

# NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

## **Artículos**

**LA EXTENSIÓN VERTICAL DEL FERROCARRIL: ASCENSORES Y VIDA COTIDIANA  
EN VALPARAÍSO.**

**THE VERTICAL GROWTH OF THE RAILWAY: ELEVATORS AND DAILY LIFE IN  
VALPARAÍSO.**

**Carolina Quinteros-Urquieta**

Universidad Andrés Bello

ca.quinteros@uandresbello.edu

Recibido el 25 de febrero de 2020

Aceptado el 10 de mayo de 2020

**RESUMEN**

La construcción del ferrocarril que conectó las ciudades de Santiago y Valparaíso fue uno de los mayores adelantos tecnológicos de mediados de siglo XIX. Inaugurado el 14 de septiembre de 1863 y en conjunto con la modernización del puerto de Valparaíso, la tecnología asociada llegaría también a los cerros a través de la masiva construcción de ascensores. La transferencia tecnológica anterior impactaría en la vida de los habitantes del puerto, perteneciendo la construcción de los ascensores a un grupo de medidas para facilitar la vida en los cerros, junto con dotar de servicios, especialmente de agua y equipamiento urbano en las zonas altas. Mediante un análisis histórico y etnográfico, se expondrá el impacto de la transferencia tecnológica del ferrocarril a través de los ascensores, en la vida cotidiana de sus habitantes desde el enfoque de la movilidad, así como las transformaciones espaciales de los cerros que permitieron la construcción de un hábitat residencial particular, en los momentos de auge, vigencia y ocaso de este sistema de transporte.

**Palabras claves:** Valparaíso, ascensores, ferrocarril-movilidad cotidiana.

**ABSTRACT**

The construction of the railway between the cities of Santiago and Valparaíso, was one of the greatest technological advances of the mid-nineteenth century. Opened on September 14, 1863 and together with the modernization of the port of Valparaíso, the associated technology would also reach the hills through the construction of massive elevators. The previous technology transfer would impact the lives of the inhabitants of the port. The construction of the elevators was part of a group of actions to facilitate the life in the hills, along with providing services, water and urban equipment in the high areas. Through an historical and ethnographic analysis, the impact of the technological transfer of the railroad through the elevators will be exposed in the daily life of its inhabitants from the focus of mobility. Also, the spatial transformations of the hills that allowed the construction of a particular residential habitat, in the moments of boom, validity and decline of this transport system.

**Keywords:** Valparaíso, lifts-railwaydaily mobility.

Para citar este artículo:

**Carolina, Quinteros-Urquieta, “La extensión vertical del ferrocarril: Ascensores y vida cotidiana en Valparaíso”. *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, enero - junio, 2020: pp. 244 - 272.**

## 1. INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

A mitad del siglo XIX, la vía comercial más importante del país se encontraba entre las ciudades de Santiago y Valparaíso, por lo que no es de extrañar que fuera la primera ciudad en ser vinculada con la capital del país a través del ferrocarril. En 1849 el Congreso Nacional aprobó la construcción del nuevo ferrocarril. Su construcción se llevó a cabo entre los años 1852-1863 y fue inaugurado el 14 de septiembre de este último año<sup>2</sup>. En paralelo entre los años 1855 y 1913 se construyó el ferrocarril que unió Santiago con Puerto Montt, y con eso se conectaron una serie de ciudades intermedias. Aun cuando el ferrocarril se expandió a lo largo del país para el transporte de carga y pasajeros, en Valparaíso hubo una transferencia tecnológica directa que ayudó a hacer más amable la vida en los cerros del puerto, la construcción de ascensores<sup>3</sup>.

A nivel de transporte, los ascensores junto con el ferrocarril y el tranvía cambiaron la forma de moverse por la ciudad. En Valparaíso se construyeron 30 ascensores, los que fueron instalados entre los años 1883 y 1931, y pertenecieron a una serie de medidas para mejorar las condiciones de vida al urbanizar las zonas altas de la ciudad. Desde su instalación, se pueden reconocer tres momentos de este sistema de transporte: su auge, vigencia y decadencia. El primer momento, se refiere a la masiva instalación de ascensores en el puerto impactando en la vida cotidiana de los habitantes de los cerros y modificando espacialmente el entorno, llegando a existir 33; el segundo, la vida cotidiana de los habitantes de los cerros con la disminución de

---

<sup>1</sup> El presente artículo es el resultado de la tesis presentada para defender el grado de Magister en Hábitat Residencial, Universidad de Chile. Título de la tesis: Movilidad cotidiana como conformadora del hábitat residencial. Rol de los ascensores en la configuración del hábitat residencial de Valparaíso en la actualidad.

<sup>2</sup> León, Samuel. 2009. Valparaíso sobre rieles. El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores. Valparaíso: Valparaisología.

<sup>3</sup> En términos tecnológicos, el salto se dio por el uso de dos elementos: la creación del cable de acero dúctil y cable de acero trenzado, junto con el uso de los sistemas motrices: “balanza de agua” o “sistema hidráulico”, máquina de vapor y posteriormente motor de corriente continua. León. Valparaíso sobre rieles. El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores.

ascensores por su competencia con otros sistemas de transporte, con 17 ascensores en funcionamiento; y el tercero, al momento en que estos comienzan a cerrar por problemas de rentabilidad y desperfectos, la competencia con otros sistemas de transporte públicos y privados, y la estrategia para evitar su desaparición.

Este documento corresponde a una parte de la tesis para optar al grado académico de magíster en Hábitat Residencial. Se propone analizar los cambios en la movilidad cotidiana de los habitantes de los cerros y las modificaciones espaciales surgidas, a partir de la instalación de los ascensores. Esto a través de la experiencia de la vida cotidiana, fundamental para la construcción del hábitat residencial de las partes altas de Valparaíso. Para eso se propone una metodología de carácter exploratoria cualitativa, la que se encuentra dividida en dos partes: la primera corresponde al trabajo de gabinete con la revisión y análisis histórico a través de fuentes bibliográficas, material fotográfico y audiovisual, de modo de efectuar un análisis histórico de los roles y aportes de los ascensores como constructores de hábitat residencial, bajo la mirada de la movilidad cotidiana de los habitantes en el tiempo. Por su carácter histórico, se recurre a la revisión de material documental, tanto en forma de crónicas, como archivos audiovisuales pertenecientes a la Dirección de Bibliotecas Archivos y Museos (DIBAM).

