HP - 550 volts - 80 amperes.  
**Cables:** Acero negro de 7/8, COBRA.

### CASO 16 ASCENSOR BARÓN CERRO BARÓN

**Estación baja:** Pasaje Avenida España.  
**Estación superior:** Calle Diego Portales 297  
**Fecha de inauguración:** 17 de abril de 1909. Actualmente en servicio.  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998.

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 79 mts.  
**Cota:** 38 mts.  
**Gradiente:** 41 grados.  
**Equipo motriz original:** AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft),  
Berlín, 500 volts - 45 amperes - 1000 RPM.  
**Equipo motriz actual:** Motor WEG / W22 50 HP, Brasil

### CASO 17 ASCENSOR LARRAÍN CERRO LARRAÍN

**Estación baja:** Coronel Reyna.  
**Estación superior:** San José 485  
**Fecha de inauguración:** 31 de octubre de 1909 - Paralizado.  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998.

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** 68 mts  
**Cota:** 43 mts.  
**Gradiente:** 35,5 grados.  
**Equipo motriz original:** Motor a vapor.  
**Equipo motriz actual:** Motor GENERAL ELECTRIC U.S.A. 50 HP  
corriente alterna - 380 volts - 96 amperes  
**Cables:** Acero COBRA

### CASO 18 ASCENSOR SANTO DOMINGO CERRO SANTO DOMINGO

**Estación baja:** Calle Cajilla.  
**Estación superior:** Calle García Reyes.  
**Fecha de inauguración:** 16 de noviembre de 1910  
Término servicio 2 de marzo de 1977.

#### REFERENCIAS ASCENSOR

**Largo de recorrido:** Sin información.  
**Cota:** 33 mts.  
**Gradiente:** Sin información.  
**Equipo motriz original:** Hidráulico.  
**Último equipo motriz:** Motor eléctrico 35 HP, carros con puertas  
laterales de acceso.  
**Cables:** Acero COBRA.

**CASO 19**  
**ASCENSOR ESPÍRITU SANTO**  
 CERRO BELLAVISTA

**Estación baja:** Calle Aldunate.  
**Estación superior:** Calle Rudolph.  
**Fecha de inauguración:** 24 de diciembre de 1911 - En servicio  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** 66 mts  
**Cota:** 46 mts  
**Gradiente:** 44,5 grados.  
**Equipo motriz original:** Hidráulico - Balanza de agua  
**Equipo motriz actual:** Motor GENERAL ELECTRIC U S A 50 HP  
 corriente alterna 380 volts - 96 Amperes.  
**Constructores:** BRAVO Y CASIVAR

**CASO 21**  
**ASCENSOR PLACERES**  
 CERRO LOS PLACERES

**Estación baja:** Avenida Placeres N° 165.  
**Estación superior:** Avenida Placeres N° 195 con Elkins  
**Fecha de inauguración:** 1913  
**Término de servicio:** 1961  
**Servicio parcial:** Entre 1965 hasta 1971.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** Sin información  
**Cota:** Sin información  
**Gradiente:** Sin información  
**Equipo motriz original:** Motor a vapor.  
**Último equipo:** Motor eléctrico.

**CASO 20**  
**ASCENSOR MONJAS**  
 CERRO DE LAS MONJAS

**Estación baja:** Sub da Baquedano.  
**Estación superior:** Calle Bianchi.  
**Fecha de inauguración:** Octubre de 1912 - paralizado a contar  
 de septiembre de 2009  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** 110 mts.  
**Cota:** 70 mts.  
**Gradiente:** 39,8 grados.  
**Equipo motriz original:** Motor a vapor.  
**Equipo motriz actual:** Motor SMITH MAJOR & STEVENS, London de 38 HP  
 corriente continua - 500 volts - 64 amperes.  
**Cables:** Acero COBRA.

**CASO 22**  
**ASCENSOR VILLASECA**  
 CERRO PLAYA ANCHA

**Estación baja:** Calle Varas.  
**Estación superior:** Pedro León Gallo N° 506  
**Fecha de inauguración:** 18 de octubre de 1913. Fuera de servicio en 2007.  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00866 del 1 de septiembre de 1998.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** 155 mts.  
**Cota:** 59 mts.  
**Gradiente:** 25 grados.  
**Equipo motriz original:** Motor a vapor de 60 caballos nominales.  
**Cables:** 1 1/2 pulgadas.  
**Equipo motriz actual:** Motor GENERAL ELECTRIC de 50 HP,  
 corriente alterna - 50 volts - 96 amperes.  
**Cables:** Acero COBRA.

**CASO 23**  
**ASCENSOR SAN AGUSTÍN**  
 CERRO CORDILLERA

**Estación baja:** José Tomás Ramos.  
**Estación superior:** Calle Canal  
**Fecha de inauguración:** 1913. En servicio.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** 51 mts.  
**Cota:** 32,5 mts.  
**Gradiente:** 35,5 grados.  
**Equipo motriz original:** Balanza de agua.  
**Equipo motriz anterior:** Motor eléctrico 32 HP - 500 volts - 63 amperes.  
**Equipo motriz actual:** Motor eléctrico SIEMENS - Standard 660 volts  
 56,32 amperes - 980 rpm control automático  
 incluyendo sistema de freno.  
**Cables:** Acero PRODINSA.

**CASO 25**  
**ASCENSOR RAMADITAS**  
 CERRO RAMADITAS

**Estación baja:** Avenida Santa Elena N° 479.  
**Estación superior:** Federico Costa, camino de los  
 Pozos o de los Polleros  
 (Antiguo camino a Santiago).  
**Fecha de inauguración:** 21 de noviembre de 1914  
 Término definitivo 14 de agosto 1941.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** 75 mts  
**Cota:** 50 mts  
**Gradiente:** 47 grados.  
**Equipo motriz original:** Motor a vapor. Cables de 1<sup>1/2</sup> pulgadas.

**CASO 24**  
**ASCENSOR MERCED**  
 CERRO MERCED Y CERRO LA VIRGEN

**Estación baja:** Pasaje Macario Briones N° 1 con  
 Callejón Casablanca altura Canciani.  
**Estación superior:** Pasaje Ascensor.  
**Fecha de inauguración:** 20 febrero 1914 - Término definitivo inicios 1915.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** 60 mts aproximadamente.  
**Cota:** 50 mts.  
**Gradiente:** 53 grados.  
**Equipo motriz original:** Balanza de agua.

**CASO 26**  
**ASCENSOR POLANCO**  
 CERRO POLANCO

**Estación baja:** Calle Simpson.  
**Estación media:** Calle Carvallo.  
**Estación superior:** Puente de la torre que la comunica con  
 la intersección de calles Valderrama y Arlegui.  
**Fecha de inauguración:** 8 de junio de 1916 - En servicio.  
**Monumento Nacional:** Decreto N° 00556 del 10 de junio de 1976.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** 57 mts.  
**Cota:** 57 mts.  
**Gradiente:** 90 grados.  
**Equipo motriz original:** 2 motores semi diesel GENERAL ELECTRIC.  
**Equipo motriz actual:** Motor trifásico "KOYO", serie WYJ 250, producido  
 por Ning Bo Xin Da, China. Capacidad 1500 kbs,  
 vel 1,6 mts por segundo.  
**Carro:** EASTON LIFT CO LTD., London.  
**Instalación:** Primer equipo de propulsión, HUTH & CO.

**CASO 27**  
**ASCENSOR DELICIAS**  
**CERRO LAS DELICIAS**

**Estación baja:** Avenida G Washington con pasaje Los Ingleses  
**Estación superior:** Calle Antofagasta.  
**Fecha de inauguración:** 1925. Término definitivo hacia 1960.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** Sin información.  
**Cota:** Sin información.  
**Gradiente:** Sin información.  
**Equipo motriz original:** Sin información.  
**Equipo motriz al cierre:** Sin información.

**CASO 29**  
**ASCENSOR PERDICES**  
**CERRO PERDICES**

**Estación baja:** Calle Cajilla a 200 mts. quebrada arriba del Ascensor Santo Domingo.  
**Estación superior:** Por un puente con salida a Avenida Alemania.  
**Fecha de inauguración:** 19 de septiembre de 1931.  
 Término definitivo 10 de febrero de 1968.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** Sin información  
**Cota:** Sin información.  
**Gradiente:** Sin información  
**Equipo motriz original:** Motor eléctrico de 32 HP.

**CASO 28**  
**ASCENSOR LAS CAÑAS**  
**CERRO LAS CAÑAS**

**Estación baja:** Calle Luis Cousiño N° 121.  
**Estación superior:** Avenida Alemania 9573.  
**Fecha de inauguración:** 1925. Término definitivo 24 junio 1980.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** 117 mts.  
**Cota:** 89 mts.  
**Gradiente:** 50 grados.  
**Equipo motriz original:** Máquina a vapor.  
**Último equipo motriz:** Dos motores BRUCE FEEBLES & CO. LTD. de 33 HP corriente continua - 380 volts - 50 amperes.

**CASO 30**  
**ASCENSOR HOSPITAL VAN BUREN**

**Estación baja:** Patio posterior hospital (altura Hontaneda y van Buren, sector occidental).  
**Estación superior:** Pabellón clínico.  
**Fecha de inauguración:** 1932. Parcialmente en servicio.

**REFERENCIAS ASCENSOR**

**Largo de recorrido:** 24,5 mts.  
**Cota:** 21 mts.  
**Gradiente:** 65 grados.  
**Equipo motriz original:** Motor STAHL - 500 volts.

**ANEXO 4: Sistemas Integrales de Ascensores: Cerrados, Abiertos e Híbridos.**

A modo de complementar la variable permanente de emplazamiento, se identifican sistemas de ascensores que obedecen a distintos ordenes espaciales, arquitectónicos y de entorno, proponiendo a partir de lo anterior, tres tipos de sistemas de ascensores a partir de tres ejemplares representativos, donde cada uno de ellos adopta de distinta manera los entornos y redes urbanas que los soportan.

Cabe indicar que el diagnostico analizado se realizó durante el año 2016, por lo que este anexo se presenta como un registro testimonial del estado de los ascensores Concepción y Espíritu Santo, previo a su restauración actual; a excepción del caso del Asensor Larraín, que a la fecha de esta investigación aún se encuentra sin funcionamiento y a la espera de dar inicio al proceso de licitación de restauración.



Imagen 170 Gallardo, P. (2016) Diagrama de sistemas integrales de ascensores

Reconociendo que la función primitiva de los ascensores ha ido evolucionando en medida que la ciudad adopta nuevos usos y modos de habitar producto de sus procesos histórico-culturales, se identifican nuevas funciones en los ascensores contemporáneos asociadas al turismo cultural y al goce, además del traslado de pasajeros relativos a su uso como transporte de uso público. A partir de esto, se definen tres sistemas integrales de ascensores acorde a su funcionamiento actual, siendo estos: **Sistema Cerrado**, **Sistema Híbrido** y **Sistema Abierto**.

Estos sistemas se identificarán por la simbología propuesta (véase Imagen 170), para facilitar el registro de los ejemplares a través de las fichas propuestas para cada caso.

De esta manera, se define un **Sistema Cerrado**, como un sistema de ascensor que no interactúa mayormente con su entorno ni con los sistemas urbanos situados fuera de él, por tanto no está conectado ni relacionado con nada externo al bien: manifestando lo anterior como una propiedad inherente de este sistema cerrado, donde su obsolescencia depende sólo de variables y factores contenidos en sí mismo, es decir, de su conservación material, rentabilidad, tiempos de funcionamiento y gestión del bien. De esta manera se afirma que los sistemas cerrados no se integran al tejido urbano al ensimismar su funcionamiento respecto a sus entorno.

Por lo tanto, este sistema se identifica como una amenaza al patrimonio cultural edificado estudiado en esta investigación, ya que producto de éste quedaron en obsolescencia

23 ascensores en la ciudad, debido a que su poca o nula relación con las redes y flujos urbanos existente en sus emplazamientos, y a su vez, a la falta de dinamismo de sus entornos en adoptar los cambios y nuevos modos de habitar la ciudad contemporánea, condicionaron la obsolescencia de un sistema que solo se permite una única función, que es el de conectar dos puntos en la ciudad.

En la ciudad de Valparaíso, se identifica que todos los ascensores en obsolescencia o desaparecidos pertenecieron a este sistema cerrado, por lo que se escogerá el caso del Ascensor Larraín como un ejemplar representativo de este grupo.

Un segundo sistema integral que se reconoce en la actualidad es el **Sistema Abierto**, que se presenta como lo opuesto al sistema cerrado ya que logra establecer una relación vinculante entre entornos, vanguardias y funcionamiento; es decir, se presenta como un sistema susceptible a los cambios y desarrollos urbanos de la ciudad, tomando estas variables como una multifunción propia de los ascensores que caben dentro de este sistema, presentándose estos como un medio de transporte que posee más de una función dentro de la ciudad.

De esta manera, un sistema abierto es uno que puede intercambiar energía con el exterior, complementando los flujos urbanos de movilidad y desplazamiento existentes en su entorno al hacerlos parte de una ruta o circuito abierto y continuo por el tejido urbano; por lo que una propiedad importante dentro de este sistema es que no depende totalmente de sus variables y factores contenidos dentro de él, sino que depende además de su entorno, tanto superior como inferior, y de cómo este se vincula con el flujo del ascensor, dependiendo así de este sistema otras plataformas y funciones que la actual ciudad presenta, identificándose como un sistema circunferencial que logra integrar la ciudad en su continuidad. De esta forma, y al estar integrado con los tiempos y flujos urbanos, ese sistema no se permite el funcionamiento intermitente de un ascensor, debido a que este está conectado y co-dependiente a factores externos a él, por lo que resulta ser un sistema urbano esencial dentro de la ciudad.

Dentro de los ocho ascensores en funcionamiento hoy en día, se reconocen cuatro ascensores de sistema abierto, siendo estos el Ascensor Artillería, El Peral, Espíritu Santo y Concepción, siendo este último el más representativo del grupo, debido a ser el primero en implementarse y al aporte que esto significó en la historia de la ciudad.

Como un sistema intermedio entre el sistema cerrado y el sistema abierto, se propone un tercer sistema que transita entre los anteriores, siendo este el **Sistema Híbrido**, que adopta principios de ambos sistemas, determinándose como una mezcla de diversos conjuntos de componentes que actúan entre sí, llevando finalmente a cumplir una función específica invariante respecto a las traslaciones temporales, lo que significa que el sistema si bien obedece a sus variables internas, propiedades del sistema cerrado; también se relaciona con el exterior,

logrando intercambiar sus flujos y movibilidades con el tejido urbano, pero no de manera directa.

En otras palabras, la característica principal del sistema híbrido es que este usa dos o más fuentes de alimentación distinta para su funcionamiento, pero que no adopta ninguna totalmente. De esta manera, los sistemas integrales híbridos de ascensores presentes en la actualidad, mantienen su función primitiva de conectar dos puntos de la ciudad, inferior y superior, pero que además se relaciona con un entorno que da indicios del cambio de sentido de los entornos urbanos respecto a los usos contemporáneos, es decir, que se encuentra en una etapa inicial de desarrollo y evolución en pos de la ciudad actual.

Reflejo de lo anterior, es que los usuarios de este sistema son tanto habitantes de sus entornos inmediatos como población flotante asociada al turismo y al ocio, producto de los programas que ofrecen estos paños, de tal manera que los ascensores pertenecientes a un sistema híbrido se relacionan y se integran tanto a la vida cotidiana de sus habitantes, a la vida de barrio, como al turismo y sus prácticas, debido a la versatilidad de sus entornos, dotando así de una multifunción a los sistemas híbridos, que se sitúa entre el traspaso de un sistema cerrado a uno abierto.

El caso del Ascensor Espíritu Santo se plantea como un ejemplar representativo de este tipo de sistema, razón por la que será analizado tanto por su condición ensimisma de sistema de transporte como por su relación con su entorno urbano cercano.

Con los tres sistemas identificados dentro de la ciudad actual, se propone que los siguientes ascensores se acogen a cada sistema de acuerdo a sus condiciones tanto de entornos como de tipo de usuario, siendo así:

A) Sistema Cerrado: Ascensor Lecheros, Larraín, Monjas, Mariposa, Hospital Van Buren, Cordillera, Santo Domingo, y Villaseca.

B) Sistema Híbrido: Ascensor Barón, Ascensor Polanco, Ascensor Espíritu Santo, Ascensor San Agustín y Ascensor Cordillera.

C) Sistema Abierto: Ascensor Concepción, Ascensor El Peral, Ascensor Reina Victoria, Ascensor Artillería.

Cabe destacar que aún cuando se proponen sistemas integrales para identificar el nuevo sentido de los ejemplares, bajo ningún punto se busca rigidizar estos ascensores según su grupo, debido a que este levantamiento de información se realizó durante un determinado tiempo de estudio, entre el mes de Mayo y Agosto del año 2016, situación que debe considerarse en pos del estado y desarrollo de los ascensores analizados al momento de leer esta investigación.

Además se entiende que los grupos de sistema propuestos poseen todos desde su

concepción, la función de ser un medio de transporte, siendo esta función una variable permanente que no se modifica, pero si se complementa a partir de los nuevos usos.

Con lo expuesto, se da paso a la identificación de los casos de estudio propuestos según el sistema integral que representen.

#### 4.1 Casos de Estudio

##### 4.1.1 Ascensor Larraín

El Ascensor Larraín se toma como un caso representativo del grupo de los ascensores pertenecientes al **Sistema Cerrado** debido a su cierre definitivo desde el año 2010, provocado principalmente porque *“ya no se soportaba a sí mismo. El ascensor Larraín generaba entre 20 y 30 mil pesos diarios, y eso no alcanza para costear sus insumos mínimos.”* (Delgado, 2010), cumpliendo así una de las premisas propuestas anteriormente para este tipo de sistema. Además, el ascensor se manifiesta como la tercera instalación en el eje Av. Argentina, sirviendo así desde su génesis a los sectores Barón, Lecheros, Larraín y Rodríguez.

El cierre de este ascensor, como consecuencia de su baja rentabilidad e inadecuada gestión, también se debió al debilitamiento y posterior decadencia de sus entornos urbanos debido a que estos no adoptaron los cambios de uso de la ciudad contemporánea.

*“En un principio todos los que vivían acá en el sector eran trabajadores ferroviarios, a medida que ha pasado el tiempo algunos ya han desaparecido, otros han vendido sus casas, ahora viven otras personas pero cuando llegue al cerro por 1946, todos eran ferroviarios, pero era un cerro diferente al de ahora en su modo de vivir, era gente menos educada(...) casi todos los trabajadores entraban de 10 u 11 años a ferrocarriles, no alcanzaban a estudiar.”* (Ruz, 2016). De esta manera, se da cuenta de un sentido y razón de ser del ascensor como un sistema de transporte que es reconocido como el producto de un requerimiento determinado, relativo a una función pasada de movilizar trabajadores ferroviarios, asociando su apogeo a una función y destino inexistente en la ciudad actual.

*“Cuando todos trabajaban en lo mismo (ferrocarriles), en la década del 40, había más vida comunitaria, la gente ocupaba el ascensor para ir a la feria, para subir, así se ahorraban la subida por la escalera caracoles, con el ascensor ya no había que estar subiendo toda la escalera. Yo ocupaba el ascensor, me convenía porque me ahorraba toda la vuelta por la subida y en este tiempo no existían los colectivos, nada para subir”* (Ruz, 2016)

El panorama del Ascensor Larraín no cambia mucho para inicios de 1970, donde aún persistía su función de conectar los barrios de los cerros con una inexistente actividad industrial en la ciudad actual. *“Toda la gente del cerro eran obreros y operadores de las industrias del*

*sector y el ascensor era el medio de transporte de todos acá, porque se bajaba a pie y se subía en ascensor, era el aliado del trabajo (...) cuando chico la rutina de todos los que éramos escolares era tener jornada en la mañana, entonces subíamos y bajábamos en ascensor porque nos daban un bono por parte de los colegios que era un talonario que lo ibas entregando como pase, entonces se usaba cuatro veces al día el ascensor, en la mañana, porque había que subir a almorzar y volver a bajar en las horas extra programáticas por la tarde, del mismo modo mi padre usaba el ascensor para ir a trabajar por la mañana, volvía a tomarlo para subir a almorzar en su hora de colación y luego regresaba a su trabajo en ascensor para volver a tomarlo a su regreso” (Vinciguerra, 2016).*

Valparaíso, en su desarrollo post-industrial, sin duda ha cambiado de sentido, tanto en las prácticas como en su modo de habitar, generando la obsolescencia de los ascensores que tenían una condición de servicio claramente determinada por actividades y destinos obsoletos en la ciudad; situación que los hace dejar de funcionar cuando sus entornos pierden su sentido original y no logran adoptar un nuevo sentido que se integre y dialogue con los destinos y usos actuales. Aún así, la identidad generada por la presencia formal de los ascensores en el paisaje urbano de la ciudad genera en sus habitantes la añoranza de que estos vuelvan a presente.