La segunda parte consiste en la observación en terreno, de modo de analizar actualmente a los ascensores como expresiones de movilidad cotidiana, identificando las pautas del habitar. Previo a la elección del caso de estudio, se hace una visita a todos los ascensores de Valparaíso durante febrero de 2012. Producto de la observación, se descartan los ascensores Artillería y Concepción por ser de uso casi exclusivamente turísticos. Los ascensores Mariposa, Monjas y Florida, se encontraron cerrados, algo que databa del 2009 producto de fallas en la infraestructura y falta de financiamiento para las reparaciones. Los ascensores Espíritu Santo, Cordillera, San Agustín y Barón, fueron descartados por estar cerrados desde el 2010 producto del deterioro en la infraestructura como consecuencia del terremoto del 27 de febrero del mismo año. Por su parte los ascensores Reina Victoria y Polanco, durante el primer semestre del año 2012, se encontraron cerrados producto de encontrarse en reparaciones correspondientes a

lo comprometido por el Plan de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso (PRDUV).

Se selecciona así, por encontrarse operativo y ubicado en una zona mixta, residencial y turística, el ascensor El Peral. Junto con la visita a terreno, se utiliza una metodología etnográfica, mediante entrevistas semiestructuradas y el uso de relatos de vida de ocho habitantes del cerro Alegre, que sean usuarios de ascensores. Para la selección de los entrevistados, se dividen los tipos de usuarios en dos tipos: residentes y visitantes permanentes. Los últimos corresponden a trabajadores del cerro que utilizan el ascensor. Dado que los lugares y la apropiación territorial se construyen a lo largo del tiempo, se busca entrevistar a usuarios con al menos cinco años de residencia o permanencia laboral en el barrio, de modo que tengan establecidos vínculos cotidianos entre vecinos y con los espacios-lugares asociados al ascensor. Se debe señalar, que, dentro de los entrevistados, tres tenía más de 30 años viviendo en el cerro Alegre y uno correspondía a un comerciante que fue maquinista del ascensor El Peral.

Lo anterior fue complementado además, con entrevistas semiestructuradas a vecinos del cerro Las Cañas, que fueron usuarios del ascensor del mismo nombre, el que fue cerrado el 24 de junio de 1980<sup>4</sup>. Estas se realizaron en el contexto de la reconstrucción post incendio forestal del 2014, que afectó a los cerros El Litre, La Cruz, Las Cañas, Mariposas, Merced, Ramaditas y Rocuant.

Para el análisis de la información, a nivel de gabinete como de observación en terreno y entrevistas, se utiliza una pauta de observación que se compone de tres variables y sus correspondientes subvariables, a saber: i) Vida cotidiana: Relación con sí mismo (actividades que realiza durante los desplazamientos), relación con los demás (sentimientos con respecto a los lugares, tales como: inseguridad, calma, etc. y reconocimiento de personas durante el trayecto); ii) Apropiación: Usuarios (quienes significan los lugares durante los desplazamientos y relación de los usuarios con el barrio donde se emplaza el ascensor), Uso (actividades y elementos que se transportan en los ascensores), Temporalidad (momentos en que se usa el ascensor y donde aumenta la frecuencia de uso); y iii) Lugar: Localización, Relación con el

---

<sup>4</sup>León.

entorno (vistas y vínculo con otros modos de transporte), Lugares móviles (tipo de espacio considerado como móvil, dimensiones, equipamiento, materialidad y esta de mantenimiento), Lugares transientes (tipos de lugares transientes, materialidad, estado de mantenimiento).

Respecto al marco teórico que da sentido a la pauta de observación, la vida cotidiana, se entiende como el conjunto de actividades que caracterizan la reproducción social<sup>5</sup> y que permiten que el habitante pueda desarrollarse y a la vez ser parte de una sociedad, actividades cotidianas que se transforman en habilidades necesarias, para “saber “usar” las cosas e instituciones del mundo en el que se nace, y que contiene el desarrollo del hombre como habitante histórico<sup>6</sup>. Es por tanto, la medida de las relaciones humanas con el tiempo, con la habitabilidad de los espacios, con la búsqueda de imaginarios y con la construcción de historias, como los referentes para tematizar el cómo pensamos, sentimos y actuamos la existencia de la cultura donde vivimos y convivimos<sup>7</sup>.

La movilidad cotidiana, por su parte, corresponde a todas las formas en que las personas se relacionan socialmente al cambio de lugar<sup>8</sup>, siendo solo un medio para lograr actividades basadas socialmente y no el objetivo de tales actividades<sup>9</sup>, y que permiten a los individuos el acceso a la vida en la ciudad, a sus territorios y a las oportunidades de toda índole que ésta ofrece<sup>10</sup>. El desplazamiento cotidiano, como práctica social de viaje, conjuga deseos y necesidades/requerimientos, donde existirán distintas capacidades para satisfacerlos, que dependerán del contexto

---

<sup>5</sup>Heller, Ágnes. 1987. Sociología de la vida cotidiana. España: E. Península.

<sup>6</sup>Heller. 22.

<sup>7</sup>Dulce Orellana. "La vida cotidiana." CONHISREMI, Revista Universitaria de Investigación y Diálogo Académico (2009):12.

<sup>8</sup> Jirón, Paola. "Implicancias De Género En Las Experiencias De Movilidad Cotidiana Urbana En Santiago De Chile." Chile Revista Venezolana De Estudios De La Mujer 12 (29) (2007): 173-97.

<sup>9</sup>Jirón, Paola. "Implicancias De Género En Las Experiencias De Movilidad Cotidiana Urbana En Santiago De Chile.":178-79.

<sup>10</sup>Avellaneda, Pau, and Alejandra Lazo. "Aproximación a La Movilidad Cotidiana En La Periferia Pobre De Dos Ciudades Latinoamericanas. Los Casos De Lima Y Santiago De Chile." Revista Transporte y Territorio, no. 4 (2011): 47-58.

social, definido por factores físicos, locacionales, económicos, regulatorios, culturales, de género y étnicos, entre otros<sup>11</sup>.

Una característica de la movilidad es su carácter co-presencial<sup>12</sup>, donde para la mayoría de las personas el viaje físico da paso a la vida social<sup>13</sup>. Junto con eso, tiene un contexto espacio-temporal que resulta indisociable<sup>14</sup> independiente de su duración. Surge así el distingo entre movilidad y transporte, donde el primero es entendido como la práctica social espacio temporal de desplazarse y el último corresponde a movimiento de algo o alguien<sup>15</sup>.