*“...el ascensor es parte del emblema, es como la insignia de un cerro, que uno pueda decir mi cerro tiene ascensor, un ascensor bonito.” (Vinciguerra, 2016).*

Para dar cuenta del Ascensor Larraín como un claro ejemplar del Sistema Cerrado, se elaboraron las siguientes fichas de diagnóstico informativas tanto de su configuración formal como de sus entornos.

FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		1/6						
<b>1 INFORMACION GENERAL</b>								
<p>FOTO DE LA FACHADA ESTACION SUPERIOR</p> 	<p><b>1.1 IDENTIFICACION</b></p> <p>CODIGO / Nº DE REGISTRO <input type="text" value="aslarr07082016"/></p> <p>FECHA DE REGISTRO <input type="text" value="06/06/2016"/></p> <p>INSTITUCION <input type="text" value="IMV"/></p> <p>NOMBRE / DENOMINACION OFICIAL <input type="text" value="ASCENSOR LARRAIN"/></p> <p>AÑO DE CONSTRUCCION <input type="text" value="1909"/></p> <p><b>1.2 DIRECCION</b></p> <p>TIPO DE VIA <input type="checkbox"/> AVENIDA <input checked="" type="checkbox"/> CALLE <input type="checkbox"/> PASAJE <input type="checkbox"/> PASEO <input type="checkbox"/> CAMINO</p> <p>NOMBRE <input type="text" value="CORONEL REYNA (EST. INF.) - SAN JOSE (EST. SUP.)"/></p> <p>NUMERO <input type="text" value="501 (EST. INF.) - 485 (EST. SUP.)"/></p> <p>CERRO <input type="text" value="LARRAIN"/></p> <p><b>1.3 DIMENSION</b></p> <p>SUP. PREDIAL <input type="text" value="1.277 m2"/></p> <p>SUP. ESTACION INFERIOR <input type="text" value="156 m2"/> SUP. ESTACION SUPERIOR <input type="text" value="243 m2"/></p> <p>SUP. TERRENO PENDIENTE <input type="text" value="800 m2"/> SUP. TERRENO PLANO <input type="text" value="78 m2"/></p>							
<p><b>1.4 LEGISLACION</b></p> <p>LEY DE MONUMENTOS NACIONALES 17.288</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"> <p>CATEGORIA DE MONUMENTO NACIONAL</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> MONUMENTO ARQUEOLOGICO</p> <p><input type="checkbox"/> INMUEBLE EN ZONA TIPICA</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>TIPO DE ZONA TIPICA EN LA QUE SE UBICA</p> <p><input type="checkbox"/> ENTORNO MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> CENTRO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> PUEBLO TRADICIONAL</p> <p><input type="checkbox"/> CONJUNTO</p> <p><input type="checkbox"/> AREA URBANA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NO SE UBICA EN ZONA TIPICA</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>ACTO APROBATORIO</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> DECRETO <input type="checkbox"/> LEY</p> <p>Nº DE DECRETO / LEY</p> <p><input type="text" value="00066"/></p> </td> </tr> </table>			<p>CATEGORIA DE MONUMENTO NACIONAL</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> MONUMENTO ARQUEOLOGICO</p> <p><input type="checkbox"/> INMUEBLE EN ZONA TIPICA</p>	<p>TIPO DE ZONA TIPICA EN LA QUE SE UBICA</p> <p><input type="checkbox"/> ENTORNO MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> CENTRO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> PUEBLO TRADICIONAL</p> <p><input type="checkbox"/> CONJUNTO</p> <p><input type="checkbox"/> AREA URBANA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NO SE UBICA EN ZONA TIPICA</p>	<p>ACTO APROBATORIO</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> DECRETO <input type="checkbox"/> LEY</p> <p>Nº DE DECRETO / LEY</p> <p><input type="text" value="00066"/></p>			
<p>CATEGORIA DE MONUMENTO NACIONAL</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> MONUMENTO ARQUEOLOGICO</p> <p><input type="checkbox"/> INMUEBLE EN ZONA TIPICA</p>	<p>TIPO DE ZONA TIPICA EN LA QUE SE UBICA</p> <p><input type="checkbox"/> ENTORNO MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> CENTRO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> PUEBLO TRADICIONAL</p> <p><input type="checkbox"/> CONJUNTO</p> <p><input type="checkbox"/> AREA URBANA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NO SE UBICA EN ZONA TIPICA</p>	<p>ACTO APROBATORIO</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> DECRETO <input type="checkbox"/> LEY</p> <p>Nº DE DECRETO / LEY</p> <p><input type="text" value="00066"/></p>						
<p><b>1.4 USO DE LA EDIFICACION</b></p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> TRANSPORTE</td> <td><input type="checkbox"/> INSTITUCIONAL</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> COMERCIO</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> SIN USO</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> TURISMO</td> <td><input type="checkbox"/> OTRO</td> </tr> </table> <p>ACCESIBILIDAD</p> <p><input type="checkbox"/> LIBRE</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> RESTRINGIDA</p>	<input type="checkbox"/> TRANSPORTE	<input type="checkbox"/> INSTITUCIONAL	<input type="checkbox"/> COMERCIO	<input checked="" type="checkbox"/> SIN USO	<input type="checkbox"/> TURISMO	<input type="checkbox"/> OTRO	<p>FOTO ESTACION INFERIOR</p> 	<p>FOTO ESTACION SUPERIOR</p> 
<input type="checkbox"/> TRANSPORTE	<input type="checkbox"/> INSTITUCIONAL							
<input type="checkbox"/> COMERCIO	<input checked="" type="checkbox"/> SIN USO							
<input type="checkbox"/> TURISMO	<input type="checkbox"/> OTRO							

Tabla 6 Gallardo, P.(2016). Ficha de registro 1 - Ascensor Larrain.


FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		2/6
<b>2 CONFIGURACION URBANA Y TERRITORIAL</b>		
<p>FOTO DEL EMPLAZAMIENTO</p> 	<p><b>2.1 SISTEMA AGUJERAMIENTO</b></p> <p>ESTACION INFERIOR: <input type="checkbox"/> AISLADO <input checked="" type="checkbox"/> PAREADO <input type="checkbox"/> CONTINUO</p> <p>ESTACION SUPERIOR: <input type="checkbox"/> AISLADO <input checked="" type="checkbox"/> PAREADO <input type="checkbox"/> CONTINUO</p> <p><b>2.2 EMPLAZAMIENTO EN LA MANZANA</b></p> <p>ESTACION INFERIOR: <input type="checkbox"/> FRONTERA <input checked="" type="checkbox"/> ENTRE MEDIANEROS <input type="checkbox"/> AISLADA</p> <p>ESTACION SUPERIOR: <input type="checkbox"/> FRONTERA <input type="checkbox"/> ENTRE MEDIANEROS <input checked="" type="checkbox"/> AISLADA</p> <p><b>2.3 MORFOLOGIA DEL ESPACIO PUBLICO</b></p> <p>ESTACION INFERIOR: <input type="checkbox"/> PARQUE <input type="checkbox"/> PLAZA <input checked="" type="checkbox"/> PASAJE <input type="checkbox"/> PASO <input type="checkbox"/> CALLE <input type="checkbox"/> OTROS</p> <p>ESTACION SUPERIOR: <input type="checkbox"/> PARQUE <input type="checkbox"/> PLAZA <input type="checkbox"/> PASAJE <input type="checkbox"/> PASO <input checked="" type="checkbox"/> CALLE <input type="checkbox"/> OTROS</p> <p><b>2.4 ALTERNATIVAS DE ACCESO</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ESCALERA <input checked="" type="checkbox"/> SUBIDA <input type="checkbox"/> AUTOMUS <input checked="" type="checkbox"/> COLECTIVO <input type="checkbox"/> SEGUNDO ASCENSOR</p>	
<b>2 PROGRAMAS</b>		
<p><b>TIPO DE COMERCIO PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> PANADERIA <input type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ALMACEN <input checked="" type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE</p> <p><input type="checkbox"/> SUPERMERCADO <input checked="" type="checkbox"/> ROTE / FERIA</p> <p><input type="checkbox"/> HOSTAL <input checked="" type="checkbox"/> MERCADO / FERIA</p> <p><input type="checkbox"/> HOTEL <input type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO</p> <p><input type="checkbox"/> RESTAURANT <input type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR</p>	<p><b>TIPO DE COMERCIO PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> PANADERIA <input type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ALMACEN <input type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE</p> <p><input type="checkbox"/> SUPERMERCADO <input checked="" type="checkbox"/> BOTILLERIA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL <input type="checkbox"/> MERCADO / FERIA</p> <p><input type="checkbox"/> HOTEL <input type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO</p> <p><input type="checkbox"/> RESTAURANT <input type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR</p>	
<p><b>TIPO DE EDUCACION PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <p><input type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO <input type="checkbox"/> UNIVERSIDAD</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> COLEGIO <input type="checkbox"/> BIBLIOTECA</p>	<p><b>TIPO DE EDUCACION PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <p><input type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO <input type="checkbox"/> UNIVERSIDAD</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> COLEGIO <input type="checkbox"/> BIBLIOTECA</p>	
<p><b>TIPO DE CULTO PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA <input type="checkbox"/> ANIMTA</p> <p><input type="checkbox"/> CEMENTERIO</p>	<p><b>TIPO DE CULTO PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA <input checked="" type="checkbox"/> ANIMTA</p> <p><input type="checkbox"/> CEMENTERIO</p>	

Tabla 7 Gallardo, P. (2016). Ficha de registro 2 - Ascensor Larrain.

FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		3/6																
<b>4 SISTEMA CONSTRUCTIVO PREDOMINANTE</b>																		
FOTO DE SISTEMA CONSTRUCTIVO PREDOMINANTE 	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;"><b>2.1 FUNDACIONES</b></td> <td style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;">CIMENTOS</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px;"> <input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA    <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA    <input type="checkbox"/> PILOTES DE MADERA    <input checked="" type="checkbox"/> HORMIGON                 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;"><b>2.2 FUNDACIONES</b></td> <td style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;">SOBRECIMIENTO</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px;"> <input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA    <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA    <input checked="" type="checkbox"/> PILOTES DE MADERA    <input type="checkbox"/> HORMIGON                 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;"><b>2.3 ESTRUCTURA ESTACION</b></td> <td style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;">INFERIOR</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px;"> <input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA    <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA    <input checked="" type="checkbox"/> TABIQUERIA MADERA    <input type="checkbox"/> HORMIGON  <input type="checkbox"/> LADRILLO    <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL  <input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA    <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL  <input type="checkbox"/> ADOBE                 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;"><b>2.4 ESTRUCTURA ESTACION</b></td> <td style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;">SUPERIOR</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px;"> <input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA    <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA    <input checked="" type="checkbox"/> TABIQUERIA MADERA    <input type="checkbox"/> HORMIGON  <input type="checkbox"/> LADRILLO    <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL  <input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA    <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL  <input type="checkbox"/> ADOBE                 </td> </tr> </table>		<b>2.1 FUNDACIONES</b>	CIMENTOS	<input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input type="checkbox"/> PILOTES DE MADERA <input checked="" type="checkbox"/> HORMIGON		<b>2.2 FUNDACIONES</b>	SOBRECIMIENTO	<input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input checked="" type="checkbox"/> PILOTES DE MADERA <input type="checkbox"/> HORMIGON		<b>2.3 ESTRUCTURA ESTACION</b>	INFERIOR	<input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input checked="" type="checkbox"/> TABIQUERIA MADERA <input type="checkbox"/> HORMIGON <input type="checkbox"/> LADRILLO <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL <input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL <input type="checkbox"/> ADOBE		<b>2.4 ESTRUCTURA ESTACION</b>	SUPERIOR	<input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input checked="" type="checkbox"/> TABIQUERIA MADERA <input type="checkbox"/> HORMIGON <input type="checkbox"/> LADRILLO <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL <input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL <input type="checkbox"/> ADOBE	
<b>2.1 FUNDACIONES</b>	CIMENTOS																	
<input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input type="checkbox"/> PILOTES DE MADERA <input checked="" type="checkbox"/> HORMIGON																		
<b>2.2 FUNDACIONES</b>	SOBRECIMIENTO																	
<input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input checked="" type="checkbox"/> PILOTES DE MADERA <input type="checkbox"/> HORMIGON																		
<b>2.3 ESTRUCTURA ESTACION</b>	INFERIOR																	
<input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input checked="" type="checkbox"/> TABIQUERIA MADERA <input type="checkbox"/> HORMIGON <input type="checkbox"/> LADRILLO <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL <input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL <input type="checkbox"/> ADOBE																		
<b>2.4 ESTRUCTURA ESTACION</b>	SUPERIOR																	
<input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input checked="" type="checkbox"/> TABIQUERIA MADERA <input type="checkbox"/> HORMIGON <input type="checkbox"/> LADRILLO <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL <input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL <input type="checkbox"/> ADOBE																		
<b>5 ESTADO DE CONSERVACION A LA FECHA DE REGISTRO</b>																		
ELEMENTOS PRINCIPALES	ESTADO DE CONSERVACION (BUENO/REGULAR/MALO)	DESCRIPCIONES ESPECIFICAS																
Techumbre	REGULAR	Presenta oxido y corrosión en gran parte de la techumbre																
Muros	REGULAR	Ausencia de revestimiento																
Tabiques	MALO	Presentan pudrición y hongos al estar expuestos sin revestimiento																
Entrepisos	SIN INFORMACION	-----																
Pilares	MALO	Exposición prolongada a la intemperie sin mantención. Pudrición, presencia de hongos y termitas.																
Fundaciones	REGULAR	-----																
Elementos Ormenales	NO CONSULTA	-----																
Otros	MALO	Señalética poco legible, ausencia de iluminación, corrosión en los revestimientos de estaciones inferiores y superiores. Presencia de vegetación abundante en entramados verticales, horizontales y rieles del ascensor.																

Tabla 8 Gallardo, P. (2016). Ficha de registro 3 - Ascensor Larrain.

FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS

4/6

ANEXO  
A

IMÁGENES CONFIGURACION URBANA

Nº 1 AUTOR: GALLARDO, PABLO FECHA: 06/06/2016



DESCRIPCION: ESTACION SUPERIOR PASAJE CORONEL REYNA

Nº 2 AUTOR: GALLARDO, PABLO FECHA: 06/06/2016



DESCRIPCION: SALIDA ESTACION SUPERIOR, CALLE SAN JOSE.

Nº 3 AUTOR: GALLARDO, PABLO FECHA: 06/06/2016



DESCRIPCION: ENTORNO CERCANO ESTACION INFERIOR, AV. PEDRO MONTT

Nº 4 AUTOR: GALLARDO, PABLO FECHA: 06/06/2016



DESCRIPCION: ENTORNO CERCANO ESTACION SUPERIOR, CALLE HERMANOS CLARK

Tabla 9 Gallardo, P. (2016). Ficha de registro 5 - Ascensor Larrain.





FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		5/6
ANEXO B	IMÁGENES PROGRAMAS	
	<p>Nº 5      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: DICIEMBRE 2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ENTORNO CERCANO EST. INTERIOR. IGLESIA COMPAÑÍA DE JESÚS</p>	<p>Nº 6      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: DICIEMBRE 2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ENTORNO CERCANO EST. SUPERIOR. DESTILERIA ALMACEN "DARBY"</p>
	<p>Nº 7      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: DICIEMBRE 2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ENTORNO CERCANO EST. SUPERIOR. MURAL. "LA VIRGEN MARÍA" AUTOR: DOMINGOS DEL ROSARIO</p>	<p>Nº 8      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: DICIEMBRE 2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ENTORNO CERCANO EST. SUPERIOR. HOSPITAL CALLE SANTA LUCÍA.</p>

Tabla 10 Gallardo, P. (2016). Ficha de registro 5 - Ascensor Larrain.

FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		6/6
ANEXO C	IMÁGENES ESTADO DE CONSERVACION A LA FECHA DE REGISTRO	
	<p>Nº 9      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 06/06/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ESTACION INFERIOR, ACTUALMENTE SIN FUNCIONAMIENTO.</p>	<p>Nº 10      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 06/06/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: RIELES SIN MANTENCIÓN Y CON PRESENCIA DE VEGETACION.</p>
	<p>Nº 11      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 06/06/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ESTACION INFERIOR, SEÑALÉTICA Y ACCESO EN MAL ESTADO</p>	<p>Nº 12      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 06/06/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ESTACION SUPERIOR, DESPRENDIMIENTO DE REVESTIMIENTO.</p>

Tabla 11 Gallardo, P. (2016). Ficha de registro 6 - Ascensor Larrain.

El registro y levantamiento de información presentada, tanto del ascensor como de su entorno, da cuenta de la necesidad de promover y gestionar la recuperación del bien producto del estado de abandono y deterioro en el que se encuentra el entorno al ascensor, consecuencia de una externalidad negativa asociada a su obsolescencia, además de la necesidad de regular el sistema de transporte público actual a modo de integrarlo al recorrido del ascensor y así poder generar un sistema integral de transporte que permita el paso del Ascensor Larraín a un sistema híbrido.

Si bien el caso estudiado presenta programas que apuntan a adoptar el nuevo sentido de la ciudad, siendo estos dos hostales, la presencia de murales en la mayoría de las fachadas de sus inmuebles y comercios del barrio en el cerro, la presencia de elementos urbanos que propiciarían su hibridación, como un mirador y variadas opciones de acceso; es el deterioro y el abandono de sus entornos, principalmente en la estación inferior, lo que impide el desarrollo y crecimiento de este sistema, manteniéndose así en la clasificación de sistema cerrado.

*“...se echa de menos como era el cerro, como era cuando llegue, las tortas se mandaban a hacer al convento las carmelitas, ahora hay edificios, y así muchas cosas que a uno con el tiempo se le borraron(...) en esos años uno nunca manejaba plata, por eso era muy importante el uso de la libreta, para comprar las verduras, el pan, los huevos, la leche, la carne, tenía para comprar todo acá en el cerro y una libreta por negocio, en cada esquina había un negocio porque la gente vivía de eso”* (Ruz, 2016), reconociéndose en la historia del entorno al ascensor, un modo de vida que en la actualidad no existe, y aún cuando se propone que este ascensor pertenece a un sistema cerrado, en el pasado estuvo vinculado a un entorno urbano rico en vida social y microeconomías locales, lo que permitía integrar su recorrido a los flujos existentes y a la vida diaria de los habitantes del cerro en el pasado.

Con el desarrollo de la ciudad y la desaparición del comercio local en pos de los supermercados y tiendas de retail, sumado al abandono de las industrias y casas comerciales del sector de El Almendral, el entorno del Ascensor Larraín comenzó a decaer y a entrar en obsolescencia, provocando el cierre del ejemplar al haber dejado de existir la ciudad para la cual servía, sin poder adaptarse y reinventarse desde un nuevo sentido con la ciudad actual.