La experiencia de la movilidad cotidiana impacta espacialmente en términos de la construcción de lugares urbanos, donde existe apropiación y significación del espacio urbano<sup>16</sup>. A diferencia de otros autores, que consideran que los viajes construyen “no lugares”<sup>17</sup> o solo instalaciones necesarias para la circulación acelerada de personas y bienes, se plantea que la movilidad urbana propicia la conformación de nuevos tipos de “lugares”, muchos de los cuales se generan precisamente gracias al movimiento, y se convierten en nuevos espacios de sociabilidad, como los “lugares móviles” y “lugares transientes”<sup>18</sup>. Los primeros son lugares donde las personas dan importancia al momento de viajar en ellos para reflexionar o contemplar, socializar, hacer amistades, sentirse independientes, distraerse o evadirse, entre otros: estos son automóviles, buses o trenes. Los lugares transientes son lugares de tránsito y transición, donde la permanencia, aunque puede ser fugaz son apropiados y/o significados por las personas. Estos lugares varían en tipo, forma y posibilidades de

---

<sup>11</sup>Gutiérrez, Andrea. "Geografía, transporte y movilidad." *Espacios de Crítica y Producción* 37 (2008): 100-107.

<sup>12</sup>Jirón, Paola, Carlos Lange y M. Bertrand. 2010. "Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana." *INVI* 25 (68) (2010): 15-57.

<sup>13</sup>Jirón, Paola, Carlos Lange y M. Bertrand. "Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana."<sup>24</sup>

<sup>14</sup>Jirón, Paola, Carlos Lange y M. Bertrand. 25.

<sup>15</sup>Jirón, Paola, Carlos Lange y M. Bertrand. 27.

<sup>16</sup>Jirón, Paola. "Implicancias De Género En Las Experiencias De Movilidad Cotidiana Urbana En Santiago De Chile.":179.

<sup>17</sup>Augé, Marc. 2000. *Los "no lugares" espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa Editorial.

<sup>18</sup>Lange, Carlos. "Dimensiones culturales de la movilidad urbana." *Revista INVI* 26 (71) (2011): 87-106.

permanencia y en ocasiones se les considera como espacios públicos o lugares de uso público<sup>19</sup>.

Lo anterior da paso a la construcción del hábitat residencial, el que constituye el resultado de un proceso en permanente conformación de lugares en distintas escalas referidos al territorio que se distinguen por una forma particular de apropiación, de hacer propio, y donde se da un vínculo cotidiano con unidades de experiencias singulares, potenciando relaciones de identidad y pertenencia, a partir de lo cual el habitante lo interviene y configura<sup>20</sup>, el que puede entenderse también como un “microcosmos”, ya que en él se desarrollan procesos de diversa índole, de modo simultáneo<sup>21</sup>. En éste ámbito, la formación de lo cotidiano o la vida cotidiana, es fundamental para la construcción del hábitat residencial, al rescatar el modo de vivir particular del habitante, y agruparlo en lo común de un grupo. Así, las experiencias de vida del habitante en un territorio específico van modificando, a su vez a nivel de grupo, la vida cotidiana.

La movilidad cotidiana, incluida en el concepto de hábitat residencial, incorpora las prácticas de desplazamiento como una nueva dimensión. Se entiende así, que la conformación del hábitat residencial se ve modificado y afectado por la dimensión de la movilidad, y más aún cuando esta resulta cotidiana. Así, las particularidades del individuo y de su grupo, se desarrollan y extienden en nuevos espacios a lo largo del territorio.

## **2. POBLAMIENTO DE VALPARAÍSO Y MODERNIZACIÓN DEL PUERTO.**

Valparaíso, en sus inicios, caleta de indígenas y pequeño puerto colonial, se transformó en ciudad luego de la independencia de Chile<sup>22</sup>. Entre 1820 y 1830 se

---

<sup>19</sup>Jirón, Paola, y Luis Iturra. "Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público." [AS] Arquitecturas del Sur 39 (2011): 44-57.

<sup>20</sup>Instituto de la Vivienda (INVI). 2011. Documento Docente Magíster en Hábitat Residencial. Santiago: Universidad de Chile.

<sup>21</sup>De la Puente, Patricio. 1989. Un marco conceptual para la definición de Hábitat Residencial Urbano. Santiago: Centro de Documentación del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

<sup>22</sup> Urbina, María Ximena. 2002. Los Conventillos De Valparaíso, 1880-1920: Fisonomía Y Percepción De Una Vivienda Popular Urbana. Serie Argumentos. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso



inició el proceso de industrialización del puerto, incrementándose la población del puerto de 22.000 habitantes a 193.205<sup>23</sup>. La población que llegó venía en búsqueda de oportunidades de trabajo en relación con las faenas del puerto. Este crecimiento no se detuvo entre 1830 y 1900, y con la llegada de huasos, cargadores del puerto, prostitutas y comerciantes extranjeros<sup>24</sup>, la ciudad se vió demandada en recursos hídricos y energéticos, plasmados en infraestructura de servicios urbanos, como alumbrado público, sistema de desagües, vía férrea conectada con la capital y los valles interiores, ferrocarril urbano, provisión de agua potable y otros, para entregar una mejor calidad de vida a su población<sup>25</sup>.

En la mitad del siglo XIX, Valparaíso era la conexión comercial más importante del país, por lo que no es de extrañar que fuera la primera ciudad en ser vinculada con la capital a través del ferrocarril. En 1849 el Congreso Nacional aprobó la construcción del nuevo ferrocarril. Este se construyó entre los años 1852 y 1863, y fue inaugurado el 14 de septiembre de este último año<sup>26</sup>. Aun cuando el ferrocarril se expandió a lo largo del país para el transporte de carga y pasajeros, en Valparaíso hubo una transferencia tecnológica directa que ayudó a hacer más amable la vida en los cerros del puerto, la construcción de ascensores.

Por la particular geografía de la ciudad puerto, que contaba solo con una angosta faja de tierra plana en el sector del barrio puerto y del Almendral, que fue ocupada por edificios con destino comercial, de bodegas y servicios, las demandas de suelo para los habitantes fueron cubiertas por los cerros. Estos, primero se instalaron en las partes más cercanas al puerto, para ocupar luego a las zonas más inaccesibles<sup>27</sup>, menos visibles y cubierta por despeñaderos, que además de ser naturales se vieron potenciadas por intervenciones, como las obras de reconstrucción posteriores al terremoto de 1822. Aumentaron así, las pendientes de los cerros Cordillera, Alegre, Concepción y Panteón, y que por su alta densidad

---

<sup>23</sup>Vela Ruiz, Alonso. "Desarrollo urbano y conflicto ambiental en Valparaíso (1850-1930)." ARCHIVUM, Revista del Archivo Histórico Patrimonial de Viña del Mar IX (10) (2011).

<sup>24</sup> Urbina. 27.

<sup>25</sup> Vela Ruiz. "Desarrollo urbano y conflicto ambiental en Valparaíso (1850-1930)": 301

<sup>26</sup> León. Valparaíso sobre rieles. El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores.

<sup>27</sup> Urbina. 84.

demográfica dispusieron de largas escaleras, empinados caminos<sup>28</sup> y de obras de vialidad como la construcción del Camino Cintura en 1870, vía proyectada a 100 metros de altura a cargo del arquitecto Fermín Vivaceta.

En el borde costero de la ciudad, la actividad comercial se mezclaba con la recreativa a través de los balnearios. Sin embargo, con la llegada del ferrocarril en 1863, estas actividades fueron paulatinamente trasladándose hacia Viña del Mar<sup>29</sup>, producto de la industrialización e instalación de infraestructura para las faenas del puerto.

El poblamiento de los cerros, en cambio, se dio principalmente en viviendas precarias ubicadas en los cerros, único territorio disponible en la ciudad. La vivienda popular se diversificó en ranchos, tiendas, mediaguas, hasta la proliferación de conventillos. Los cerros Alegre y Concepción fueron excepciones de este tipo de construcciones, albergando principalmente a inmigrantes, así como el Artillería, donde se ubicaba la Escuela Naval. Además la topografía dio origen a barrios de disposición vertical, que implicaban desplazamientos a pie, subiendo las quebradas y empinadas escaleras<sup>30</sup>.

Lo anterior, no era más que una muestra de la diferenciación existente entre la vida en la parte plana y la vida en los cerros. Este distingo no era solamente geográfico, si no que también tenía una carácter social, que tenía asignando valores simbólicos positivos o negativos con respecto al conjunto de la ciudad<sup>31</sup>. En este caso eran calificaciones culturales o sociales basadas más en prejuicios que en las características reales que presentaban los distintos sectores urbanos. Así el plan, tenía la condición de “blanco” y ciudad baja, decente y limpia, y los cerros, la condición de “oscuro”, ciudad alta, pobre y sucia<sup>32</sup>. Las connotaciones que se tenían de ambos tipos de Valparaíso era distintiva y señalaba dos modos de habitar la ciudad, totalmente distintos y opuestos. Tal como lo señala Mori: “¡Valparaíso! Flujo

---

<sup>28</sup> León. Valparaíso sobre rieles. El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores, 88-89

<sup>29</sup>Booth, Rodrigo. 2002. "El Estado Ausente: la paradójica configuración balnearia del Gran Valparaíso (1850-1925)." EURE (Santiago) 28 (2002): 107-123.

<sup>30</sup> Urbina. 56.

<sup>31</sup>Bodini Cruz-Carrera, Hugo. 1985. Geografía de Chile. Chile: Instituto Geográfico Militar.

<sup>32</sup>Lynch, Kevin. 1960. La Imagen De La Ciudad. Barcelona: Gustavo Gili ed.

*y reflujos de mareas humanas. El cerro, el plan. Vientos contrarios: norte y sur. Dos poblaciones, dos actitudes, dos posiciones”<sup>33</sup>.*

Aún con lo anterior, la llegada de nueva tecnología fue considerada una oportunidad para generar un nuevo negocio, así como para generar un acceso expedito a los cerros. El surgimiento de los ascensores fue impulsado por los propios habitantes del puerto, especialmente por Don Liborio Brieba, quien impulsó una campaña para la instalación de este sistema de transporte. Esto da cuenta del espíritu del habitante porteño de principios del siglo XX, el cual busca soluciones concretas a los conflictos y a los requerimientos de una ciudad, en este caso a sus problemas de asentamiento y desplazamiento<sup>34</sup>. La instalación de ascensores era además una tendencia a nivel mundial. Su uso era popular en países como Suiza, Alemania, Austria, Gran Bretaña y Estados Unidos, donde se implementó el sistema de ascensores o funiculares para el transporte de pasajeros, llegando a existir un total de 446 ascensores en todo el mundo.

La Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso, fue la primera en establecerse el 13 de diciembre de 1882, y era la encargada de construir, adquirir y administrar estos medios de transporte urbano<sup>35</sup>. Esta fue la encargada de la construcción del primer ascensor de Valparaíso, el ascensor Concepción, ubicada en el cerro del mismo nombre, y que fue inaugurado el día 1 de diciembre de 1883.

### **3. PRIMER PERIODO: EL AUGE PRODUCTIVO Y LA MASIFICACIÓN DE LOS ASCENSORES**

*“Primero un tirón y luego el carro comienza a ascender por rieles engrasados entre matas de alcayota, higueras polvorientas, arbustos de anís, espuelas de galán y*

---

<sup>33</sup>Mori, Camilo, "La Palabra Valparaíso," en Memorial de Valparaíso, coords Alfonso Calderón y Marilis Schlotfeldt (Chile: RIL Editores, 2001), 442-444.

<sup>34</sup>Migone, Jaime y Antonino Pirozzi. 1998. Ascensores de Valparaíso. Valor de un Patrimonio Olvidado. Chile: Centro para la Conservación del Patrimonio Arquitectónico Latinoamericano - Delegación Chilena.

<sup>35</sup>Migone, Jaime y Antonino Pirozzi. 1998. Ascensores de Valparaíso. Valor de un Patrimonio Olvidado: 40.

*dedalitos de oro. [...] Los pasajeros van sentados en silencio. Ni siquiera se asoman por las ventanillas a mirar los barcos.[...] Una vez arriba los pasajeros salen ordenadamente*<sup>36</sup>.

La instalación de los ascensores fue un éxito desde la inauguración del primero de estos. Los dos primeros días de funcionamiento del ascensor Concepción habían viajado 1.842 personas, teniendo que suspenderse el servicio por falta de carbón<sup>37</sup>. A los diez días de su inauguración habían viajado más de 10 mil personas y su funcionamiento había sido de hasta en 16 horas continuas. Este éxito llevó al rápido montaje de trece ascensores en diferentes cerros entre 1900 y 1910: ascensores Panteón, Peral, Reina Victoria, Mariposa, Arrayán y el Esmeralda, mientras que los ascensores Florida, Barón y Villaseca fueron construidos en 1906; el cerro La Cruz tuvo su ascensor desde 1908, el cerro Larraín en 1909 y el ascensor Santo Domingo en 1910<sup>38</sup>.