*“Los supermercados, retail, centros comerciales han dañado los comercios locales, por eso se han acabado los emporios, que habían en Pasaje Quillota, subida La Palma, que formaban junto a otras tiendas locales pequeños centros comerciales que se ubicaban al pie del ascensor, en el cerro Larraín había un taller de calzado, una fuente de soda, negocios de abarrotes, carnicería, mercados, que han desaparecido porque la gente ahora toma buses o colectivos que dejan en la puerta de los centros comerciales grandes, ya no hay que pasar por*

*los centros comerciales para tomar el ascensor, porque el ascensor ya no se toma*". (Vinciguerra, 2016)

Finalmente, es necesario no desconocer el rol de la ciudad y su planificación respecto a su responsabilidad con la decadencia de los entornos urbanos, que por defecto trae consigo el cierre de los ascensores de sistemas cerrados. Si bien resultaría utópico buscar el fin de las tiendas de retail, centros supermercados y los modos inmediatos de vivir la vida contemporánea, es deber de los organismos pertinentes planificar la ciudad desde los cambios de sentido y desarrollo urbano contemporáneo, integrando las nuevas prácticas y modos de habitar con los entornos más vulnerables asociados a los sistemas cerrados en pos de la recuperación de los barrios y entornos cercanos a ascensores, sin pretender traer una ciudad del pasado a presente, ni oponer el pasado a la ciudad actual, sino que se debe adaptar y proveer de las herramientas necesarias a los sistemas cerrados para poder hibridarse e integrarse con los nuevos modos de habitar la ciudad.

La elección de este caso finalmente, se basa también en la posibilidad existente de poder el sistema reactivarse y abrirse a la hibridación, debido a la creciente aparición de elementos que dan cuenta de un inicial cambio de sentido del entorno, lo que sin duda puede resultar un reconocimiento significativo a la hora de implementar sistemas de gestión en pos del desarrollo de los entornos e integración del ascensor.

#### 4.1.2 Ascensor Espíritu Santo

El segundo caso a analizar y registrar mediante fichas de catastro, entrevistas y fuentes bibliográficas es el del Ascensor Espíritu Santo en el Cerro Bellavista, ejemplar del **sistema híbrido** al presentar la multifunción dentro de su sentido. Este ascensor se encuentra actualmente operativo luego de un proceso de licitación para su restauración, donde se indicaba en las bases del llamado de *"Restauración del Ascensor Espíritu Santo, específicamente de las estaciones superior e inferior y mejoramiento estructural de sus fundaciones, mejoramiento del plano de rodadura, de los sistemas electromecánicos y de las instalaciones en general. Además la habilitación del espacio público del entorno de los accesos."* (MOP, 2016), acontecimiento que reconoce la integración existente que vincula el recorrido del ascensor a una trama urbana existente asociada a los entornos urbanos del ejemplar, propiedad del sistema híbrido propuesto.

Si bien se reconoce este ascensor como un caso ejemplar del sistema híbrido, también se ha visto afectado por el cierre de sus instalaciones en el pasado producto de problemas económicos, operativos y administrativos. Aún así, la adaptación y cambio de sentido de un cerro inicialmente residencial que da paso a programas y atractivos tanto culturales como turísticos, han logrado el fortalecimiento de sus entornos, tanto superior como inferior, de tal manera que el ascensor queda integrado en un sistema urbano que obedece a la multifunción de

ser residencial, cultural y turístico, sin adoptar la obsolescencia debido a que el bien no funciona solo a partir de variables internas, sino que reconoce los entornos próximos como una parte integral de su sistema, característica propia del sistema híbrido.

*“Vivir acá, pese a mis 73 años, me hace sentir viva, más joven, porque para llegar a mi casa, cuando subo por el ascensor Espíritu Santo y camino por el cielo abierto(sic), me topo con vecinas y también con gente nueva, turistas y extranjeros y eso me gusta de este barrio que ojalá no cambie, que claro, hay hoteles, hostales, restaurantes, pero esta todo tan disperso que uno debe caminar un buen tramo para llegar de una atracción a otra, no está todo junto como en el Cerro Alegre que es un par de calles atiborradas de locales y después sobre la avenida Alemania no hay nada más y empiezas recién a ver residentes reales, acá no, acá se mezcla la vida de barrio que no ha cambiado, con los turistas, los restoranes, etc.”* (Bravo, 2016), situación que desde el relato de doña Lucía Bravo, residente del sector, se afirma desde su modo de vivir el carácter híbrido del sistema de entornos y ascensor, ya que se identifican variables funcionales como las de turismo, cultura y transporte, que dialogan entre sí, presentándose el entorno superior como un soporte urbano de este acontecimiento de encuentro entre residentes y población flotante referida a las actividades turísticas y culturales.

La hibridación también habla de una resistencia, por parte de los residentes, a la gentrificación de sus barrios, reflejándose esto en que se mantienen las prácticas y modos de habitar propios del barrio, *“por ejemplo, sé que en el almacén de afuera del ascensor (est. superior), aumentaron harto las ventas porque los turistas compran ahí, pero como también compramos los residentes, no se disparan con los precios, ni en el almacén ni en el ascensor ni en ningún local de por acá, y eso hace posible que todos vivamos juntos y mezclados, porque para un porteño de clase media irse a vivir a Cerro Alegre ahora, olvídate, siendo que antes no andaba ni un alma en ese cerro, ojala el Cerro Bellavista no cambie, ya dimos la pelea una vez cuando cerraron el ascensor y yo creo q si se empieza a poner como el Alegre ahí daremos la pelea de nuevo, todos los vecinos.”* (Bravo, 2016).

Ante lo expuesto, es pertinente afirmar que si bien los sistemas híbridos pueden presentarse como el paso previo a los sistemas abiertos, también cabe indicar que el trabajo en conjunto de las comunidades, organizaciones y organismos referidos a la planificación de la ciudad puede establecer que el sistema híbrido sea un sistema que no necesariamente tenga que avanzar al sistema abierto, sino que puede mantenerse de tal manera, dando cuenta de esta mixtura de ocupación y de la versatilidad en lo que respecta a acoger tanto a residentes como a visitantes. De tal manera, identificado el ejemplar dentro de una situación híbrida entre los

sistemas abiertos y cerrados, se procede a constatar las presentes mediante las fichas de registro de inmueble y entornos de este.




FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		1/6						
<b>1 INFORMACION GENERAL</b>								
<p><b>FOTO DE LA FACHADA ESTACION INFERIOR</b></p> 	<p><b>1.1 IDENTIFICACION</b></p> <p>CODIGO / Nº DE REGISTRO <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">8888880/082016</span></p> <p>FECHA DE REGISTRO <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">09/09/2016</span></p> <p>INSTITUCION <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">IIV</span></p> <p>NOMBRE / DENOMINACION OFICIAL <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">ASCENSOR ESPIRITU SANTO</span></p> <p>AÑO DE CONSTRUCCION <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1911</span></p> <p><b>1.2 DIRECCION</b></p> <p>TIPO DE VIA <input type="checkbox"/> AVENIDA <input checked="" type="checkbox"/> CALLE <input type="checkbox"/> PASADIZO <input type="checkbox"/> PASAD <input type="checkbox"/> CAMINO</p> <p>NOMBRE <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">ALDUMATE (EST. INF.) - RUDOLPH (EST. SUP.)</span></p> <p>NÚMERO <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1566 (EST. INF.) - 501 (EST. SUP.)</span></p> <p>CERRO <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">ESPIRITU SANTO</span></p> <p><b>1.3 DIMENSION</b></p> <p>SUP. PREDIAL <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">790 m<sup>2</sup></span></p> <p>SUP. ESTACION INFERIOR <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">30 m<sup>2</sup></span> SUP. ESTACION SUPERIOR <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">260 m<sup>2</sup></span></p> <p>SUP. TERRENO PENDIENTE <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">390 m<sup>2</sup></span> SUP. TERRENO PLANO <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">80 m<sup>2</sup></span></p>							
<p><b>1.4 LEGISLACION</b> LEY DE MONUMENTOS NACIONALES 17.289</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"> <p><b>CATEGORIA DE MONUMENTO NACIONAL</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> MONUMENTO ARQUEOLOGICO</p> <p><input type="checkbox"/> INMUEBLE EN ZONA TIPICA</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p><b>TIPO DE ZONA TIPICA EN LA QUE SE UBICA</b></p> <p><input type="checkbox"/> ENTORNO MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> CENTRO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> PUEBLO TRADICIONAL</p> <p><input type="checkbox"/> CONJUNTO</p> <p><input type="checkbox"/> ARRA URBANA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NO SE UBICA EN ZONA TIPICA</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p><b>ACTO APROBATORIO</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> DECRETO <input type="checkbox"/> LEY</p> <p><b>Nº DE DECRETO / LEY</b></p> <p><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">00066</span></p> </td> </tr> </table>			<p><b>CATEGORIA DE MONUMENTO NACIONAL</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> MONUMENTO ARQUEOLOGICO</p> <p><input type="checkbox"/> INMUEBLE EN ZONA TIPICA</p>	<p><b>TIPO DE ZONA TIPICA EN LA QUE SE UBICA</b></p> <p><input type="checkbox"/> ENTORNO MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> CENTRO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> PUEBLO TRADICIONAL</p> <p><input type="checkbox"/> CONJUNTO</p> <p><input type="checkbox"/> ARRA URBANA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NO SE UBICA EN ZONA TIPICA</p>	<p><b>ACTO APROBATORIO</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> DECRETO <input type="checkbox"/> LEY</p> <p><b>Nº DE DECRETO / LEY</b></p> <p><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">00066</span></p>			
<p><b>CATEGORIA DE MONUMENTO NACIONAL</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> MONUMENTO ARQUEOLOGICO</p> <p><input type="checkbox"/> INMUEBLE EN ZONA TIPICA</p>	<p><b>TIPO DE ZONA TIPICA EN LA QUE SE UBICA</b></p> <p><input type="checkbox"/> ENTORNO MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> CENTRO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> PUEBLO TRADICIONAL</p> <p><input type="checkbox"/> CONJUNTO</p> <p><input type="checkbox"/> ARRA URBANA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NO SE UBICA EN ZONA TIPICA</p>	<p><b>ACTO APROBATORIO</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> DECRETO <input type="checkbox"/> LEY</p> <p><b>Nº DE DECRETO / LEY</b></p> <p><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">00066</span></p>						
<p><b>1.4 USO DE LA EDIFICACION</b></p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> TRANSPORTE</td> <td><input type="checkbox"/> INSTITUCIONAL</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> COMERCIO</td> <td><input type="checkbox"/> SIN USO</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> TURISMO</td> <td><input type="checkbox"/> OTRO</td> </tr> </table> <p><b>ACCESIBILIDAD</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> LIBRE</p> <p><input type="checkbox"/> RESTRINGIDA</p>	<input checked="" type="checkbox"/> TRANSPORTE	<input type="checkbox"/> INSTITUCIONAL	<input type="checkbox"/> COMERCIO	<input type="checkbox"/> SIN USO	<input checked="" type="checkbox"/> TURISMO	<input type="checkbox"/> OTRO	<p><b>FOTO ESTACION INFERIOR</b></p> 	<p><b>FOTO ESTACION SUPERIOR</b></p> 
<input checked="" type="checkbox"/> TRANSPORTE	<input type="checkbox"/> INSTITUCIONAL							
<input type="checkbox"/> COMERCIO	<input type="checkbox"/> SIN USO							
<input checked="" type="checkbox"/> TURISMO	<input type="checkbox"/> OTRO							

Tabla 12 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 1 - Ascensor Espíritu Santo


FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		2/6																																														
<b>2 CONFIGURACION URBANA Y TERRITORIAL</b>																																																
<p><b>FOTO DEL EMPLAZAMIENTO</b></p> 	<p><b>2.1 SISTEMA ACERQUAMIENTO</b></p> <p>ESTACION INFERIOR: <input type="checkbox"/> AISLADO <input checked="" type="checkbox"/> PAREADO <input type="checkbox"/> CONTINUO</p> <p>ESTACION SUPERIOR: <input type="checkbox"/> AISLADO <input checked="" type="checkbox"/> PAREADO <input type="checkbox"/> CONTINUO</p> <p><b>2.2 EMPLAZAMIENTO EN LA MANZANA</b></p> <p>ESTACION INFERIOR: <input type="checkbox"/> ESQUINA <input checked="" type="checkbox"/> ENTRE MEDIANEROS <input type="checkbox"/> AISLADA</p> <p>ESTACION SUPERIOR: <input checked="" type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ENTRE MEDIANEROS <input type="checkbox"/> AISLADA</p> <p><b>2.3 MORFOLOGIA DEL ESPACIO PUBLICO</b></p> <p>ESTACION INFERIOR: <input type="checkbox"/> PARQUE <input type="checkbox"/> PLAZA <input type="checkbox"/> PASAJE <input type="checkbox"/> PASAD <input checked="" type="checkbox"/> CALLE <input type="checkbox"/> OTROS</p> <p>ESTACION SUPERIOR: <input type="checkbox"/> PARQUE <input type="checkbox"/> PLAZA <input type="checkbox"/> PASAJE <input checked="" type="checkbox"/> PASAD <input type="checkbox"/> CALLE <input type="checkbox"/> OTROS</p> <p><b>2.4 ALTERNATIVAS DE ACCESO</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> ESCALERA <input checked="" type="checkbox"/> SUBIDA <input type="checkbox"/> AUTOMUS <input type="checkbox"/> COLECTIVO <input type="checkbox"/> SEGUNDO ASCENSOR																																															
<b>2 PROGRAMAS</b>																																																
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none; vertical-align: top;"> <p><b>TIPO DE COMERCIO PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> PANADERIA</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> ALMACEN</td><td><input checked="" type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> SUPERMERCADO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BOTI / FERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL</td><td><input checked="" type="checkbox"/> MERCADO / FERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOTEL</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT</td><td><input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR</td></tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: none; vertical-align: top;"> <p><b>TIPO DE COMERCIO PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> PANADERIA</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> ALMACEN</td><td><input type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> SUPERMERCADO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BOTILLERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL</td><td><input type="checkbox"/> MERCADO / FERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOTEL</td><td><input type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT</td><td><input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR</td></tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="border: none; vertical-align: top;"> <p><b>TIPO DE EDUCACION PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> UNIVERSIDAD</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> COLEGIO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BIBLIOTECA</td></tr> </table> </td> <td style="border: none; vertical-align: top;"> <p><b>TIPO DE EDUCACION PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO</td><td><input type="checkbox"/> UNIVERSIDAD</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> COLEGIO</td><td><input type="checkbox"/> BIBLIOTECA</td></tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="border: none; vertical-align: top;"> <p><b>TIPO DE CULTO PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA</td><td><input type="checkbox"/> ANIMTA</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> CEMENTERIO</td><td></td></tr> </table> </td> <td style="border: none; vertical-align: top;"> <p><b>TIPO DE CULTO PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA</td><td><input type="checkbox"/> ANIMTA</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> CEMENTERIO</td><td></td></tr> </table> </td> </tr> </table>			<p><b>TIPO DE COMERCIO PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> PANADERIA</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> ALMACEN</td><td><input checked="" type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> SUPERMERCADO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BOTI / FERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL</td><td><input checked="" type="checkbox"/> MERCADO / FERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOTEL</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT</td><td><input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR</td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> PANADERIA	<input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA	<input type="checkbox"/> ALMACEN	<input checked="" type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE	<input checked="" type="checkbox"/> SUPERMERCADO	<input checked="" type="checkbox"/> BOTI / FERIA	<input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL	<input checked="" type="checkbox"/> MERCADO / FERIA	<input checked="" type="checkbox"/> HOTEL	<input checked="" type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO	<input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT	<input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR	<p><b>TIPO DE COMERCIO PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> PANADERIA</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> ALMACEN</td><td><input type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> SUPERMERCADO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BOTILLERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL</td><td><input type="checkbox"/> MERCADO / FERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOTEL</td><td><input type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT</td><td><input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/> PANADERIA	<input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA	<input checked="" type="checkbox"/> ALMACEN	<input type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE	<input type="checkbox"/> SUPERMERCADO	<input checked="" type="checkbox"/> BOTILLERIA	<input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL	<input type="checkbox"/> MERCADO / FERIA	<input checked="" type="checkbox"/> HOTEL	<input type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO	<input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT	<input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR	<p><b>TIPO DE EDUCACION PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> UNIVERSIDAD</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> COLEGIO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BIBLIOTECA</td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO	<input checked="" type="checkbox"/> UNIVERSIDAD	<input checked="" type="checkbox"/> COLEGIO	<input checked="" type="checkbox"/> BIBLIOTECA	<p><b>TIPO DE EDUCACION PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO</td><td><input type="checkbox"/> UNIVERSIDAD</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> COLEGIO</td><td><input type="checkbox"/> BIBLIOTECA</td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO	<input type="checkbox"/> UNIVERSIDAD	<input type="checkbox"/> COLEGIO	<input type="checkbox"/> BIBLIOTECA	<p><b>TIPO DE CULTO PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA</td><td><input type="checkbox"/> ANIMTA</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> CEMENTERIO</td><td></td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA	<input type="checkbox"/> ANIMTA	<input type="checkbox"/> CEMENTERIO		<p><b>TIPO DE CULTO PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA</td><td><input type="checkbox"/> ANIMTA</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> CEMENTERIO</td><td></td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA	<input type="checkbox"/> ANIMTA	<input type="checkbox"/> CEMENTERIO	
<p><b>TIPO DE COMERCIO PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> PANADERIA</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> ALMACEN</td><td><input checked="" type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> SUPERMERCADO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BOTI / FERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL</td><td><input checked="" type="checkbox"/> MERCADO / FERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOTEL</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT</td><td><input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR</td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> PANADERIA	<input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA	<input type="checkbox"/> ALMACEN	<input checked="" type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE	<input checked="" type="checkbox"/> SUPERMERCADO	<input checked="" type="checkbox"/> BOTI / FERIA	<input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL	<input checked="" type="checkbox"/> MERCADO / FERIA	<input checked="" type="checkbox"/> HOTEL	<input checked="" type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO	<input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT	<input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR	<p><b>TIPO DE COMERCIO PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> PANADERIA</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> ALMACEN</td><td><input type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> SUPERMERCADO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BOTILLERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL</td><td><input type="checkbox"/> MERCADO / FERIA</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> HOTEL</td><td><input type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT</td><td><input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/> PANADERIA	<input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA	<input checked="" type="checkbox"/> ALMACEN	<input type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE	<input type="checkbox"/> SUPERMERCADO	<input checked="" type="checkbox"/> BOTILLERIA	<input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL	<input type="checkbox"/> MERCADO / FERIA	<input checked="" type="checkbox"/> HOTEL	<input type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO	<input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT	<input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR																							
<input checked="" type="checkbox"/> PANADERIA	<input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA																																															
<input type="checkbox"/> ALMACEN	<input checked="" type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE																																															
<input checked="" type="checkbox"/> SUPERMERCADO	<input checked="" type="checkbox"/> BOTI / FERIA																																															
<input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL	<input checked="" type="checkbox"/> MERCADO / FERIA																																															
<input checked="" type="checkbox"/> HOTEL	<input checked="" type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO																																															
<input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT	<input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR																																															
<input type="checkbox"/> PANADERIA	<input checked="" type="checkbox"/> BAR / DISCOTECA																																															
<input checked="" type="checkbox"/> ALMACEN	<input type="checkbox"/> COMERCIO AMBULANTE																																															
<input type="checkbox"/> SUPERMERCADO	<input checked="" type="checkbox"/> BOTILLERIA																																															
<input checked="" type="checkbox"/> HOSTAL	<input type="checkbox"/> MERCADO / FERIA																																															
<input checked="" type="checkbox"/> HOTEL	<input type="checkbox"/> BANCARIO / FINANCIERO																																															
<input checked="" type="checkbox"/> RESTAURANT	<input checked="" type="checkbox"/> FERIA ARTESANAL / SOUVENIR																																															
<p><b>TIPO DE EDUCACION PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> UNIVERSIDAD</td></tr> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> COLEGIO</td><td><input checked="" type="checkbox"/> BIBLIOTECA</td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO	<input checked="" type="checkbox"/> UNIVERSIDAD	<input checked="" type="checkbox"/> COLEGIO	<input checked="" type="checkbox"/> BIBLIOTECA	<p><b>TIPO DE EDUCACION PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO</td><td><input type="checkbox"/> UNIVERSIDAD</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> COLEGIO</td><td><input type="checkbox"/> BIBLIOTECA</td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO	<input type="checkbox"/> UNIVERSIDAD	<input type="checkbox"/> COLEGIO	<input type="checkbox"/> BIBLIOTECA																																							
<input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO	<input checked="" type="checkbox"/> UNIVERSIDAD																																															
<input checked="" type="checkbox"/> COLEGIO	<input checked="" type="checkbox"/> BIBLIOTECA																																															
<input checked="" type="checkbox"/> CENTRO CULTURAL / MUSEO	<input type="checkbox"/> UNIVERSIDAD																																															
<input type="checkbox"/> COLEGIO	<input type="checkbox"/> BIBLIOTECA																																															
<p><b>TIPO DE CULTO PROXIMO A ESTACION INFERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA</td><td><input type="checkbox"/> ANIMTA</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> CEMENTERIO</td><td></td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA	<input type="checkbox"/> ANIMTA	<input type="checkbox"/> CEMENTERIO		<p><b>TIPO DE CULTO PROXIMO A ESTACION SUPERIOR</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA</td><td><input type="checkbox"/> ANIMTA</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> CEMENTERIO</td><td></td></tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA	<input type="checkbox"/> ANIMTA	<input type="checkbox"/> CEMENTERIO																																								
<input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA	<input type="checkbox"/> ANIMTA																																															
<input type="checkbox"/> CEMENTERIO																																																
<input checked="" type="checkbox"/> IGLESIA	<input type="checkbox"/> ANIMTA																																															
<input type="checkbox"/> CEMENTERIO																																																