Los cerros Alegre y Concepción, habitados mayormente por inmigrantes europeos, llegaron a contar con cuatro ascensores, que eran usados de manera más bien esporádica por las familias acomodadas. “El domingo, las señoras del plan subían a tomar el sol al Paseo Gervasoni y, sentadas en los escaños, leían la página de modas en El Ferrocarril [...] Los caballeros, en cambio, preocupados de asuntos más trascendentales, se ajustaban los monóculos y observaban desde lo alto el vapor Aconcagua, que acababa de atracar procedente de Callao [...]”<sup>39</sup>.

La modernización del puerto y la llegada del ferrocarril permitió la existencia de un sistema de transportes para Valparaíso, que si bien no consideraba en los términos actuales la evaluación, diagnóstico, planificación e integración tarifaria, así como tampoco ponía a las personas en un nivel de importancia superior<sup>40</sup>, si tomaba en cuenta lo que en términos del espacio-red se considera sistema, relaciones y

---

<sup>36</sup>Peña, Manuel, 2001. "Centenario de los Ascensores de Valparaíso," en Memorial de Valparaíso, coords. Alfonso Calderón y Marilis Schlotfeldt (Chile: RIL Editores), 442-48.

<sup>37</sup> Peña, Manuel. 1984. Centenario de los Ascensores de Valparaíso. En Memorial de Valparaíso. 2001, 445-48.

<sup>38</sup> Urbina. 85.

<sup>39</sup>Peña, Manuel. 1984. Centenario de los Ascensores de Valparaíso. En Memorial de Valparaíso. 2001, 445-48.

<sup>40</sup>Herce, Manuel & Francesc Magrinyà. El Espacio De La Movilidad Urbana.

redes. Así, según la teoría general de sistemas, en términos urbanos, existe uno cuando los diversos componentes de un conjunto cuentan con el complemento de tener relaciones, permitiendo un intercambio de flujo de materia, energía e información mediante el uso de redes como principales estructuradores del territorio y de la ciudad. De este modo habitar no significa solo residir, sino comunicar<sup>41</sup>.

Explicado lo anterior, se puede señalar entonces que el sistema de transporte de Valparaíso se componía de tres elementos: “ferrocarril – tranvía – ascensor”. El tren conectaba Valparaíso con Santiago, el tranvía transitaba en paralelo por el Barrio Puerto, El Almendral y por Camino Cintura, y los Ascensores conectaban transversalmente Plan y la primera Cima del cerro. Es por eso que el modo en que los ascensores comienzan a configurar el territorio es como conector entre terrenos “planos” (plan y cima) aplicada en todo el puerto, sin discriminar en las características socioeconómicas de sus habitantes.

Es necesario entender que los modos en que los habitantes de la ciudad de puerto subían los cerros antes de la instalación de los ascensores, era para el caso de las familias acomodadas, en carruaje, y para los habitantes más pobres a caballo, burro o a pie. Es por eso que la instalación de estos dispositivos fue tan exitosa. Si bien, los ascensores son entendidos como medios de transporte de pasajeros, su objetivo inicial era el de abastecer de insumos en la cima, y por eso resulta coherente que los primeros fueran instalados en cerro elíticos del puerto. Es por eso también, entendible que los ascensores, en su instalación, no lleguen a la línea de fachada. Las estaciones de estos, se encuentran preferentemente ocultas y lejanas, y fueron construidos con una arquitectura modesta, de modo de dar transporte a los trabajadores de los servicios<sup>42</sup>.

Se puede señalar entonces, que el poblamiento de los cerros tiene dos formas de habitar la cima del cerro, o dos modos de vivirla. La primera emula las

---

<sup>41</sup>Dupuy, G. El Urbanismo De Las Redes. Teorías Y Métodos.

<sup>42</sup>Álvarez, Luis; María Ximena Urbina y Manuel Casanueva. 2008. Conversaciones para el libro "El Barrio Acantilado". Chile: Universidad Andrés Bello.

condiciones del plan, con fachadas clásicas del siglo XIX, donde el carruaje llega a la puerta principal. La segunda en cambio, se conecta a través de la línea de servicio ubicada en la ladera del cerro, por la que se sube: el agua, la leña, los alimentos, rematando en una plazuela donde llegaban a vender zapallos, papas, etc. y que no se colocaba delante de la fachada<sup>43</sup>.

La activación de zonas de servicio fue una de las consecuencias de la instalación de ascensores, al generar transformaciones espaciales para moverse en el cerro. Si bien, no todos los ascensores se emplazaron de la misma forma, se encuentran ubicados entre el plan de la ciudad (seis metros de altura), hasta la primera cima (entre los 30 y 45 metros de altura). Se componen, además, de dos estaciones, una en el plan y otra en la cima. La estación del plan (ver imagen 1), conecta con alguna avenida principal, pero no en la línea principal de fachadas, y si lo está se ingresa a través de algún pasillo al interior de un edificio que lo disimula. La estación superior conecta con la plazuela de servicio de la cima o con algún mirador. Además, es de gran tamaño, siendo identificable fácilmente desde el plan (ver imagen 2). Asociado al ascensor, se encuentra la escalera, la que ofrece conexión peatonal entre plan y cerro, sin conectarse con la quebrada.



---

<sup>43</sup>Álvarez, Luis; María Ximena Urbina y Manuel Casanueva. Conversaciones para el libro "El Barrio Acantilado". 2008.

**Imagen 1:** Plaza de la Justicia, Valparaíso. Se observa que el acceso al ascensor El Peral, ubicado en cerro Alegre, no está diferenciado de las fachadas del entorno (acceso marcado con líneas punteadas). Fuente: Archivo de la autora<sup>44</sup>.



**Imagen 2:** Ascensor Reina Victoria, Valparaíso. Al fondola estación superior, la que sobresale del perfil del cerro. En el frente, la escalera aledaña al ascensor. Fuente: Archivo de la autora<sup>45</sup>.

Este reconocimiento de la necesidad de conexión entre plan y cima mediante la implementación de los Ascensores, incorpora un nuevo elemento a la constitución del Hábitat Residencial, el componente de la movilidad. De ese modo el Ascensor no debe ser considerado solo un medio de transporte que conecta Plan y Cima, o como un permanente “subir - bajar - bajar - subir”<sup>46</sup>

Con la llegada de los ascensores, la vida de los habitantes más pobres de los cerros fue afectada de manera positiva, facilitando la vida. Los continuos desplazamientos entre cerro y plan, además de ser cotidianos, fueron

---

<sup>44</sup>Carolina Quinteros-Urquieta, "Movilidad cotidiana como conformadora del hábitat residencial. Rol de los ascensores en la configuración del hábitat residencial de Valparaíso en la actualidad." (Tesis de Magister en Hábitat Residencial, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Escuela de Postgrado Universidad de Chile, 2013).

<sup>45</sup>Carolina Quinteros-Urquieta.