Tabla 13 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 2 - Ascensor Espíritu Santo

FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		3/6
<b>4 SISTEMA CONSTRUCTIVO PREDOMINANTE</b>		
<p>FOTO DE SISTEMA CONSTRUCTIVO PREDOMINANTE</p> 	<p><b>2.1 FUNDACIONES</b> CIMENTOS</p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA   <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA   <input type="checkbox"/> PILOTES DE MADERA   <input checked="" type="checkbox"/> HORMIGON</p> <p><b>2.2 FUNDACIONES</b> SOBRECIMIENTO</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ALBAÑILERIA   <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA   <input type="checkbox"/> PILOTES DE MADERA   <input type="checkbox"/> HORMIGON</p> <p><b>2.3 ESTRUCTURA ESTACION</b> INFERIOR</p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA LADRILLO   <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA   <input checked="" type="checkbox"/> TABIQUERIA MADERA   <input type="checkbox"/> HORMIGON</p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA ADOBE   <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL</p> <p><b>2.4 ESTRUCTURA ESTACION</b> SUPERIOR</p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA LADRILLO   <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA   <input checked="" type="checkbox"/> TABIQUERIA MADERA   <input type="checkbox"/> HORMIGON</p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA ADOBE   <input type="checkbox"/> TABIQUERIA METAL</p>	
<b>5 ESTADO DE CONSERVACION A LA FECHA DE REGISTRO</b>		
ELEMENTOS PRINCIPALES	ESTADO DE CONSERVACION (BUENO/REGULAR/MALO)	DESCRIPCIONES ESPECIFICAS
Techumbre	REGULAR	Presencia de humedad y filtraciones en esquinas
Muros	BUENO	-----
Tabiques	MALO	Tabiquería en madera sin aislación ni revestimiento exterior
Entrepisos	MALO	Colapso de piezas de madera en áreas de estación superior
Pilares	BUENO	Exposición prolongada a la intemperie sin mantención, pudrición, presencia de hongos y termitas.
Fundaciones	REGULAR	Presencia de vegetación
Elementos Ornamentales	BUENO	-----
Otros	REGULAR	Interior de cabina de ascensor presenta desprendimiento y ausencia de revestimiento, pudrición en marcos de madera y corrosión en techumbre.

Tabla 14 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 3 - Ascensor Espíritu Santo

FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		4/6
ANEXO A	IMÁGENES CONFIGURACION URBANA	
	<p>Nº 1      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCION: ENTORNO EST. SUPERIOR CALLE BERNARDO HUALDE</p>	<p>Nº 2      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCION: ENTORNO EST. SUPERIOR. MUSEO A CIELO ABIERTO</p>
	<p>Nº 3      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCION: ENTORNO CERCANO EST. INFERIOR PLAZA DE LOS SUCCIOS SJS. FORMOSA</p>	<p>Nº 4      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCION: ENTORNO CERCANO EST. SUPERIOR. PASEO GUMERA</p>

Tabla 15 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 4 - Ascensor Espíritu Santo


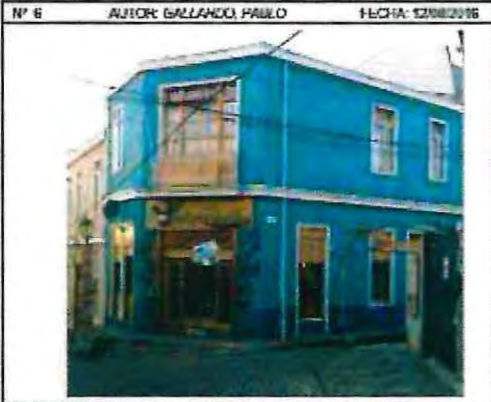


FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		5/6
ANEXO B	IMÁGENES PROGRAMAS	
	<p>Nº 5      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ENTORNO CERCAHO EST. INFERIOR. IGLESIA COMPAÑIA DE JESUS</p>	<p>Nº 6      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ENTORNO CERCAHO EST. SUPERIOR BOTELLERIA ALMACEN "DARBY"</p>
	<p>Nº 7      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ENTORNO CERCAHO EST. SUPERIOR IGLESIA SAN IGNACIO DE LOYOLA</p>	<p>Nº 8      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ENTORNO CERCAHO EST. SUPERIOR HOSTAL CALLE SANTA LUCIA.</p>

Tabla 16 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 5 - Ascensor Espíritu Santo

FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		6/6
<b>ANEXO C</b>	<b>IMÁGENES ESTADO DE CONSERVACION A LA FECHA DE REGISTRO</b>	
<p>Nº 9 AUTOR: GALLARDO, PABLO FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: EST. INFERIOR/EST. SUPERIOR (EST), DETENIDO DE PASAJEROS</p>	<p>Nº 10 AUTOR: GALLARDO, PABLO FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: EST. INFERIOR, AUSENCIA DE REJAS Y ENTORNO EN TAB CUES</p>	
<p>Nº 11 AUTOR: GALLARDO PABLO FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ESTACION SUPERIOR, DESPRENDIMIENTO DE REVESTIMIENTO</p>	<p>Nº 12 AUTOR: GALLARDO PABLO FECHA: 12/08/2016</p>  <p>DESCRIPCIÓN: ESTACION SUPERIOR, PUEBLOS PLANOS CON PAPEL DE 9 AÑOS.</p>	

Tabla 17 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 6 - Ascensor Espíritu Santo

Para el desarrollo de este sistema debe existir un soporte urbano base, tanto en los entornos de estaciones inferiores como superiores de los ascensores, como se indica en las fichas de registro. Este soporte es el que integra al ejemplar analizado con su contexto por medio de los elementos urbanos registrados, como miradores, alternativas de acceso y plazas; además de presentar un programa que mezcle tanto actividades turísticas como de barrio, como comercio local, opciones de alojamiento, restaurantes, bares, etc.; de tal modo de establecer un centro urbano que responda a las solicitudes tanto de residentes como de turistas, generando rutas y recorridos asociadas a estos programas. El catastro trae como consecuencia la afirmación de que un sistema híbrido se puede desarrollar e implementar en zonas donde se permita la convivencia entre ambos modos de habitar la ciudad, adoptando así el nuevo sentido a favor de la microeconomía de sus residentes.

Este sistema además, posee una multifunción equilibrada dada por la integración de sistemas de transporte que no saturan las vías conectoras; la adopción cultural, con la existencia

del Museo a Cielo Abierto (MACA) en el tejido del cerro; y la producción turística, con la inclusión de programas referidos a sus demandas; además del programa propio asociado a la vida de barrio existente, siendo estos almacenes, sedes vecinales, botillerías, lugares de culto, etc. Aún así, el ascensor Espíritu Santo presenta deficiencias respecto a su entorno inferior al no existir una señalética clara que de cuenta de su estación inferior en Calle Aldunate y oriente a esta desde el eje principal cercano, Calle Condell – Pedro Montt.

Finalmente, el Ascensor Espíritu Santo se presenta como un ejemplar que se integra tanto a los soportes urbanos como a los programas existentes en su entorno próximo e inmediato, adoptando una doble función desde su orden primitivo como transporte de uso público al trasladar tanto a residentes como a turistas. Estas condiciones permiten al ascensor acceder a la multifunción, co-dependiente de su entorno y usos asociados a la ciudad contemporánea.

### 4.1.3 Ascensor Concepción

El último caso a investigar, hace referencia al **Sistema Abierto**, tomando el ejemplar del Ascensor Concepción, producto su funcionamiento permanente en el tiempo, adoptando los cambios tanto de destinos como de modos de habitar en la ciudad sin alterar su puesta en servicio.

La urbanización de estos cerros y la implementación de avances e innovaciones tecnológicas producto de los aportes de la población inmigrante asentada en el sector, significó para esta área la implementación de una trama urbana y construcción de inmuebles historicistas que lograron conservarse hasta la actualidad, presentándose lo anterior como el valor patrimonial de los cerros Alegre y Concepción, develándose esta herencia del paisaje edificado como el testimonio de un determinado modo de habitar que atrae a la población turística a razón de su difusión desde la inscripción de la zona en la Lista del Patrimonio Mundial, UNESCO.

*“Se cuenta con información del área declarada como Patrimonio mundial, para el periodo 2003 -2008, vemos que para el inicio del periodo dichos barrios eran eminentemente residenciales, con un 87% del total de las edificaciones con ese destino, lo que sumado el 3% cuyo destino era comercio (de barrio) y habitacional, tenemos que un 90% del uso de suelo estaba dedicado al destino residencial; el cual es complementado con equipamiento propio de dicho uso (educación, culto y otros) que suman un 4% adicional.” (González, 2015).*

Esta información permite constatar que al momento de la declaratoria UNESCO; los entornos del ascensor Concepción habían sido fieles a su carácter de barrio desde su urbanización durante el siglo XIX, dejando claro que al momento de la llegada de la industria del turismo a Valparaíso, estos entornos comenzaron a vivir un cambio de sentido a favor de estas prácticas, pero al ser un sistema susceptible de adoptar los nuevos cambios y desarrollos

por su condición de sistema abierto, se producen cambios negativos en los entornos, asociados a la pérdida del patrimonio cultural inmaterial a la luz de la cáscara urbana histórica y su conservación como obra edificada.

La temprana presencia del turismo, implicó para el sector la adopción de programas que dieran sustento a la nueva función de la zona, adaptando los inmuebles a favor de dar cabida a la población flotante y sus requerimientos, generando así la gentrificación de sus barrios, que como consecuencia, provocó el abandono de gran parte de los residentes del sector, convirtiendo residencias en restaurantes, hoteles, comercio turístico, etc.

De esta manera, los cerros Alegre y Concepción se presentan en la actualidad como un polo de desarrollo turístico saturado, que integran al Ascensor Concepción dentro de sus cambios de sentido y nuevas funciones asociadas al turismo, permitiéndole al ejemplar poder pasar desde su función primitiva a una multifunción sin problemas, dado que la actividad de la zona asegura su integración con el entorno y, por efecto, su rentabilidad.

*“el incremento significativo de las propiedades en situación de siniestradas, sin uso, sitios eriazos y estacionamientos, que suman el 12% de los cambios registrados en este periodo (2003-2008), elevan la proporción de este tipo de uso de un 3% a un 7% en el periodo; fenómeno que por lo general está ligado a la creciente especulación inmobiliaria, atraída por la revalorización de estos barrios a propósito de la acelerada demanda por propiedades para albergar las empresas de turismo que descubrieron en estos barrios una oportunidad de negocio(...), al final del periodo de estudio el escenario urbano ha pasado de un barrio eminentemente residencial, con casi 90% de las propiedades con ese uso, a otro cuya composición refleja que sólo la mitad de las propiedades son residenciales, un tercio restante son comerciales turísticas.” (González, 2015)*

Sin embargo, la gentrificación de los barrios incluye también la gentrificación del propio ascensor, presentándose este como un ejemplar constantemente colapsado de pasajeros, además de superar en valor el pasaje de traslado respecto al resto de los ascensores. Esta condición se presenta para el Ascensor Concepción como un peligro respecto a la preservación de su función primitiva, de ser un transporte de uso público para habitantes de Valparaíso, pudiendo significar una amenaza para los demás ascensores pertenecientes al sistema híbrido al disminuir los pasajeros asociados al turismo a razón de su identificación como ascensor turístico.

Sin duda el sistema integral abierto puede abrir debates respecto a cómo abordarlo y como restringirlo; sobre si es válido avanzar hasta él desde el hibridismo o si es un ejemplo de no seguir.





FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		1/6	
<b>1 INFORMACION GENERAL</b>			
<p><b>FOTO DE LA FACHADA</b></p> 	<p><b>1.1 IDENTIFICACION</b></p> <p>CODIGO / Nº DE REGISTRO <input type="text" value="#conc07082016"/></p> <p>FECHA DE REGISTRO <input type="text" value="07/08/2016"/></p> <p>INSTITUCION <input type="text" value="IMV"/></p> <p>NOMBRE / DENOMINACION OFICIAL <input type="text" value="ASCENSOR CONCEPCION"/></p> <p>AÑO DE CONSTRUCCION <input type="text" value="1883"/></p> <p><b>1.2 DIRECCION</b></p> <p>TIPO DE VIA <input type="checkbox"/> AVENIDA <input type="checkbox"/> CALLE <input checked="" type="checkbox"/> PASAJE <input checked="" type="checkbox"/> PASEO <input type="checkbox"/> CAMINO</p> <p>NOMBRE <input type="text" value="ELIAS (EST.INF.) - GERVASONI (EST.SUP.)"/></p> <p>NUMERO <input type="text" value="916 (EST.INF.) - 932 (EST.SUP.)"/></p> <p>CERRO <input type="text" value="CONCEPCION"/></p> <p><b>1.3 DIMENSION</b></p> <p>SUP. PREDIAL <input type="text" value="2.798 m2"/></p> <p>SUP. ESTACION INFERIOR <input type="text" value="35 m2"/> SUP. ESTACION SUPERIOR <input type="text" value="363 m2"/></p> <p>SUP. TERRENO PENDIENTE <input type="text" value="2.400 m2"/> SUP. TERRENO PLANO <input type="text" value="63 m2"/></p> <p><b>1.4 LEGISLACION</b></p> <p>LEY DE MONUMENTOS NACIONALES 17.288</p> <p><b>CATEGORIA DE MONUMENTO NACIONAL</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> MONUMENTO ARQUEOLOGICO</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> INMUEBLE EN ZONA TIPICA</p> <p><b>TIPO DE ZONA TIPICA EN LA QUE SE UBICA</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ENTORNO MONUMENTO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> CENTRO HISTORICO</p> <p><input type="checkbox"/> PUEBLO TRADICIONAL</p> <p><input type="checkbox"/> CONJUNTO</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> AREA URBANA</p> <p><input type="checkbox"/> NO SE UBICA EN ZONA TIPICA</p> <p><b>ACTO APROBATORIO</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> DECRETO <input type="checkbox"/> LEY</p> <p>Nº DE DECRETO / LEY <input type="text" value="00866"/></p>		
<p><b>1.4 USO DE LA EDIFICACION</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> TRANSPORTE <input type="checkbox"/> INSTITUCIONAL</p> <p><input type="checkbox"/> COMERCIO <input type="checkbox"/> SIN USO</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> TURISMO <input type="checkbox"/> OTRO</p> <p><b>ACCESIBILIDAD</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> LIBRE</p> <p><input type="checkbox"/> RESTRINGIDA</p>	<p><b>FOTO ESTACION INFERIOR</b></p> 	<p><b>FOTO ESTACION SUPERIOR</b></p> 	

Tabla 18 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 1 - Ascensor Concepción



FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		3/6
<b>4 SISTEMA CONSTRUCTIVO PREDOMINANTE</b>		
<p>FOTO DE SISTEMA CONSTRUCTIVO PREDOMINANTE</p> 	<p><b>2.1 FUNDACIONES</b> CIMENTOS</p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input type="checkbox"/> PILOTES DE MADERA <input checked="" type="checkbox"/> HORMIGON</p> <p><b>2.2 FUNDACIONES</b> SOBRECIMENTO</p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input checked="" type="checkbox"/> PILOTES DE MADERA <input type="checkbox"/> HORMIGON</p> <p><b>2.3 ESTRUCTURA ESTACION INFERIOR</b></p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA LADRILLO <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input checked="" type="checkbox"/> TABICUERIA MADERA <input type="checkbox"/> HORMIGON</p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA ADOBE <input type="checkbox"/> TABICUERIA METAL</p> <p><b>2.4 ESTRUCTURA ESTACION SUPERIOR</b></p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA LADRILLO <input type="checkbox"/> MAMPOSTERIA <input checked="" type="checkbox"/> TABICUERIA MADERA <input type="checkbox"/> HORMIGON</p> <p><input type="checkbox"/> ALBAÑILERIA ADOBE <input type="checkbox"/> TABICUERIA METAL</p>	
<b>5 ESTADO DE CONSERVACION A LA FECHA DE REGISTRO</b>		
ELEMENTOS PRINCIPALES	ESTADO DE CONSERVACION (BUENO/REGULAR/MALO)	DESCRIPCIONES ESPECIFICAS
Techumbre	BUENO	No se observan filtraciones ni presencia de humedad
Muros	BUENO	Buen estado tanto en est. inferior como superior
Tabiques	BUENO	-----
Entrepisos	BUENO	Vigas y entablado de piso con constante mantención
Pilares	REGULAR	Pilares de madera en entramado vertical con presencia de termitas y algunas zonas con pudrición.
Fundaciones	-----	-----
Elementos Ornamentales	BUENO	Presenta ornamentos en señalética y faroles en est. superior
Otros	-----	-----

Tabla 20 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 3 - Ascensor Concepción

FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		4/5	
ANEXO A	IMÁGENES CONFIGURACION URBANA		
	<p>Nº 1      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 06/06/2016</p>  <p>DESCRIPCION: ESTACION SUPERIOR PASO AYKINSON</p>	<p>Nº 2      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 06/06/2016</p>  <p>DESCRIPCION: ESTACION SUPERIOR PASO GERVASON</p>	
	<p>Nº 3      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 06/06/2016</p>  <p>DESCRIPCION: ESTACION INFERIOR RELOJ TURRU</p>	<p>Nº 4      AUTOR: GALLARDO, PABLO      FECHA: 06/06/2016</p>  <p>DESCRIPCION: SUBIDA AL MIRANTE MONTE</p>	

Tabla 21 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 4 - Ascensor Concepción






FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		5/6	
<b>ANEXO B</b>	<b>IMÁGENES PROGRAMAS</b>		
	Nº 5	AUTOR: GALLARDO, PABLO	FECHA: 06/06/2016
			
	DESCRIPCION: ESTACION SUPERIOR HOTEL ASTOR PICA		
Nº 6	AUTOR: GALLARDO, PABLO	FECHA: 06/06/2016	
			
DESCRIPCION: ESTACION SUPERIOR MUSEO FUNDACION CASA DE LAS UÑAS			
Nº 7	AUTOR: GALLARDO, PABLO	FECHA: 06/06/2016	
			
DESCRIPCION: ESTACION SUPERIOR RESTORANTES EN PASEO GALVEZ			
Nº 8	AUTOR: GALLARDO, PABLO	FECHA: 06/06/2016	
			
DESCRIPCION: ESTACION SUPERIOR MUSEO INABURIZZA			

Tabla 22 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 5 - Ascensor Concepción

FICHA DE REGISTRO DE ASCENSORES Y ENTORNOS URBANOS		6/6	
ANEXO C	IMÁGENES ESTADO DE CONSERVACION A LA FECHA DE REGISTRO		
	Nº 9	AUTOR: GALLARDO, PABLO	FECHA: 06/06/2016
			
	DESCRIPCION: ESTACION INFERIOR		
Nº 10	AUTOR: GALLARDO, PABLO	FECHA: 06/06/2016	
			
DESCRIPCION: TORNO DE ACCESO			
Nº 11	AUTOR: GALLARDO, PABLO	FECHA: 06/06/2016	
			
DESCRIPCION: INTERIOR DE CARINA			
Nº 12	AUTOR: GALLARDO, PABLO	FECHA: 06/06/2016	
			
DESCRIPCION: INTERIOR ESTACION SUPERIOR			

Tabla 23 Gallardo, P. (2016) Ficha de registro 6 - Ascensor Concepción

La información levantada sugiere semejanzas con el sistema híbrido respecto a sus elementos urbanos, con la diferencia que en este caso se manifiesta una mayor concentración de miradores y modos de acceder a estos; además de una saturación en los programas que se presentan, principalmente dirigidos a la población flotante turística, develando así un desequilibrio entre la vida de barrio y las prácticas comerciales existentes en sus entornos.