<sup>46</sup>Ivens, Joris. 1963. ...à Valparaíso. Chile: Universidad de Chile.

caracterizándose, dependiendo de las actividades realizadas en cada cerro, variando la frecuencia y tipo de uso. Así por ejemplo, el ascensor Panteón permitía subir a la gente a los cementerios<sup>47</sup>. El ascensor Villa Seca, además de transportar a los habitantes del cerro Playa Ancha, funcionaba transportando peregrinos de la Virgen de Pompeya que se veneraba en la Capilla de Santo Domingo, aledaña a la Plaza Waddington<sup>48</sup>. Otro impacto generado por los ascensores, como en el caso del ascensor Arrayán, fue aumentar los niveles de seguridad de los habitantes del cerro, como elevar transitar por las calles Márquez o Almirante Riveros para subir, pues las dos vías eran consideradas riesgosas en materia de asaltos, a cualquiera hora del día<sup>49</sup>.

Algunos cerros, por la gran cantidad de población que los habitaba, tuvieron más de un ascensor. Así por ejemplo, con el fin de transportar a la gran población del Cerro Cordillera, constituida principalmente por trabajadores, se instalaron los ascensores Cordillera y San Agustín, donde se observa el uso simultáneo tanto en la escalera como en el ascensor, siendo en consecuencia los primeros ascensores de Valparaíso orientados a un amplio sector popular<sup>50</sup>.

#### **4. SEGUNDO PERIODO: INCORPORACIÓN DE OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE**

En 1906, un terremoto 8.2° en escala de Richter destruyó casi por completo a la ciudad de Valparaíso. La reconstrucción se planteó mediante un concurso para modernizar la zona del Almendral, incentivado, por los trabajos de expansión del puerto mediante relleno ganado al mar y la vinculación entre el Almendral y el barrio Puerto durante los años 1885-1895. Junto con las obras anteriores, el tren, que tenía estaciones en el Puerto, Bellavista y Barón<sup>51</sup>, sufrió modificaciones en su trazado, por la inauguración de Avenida Errázuriz en el año 1930.

---

<sup>47</sup> Peña, Manuel. 445-48.

<sup>48</sup> León. 126.

<sup>49</sup> León. 114.

<sup>50</sup> León. 88.

<sup>51</sup> Se inauguró el ascensor del mismo nombre en el año 1909.



Todo lo anterior tendría varias consecuencias: el disminuir las inversiones urbanas de los cerros, acrecentar las diferencias sociales y fomentar la migración de las clases acomodadas a Viña del Mar por la lentitud en las obras de reconstrucción<sup>52</sup>. La población más pobre de la ciudad se desplazó a cotas más altas del cerro, exigiendo una conexión hacia alturas superiores a las que cubrían los ascensores, algo que era insalvable para estos dispositivos. Además, las fallas en el servicio de los ascensores y de tranvías, problemas de seguridad y alzas de precio del pasaje, llevaron a que las autoridades optaran por autobuses para cubrir la demanda entre el plan y los cerros<sup>53</sup>, algo que se concretó el 10 de abril de 1931, con la apertura de los recorridos a los cerros Cárcel y Alegre que recorrían desde la plaza de la justicia hasta Avenida Alemania<sup>54</sup>, extensión oriental del Camino Cintura.

*“no habían días festivos ni días cerrados para los ascensores (...) a excepción de los días que se cerraba por que se echaba a perder algo<sup>55</sup>.”*

*“es complicado, lo echamos de menos cuando no funciona, porque cuando no está el ascensor tenemos que subir caminando cuando estamos por este otro lado. O bien, si no está funcionando, uno trata de evitar este lado (calle Serrano), porque sabe que no hay medio para acceder acá al cerro, porque no hay locomoción. Por eso es necesario, es parte del cerro, se echa de menos<sup>56</sup>.”*

Como se mencionó anteriormente, las fallas en los sistemas de ascensores y tranvías eran un problema habitual para los porteños. En el caso de los tranvías, por la mala calidad del servicio y por disponer de una flota insuficiente para la demanda, en 1953 se pone fin al sistema de tranvías, para ser reemplazado por los trolley o trolebuses.

---

<sup>52</sup>Quinteros-Urquieta, Carolina. "Transformaciones urbanas post desastre en Valparaíso. Estado y planes de reconstrucción." Bitácora Urbano Territorial 29 (2019): 151-158.

<sup>53</sup>Castillo, Simón y Waldo Claudio Vila Muga. "Los Ascensores De Valparaíso: Movilidad, Transporte Público Y Desarrollo Urbano (1880-1930)." Revista 180 43 (2019): 87-100.

<sup>54</sup> León. 89.

<sup>55</sup> Entrevista a vecino del Cerro Alegre, 2012.

<sup>56</sup> Entrevista a vecino del Cerro Alegre, 2012.

En la década de los 60s se inició el sistema de taxi-colectivos. Los ascensores que se mantuvieron activos, y que no fueron cerrados por incendios, desperfectos, o por baja de público al ser interceptados por otros sistemas de transporte como taxis o buses, siguieron siendo útiles para los habitantes de los cerros donde se encontraban emplazados. En el caso de los cerros Alegre y Concepción, para la década de los 80, contaban con solo tres de los cuatro ascensores que fueron instalados: Reina Victoria, Concepción y El Peral.

Aún con lo anterior, el uso de los ascensores era cotidiano. De acuerdo con testimonios de residentes de Cerro Alegre, los ascensores eran:

*“... un espacio de convivencia, donde se vendía el diario, estaba el reparador de zapatos, se producía un intercambio... de recetas, de remedios, de vegetales, hierbas... había una riqueza, un intercambio cultural, social, porque el ascensor era un núcleo, un nudo intercambiador en la vida del barrio”<sup>57</sup>.*

Además, es importante señalar que históricamente en los ascensores había dos personas encargadas de cobrar, una en la estación superior y otra en la estación inferior, además de un maquinista encargado de operar el ascensor. Esto principalmente por desconfianza de que alguien llegara a su destino y no tuviera dinero para pagar. Esta cantidad de operarios generó una relación con los usuarios de los ascensores, que se transformó en una parte valiosa del viaje, por un intercambio en términos humanos, el que se manifiesta con el saludo.

Ya que los ascensores eran de uso diario, se daba un intercambio oral y cotidiano, donde los usuarios y los operadores de los ascensores se reconocían y conversaban. Esto permite inferir que la experiencia en torno al uso del ascensor era agradable, el cual constituía solo una parte del recorrido entre el plan y los cerros de Valparaíso. El intercambio de personas durante el día era constante y solo se veía interrumpido cuando el ascensor dejaba de funcionar, generalmente por desperfectos mecánicos.