*“Los cerros Alegre y Concepción, se han transformado en polos de desarrollo y atracción turística porque hay difusión, promoción... indudablemente eso ha venido a destruir un poco el catastro antiguo que había de casas, estilos y modos de vivir la vida en esos cerros”.* (González, 2015)

De esta forma, el modo de habitar un entorno y el de relacionarse con un particular sistema de transporte, se vuelve en su conjunto una unidad productiva que tiene como fin el crecimiento económico de un determinado sector empresarial pero que usa como materia prima

la ostentación de la palabra patrimonio para así producir el rentable turismo cultural, que si bien promueve la mantención y conservación del casco histórico en cuestión, a fin de vender una imagen de ciudad patrimonial, genera un patrimonio material vacío, desprovisto del particular modo de habitarlo, herencia del desarrollo histórico de la ciudad y sus barrios; por ende, desprovisto del patrimonio cultural inmaterial se vuelve una cascara urbana.

Aun así, cuando el empresariado presente en el sector en conjunto de la actividad inmobiliaria producen la gentrificación de estos entornos, se podría intuir que estos entornos, al menos, se han mejorado respecto a su mantención y conservación arquitectónica, sin embargo, la realidad dista de esta intuición. *“En números duros podemos concluir que para el área de estudio (Alegre-Concepción), el desempeño respecto de la conservación ha sido negativo, ya que al inicio del periodo de análisis (2003) sobre el 92% de los inmuebles fueron calificados como en buen estado o aceptable, proporción que al año 2014 cae hasta el 82% en dicha categoría. Es importante señalar que se han realizado importantes inversiones, tanto públicas como privadas, orientadas al reciclaje de edificios, lo que les ha permitido mantener su vigencia funcional, implicando un efectivo modelo de conservación del patrimonio construido e estos barrios (...) lo que ha sucedido es que los privados desde su óptica empresarial, han optado para instalar sus iniciativas comerciales, seleccionando aquellas propiedades que se encontraban en mejores condiciones de conservación, de tal manera que la inversión inicial para entrar al negocio sea la menor posible y así poder maximizar beneficios.”* (González, 2015).

Se realiza así, mediante los textos citados y la información registrada, un muestreo de la realidad existente en la actualidad respecto a la adopción del patrimonio cultural como un producto turístico, donde la implementación de este producto trae consigo la gentrificación y la destrucción de parte del patrimonio edificado, y por consiguiente, la eliminación del patrimonio inmaterial, situación que relega a la comunidad de este sistema abierto de beneficiarse de las practicas asociadas al turismo. De tal manera, el sistema integral abierto, en este caso en particular, se escapa de las manos del patrimonio para caer en diálogos referidos a la productividad, maximización de recursos y ganancias del empresariado, presentándose así como un sistema que no obedece a los anteriores expuestos, debido por ejemplo, a que no se ve afectado por la irrupción o no del taxi-colectivo dentro de sus rutas, ni tampoco por la presencia masiva de automóviles, debido a la saturación de los servicios turísticos presentes en la zona.

Si bien puede resultar esta cáscara urbana de gran atractivo para turistas y visitantes, no significa más que para Valparaíso la destrucción y eliminación de sus modos de habitar en los distintos cerros, trayendo así nuevas formas de vida al entorno que guarda relación con la actividad que ahora se desarrolla ahí.

Finalmente, la súper hibridación de este sistema se presenta como una amenaza para el patrimonio cultural inmaterial, que junto con el abandono de inmuebles deteriorados y siniestrados, se vuelve un peligro tanto para el patrimonio inmaterial como para el material, amenazando directamente al patrimonio cultural de la ciudad.

Cabe indicar que dentro de este grupo de sistema integral abierto, se considera además del Ascensor Concepción, los ascensores Reina Victoria y El Peral, donde la situación se repite del mismo modo para ambos al servir los tres al mismo conjunto Alegre-Concepción. La existencia de estos tres sistemas integrales, en los ascensores y sus entornos, devela la realidad que actualmente vive la ciudad respecto a su espacio público y sus modos de habitarlo, 85 años después de la implementación de los treinta ascensores en el tejido urbano. Sin embargo, los sistemas propuestos tienen como propiedad poder ser intervenidos y modificados a favor de una planificación territorial, de tal manera que el sistema cerrado puede dar paso a un sistema híbrido, y el sistema híbrido pasar a ser un sistema abierto; pero es en este último donde pareciera no tener la posibilidad de volver atrás.

Si bien pareciera ser que los sistemas abiertos no pueden volver a ser híbridos espontáneamente, quizás esta condición puede ser revertida en pos de la no gentrificación de sus entornos mediante regulaciones y normativas que establezcan parámetros que impidan que se continúen saturando de los entornos; que comprometa al empresariado a conservar los bienes tanto muebles como inmuebles más dañados de la zona; que exista un control sobre la actividad comercial y turística en pos de la preservación del patrimonio cultural inmaterial; y finalmente, como premisa fundacional para la adopción de cambios en su entorno, que la comunidad residente sea consultada respecto al sistema que está dispuesta a adoptar considerando la realidad de la actual ciudad de Valparaíso, asociada a las nuevas prácticas del turismo cultural.

La importancia de adoptar la multifunción en la ciudad contemporánea como eje de desarrollo urbano, se propone como la manera en que la ciudad contemporánea se logra reencontrar con la ciudad pasada, adaptándola así a las prácticas del presente a fin de generar un cambio de sentido y evitar la pérdida de su patrimonio, sin significar esto que la ciudad histórica no debe ser intervenida.

El vaciamiento de inmuebles y la gentrificación de los barrios, entre otros factores, se presentan como prácticas negativas dentro de la intervención en los sistemas abiertos, debido a que por adoptar el cambio de sentido se destruye el patrimonio inmaterial. Por lo tanto se propone que es este cambio de sentido el que debe adaptarse a la ciudad construida, interviniéndola con las tecnologías e innovaciones contemporáneas a favor del nuevo rol de la ciudad dentro del turismo cultural mundial.

**ANEXO 5: Cronología de la gestión de los ascensores.**

Si bien esta investigación propone identificar y definir la autenticidad intrínseca de los ascensores a partir de su valor patrimonial, es preciso también dar cuenta del orden cronológico de la gestión de los bienes, a fin de dar cuenta respecto de los momentos históricos vividos por los ascensores a modo de complemento a las variables restrictivas y permanentes analizadas anteriormente.

De tal manera que en el análisis a seguir, y tomando en cuenta la antigüedad del bien analizado, tomará como pauta un ordenamiento temporal de los acontecimientos, hechos y gestiones, definiéndose dos tramos históricos en la gestión de los ascensores:

Tramo 1: La Gestión de las Compañías, a cargo de privados y administradas por un gerente o administrador.

Tramo 2: Transición de Compañías a Gestión Estatal, identificando el proceso y el momento de la compra de estos bienes por parte del Gobierno Nacional.

Estos dos tramos serán abordados a partir de las diversas manifestaciones, hechos y gestiones de los ascensores, caracterizándolas según el momento en la historia en que se desarrollaron.

### **5.1 Cronología Histórica de la Gestión del Bien.**

A partir del contexto histórico analizado, con la identificación de motivos y razones de la llegada de los ascensores, resulta pertinente retomar la historia para comenzar el siguiente análisis, ya que es con la llegada del primer ascensor a la ciudad donde se gesta la primera gestión integral de estos bienes patrimoniales.

*“Se fundó el ascensor Concepción como resultado de la constitución de la Cía. de Ascensores de Valparaíso en 1882 como iniciativa del alcalde y del escritor Liborio Briebea quien fue también el autor del proyecto.” (Estrada, 1986)*

Como indica la cita anterior, la primera gestión referida a la implementación de los ascensores, nace a partir de la formación la Compañía de Ascensores de Valparaíso, como una iniciativa de asociatividad pública-privada, entre una idea proyectual del ingeniero y escritor Liborio Briebea, incentivado y apoyado por el alcalde de la ciudad; iniciativa que incorpora nuevas tecnologías de transporte a la ciudad con el fin de ponerlo a disposición de la comunidad, preservando el bien común por sobre los intereses individuales; por tanto, el primer sistema de gestión respecto a estos ejemplares trae como efecto una externalidad positiva respecto del bien, ya que entrega un atributo a la ciudad, al acercarla a los avances tecnológicos y contribuir con el desarrollo urbano de Valparaíso.

La figura legal de una compañía se define como una *“asociación de una o más personas para asumir conjuntamente el riesgo de una actividad económica con el fin de obtener un beneficio.”* (Economía, 2019), mientras que una sociedad anónima, figura que posteriormente adoptan las distintas compañías de ascensores, posee atributos como:

- “1. Es una sociedad de capitales, aquí no importa quiénes son los socios.*
- 2. Tiene un sistema de administración legal: ya que hay un sistema reglado de administración, para lo cual, las sociedades anónimas tienen que tener un directorio que las administre, cuyas atribuciones y facultades también están en la ley, así como también sus derechos y obligaciones.*
- 3. Las acciones son nominativas y de libre cesibilidad, que sean de libre cesibilidad significa que las acciones se pueden ceder libremente, o sea, un accionista puede venderle sus acciones a quien quiera. Esto es así porque la S.A. es de capital, por lo que la persona da lo mismo.*
- 4. Son siempre mercantiles, esto significa que la naturaleza jurídica de la SA es siempre comercial, sin embargo, aunque siempre puede ejecutar actos civiles.”* (Economía, 2019)

De esta manera, la figura legal que administra los ascensores durante todo el primer periodo del estudio cronológico, tramo 1, se basa en la conformación compañías que se vuelven sociedades anónimas, dejando así en manos de privados y de su correcta o cuestionable administración, la gestión de los distintos ascensores repartidos por la ciudad.

## **5.2 Tramo 1: La gestión de las Compañías**

**1882: Se funda la Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso**, producto de una alianza entre privados y el municipio. Esta compañía se domicilió en Paseo Gervasoni #493, Cerro Concepción; y obtiene los primeros terrenos para el Ascensor Concepción mediante la compra de terrenos a don Andrés Respaldiza, por remate a don Benjamín Guillermo Leigh y al Banco Alemán Transatlántico y Banco de Tarapacá y Argentina Limitada los terrenos de la actual estación inferior Este hecho devela la capacidad económica de la compañía de poder comprar los distintos terrenos a favor de construir el ascensor, develando los integrantes de esta compañía pertenecían a la clase más acomodada de la ciudad., liderada por el escritor, pedagogo, periodista e ingeniero porteño Liborio Brieba Pacheco (GORE, 2012). Sin embargo, aún cuando la gestión de compra-venta de terrenos, la construcción del ascensor y su puesta en servicio es gestionada por privados; el ascensor se implementa para la comunidad como un transporte privado de uso público, integrándose a los transportes urbanos existentes en la época.

Siguiendo este mismo modelo, de una compañía a cargo de la gestión para la implementación de ascensores, se crean diversas compañías que implementan y administran nuevos ascensores para la ciudad, como la Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso,

más tarde, Compañía de Ascensores Mecánicos S.A., gestiona e implementa tres ascensores en Valparaíso, siendo estos: **Ascensor Concepción (1883)**, **Ascensor Cordillera (1886)** y **Ascensor Artillería (1892)**.

Si bien, los terrenos del Ascensor Concepción y Ascensor Cordillera habían sido comprados a particulares, en el último caso a doña Juana Ross viuda de Edwards (GORE, 2012); es en el Ascensor Artillería donde aparece la primera gestión de asociatividad entre la compañía y una institución de las Fuerzas Armadas, siendo esta la Escuela Naval.

Esta asociatividad se identifica gracias a las escrituras de compra-venta del mismo ascensor, donde se especifica que *“este ascensor fue construido por la Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso, en virtud de autorización concebida mediante Decreto Supremo No1704 de 11 de Diciembre de 1891, por el cual se acepta la proposición de la compañía referida para dotar de un ascensor, al entonces, nuevo edificio de la Escuela Naval. Conforme a ello la compañía se obligó a instalar y mantener por su cuenta un ascensor mecánico [...] concediéndose a la compañía, sin cargo alguno para esta, el uso de los terrenos fiscales necesarios para el establecimiento y servicio de la línea del ascensor.”* (GORE, 2012)

De esta forma, el Ascensor Artillería se gesta a partir de una necesidad tanto institucional como de la propia compañía en implementar un nuevo ascensor, dando solución a un problema de conectividad en el Cerro Artillería al permitir la construcción de un ascensor sobre terrenos fiscales de la Escuela Naval, manifestándose una gestión que da cuenta de las ventajas fiscales que se otorgaron a la compañía a favor del desarrollo urbano.

Si bien la compañía se presenta como una sociedad que presta servicios a cambio de la mercantilización de sus implementaciones, logra entregar a la comunidad soluciones de conexión urbanas inexistentes hasta la época, a partir de una participación activa entre el sector público y privado bajo una premisa social.

Cabe destacar, que aun cuando la compañía de ascensores se presentaba como una entidad privada, la Ilustre Municipalidad de Valparaíso era la encargada de realizar monitoreos respecto al estado y mantención de estos bienes, condicionando su funcionamiento (León, 2015).

**1898: Inauguración del primer ascensor institucional del Hospital San Juan de Dios.** Se trató de un ascensor de uso privado, implementado por el mismo hospital para un beneficio interno, sin participación de la comunidad. Se presentó como el primer ascensor vertical, puesto en marcha 18 años antes que el Ascensor Polanco. Su fecha de cierre se produce como consecuencia de los graves daños sufridos por el terremoto del 16 de Agosto de 1906.

**1901: Inauguración Ascensor El Peral**, como resultado de la gestión entre Fernando Edwards y Juan E. Naylor quienes crean y presiden la **Asociación de ascensores del Cerro Alegre**, proponiendo un nuevo ascensor para el cerro al municipio, dado la alta densidad de habitantes que para aquel año presentaba el sector. De esta manera, el ascensor se implementa a partir de la asociación de la comunidad de residentes del cerro, a diferencia del resto de las compañías formadas a su fecha.

**1903: Inauguración Ascensor Reina Victoria.** El 09 de Julio de 1902, se concede el permiso municipal de acuerdo a lo informado por Dirección de Obras Municipales, la solicitud presentada por don Federico Page para la construcción de este ascensor, siendo inaugurado el 13 de Febrero de 1903. Las constantes paralizaciones que afectaron al ascensor, junto con los terremotos de 1965 y 1971 provocaron el cierre de este ascensor y su venta a la municipalidad de parte de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, su propietario y administrador hasta su cierre. Ya siendo su nuevo propietario la Municipalidad de Valparaíso, es reabierto al público durante el mes de Septiembre de 1988.

**1906: Inauguración Ascensor Mariposas**, producto la conformación de la **Compañía de Ascensores La Mariposa**, posteriormente vendiendo el bien a la **Compañía Nacional de Ascensores**, que en un corto tiempo adopta la figura de sociedad anónima al igual que la primera compañía que se presentó en el puerto. (GORE, 2012)

**1907: La Compañía de Ascensores del Cerro De La Florida** gestiona e implementa la puesta en servicio del Ascensor Florida, para la comunidad del Cerro Florida. La **Compañía Nacional de Ascensores** compra este bien el 18 de Mayo de 1922.

**1908: Inauguración Ascensor Lecheros** producto de la constitución de **La Compañía del Ascensor del Cerro Los Lecheros S.A.**, siendo su representante legal don Jorge Valenzuela. La compañía compra los terrenos del futuro ascensor el 02 de Febrero de 1907, ejecutando su construcción durante un año corrido. Durante 1975, la compañía cambio su figura legal hacia una Sociedad de Responsabilidad Limitada, al ser heredado el ascensor a la familia Onfray. Posteriormente, debido a la poca rentabilidad y altos costos de mantención, el ascensor es vendido el año 1986 al constructor civil José Maturana, que en conjunto con su hija constituyeron la Sociedad de Responsabilidad Limitada, en abril de 2000. El 30 de Junio de 2007 un incendio afecto a la estación baja del ascensor dejándolo, hasta ahora, fuera de servicio (León, 2015).

Como se ha mencionado anteriormente, la gestión del bien analizado por parte de privados, sobre todo cuando se trata de pequeñas sociedades familiares, ha expuesto a los

ascensores a la obsolescencia de sus servicios, producto de la incapacidad de gestión de sus propietarios.

**1909: Inauguración Ascensor Barón.** Se implementa este primer ascensor con motor eléctrico en la ciudad, bajo la **Compañía de Tranvías Eléctricos de Valparaíso**, representada por los señores Alfredo Kolkhorst y Carlos Rapp en terrenos de Ferrocarriles del Estado, en la Estación Barón.

De igual manera que el Ascensor Artillería, el Ascensor Barón se implementa a partir de la necesidad de una institución estatal para conectar y mejorar los desplazamientos de sus empleados, poniéndolo a disposición también para el resto de la comunidad. La diferenciación respecto al Ascensor Artillería es que la propia compañía establece un sistema de transporte integrado por primera vez en la ciudad, al asociar el Ascensor Barón al Tranvía Línea Barón, que circulaba por la estación superior del ascensor (León, 2015).

Debido a la mala gestión de la compañía, constantes malos tratos a sus empleadores, deficiente prestación de servicios de tranvías y violentas protestas que destruyeron sus inmuebles, la compañía queda en bancarrota y se declara en quiebra. Producto de lo anterior, en el año 1920, todos los bienes de la compañía, incluido el ascensor, pasan a manos de la **Compañía Hispanoamericana de Electricidad (CHADE)**, bajo el control financiero de SOFINA (León, 2015). Sin embargo, la CHADE es vendida el 11 de Abril de 1923 a Pearson & Son asociados de "England's Whitehall Electric Investments Ltd.", apareciendo en Chile la subsidiaria **Compañía de Electricidad de Valparaíso (CEV)**. En el año 1945, el gobierno expropió la compañía, dando paso a la **EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES E.N.T.**, para finalmente, pasar a manos de la Municipalidad de Valparaíso.

La información histórica entregada anteriormente, da cuenta que aun cuando existan gestiones para integrar los ascensores a otros medios de transportes, o aun cuando éstos sean gestionados y administrados por una institución pública, no implica directamente que el bien se encuentre protegido, mantenido y preservado; muy por el contrario, independiente de quien sea la figura que gestione el bien, un plan de gestión adecuado se hace imprescindible para asegurar la continuidad de los ascensores y evitar su obsolescencia.

**1909: Inauguración del Ascensor Larrain.** Aparece como la tercera instalación del eje Avenida Argentina siendo gestionada su tramitación municipal y posteriormente su administración por la **Compañía de Ascensores de Valparaíso**, siendo este el segundo ascensor gestionado directamente desde la compañía, antecedido por el Ascensor Concepción. La baja rentabilidad del bien, inadecuada gestión e inexistentes planes integrales de transporte para con este ascensor, significó la paralización de sus funciones a inicios del siglo XXI.

**1910: Inauguración del Ascensor Santo Domingo**, tercer ascensor implementado por la **Compañía de Ascensores de Valparaíso**. Producto de las constantes fallas en su maquinaria y la falta de recursos debido a la baja rentabilidad del bien, paraliza sus funciones durante el año 1977, significando su obsolescencia y desaparición.

Si bien el ascensor Santo Domingo fue de gran utilidad para los habitantes de su homónimo cerro, además de los de cerros Mesilla y algunas poblaciones de Playa Ancha, la ausencia de programas y planes técnicos tanto de mantención como de monitoreo, además de una empobrecida gestión del bien respecto a su sostenibilidad en el tiempo.