---

<sup>57</sup>Entrevista a vecino del Cerro Alegre, 2012.

*“...llevan bastantes mujeres con atados de ropa, canastos, chiquillos que suben a los asientos y miran afuera. Todas conversan animadamente, y se podrían saber los chismes del barrio con sólo subir unas cuantas veces. Quien no ha viajado por esos ascensores no conoce sino una mínima parte de la vida multiforme de Valparaíso”<sup>58</sup>.*

Es importante señalar, que el ascensor además de contener las áreas propias de este servicio incorpora la vivienda del maquinista, operario encargado del funcionamiento del Ascensor.

*“El maquinista cumplía un rol importante dentro de la dependencia de los ascensores, no solo como maquinista, si no que como apoyo en caso de un accidente, un corte de luz, en el caso de alguna emergencia”<sup>59</sup>. (ex maquinista)*

*“...porque aquí subía todo tipo de gente, había un liceo, entonces teníamos estudiantes, todo el día en tránsito, teníamos antiguamente la subcomisaría de menores, tenías relación con los carabineros, también teníamos un jardín infantil de la caja de empleados particulares, o sea del puerto. [...] Y si tu te vas un poquito más atrás, en este ascensor (El Peral), en el San Agustín y en el Polanco, estaba el zapatero, estaba el gallo que vendía revistas dentro del ascensor, estaban los negocios ahí mismo, entonces la vida era mucho mejor”<sup>60</sup>. (ex maquinista)*

Por tanto, el operador del ascensor junto con su familia se transforma de este modo en un vecino de los habitantes del barrio, y por lo tanto un actor importante en la vida cotidiana.

Todo lo anterior, permite reconocer espacialmente la construcción de lugares. Los “lugares móviles” aparecen en los carros de los ascensores (ver imagen 3) y los “lugares transientes”<sup>61</sup> en las estaciones inferior y superior de los ascensores, donde se encuentran el maquinista y el operario encargado de cobrar por el servicio (ver

---

<sup>58</sup>Subercaseaux, Benjamín, "Donde veremos Valparaíso con menos riesgo para la ilusión, que si permanecemos en él", en Memorial de Valparaíso, coords Alfonso Calderón y Marilis Schlotfeldt (Chile: RIL Editores, 2001), 414-21.

<sup>59</sup>Entrevista a vecino (exmaquinista) del Cerro Alegre, 2012.

<sup>60</sup>Entrevista a vecino (exmaquinista) del Cerro Alegre, 2012.

<sup>61</sup>Jirón, Paola, and Luis Iturra. 44-57.

imagen 4), o la escalera asociada generalmente al ascensor, el camino por la quebrada para llegar a la cima del cerro, excepcionalmente un puente que conecta la estación superior con la cima y el paseo mirador, que corresponde a la unión del ascensor con el barrio al que llega.



**Imagen 3:** Carro del ascensor: lugar móvil. Fuente: Archivo de la autora<sup>62</sup>.



**Imagen 4:** Acceso inferior del ascensor El Peral: lugar transiente. Fuente: Archivo de la autora<sup>63</sup>.

<sup>62</sup>Carolina Quinteros-Urquieta.

<sup>63</sup>Carolina Quinteros-Urquieta.

*“El ascensor lo uso siempre, siempre de subida, porque uno siempre anda apurado, son \$100 no más, a un colectivo que vale \$350”; además, converso, con el que va, es que lo que yo hago son almuerzos, promociones, banquetes, hago eventos, entonces si yo no converso, ¿cómo van a saber?, yo soy a viva voz, porque las tarjetas se botan (...) bajo por la Apolo (escalera) y llegó abajo al centro. Esos son los caminos que usa toda la gente, hay que gente que es más segura<sup>64</sup> y toma el ascensor, porque le tiene miedo a bajar por este pasaje o por el Apolo, porque se han producido asaltos...”<sup>65</sup>.*

De los 30 ascensores que existieron en el puerto de Valparaíso, solo quince<sup>66</sup> fueron reconocidos por parte del Consejo de Monumentos Nacionales. El año 1976 el ascensor Polanco fue nombrado Monumento Histórico. Los catorce restantes consiguieron la declaratoria en 1998. El ferrocarril por su parte y luego de un accidente, terminó con el servicio Valparaíso-Santiago, 17 de febrero de 1986. Desde ese momento, el tren funcionó solo a nivel intercomunal conectando a Valparaíso con Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Limache.

El año 2003 Valparaíso es reconocido como “Patrimonio Mundial” por parte de la UNESCO, quedando dentro de la zona de amortiguación solo los ascensores Cordillera, El Peral, Concepción y Reina Victoria. Entre los años 2006 y 2012, el PRDUV<sup>67</sup> tuvo dentro de sus obras emblemáticas la recuperación de cinco ascensores municipales, entre los que se encontraron El Peral, San Agustín, Polanco, Reina Victoria y Barón. Estas intervenciones consideraron la rehabilitación integral con relación a la ingeniería civil, arquitectura, mejoramiento electromecánico y mejoramiento de pavimentos, tabiques, revestimientos y pintura, entre otros. Con lo anterior, el uso de los ascensores fue cambiando. En el caso de los que se

---

<sup>64</sup> Hace referencia a que hay gente precavida.

<sup>65</sup>Entrevista a vecino del Cerro Alegre, 2012.

<sup>66</sup>Ascensores: Polanco, Barón, El Peral, Reina Victoria, San Agustín, Florida, Mariposas, Monjas, Artillería, Cordillera, Concepción, Larrain, Espíritu Santo, Villaseca y Lecheros.

<sup>67</sup>El Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso (PRDUV), fue un programa que surgió por el préstamo entre el Gobierno de Chile y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el año 2006, para intervenir de manera integral en el área patrimonial de Valparaíso.

encontraron dentro del circuito patrimonial, así como las viviendas, se transformaron en atractivo turístico.

*“Yo llevó 35 años acá, nosotros hemos vivido los cambios físicos no solo del ascensor en sí, si no que también de su entorno. Pero ha sido brutal, sobretodo aquí en cerro Alegre. Yo cuando llegue el año 76, se escuchaba el canto de los pajaritos otra cosa, los viejitos, su gente... muchos cabros jóvenes, ahora no existen, no hay nadie, los cabros chicos pasan por aquí como turistas, dentro del cerro no hay jóvenes no hay niños...”<sup>68</sup>.*

Esto si bien, supuso una activación y rentabilidad de los ascensores, impactó en la vida cotidiana de los habitantes del cerro, llevando a sus vecinos a cambiar rutas e incluso a “encerrarse”.