**1911: Inauguración del Ascensor Espíritu Santo**. Cuarto ascensor implementado por la **Compañía de Ascensores de Valparaíso**, que da cuenta de la capacidad de esta compañía, tanto técnica como económica, de poder implementar servicios de ascensores en la ciudad, desapareciendo de esta manera la proliferación de pequeñas compañías pertenecientes a cada ascensor y el cerro que servían, que producto de la incapacidad de gestión de las pequeñas compañías o sociedades, eran absorbidas por compañías de mayor envergadura como esta.

**1912: Inauguración Ascensor Monjas**. Este ascensor nace a partir de la formación de la **Compañía de Ascensores del Cerro Las Monjas** (GORE, 2012), pero ya en 1934 es vendido a la **Compañía Nacional de Ascensores**. Este ascensor, respecto a los revisados anteriormente, presenta la particularidad de atravesar una vía pública, la calle Dieciocho. A razón de esto, la Municipalidad de Valparaíso permite la implementación del ascensor aprobando el proyecto a cambio de que se realice un pago mensual de \$25 por el uso de la calle sobre la cual atravesarían las líneas (León, 2015). Este costo, que se presenta como lo opuesto a un beneficio tributario, sumado a las faltas de condiciones de seguridad, incendios, problemas eléctricos, baja rentabilidad, pérdidas económicas y poca mantención, llevaron al cierre definitivo del ascensor en el año 2009. De tal modo, la obsolescencia del bien se repite las características de los anteriores ascensores: ausencia de programas de mantenimiento, monitoreo, seguridad, de rentabilidad y sostenibilidad del bien.

**1913: Inauguración de Ascensor Villaseca** bajo la gestión y administración de la **Compañía de Ascensores de Valparaíso**. Al igual que el Ascensor Monjas, el Villaseca atraviesa por sobre vía pública, la Subida Taqueadero, pero este lo hace en dos tramos. Ante esto, la Municipalidad de Valparaíso obliga al propietario a cancelar la suma de \$100 de la época, por uso de la vía pública, además de cancelar un trimestre por anticipado (León, 2015).

Nuevamente se identifica la ausencia de beneficios o exenciones tributarias que faciliten el funcionamiento del bien. El pago tributario por hacer uso dos veces de la vía pública, los gastos de reparaciones y mantenimiento después de cada accidente, y finalmente los trabajos de

apertura del túnel de acceso al recinto portuario durante el año 2007, lo llevaron a cesar sus servicios.

**1913: Inauguración Ascensor San Agustín.** Actualmente de propiedad municipal, este ascensor gestionado y presentado a la Municipalidad de Valparaíso, por don Carlos K. Walbaum, se presenta como el segundo implementado en el Cerro Cordillera,

**1916: Inauguración del Ascensor Polanco,** el segundo ascensor vertical presente en la ciudad. Se ejecuta por parte de Page & Co., quienes gestionaron la tramitación de los permisos de obra para su construcción en 1913 (León, 2015). La obra nace por la inversión de un privado, Kenneth Page, siendo este su propietario hasta el año 1922, donde el ascensor es comprado por la **Compañía Nacional De Ascensores.**

Factores como accidentes, mal funcionamiento, inexistente mantención, baja rentabilidad y pérdidas económicas para la compañía; determinan su cierre el año 1983, siendo comprado por la Municipalidad de Valparaíso el año 1985.

**1932: Inauguración Ascensor Hospital Van Buren.** Este ascensor eléctrico se enmarca dentro de los ascensores institucionales presentes en Valparaíso, por lo que se gestiona a partir de políticas internas del propio hospital.

De esta manera, se identifica dentro de la gestión un primer tramo asociado a la existencia de compañías y sociedades, que debido a la incapacidad de los propietarios de administrar y gestionar los bienes, llevaron al cierre y obsolescencia de la mayoría de los ascensores de la ciudad. Los ascensores anteriormente expuestos se adoptan como los ejemplares de estas gestiones deficientes y aportan a su vez de datos, variables y consideraciones para la propuesta de una nueva gestión integral.

La importancia de comenzar el análisis crítico de la gestión referida a los ascensores desde la implementación de estos radica en que se pueden identificar luces positivas dentro de lo que se planificó. Como es el caso de la asociatividad entre instituciones públicas y privadas, mientras que se presentan claras señales negativas en la gestión de los bienes durante el primer tramo, como la ausencia de subsidios o aportes estatales, precaria integración de los bienes a redes de transporte urbano e inexistente ventaja fiscal referida a la ocupación de las calles, aun cuando se trataba de bienes al servicio de la comunidad.

El segundo tramo a analizar toma como punto de partida los esfuerzos iniciales para la valorización de los ascensores, la decadencia de estos y su posterior adquisición por parte del estado, incluyendo además gestiones y propuestas que no vieron la luz.

### 5.3 Tramo 2: Transición de Compañías a Gestión Estatal.

**1964-1967: Primeros estudios sobre los Ascensores.** Surgen los primeros estudios científicos respecto de los ascensores de la mano de la arquitecta de la Universidad de Chile y profesora titular de la Universidad de Valparaíso, Myriam Waisberg(QEPD), a través de un seminario elaborado por el equipo de arquitectos Guillermo Ulriksen, Jorge Herrera y Virginia Prieto; además de diversas monografías publicadas por Alberto Gurovich en la Revista de Planificación. (Chile U. d., 1967)

La importancia de este acontecimiento radica en que se hace por primera vez un catastro y análisis detallado de cada ascensor existente, dando a conocer las variantes tecnológicas de cada ejemplar, de tal modo de poner en valor desde su estudio, la arquitectura industrial presente en la ciudad.

**1976, 10 de Junio: Declaratoria de Monumento Histórico a Ascensor Polanco.** Se obtiene la protección Legal acogándose a la Ley 17.288/70 para el Ascensor Polanco, elevándolo a categoría de Monumento Histórico, bajo el decreto No556 emitido por el Ministerio de Educación – Consejo de Monumentos Nacionales (CMN, Decreto Supremo N° 556, 1976). En el mismo decreto, se declara Zona Típica la Plaza Aníbal Pinto y los edificios de su entorno.

Además, la protección legal a la cual queda el bien declarado se identifica según la Ley de Monumentos 17.288 en su artículo 11 como:

*“Los Monumentos Históricos quedan bajo el control y la supervigilancia del Consejo de Monumentos Nacionales y todo trabajo de conservación, reparación o restauración de ellos, estará sujeto a su autorización previa<sup>6</sup>. Los objetos que formen parte o pertenezcan a un Monumento Histórico no podrán ser removidos sin autorización del Consejo, el cual indicará la forma en que se debe proceder en cada caso.”* (CMN, 2016). La protección legal del bien, si bien lo sometía a una rigidez normativa y supervigilancia, lograba evitar la destrucción, desmantelación y abandono del ascensor, como comenzaba a ocurrir con un gran número de estos en la ciudad; obligando al estado a velar por su integridad. De esta forma, la declaratoria de 1976 marca un hito en lo que respecta a la gestión de estos bienes, ya que logra evitar su obsolescencia.

**1991: Cabildo para el desarrollo de Valparaíso.** *“La Ilustre Municipalidad de Valparaíso en conmemoración a los 200 años de su primera instalación y en sus Jornadas de Evaluación del año 1993, convoca a la comunidad a la reflexión sobre la problemática cultural de la ciudad como expresión de la sociedad y de sus valores, de la creatividad, del patrimonio nacional, de la participación y de la actividad turística, en resumen de la identidad cultural.”* (Jiménez C. , 2003). La importancia de estas jornadas, en el presente análisis de las gestiones realizadas,

radica en que por primera vez se hace parte del patrimonio porteño a la comunidad, a modo de generar una conciencia patrimonial en los habitantes respecto al estado de deterioro y amenazas existentes en los bienes patrimoniales de Valparaíso, además de hacerlos partícipes y apropiarlos del patrimonio y su historia.

**1994: Ciudadanos por Valparaíso.** La defensa sistematizada y constante del patrimonio cultural de Valparaíso, producto de las gestiones realizadas anteriormente, tanto positivas como negativas, tienen como efecto el empoderamiento de la comunidad porteña respecto a temas patrimoniales, marcando un hito clave en la historia de la ciudad cuando las distintas organizaciones sociales se articularon para formar la agrupación ciudadana Ciudadanos por Valparaíso. *“La visión innovadora de Ciudadanos por Valparaíso se refleja en romper el cerco elitista que rodea a la idea patrimonial al involucrarse en estrategias territoriales y populares como lo fue su participación activa en los cabildos patrimoniales, y su vocación internacionalista al asociarse a la red de “Ciudades y territorios justos” trastocando totalmente la visión tradicionalista del patrimonio.”* (Rojas M. , 2005)

**1994-1997: Elaboración de los primeros estudios seccionales** para modificar el Plan Regulador de Valparaíso a favor de la preservación del Patrimonio. La creación de la Unidad Técnica de Patrimonio de la Municipalidad de Valparaíso, *“destinada a velar por la correcta intervención sobre los edificios y espacios de valor patrimonial”* (Jiménez C. , 2003). Los seccionales realizados, uno sobre Preservación de Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica y otro de Preservación de Vistas desde los Paseos Miradores, ambos actualmente vigentes, son importantes en la gestión de los ascensores, ya que integra a nivel comunal el tema patrimonial a instrumentos de planificación territorial.

**1995: V Jornadas de preservación arquitectónica – urbana.** Tercer Encuentro de Especialistas Americanos, convocada por la Universidad de Valparaíso, donde se instala la iniciativa de postular a Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad ante Unesco, desde el ámbito académico.

**1998: Declaratoria Monumento Histórico a Ascensores de Valparaíso.** Debido al interés suscitado en la comunidad por hacerse partícipe del patrimonio, a las jornadas y cabildos realizados, sumado con el registro y estudios científicos sobre los ascensores, se comienza a producir un despertar de los temas patrimoniales tanto a nivel social como gubernamental, que traen consigo la protección legal de los ascensores. *“La directora de la DIBAM presenta ante el Concejo Municipal y su Alcalde la propuesta de postular los ascensores urbanos de Valparaíso ante la UNESCO para ser inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial, ante lo cual el Municipio con la experiencia acumulada, decide postular el Área Histórica del Puerto, protegida de acuerdo al Plano Seccional recién aprobado.”* (Jimenez, 2009).

De esta manera, 14 ascensores son declarados Monumentos Históricos, siendo estos:

**A. Propiedad Municipal:** Ascensor Barón, Ascensor El Peral, Ascensor Reina Victoria, Ascensor San Agustín.

**B. Compañía Nacional de Ascensores:** Ascensor Florida, Ascensor Mariposas, Ascensor Monjas.

**C. Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso:** Ascensor Artillería, Ascensor Cordillera, Ascensor Concepción.

**D. Compañía de Ascensores Valparaíso:** Ascensor Larraín, Ascensor Espíritu Santo, Ascensor Villaseca.

**E. Compañía de Ascensores del Cerro Los Lecheros Ltda.:** Ascensor Lecheros.

Sumados a estos, el anteriormente declarado Monumento Histórico, Ascensor Polanco; quedando así 15 ascensores protegidos bajo el marco legal de la Ley de Monumentos 17.288 del año 1970.

**1998: Creación Unidad Técnica de Patrimonio,** en el seno de la Municipalidad de Valparaíso, y bajo el amparo de la Dirección de Obras Municipales, con el objetivo de preparar el expediente técnico para lograr la inscripción del área histórica de la ciudad de Valparaíso a la Lista del Patrimonio Mundial, UNESCO.

La importancia de identificar en el análisis de la gestión realizada de estos acontecimientos, radica en la necesidad de comprender que los procesos y acciones realizadas han devenido desde un interés tanto del municipio y actores estatales como de los habitantes de Valparaíso, ya que el reconocimiento y protección de los ascensores se respalda solo en la apropiación de los temas patrimoniales por parte de los habitantes porteños, la comunidad científica y las instituciones estatales, como una tri-fuerza que actúa en conjunto por un fin en común, la preservación del patrimonio.

**1999: Se inicia la evaluación formal para la postulación de un área histórica de Valparaíso en la Lista del Patrimonio Mundial, UNESCO.**

**2001-2002: Programa de monitoreo estado de conservación, Unidad Técnica De Patrimonio – Municipalidad De Valparaíso.** Este programa contempló los primeros fichajes de valoración de los ascensores de Valparaíso, realizando un exhaustivo catastro y levantamiento de todos los ascensores existentes a la fecha del programa. Las fichas contenían tanto la información técnica como la valoración urbana – patrimonial de cada ejemplar,

generando un inventario material de alto valor patrimonial tanto para la elaboración del expediente de inscripción en la lista del patrimonio mundial de UNESCO, como para las futuras generaciones, ya que se presenta como un fiel reflejo del estado de conservación de los ascensores durante el tiempo en que fueron catastrados.

**2003: Inscripción de un sector del área histórica de la ciudad puerto de Valparaíso en la Lista del Patrimonio Mundial.**

*“A partir de esta fecha, se observa con mayor fuerza el desarrollo de una serie de iniciativas que venían ejecutándose en forma lenta y prudente, desde el nivel central, regional y comunal, que contemplan planes programas y proyectos que abarcan financiamientos e incentivos para la recuperación de inmuebles de valor patrimonial, ya sea a través de la restauración o rehabilitaciones para su reutilización o cambios de destinos.”* (Jimenez, 2009)

Donde se identifican los ascensores de Valparaíso como un *“sistema Integrado de Funiculares Urbanos, parte de la trama urbana, Transporte patrimonial no contaminante, parte de la vida cotidiana, Alternativa vial plan-cerro, Conectividad ciudadana, Potencial Cultural turístico, parte de la identidad cultural del Puerto que se debe desarrollar.”*

La UNESCO en el año 2003, incorporó a Valparaíso en la Lista del Patrimonio Mundial bajo el “criterio iii) de valor universal de bienes culturales, con el fundamento de que “Valparaíso es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Sudamérica” (CMN, 2004). A partir de esta Declaratoria de Patrimonio Mundial, es el Estado de Chile el que se hace parte de su protección, conservación y puesta en valor.

**2003: Programa de recuperación de ascensores y entornos urbanos de Valparaíso,** bajo el amparo de la Unidad Técnica de Patrimonio se comienzan a ejecutar los primeros proyectos de rehabilitación de entornos urbanos de ascensores, identificandolos como una pieza urbana que se integra a la ciudad, dejando de lado la visión objetual sobre el ascensor. Esto se evidencia en el proyecto del sector Ascensor Polanco y su entorno, planificando un proyecto de recuperación de entornos desde la estación inferior en Calle Simpson hasta su encuentro con Av. Argentina.

**2005: Escuela taller Ascensor Polanco: formación y capacitación laboral de jóvenes de Valparaíso.** El proyecto de Escuela Taller es implementado por el FOSIS y realizado con la colaboración de la Municipalidad de Valparaíso, el aporte de las empresas Tricolor, Sodimac e Indura; siendo ejecutado por el Instituto Profesional DuocUC. A fin de fortalecer las capacidades emprendedoras de la comunidad que vive en los entornos del Ascensor Polanco, con capacitaciones de práctica con oficios patrimoniales y un programa de reinserción laboral asociado.

Esta iniciativa se presenta como un potente modelo de gestión a favor del desarrollo social a través de capacitar y reinserir los jóvenes desempleados al mundo laboral, con herramientas que permitan contribuir a la conservación y mantención del patrimonio. De esta manera, la asociatividad existente entre instituciones públicas y privadas, además de recibir el patrocinio de empresas comerciales asociadas a las prácticas laborales, permiten implementar un modelo de gestión a favor de la reinserción laboral a partir del aprendizaje y el apropiamiento del patrimonio por parte de la comunidad.

**2006: Programa de recuperación y desarrollo urbano de Valparaíso (PRDUV).** Por medio del financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo, BID, se ejecuta el programa PRDUV, abarcando tanto proyectos públicos como privados. Los dineros provenientes del BID fueron destinados primero al Ministerio del Desarrollo Social, para luego traspasarlos a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (Subdere) y finalmente al municipio; de tal modo que, por el conducto regular establecido a partir del financiamiento, la gran parte de los proyectos y estudios gestionados se realizaron con la Subdere a cargo, no así con el municipio ni la comunidad científica que había realizado estudios asociados al patrimonio.

La mirada externa y ajena de la gestión y propuestas de este programa se evidencia en su propia configuración, donde se destaca en su Informe Final de Evaluación, en el punto 1.5 Descripción de Bienes y/o servicios que entrega el Programa; componente 1. Recuperación Urbana, donde se indica (SUBDERE, Informe Final de Evaluación PRDUV, 2009) lo siguiente:

*“a. Entornos Patrimoniales Integrados (EPI)29: Consiste en la recuperación de áreas territoriales delimitadas, con valor patrimonial y potencial económico, por medio de inversiones en:*

***Bienes inmuebles públicos:** Comprende: (i) construcción o mejoramiento de ascensores; (ii) rehabilitación de edificios emblemáticos<sup>31</sup> para uso público, comercial, residencial o servicios; y (iii) construcción, reconstrucción o rehabilitación de otras edificaciones para uso residencial, comercial o servicios, consideradas claves para efectuar un mejoramiento cualitativo en el ambiente urbano de los EPI. Los inmuebles considerados sujetos a este financiamiento son de propiedad de la IMV o de otro organismo estatal.*

***Bienes inmuebles privados:** Consiste en incentivos monetarios dirigidos a propietarios privados para estimular la realización de obras de recuperación de inmuebles privados considerados claves para efectuar un cambio cualitativo en el ambiente urbano de los EPI, conforme a las siguientes categorías: (i) mejoramiento de ascensores (...) Adicionalmente, se podrá financiar la compra de bienes inmuebles por parte de la IMV o del Ministerio de Bienes Nacionales (MBN) para su recuperación de acuerdo al punto anterior y/o eventual enajenación*

*para efectos de su recuperación y desarrollo.*” (SUBDERE, Informe Final de Evaluación PRDUV, 2009).

Si bien se reconoce que existe una voluntad inicial en la recuperación de los ascensores, estos solo son tomados desde su ámbito material, sin involucrar la gestión y sostenibilidad del bien en el futuro.

Al finalizar el PRDUV, se concluye el mejoramiento solo de un ascensor municipal, el Ascensor San Agustín y un segundo ascensor, Ascensor Reina Victoria, se deja con el proyecto de diseño terminado; mientras que en el caso de ascensores privados, el programa elimina esta línea programática, sacándola de sus prioridades. La des priorización está motivada por las dificultades de negociación de las intervenciones con los propietarios de estos bienes.

Sin embargo, al revisar la “Tabla 14- Principales Gasto por Unidad de Producto PDRUV / años 2006 – 2008” (SUBDERE, Informe Final de Evaluación PRDUV, 2009), se da cuenta de que se adquiere el inmueble privado Edificio Luis Cousiño por el monto de \$556.488.000, siendo vendido más tarde por parte del municipio a la institución privada Duoc UC, por un monto similar al que fue adquirido con los fondos entregados por el BID.

Si bien no se puede dejar fuera la positiva labor realizada por el PDRUV con el diseño estructural y arquitectónico del Ascensor San Agustín, las obras de mejoramiento mecánico – eléctrico del Ascensor Reina Victoria, y la rehabilitación integral del Ascensor El Peral (SUBDERE, Informe Final de Evaluación PRDUV, 2009), en lo que a los ascensores refiere; cabe cuestionar la gestión realizada con los ascensores privados, donde si bien se estima eliminar la línea de recuperación de este tipo de inmuebles por otra parte se compra un bien inmueble privado, Edificio Luis Cousiño, sin ningún tipo de proyecto, diseño ni gestión asociado a él, para más tarde venderlo y pasarlo a manos privadas.

Esta contradicción, sumada a los gastos por asesorías, contrataciones de servicio, consultorías y levantamiento de información, se volvieron ejercicios totalmente innecesarios, producto de que en la ciudad ya existían acabados informes y estudios referidos a los ascensores y el patrimonio edificado por parte de la comunidad científica, lo que como consecuencia, provoca poner en cuestión la gestión del financiamiento y la organización de este en torno a los proyectos presentados, ya que sin duda no contribuyeron, desde los ascensores, a revitalizar la ciudad y poner en valor el patrimonio urbano.

Si bien el programa de PDRUV es amplio y abarca proyectos tanto de diseño como de obras, en ámbitos públicos y privados; para esta investigación solo se mencionó lo referido a los ascensores, dejando para un futuro estudio el análisis en profundidad de este programa.

**2007: Elaboración del Plan Director de Gestión Patrimonial.** El Gobierno de Chile y la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, se comprometieron a proteger y velar por la integridad del sitio declarado Patrimonio Mundial por UNESCO (2003). A raíz de esto se elabora el Plan Director de Gestión Patrimonial (PDGP), formulado entre la Ilustre Municipalidad de Valparaíso y el Programa de Recuperación de Desarrollo Urbano de Valparaíso (PRDUV), desarrollando el plan en tres fases:

1.- Fase 1 - Levantamiento de Información y Diagnóstico realizado entre el 2007 y 2010, por la Pontificia Universidad Católica de Chile, en particular por su Dirección de Servicios Externos (SEREX).

2.- Fase 2 – Implementación de propuestas 2010-2012

3.- Fase 3 – Operación y puesta en marcha del plan, que consto de 3 subcategorías siendo estas:

- Consolidación del Plan Director

- Aplicación del Plan Director

- Conclusiones del Plan Director

**2008, Febrero: Quiero mi barrio Ascensor Polanco.** El Programa de Recuperación de Barrios “Quiero Mi Barrio” del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), surgió en el año 2006 como una de las medidas presidenciales del primer Gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet, como una gestión estatal que involucra a la comunidad en la participación del diseño y puesta en valor de su barrio, se realiza el programa en el entorno urbano del Ascensor Polanco, *“destinando 300 millones de pesos, dentro de los cuales 40 millones son para la reparación del ascensor, en la cual trabajó la empresa Construcciones Industriales Metalcal Ltda.”* (MINVU, MINVU, 2016).

El programa plantea un trabajo en conjunto entre profesionales y la comunidad del barrio, por lo que resulta de suma importancia el trabajo realizado anteriormente con educación patrimonial y empoderamiento de la ciudadanía, ya que son estas instancias de trabajo de recuperación de entornos donde se comienza a conservar y mantener el patrimonio.

**2008, Noviembre: Remate del Ascensor La Cruz.** *“Debido al no pago de impuesto territorial, la Tesorería Regional de Valparaíso solicitó el remate de diversos inmuebles de la comuna, entre ellos un ascensor porteño del cerro La Cruz, que adeuda al Fisco un total de 24 millones 858 mil 610 pesos.”* (Cruz, 2008).

Este hecho devela la frágil y desprotegida situación que viven los ascensores que no fueron declarados Monumento Histórico en el año 1998, resultando como producto de una negativa e incapaz gestión del bien el remate de un ejemplar.

**2008, Diciembre: Seminario de ascensores “Patrimonio Industrial: Recuperación de los ascensores de Valparaíso”.** Nuevamente, desde la comunidad científica local, surgen estudios respecto a los ascensores de Valparaíso. A cargo de la Universidad Técnica Federico Santa María junto a la Comisión Bicentenario de Gobierno Regional de Valparaíso, la Municipalidad y el Instituto Goethe, se implementa un seminario donde se dan a conocer las distintas variables que apuntan a recuperar a los ascensores que permanecen abandonados o en mal estado debido a su prácticamente nula mantención y conservación; además de promover el valor arquitectónico, social y urbano de estos ejemplares, se publica el estudio técnico respecto al estado de los ascensores, siendo determinante para su recuperación.

*“Pero son máquinas antiguas y están fuera de toda norma de desempeño original. Al principio tienen 20 años de vida útil, pero los ingenieros de la época los adaptaron para 40, así que claramente ya pasaron su período”.* (Moraga, 2008)

El llamado de atención, en este seminario, es hacia un modelo de restauración “vivo”, que conserve el atractivo internacional y la funcionalidad local.

**2009, 24 Abril: Agrupación Usuarios de Ascensores Valparaíso.** Si bien hasta la fecha existían múltiples agrupaciones que defendían el patrimonio de la ciudad, es en este año cuando la comunidad se une para defender única y exclusivamente los ascensores de Valparaíso. Esta agrupación se caracterizó por ser *“una organización comunitaria de carácter funcional cuyas preocupaciones fundamentales son: proteger y preservar dicho medio de transporte público de la ciudad, así como la protección de sus usuarios.”* (Valparaíso, 2016)

Esta agrupación adquiere una importancia relevante en lo que se refiere a la gestión de los ascensores, ya que pone en conocimiento a la comunidad respecto de los graves problemas económicos y de mantenimiento en que estos se encontraban, además de movilizar a los habitantes de la ciudad a manifestarse en contra de la nefasta intervención y manejo por parte de las autoridades respecto al patrimonio, hasta esa fecha.

**2009, Junio: Gobierno anuncia la posibilidad de adquirir gran parte de los ascensores.** El gobierno anuncia que serían comprados los ascensores, avaluados en 900 millones y de propiedad privada para el año 2009, por parte del Ministerio de Bienes Nacionales una vez que se solucionara el tema de la mantención y funcionamiento futuro de estos.

**2009, Julio: Idea de integración de los ascensores al Metro de Valparaíso.** Tras el anuncio anterior, la agrupación de Usuarios de Ascensores de Valparaíso se reunió con la Ministra de Bienes Nacionales, Romy Schmidt, a quien le dieron todo su apoyo para que la idea de compra se concrete. *“Allí mismo se planteó que una de las soluciones podría ser integrar este circuito al metro de Valparaíso (Merval), sumándose así a una red de transporte que podría incluir incluso a los también clásicos Troles de Valparaíso.”* (Shnaidt, 2009)

De tal modo que en este año, comienza a hablar de la funcionalidad de los ascensores y su integración con el sistema de transporte existente, a modo de potenciar el patrimonio y turismo de la ciudad; situación destacable ya que es desde la propia comunidad donde emergen estas propuestas, reflejándose que las gestiones anteriores, desde los primeros estudios hasta la implementación de programas barriales, dieron frutos positivos en los habitantes de la ciudad.

**2009, Septiembre: Corte ordena incluir los ascensores en Red de Transporte.** Los ascensores, como un transporte privado de uso público desde su génesis, hasta el año 2009 no estaban incluidos dentro del Registro de Transporte Público de Pasajeros, principalmente por ser de propiedad privada. Por lo tanto, la Corte de Apelaciones de Valparaíso ordena a la Seremi de Transportes y a la Municipalidad local que fijen un sistema de regulación de funcionamiento de los ascensores de los cerros porteños, y que éstos sean incluidos en el Registro del Transporte Público de Pasajeros del ministerio del ramo.

Develando así, una vez más, que los principales cambios y mejoras para los bienes patrimoniales en la ciudad han sido producto de la conciencia generada en la población porteña a partir de la puesta en valor de su patrimonio, de tal modo que resulta ser imprescindible el trabajo en conjunto para cualquier tipo de gestión que se busque proponer.

**Sin embargo, a la fecha de esta investigación, los ascensores de Valparaíso siguen excluidos del Sistema de Transporte Público.**

**2009, Octubre: Inyección de dineros para recuperar ascensores.** El gobierno bajo la presidencia de Michelle Bachelet, anuncia que inyectará \$ 1.645 millones en reparar cinco ascensores de Valparaíso, de propiedad municipal con fondos del PRDUV, iniciándose las reparaciones de los ascensores con el Ascensor El Peral y Reina Victoria para más tarde sumar el Ascensor Barón, Ascensor Polanco y Ascensor San Agustín.

Para ello, el Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso contrató un estudio de la Escuela de Mecánica de la U. Santa María, donde se definieron las principales fallas de cada ascensor y se catastraron las obras realizadas. Estudio que para el año 2010 queda sin vigencia, al sufrir los ascensores daños producto del terremoto 27F.

**2010, 01 de Febrero: Nuevo estudio de diagnóstico del estado de los ascensores.** Mediante resolución exenta No31/113, se autoriza de parte del Gobierno Regional, Gore, la contratación directa a la Universidad Técnica Federico Santa María, por sus servicios relacionados al Estudio Diagnóstico sobre el Estado de los Sistemas Mecánicos Eléctricos y Obras Civiles del Plano Inclinado de los Ascensores de Valparaíso, por un monto de \$30.000.000 de pesos. (GORE, Autoriza la contratación directa entre el gobierno regional y la entidad que indica., 2010)

**2010, Mayo: Usuarios de Ascensores de Valparaíso firma un protocolo con el objetivo de integrar los ascensores al sistema de transporte del puerto.** La agrupación y la empresa Trolebuses de Chile, se comprometieron a hacer un estudio para crear un pasaje combinado con tarifa preferencial para quienes usen estos medios de transporte, con el fin de incentivar a fin de su sostenibilidad en el tiempo.

**2010, 29 de Mayo: Cierre Ascensor Larraín.** El día 29 de Mayo de 2010, junto con la celebración del Día del Patrimonio en la ciudad de Valparaíso, se cierra el Ascensor Larraín producto de una baja rentabilidad, falta de recursos para su mantención y ausencia de intervenciones estatales, dejándolo en obsolescencia hasta la actualidad.

**2010, 28 de Julio: Cierre Ascensor Cordillera.** El patrón se repite al igual que sus antecesores: falta de una adecuada gestión del bien, deudas e insostenibilidad económica del bien

**2010, 26 de Agosto: Saqueo de motor del Ascensor San Agustín.** Una nueva falla en la gestión de estos bienes patrimoniales queda expuesta ante el saqueo del motor del Ascensor San Agustín, aún cuando se encontraba en pleno proceso de diseño de proyecto para ser rehabilitado mediante el programa PRDUV. Sin profundizar mayormente en el infortunio hecho, se devela la ausencia de programas que protejan el bien, como planes de control de vigilancia o de manejo ante catástrofes, lo que expone a los bienes analizados a su pérdida material, de tal modo que nuevamente se confirma que el programa PRDUV no contemplo lo realmente necesario para estos ascensores, como la elaboración de planes de gestión integrales para su sostenibilidad en el tiempo y que se hacen necesarios de proponer en una nueva gestión del bien.

**2010, 01 de Septiembre: Cierre Ascensor Espíritu Santo.**

*"(...) podría cerrar otro, debido a que estamos evaluando constantemente la situación de los ascensores, pero es importante que la gente comprenda que hemos intentado mantener funcionando todos los ascensores, pero desde hace 7 años que sabíamos que tenían problemas de financiamiento. Entonces creímos en el tema de los subsidios, en el BID, pero quien le tiene que pagar a los funcionarios somos nosotros, los que pagan las multas ante la inspección del trabajo por no poder cumplir somos nosotros, por tanto, hay que tomar decisiones drásticas".*

Indica el gerente de operaciones la Compañía, Juan Esteban Cuevas en entrevista al diario El Mercurio de Valparaíso. (Santo, 2010)

A su vez, el director de Ascensores del municipio de Valparaíso, Pedro Pablo Chadwick, indicaba que *“los abogados del municipio y la Compañía de Ascensores están afinando un convenio para arrendar 4 ascensores, entre ellos el Espíritu Santo. (...) lamentablemente no se llegó a acuerdo antes (del cierre). Lo interesante es que el municipio va a arrendar los ascensores y vamos a lograr en el corto tiempo echar a andar de nuevo a ese y otros tres más: Cordillera, Florida y Larrain. Hay un acuerdo con la empresa, y los abogados ya están conversando para afinar los documentos correspondientes y firmar ojala de aquí al viernes”* (Santo, 2010), aclarando además que *“la meta es ingresar con personal municipal a estos ascensores antes que termine este mes, y el financiamiento del arriendo será con recursos municipales.”* (Santo, 2010). Cabe destacar que esta propuesta de convenio no se llevó a cabo por el rechazo de los propietarios a las cláusulas contractuales del arriendo y que, una vez más, las reacciones de las instituciones a cargo de la protección de los bienes patrimoniales se presentan con preocupaciones reactivas, sin proponer ni ofrecer convenios o facilidades antes del cierre de los bienes.

**2010, Septiembre: Propuesta de arriendo de ascensores a privados por parte del municipio.** Como una solución ante el cierre de los ascensores y su rehabilitación, el Alcalde Jorge Castro firma un acuerdo con la corporación sin fines de lucro Fundación Valparaíso para realizar la propuesta de arrendamiento de ascensores en manos de privados. El acuerdo, criticado por parte de la ciudadanía, a raíz de que la cabeza de la fundación es un extranjero, según el alcalde permitía recibir fondos a través de la corporación para poder adquirir los ascensores. Aún cuando se proponía una alianza que permitía recuperar el funcionamiento de algunos ascensores, la solución se presentaba solo de carácter temporal, y de recursos económicos limitados.

**2010, Octubre: Exhibición en evento SCL2110 de un sistema integrado de transporte de la oficina Lot-ek.** Como iniciativa chilena en el marco de la exhibición del evento SCL2110, se reunieron destacadas oficinas de arquitectura internacionales para que presentar propuestas a gran escala imaginando las ciudades de cara al tricentenario. Estas propuestas pretendieron abrir un espacio de reflexión en torno a la ciudad y en caso de la oficina LOT-EK, la propuesta se hizo en Valparaíso. La propuesta se basó en los Ascensores de Valparaíso, imaginado un nuevo uso del sistema de ascensores existentes, en el que sus ejes se extienden para reconectar la ciudad informal de los cerros, con la ciudad formal del “plan” y el borde marítimo. Si bien la propuesta buscaba integrar los ascensores a recorridos lineales donde se haría parte de otros sistemas de transporte como teleféricos, ciclo vías, etc.; esta no consultó de ninguna manera a la comunidad sobre cuál es la ciudad que quieren para el tricentenario, quedando los esfuerzos

proyectuales resumidos a una propuesta de carácter utópica y difícilmente realizable, generando una alerta sobre el modo en que se intenta gestionar la implementación de tecnologías, comunicaciones y la integración de los medios de transporte.

**2010, Noviembre: Promesa de arriendo de ascensores.** El alcalde Jorge Castro anuncia que el municipio y la Fundación Valparaíso, realizaron una oferta de arriendo de ascensores a la Compañía de Ascensores de Valparaíso.

**2011, 20 de Enero: Marcha en Plaza Victoria por cierre de ascensores.** Se trata de una de las primeras movilizaciones convocadas para la defensa de los ascensores en la ciudad, donde la Unión Comunal de Juntas de Vecinos de Valparaíso, el Colegio de Arquitectos Región de Valparaíso, la Agrupación de Usuarios de Ascensores, Ciudadanos por Valparaíso y la Red de Cabildo Patrimonial realizaron una marcha pacífica en la Plaza Victoria, por el estado de abandono en que se encontraban la mayoría de los ascensores de la ciudad.

*“El movimiento ciudadano pretende lograr que se recuperen los ascensores, considerando su valor patrimonial y de uso para la comunidad. La demanda es que se consideren un medio de transporte público, y que el Estado asegure su financiamiento.”* (Urbana E. P., 2011)

**2011, Marzo: Primera asamblea abierta por los ascensores.** Convocada por la Agrupación de Usuarios de Ascensores, recibió a nuevos participantes de la comunidad, con un quorum de 130 asistentes entre vecinos, dirigentes, políticos, dueños de ascensores y el Alcalde, develándose como una instancia donde la comunidad busca soluciones y propuestas ante el futuro de los ascensores, apropiándose de los temas patrimoniales y dando la pauta a seguir para futuras propuestas de gestiones integradas con los distintos actores de la ciudad.

**2011, Agosto: Promesa compra-venta con Compañía de Ascensores.** El ministro de Obras Públicas, Laurence Golborne ratifica que antes de fin de año, el gobierno dispondrá de los US\$ 5 millones que se destinarán para la compra de 10 ascensores privados de Valparaíso.

El titular del MOP agrega, además, que la reparación de cada uno de los elevadores “ronda los dos millones de dólares”, por lo que la reparación total tomará su tiempo. *“Esperamos avanzar uno a dos ascensores por año, ya que las cifras son importantes, los ascensores podrían estar listos hacia 2016.”* (Pérez, 2011)

**2011, Septiembre: Demolición Ascensor Las Cañas.** A un mes del anuncio por parte del gobierno sobre la futura compra de ascensores, el Ascensor Las Cañas, conocido por ser ocupado como locación para la película “Valparaíso, mi amor”, de Aldo Francia; es demolido por orden municipal. Ante esto, el director de Operaciones del municipio, Luis Parot, explicó que la decisión fue tomada debido al riesgo que la antigua estación representaba para los

transeúntes. *“Sus paredes estaban inestables debido al terremoto de febrero de 2010. Si alguien hubiese resultado herido, habría sido responsabilidad del municipio”* (Silva M. , Plataforma Urbana, 2011)

La inexistencia comunicacional entre municipio y Consejo de Monumentos Nacionales queda en evidencia en este caso cuando la coordinadora regional de CMN, María José Larrondo, quien se enteró sólo a través de las redes sociales en internet, declara: *“Se tramitaba declararlo monumento histórico. Hubiera esperado que el municipio me hubiera alertado”* (Silva M. , Plataforma Urbana, 2011); mientras que el ex coordinador del Consejo, Atilio Caorsi, indica que *“el de Las Cañas era como el ‘patito feo’ del municipio, que no recibía trabajos de recuperación. (...) la falta de un plan restaurador le restó posibilidades para lograr la declaratoria.”* (Silva M. , Plataforma Urbana, 2011).

Como respuesta a estas declaraciones, desde el municipio se informa que se desarrolla un plan para reconstruir la estación, que hasta la fecha de la investigación, no se ha dado a conocer.

La falta de protección legal sobre un bien patrimonial, como es en este caso, da cuenta de la imposibilidad de su defensa, por más que exista una conciencia ciudadana respecto a la importancia del patrimonio, además, la incompetencia frente a temas relativos a la protección de bienes patrimoniales desde la alcaldía, denota la ausencia de planes integrales de conservación, preservación y gestión de estos bienes.

**2011, Noviembre: Consultoría para mejoramiento de Ascensor El Peral.** El Programa Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso, invita consultores a presentar ofertas para el proyecto Mejoramiento Integral del Ascensor El Peral de Valparaíso. La Consultoría tiene como objetivo el diseño del proyecto de recuperación del ascensor, declarado Monumento Histórico en 1998, bajo el financiamiento de la Subsecretaría de Desarrollo Regional Administrativo (Subdere).

**2011, Diciembre: Justicia aplaza compra de ascensores.**

*“El último fin de semana, el Presidente Sebastián Piñera iba a firmar el documento de adquisición de los 10 ascensores privados de Valparaíso que serán adquiridos por el Estado, para salvar y proteger el tradicional medio de transporte de los cerros porteños, en vías de extinción. Sin embargo, una medida precautoria del Tercer Juzgado Civil de Valparaíso, del 7 de diciembre, prohibió celebrar actos y contratos respecto del ascensor Espíritu Santo.”* (Cisternas, 2011)

Esta situación se debió a la causa caratulada en el tribunal como “Cook Brian Allan contra Compañía de Ascensores de Valparaíso”, por el accidente que el 22 de marzo de 2006 sufrió un turista inglés, quien cayó en el espacio ubicado entre el funicular del Espíritu Santo y su pared lateral, desplazándose luego entre los rieles del ascensor producto de que el carro inició su marcha en los momentos que el turista se disponía a entrar y tenía un pie fuera de él. Si bien el accidente se debió a la mala maniobra de los ascensoristas, el caso devela la ausencia de una gestión que actué sobre los problemas o catástrofes que sea víctima, tanto el ascensor como sus usuarios, sin existir un seguro de accidentes o una adecuada asistencia para el usuario.

**2012, 27 de Febrero: Marcha por ascensores.** Una nueva marcha es convocada por la Agrupación de Ascensores de Valparaíso y la Asamblea Ciudadana Ciudad Puerto, producto de las constantes promesas incumplidas respecto a la integración de los ascensores al transporte público y al arriendo o compra de los bienes por parte del gobierno.

**2012, 27 de Mayo: Se firma decreto de venta de ascensores.** El día 27 de Mayo de 2012 celebra en la ciudad de Valparaíso un nuevo Día del Patrimonio, donde se realiza el acto de formalización de la compra de 10 de los 12 ascensores particulares de Valparaíso. En dicha ocasión el Presidente de la República, de ese entonces, Sebastián Piñera, el Intendente Raúl Celis y el alcalde Jorge Castro celebraron un decreto que traspasa los fondos del Gobierno Nacional al Gobierno Regional, a fin de avanzar con la compra ascensores particulares de Valparaíso. De tal modo, que la gestión de compra de los bienes se logra mediante la Intendencia, Seremi de Bienes Nacionales y el Gobierno Regional que debieron negociar cada uno de los contratos de compraventa de las diez propiedades, componiéndose estas en nueve ascensores y el terreno del antiguo y desaparecido Ascensor Santo Domingo. (Astudillo, 2012)

**2012, 14 de Junio: Con Resolución Exenta 872 a 881, se autoriza trato directo de la compraventa de los ascensores.** Los ascensores son comprados por el Gobierno Regional y entregados en comodato a la Municipalidad de Valparaíso, siendo estos el Artillería, Concepción, Cordillera, Espíritu Santo, Florida, Larráin, Mariposa, Monjas y Villaseca- con el objetivo de restaurarlos y ponerlos en movimiento bajo mejores estándares de calidad y servicio. El plan de restauración de estos históricos bienes quedó a cargo de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (MOP) que ejecutara las licitaciones desde el año 2012 hasta el 2018.

Con la compra de los ascensores por parte del Gobierno Regional, debido al traspaso de fondos desde el Gobierno Nacional; se estipula que es el Gobierno Regional al que le corresponde la administración superior de la región, con el objeto de promover el desarrollo social, cultural y económico, como así mismo cautelar el patrimonio histórico, artístico y cultural de la región, incluidos los *Monumentos Nacionales*. (GORE, 2012). Además, se

declara en todas las resoluciones exentas que *“los ascensores de Valparaíso, que recorren este anfiteatro natural constituyen parte de su patrimonio estético y cultural, como asimismo, un medio de transporte para los ciudadanos y turistas, que el Gobierno Regional de Valparaíso ha decidido adquirir como expresión de su inequívoca voluntad política de proteger y preservar la identidad Patrimonial de Valparaíso.”* (GORE, Resolución Exenta N° 880, 2012).

**A la fecha de esta investigación, solo han terminado el proceso de restauración y puestos en marcha los ascensores Concepción, Cordillera y Espíritu Santo.**

**2012, Octubre: Reapertura Ascensor Reina Victoria.** Producto de la inversión de \$243 millones de pesos, financiados por el hoy extinto Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano, se reabre el ascensor con sus maquinarias y poleas refaccionadas acorde al cumplimiento normativo vigente, además de habilitar en la estación inferior, programas que contemplan una cafetería y una vinoteca.

**2012, 29 de Diciembre: Reapertura del Ascensor Barón.** Producto del financiamiento del PRDUV, con un monto de \$2.000 millones, se reabre el ascensor con las obras de recuperación ejecutadas por ASMAR, quien estuvo a cargo de la recuperación del sistema mecánico y motriz, la reinstalación de dos nuevos carros y la refacción de sus estaciones.

**2013, Febrero: Intervención urbana en Ascensor Monjas.** El suizo Daniel Baumann junto a Lorenzo Wider, con el permiso de la Municipalidad de Valparaíso y bajo la administración de Bienes Nacionales a cargo de Pedro Pablo Chadwick, crean e implementan una intervención urbana artística sobre los rieles del Ascensor Monjas de Valparaíso, apoyados por la junta de vecinos del sector y de estudiantes de arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso.

La intervención, consto de una estructura de madera que simulaban los carros de ascensor, de dimensiones de 18 x 3,6 m. Más allá de un juicio crítico a la obra instalada en el ascensor, es absolutamente cuestionable el hecho de que se utilice un Monumento Histórico como soporte de una manifestación artística de este tipo, ya que naturaliza el estado de abandono y obsolescencia de este ejemplar. Una absoluta falta de cuidado y gestión del bien patrimonial, por parte de Bienes Municipales, permite la instalación de esta obra que, como se señala anteriormente, contribuye a olvidar una realidad patrimonial en peligro, siendo que la memoria histórica, de cada ciudadano, es preponderante a la hora de apropiarse del patrimonio cultural.

**2013, 10 de Enero: “Proyecto Entorno Ascensores DUOC UC”.** Como un inédito trabajo colaborativo entre la carrera Diseño de Ambientes, sede Viña del Mar y la Municipalidad de Valparaíso a través del Departamento de Bienes Municipales, se desarrolla por los alumnos el diseño de la indumentaria del personal de servicio de los ascensores, por petición e invitación expresa de don Pedro Pablo Chadwick, en el marco del proyecto “Entorno Ascensores”. Esta

indumentaria aún se mantiene en modo de propuesta, sin materializarse hasta la fecha de esta investigación.

**2013, Septiembre: CORE aprueba fondos para ascensores y modelo de gestión.** Luego que el Consejo Regional (Core) aprobara la entrega de 1.117 millones de pesos, el Ministerio de Obras Públicas queda en condiciones de llamar a licitación para el rediseño de los nueve ascensores comprados por el estado, siendo el décimo solo el terreno del Ascensor Santo Domingo. La licitación se presenta de carácter internacional donde se solicita la elaboración de un modelo de gestión, que determina quién se hará cargo de la operación y de la administración de los bienes.

Por primera vez en la historia de los ascensores en la ciudad, se solicita un modelo de gestión para los ascensores de Valparaíso debido al reconocimiento de la falta y necesidad de esta históricamente.

**2014: Se anuncia plan de integración de medios de transporte.** El anuncio emerge de una inversión entre el Ministerio de Transportes y el Metro de Valparaíso, por la suma de \$4.000 millones aproximadamente, a modo de integrar en forma física y operacional tres modos de transporte público distintos: los troles, el tren urbano y los ascensores.

El proyecto, enmarcado en el plan global de inversiones por US\$ 510 millones destinado a reconstruir parte de la ciudad tras el incendio que afectó en abril pasado a sus cerros, apunta a que los pasajeros del puerto puedan acceder a un viaje combinado entre ascensores, troles y el Metro de Valparaíso desde mediados del año 2015. El plan propone que para el año 2016 quedarán con acceso directo al Metro los ascensores Barón, Cordillera, El Peral y Concepción. Mientras que la conexión directa con los troles se dará en otros 10 casos. A ellos se añadirán tres ascensores completamente nuevos, pero de propiedad de MERVVAL, sin ninguna relación a los ascensores actualmente administrados por el municipio y declarados Monumento Histórico. Según explicó el ministro de Transportes, Andrés Gómez-Lobo en entrevista con el diario El Mercurio de Valparaíso, *"el sistema de cobro integrado estaría implementado durante el primer semestre de 2015. Con respecto a la integración física, este año (2014) se realizan los estudios de ingeniería de detalles para la extensión de catenarias para los trolebuses y conexiones viales, cuyas obras estimamos comenzarán en 2015"*.

Respecto del modelo de gestión referido al modo tarifario y el medio de pago, se indicó que Metro de Valparaíso mantendrá sus actuales reglas de negocio; es decir, diferenciadas por tipo de usuario, horario de uso y distancia recorrida, mientras que los trolebuses y ascensores pasarán a operar con reglas similares, aunque con tarifa plana. (Fuentes, 2014)

**2014, 10 de Marzo: Adjudicación de programa de gestión de ascensores.** La empresa Ingenieros y Economistas Consultores Ltda. INECON, misma empresa encargada del *Plan de Desarrollo Portuario V Región y Factibilidad I Etapa* (1988); *Estudio de Ingeniería de Detalle Sitios 1, 2 y 3 Puerto Valparaíso* (1993) y del *Estudio de Habilitación de un Terminal Extraportuario y del Acceso Sur Para el Puerto de Valparaíso* (1995) (EPV, 2015); obtiene la adjudicación de este programa, previa licitación pública de parte del Ministerio de Obras Públicas.

La adjudicación se logra por un monto de \$62.968.000 de pesos, siendo el Ministerio de Obras Públicas el organismo demandante a través de la Dirección de Arquitectura V Región.

Si bien INECON entrega a MOP el Proyecto de Gestión de Ascensores, este es refutado por la institución pública, ya que no entrega los pasos a seguir respecto a quien o que figura legal debe administrar y manejar el sistema integrado de ascensores. Consultado al jefe, de ese momento, de la Unidad de Proyectos de la Dirección Regional de Arquitectura MOP respecto al proyecto, este declara que *“el Modelo de Gestión de Sistema de Ascensores de Valparaíso entregado por INECON fue deficiente en lo que respecta a quien debiese administrar y manejar los ascensores de Valparaíso, además de presentar problemas técnicos; por lo que la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas tuvo que generar un nuevo contenido, tomando como base el entregado por INECON.”* (Mesa, 2016)

**A raíz de esto, el modelo de gestión no se da a conocer hasta el mes de Enero de 2016, fecha en que MOP entrega la corrección de este a modo de “de transición”.**

**2014, Junio: Mejoramiento de barrios entorno a ascensores abandonados por MINVU.** El Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu), anuncia la ejecución de proyectos complementarios a la reparación de los ascensores adquiridos por el Estado. Se trata del mejoramiento de los perímetros de Ascensores Monjas, Mariposas y Florida. Los trabajos se inician en el barrio Florida, debido a encontrarse en una Zona de Conservación Histórica de Loteos Fundacionales.

**2014, 12 de Octubre: Muestra a la comunidad del programa gestión de tránsito.** En el marco del Gobierno en Terreno, se expone a la comunidad y autoridades el estado de avance del proyecto de integración del transporte público de la ciudad que incluye los trenes, ascensores y trolebuses, donde se anuncia que a partir del año 2015 los tres medios de transporte tendrán un medio de pago común.

**2015, Enero: Concurso público internacional de ideas para la recuperación del Ascensor Las Cañas y reordenamiento de la quebrada Polcuro.** Convocado por la agrupación Plan Cerro cuyo mandante es la I. Municipalidad de Valparaíso, con patrocinio del Colegio de

Arquitectos de Chile, Metro Valparaíso, CONAF y Plataforma Urbana; y financiado por FONDART del Consejo Nacional de La Cultura y Las Artes, Región de Valparaíso; se lanza por primera vez en la historia de la ciudad, un concurso público internacional de ideas para un ascensor y su entorno. Como objetivo general, se buscó materializar la integración local y comunitaria de la quebrada Polcuro, integrada por los cerros El Litre, Las Cañas y La Cruz, una de las áreas más afectadas por el mega incendio ocurrido en Valparaíso en abril de 2014. Esto a partir de la implementación de una infraestructura de transporte y equipamientos que apunten a dar soluciones de mejoras en aspectos de espacios públicos, medioambientales, de servicios y conectividad. Las propuestas abordaron los lineamientos que presentaron los Talleres de Participación Comunitaria realizados con los vecinos del sector, los del Plan Municipal de Reconstrucción de Valparaíso y los del Plan de Inversión Valpo 2014 – 2021 del Gobierno de Chile.

**2015, Julio: Consejo de Monumentos Nacionales recibe anteproyectos de resaturación de ascensores.**

**2015, 07 de Agosto: Mesa técnica evaluadora de los proyectos de restauración de ascensores.** A fin de establecer un dialogo y análisis fluido entre los distintos actores a cargo de los ascensores y su restauración, se realiza una mesa técnica conformada por Consejo de Monumentos, la Oficina de Gestión Patrimonial de la Municipalidad de Valparaíso, los consultores que se adjudicaron las obras a realizar y la Dirección de Arquitectura de Ministerio de Obras Públicas, a tal modo de, en conjunto, evaluar los proyectos realizados en base a las observaciones entregadas por el Consejo de Monumentos

**2016, Enero: Modelo de gestión de transición de Sistema de Ascensores Valparaíso.** El Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección Regional de Arquitectura de la Región de Valparaíso, aprueba el Modelo de “Gestión de Transición de Sistema de Ascensores Valparaíso”, tomando como base el modelo licitado a INECON, que debido a la poca claridad respecto sobre proponer quien debía encargarse del bien e incongruencias en el plano técnico; MOP presenta este modelo nuevo modelo como *“un complemento al Modelo de Gestión del proyecto “Restauración de 9 Ascensores de Valparaíso”, que se ejecutó por la consultora INECON S.A. entre 2014 y Diciembre de 2015.”* (MOP, 2016)

**2016, Septiembre: Reapertura del Ascensor El Peral bajo un modelo de gestión cultural.** Con un monto de inversión que alcanza los \$1.316.378.855, se realizaron las obras mejoramiento arquitectónico que contemplaron la mejora en la accesibilidad de los usuarios hacia las cabinas, un nuevo cierre que separa el plano inclinado de la estación inferior, reparación de pilares de plano inclinado y sistema de aguas lluvias, e incorporación de rieles y durmientes nuevos. La licitación solicitó que el Ascensor El Peral debía tener en su programa,

algún tipo de gestión cultural; por lo que dentro del diseño arquitectónico se incluye en su estación superior una sala multiuso, una tienda, baños, además de la sala de máquinas, quedando en manos de la Corporación Municipal Cultural Museo de Bellas artes de Valparaíso, conocida como la Corporación Baburizza. De tal manera, el museo Baburizza integra a su gestión cultural la sala de exposiciones El Peral para promover en esta sala el arte local, y dejando las exposiciones internacionales o de antigua data en las dependencias tradicionales del museo.

La administración y manejo del ascensor El Peral, al igual que del resto de los ascensores municipales, queda en manos del municipio, específicamente del departamento de Bienes Municipales, mientras que los programas que contienen los diversos ascensores, como la cafetería del ascensor San Agustín o Reina Victoria, se someten a un proceso de licitación pública, a fin de que un externo administre los recintos mediante un pago tributario al municipio.

**2016, 08 de Octubre: Manual para uso de ascensores.** La iniciativa de crear un manual operaciones de ascensores nace desde el municipio, como el actual administrador de los bienes, en conjunto con el Ministerio de Transporte, que incluirá un conjunto de normativas y protocolos de seguridad, disposiciones para el uso correcto de los ascensores y para el cuidado de cada uno de los equipos restaurados.

La gestión de estos manuales, aún cuando se presentan como avances a favor de los ascensores, no dejan de causar confrontaciones entre la comunidad y el municipio, ya que son los propios vecinos los que solicitan una mayor participación de la comunidad en la creación de este tipo de contenidos, producto de que es desde la movilización y toma de conciencia de la comunidad porteña desde donde nacen las distintas agrupaciones en defensa del patrimonio porteño.

**A la fecha de la elaboración de esta investigación, el manual aún no ha sido publicado.**

**2017, 23 de Enero: Se inicia proceso de ejecución de obras referidas a la restauración del Ascensor Concepción.**

**2017, 18 de Agosto: Se anuncian los inicios de obras del Ascensor Monjas:** La Seremía de Obras Públicas anuncia el inicio de los trabajos de recuperación del ascensor Monjas, con partidas de ejecución que tendrán una inversión de 1.960 millones de pesos y comprenderán un periodo de 450 días de faenas.

**A la fecha de esta investigación, y producto del retraso del proceso de ejecución de restauración del ascensor, la obra aún no es finalizada.**

**2017, 14 de Septiembre: Se inician las obras de restauración del Ascensor Villaseca.**

**2017, Septiembre: Se declaran desiertas las licitaciones de los ascensores Artillería, Florida y Mariposas.**

**2018, 25 de Agosto: Se reabre el Ascensor Espíritu Santo.**

**2019, 02 de Enero: Se reabre el Ascensor Cordillera.**

**2019, 03 de Abril: Comienza marcha blanca de puesta en servicio del Ascensor Concepción.** Después de dos años de obras de restauración, a cargo del Ministerio de Obras Públicas (MOP), se reanuda el funcionamiento del ascensor bajo el “Modelo de Gestión de Transición del Sistema de Ascensores de Valparaíso” del MOP y su administración por parte de la Municipalidad de Valparaíso, vía comodato, *“generando esta operación y el mantenimiento del ascensor, un déficit mensual de \$41 millones. Por esta razón, el alcalde de Valparaíso, Jorge Sharp, insiste en la declaratoria de Transporte Público para los ascensores, ya que “los hace titulares de la posibilidad de acceder a subsidios”, lo que resolvería el problema del financiamiento.”* (Mayorga, 2019).

**2019, 18 de Abril: Se inicia proceso de licitación de ascensores Artillería, Florida, Mariposas.** Dejando fuera del proceso al Ascensor Larraín producto de impedimentos legales relativos a la regularización de una parte del terreno por parte del GORE. El presupuesto oficial para los ascensores es del orden de \$ 2.944 millones para Artillería; \$ 2.068 millones para Florida; y \$ 2.109 millones para Mariposas.

**Anexo 6: Protección Legal.**

La normativa legal relacionada a los ascensores de Valparaíso existentes a la fecha de esta investigación, son las siguientes:

- 1.- Afecto a las recomendaciones y acuerdos internacionales, insertos en el área histórica inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial por Unesco en el año 2003. (véase Tabla 26)
- 2.- Regido por el Art. 60o de la Ley de Urbanismo y Construcciones, inserto en Zona de Conservación Histórica (véase Tabla 25 - Tabla 26).
- 3.- Protegido por la Ley 17.288/70 de Monumentos Nacionales. Inserto en el área declarada Monumento Nacional, en la categoría de Zona Típica. (véase Tabla 26)
- 4.- Regido por el “Instructivo Especial de Intervención Área Histórica de Valparaíso”, del Consejo de Monumentos Nacionales, CMN. (véase Tabla 26)
- 5.- Declarado Monumento Nacional, en la categoría de Monumento Histórico. Según D.S. 566, de fecha 10 de Julio de 1976. (véase Tabla 26)
- 6.- Declarado Monumento Nacional, en la categoría de Monumento Histórico. Según D.E. 566, 01 de Septiembre de 1998. (véase Tabla 26)

DENOMINACION	1	2	3	4	5	6
Ascensor Artillería		X	X	X		X
Ascensor Villaseca		X	X	X		X
Ascensor Santo Domingo		X				X
Ascensor Cordillera		X	X	X		X
Ascensor San Agustín		X				X
Ascensor El Peral	X	X	X	X		X
Ascensor Reina Victoria	X	X	X	X		X
Ascensor Concepción	X	X	X	X		X
Ascensor Espiritu Santo		X				X
Ascensor Florida		X				X
Ascensor Mariposa		X				X
Ascensor Monjas		X				X
Ascensor Baron		X				X
Ascensor Lecheros		X				X
Ascensor Larraín		X				X
Ascensor Polanco		X			X	

Tabla 24 Gallardo, P. (2016) Protección legal de ascensores respecto a numerales definidos del 1 al 6.

Zona de Conservación Histórica	Polanco	Larrain	Lecheros	Baron	Monjas	Florida	Mariposas	E.Santo	R. Victoria	Concepcion	El Peral	San Agustín	Cordillera	S. Domingo	Artillería	Villaseca
Almendral Baron / ZCHAL B				X												
Almendral Victoria / ZCHAL V		X								X	X					
Loteos Fundacionales / ZCHAL F	X	X	X		X	X	X	X	X			X	X	X	X	X

Tabla 25 Cuadro de ascensores según ubicación en zonas de Plan Regulador Comunal de Valparaíso.

DENOMINACION	CATEGORIA	USO INMUEBLE	TIPO DE NORMA	Nº NORMA	FECHA DECLARATORIA
Ascensor Artillería	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Villaseca	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Santo Domingo	No tiene	Vial, Obras Públicas y Transporte	No aplica	No aplica	No aplica
Ascensor Cordillera	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor San Agustín	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor El Peral	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Reina Victoria	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Concepción	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Espíritu Santo	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Florida	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Mariposa	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Monjas	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Baron	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Lecheros	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Larrain	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Exento	866_98	01.09.1998
Ascensor Polanco	Monumento Histórico	Vial, Obras Públicas y Transporte	Decreto Supremo	556_1976	10.06.1976

Tabla 26 Gallardo, P. (2016). Cuadro de ascensores según su protección legal.