*“Hay veces que no puedo bajar en el ascensor porque hay 30 o 40 personas esperando bajar, están los dos lados ocupados con turistas, porque llegan los camiones ahí donde están los tribunales, se ponen ahí y sube cualquier resto de gente”<sup>69</sup>”*

*“de repente no podemos ni caminar por las veredas, porque se llenan... ¿no ha venido los días domingo?. Un día estuvimos esperando como 15 minutos que pasara un montón de un bus, porque andaba con una vecina, tuvimos que esperar arrinconadas en una orilla para poder pasar”<sup>70</sup>.*

## 5. TERCER PERIODO: INTENTO DE RECUPERACIÓN DE UN LEGADO

El año 2009, el sistema de ascensores entró en crisis, cerrándose muchos de estos y quedando solo siete en funcionamiento (seis municipales y uno privado). Esta crisis se produjo por los pocos recursos disponibles para el mantenimiento de los ascensores, acentuados por fallas estructurales, producto del terremoto del año 2010. Además, ese año el Ministerio de Transporte dejó de considerar a los

---

<sup>68</sup>Entrevista a vecino del Cerro Alegre, 2012.

<sup>69</sup>Entrevista a vecino del Cerro Alegre, 2012.

<sup>70</sup>Entrevista a vecina del Cerro Alegre, 2012.

ascensores como Transporte Público<sup>71</sup>, dejándolos en un estado de vulnerabilidad frente al deterioro, al no poder postular a subsidios para su mantenimiento.

Para poder recuperarlos, y luego de que la comunidad porteña se manifestara, el año 2012, la Intendencia de Valparaíso adquirió diez de los ascensores que se encontraban cerrados para rehabilitarlos<sup>72</sup>, obras que han estado hasta hoy, a cargo del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Para la administración, fueron entregados en comodato a la Ilustre Municipalidad de Valparaíso (IMV).

El año 2014, un incendio forestal-estructural afectó a los cerros El Litre, La Cruz, Las Cañas, Mariposas, Merced, Ramaditas y Rocuant, abarcando un área de 1.042 hectáreas. Para enfrentar el desastre, el gobierno a nivel local y nacional dispuso de un conjunto de acciones para realizar el complejo proceso de reconstrucción, las que fueron divididas en tres escalas: ciudad, barrio/cerro y vivienda<sup>73</sup>. Dentro de las acciones a nivel ciudad, se realizó el Estudio de prefactibilidad para tres nuevos ascensores de Valparaíso, el que contemplaba la reconstrucción del ascensor Las Cañas<sup>74</sup> y el diseño de tres ascensores que conectarían desde Avenida Alemania hasta la parte alta<sup>75</sup> de los cerros El Litre, La Cruz y Las Cañas. Esto fue financiado por el Plan de inversiones para la reconstrucción de Valparaíso y dirigido por Metro Valparaíso S.A.<sup>76</sup>.

Esta necesidad de instalar nuevos ascensores, estuvo basada en la experiencia de los vecinos de los cerros donde ya no existen ascensores, que se encontraban en

---

<sup>71</sup>Esta situación fue revertida el año 2015, donde los ascensores se considera un medio de transporte público, pudiendo postular al Fondo de Apoyo a Regiones (FAR).

<sup>72</sup> Estos son el Concepción, Cordillera, Artillería, Mariposas, Florida, Larráin, Santo Domingo, Espíritu Santo, Monjas y Villaseca.

<sup>73</sup>Quinteros-Urquieta, Carolina. "Transformaciones urbanas post desastre en Valparaíso. Estado y planes de reconstrucción." *Bitácora Urbano Territorial* 29: (2019): 151-158.

<sup>74</sup> Este ascensor, por encontrarse desmantelado, no fue considerado para su rehabilitación.

<sup>75</sup> Sobre los 250 metros de altura

<sup>76</sup> Tuvo anteriormente la sigla de Merval. Es la administradora del Metro tren, a través de Metro Regional de Valparaíso S.A., empresa filial de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). Opera desde 1995 y fue la encargada de renovar el sistema ferroviario.

reconstrucción post incendio y donde los vecinos dependen de colectivos y microbuses, los que “se pelean”<sup>77</sup> en horas punta.

*“...mi hijo toma una micro para poder llegar al colegio, pero hacerlo durante la mañana es difícil. Entra a clases a las 8:00 a.m., sin embargo, si sale a las 7:30 a.m. para tomar la micro, no puede subirse, porque a esa hora la micro viene llena y no se detiene cuando pasa a la altura de su casa. Es por eso que debe salir a las 7:00 a.m. de la casa y caminar cerro arriba, hasta la garita<sup>78</sup> de la micro, para lograr subirse a ella”<sup>79</sup>.*

Aun cuando existen colectivos y microbuses, de acuerdo a los relatos, el uso de ascensores además de práctico resultaba económico y seguro, ya que los pie de cerro, por tener escaleras, calles angostas y altas pendientes son zonas consideradas poco seguras.

*“Antiguamente iba en ascensor (hoy el ascensor no existe), incluso de subida, pero es cortito el tramo y no es tan pesado. Antes era peligroso en la mañana, ahí se salía en grupo. Hubieron muchas violaciones y asaltos (...) como ahora no trabajo, salgo en horarios donde hay bastante gente en la calle, así no tengo que usar colectivos porque son muy caros”<sup>80</sup>.*

Junto con ayudar a resolver los problemas de movilidad de los habitantes de los cerros siniestrados, la iniciativa de construir nuevos ascensores también tenía como fin integrar el metro tren con los trolebuses y ascensores, de modo recuperar la idea de sistema de transporte. Finalmente, y luego de que la iniciativa de los nuevos ascensores no prosperara, la integración del sistema solo se concretó al

---

<sup>77</sup>Quinteros-Urquieta, Carolina. Moldeando prácticas y hábitat: estrategias de movilidad cotidiana en cerros de Valparaíso. *Universitas Humanística*, 85, (2018): 125- 151.

<sup>78</sup>Lugar donde termina el recorrido del colectivo o la micro. Esta zona es también el lugar donde se guardan los vehículos y se realizan cambios de turnos. Se ubican en la parte alta de los cerros de Valparaíso.

<sup>79</sup>Entrevista realizada a vecina del cerro Las Cañas, Valparaíso en: Quinteros-Urquieta, Carolina. 125-151.

<sup>80</sup>Entrevista realizada a vecina del cerro Las Cañas, Valparaíso en: Quinteros-Urquieta. Ídem.



unificar el sistema de pago, a través de la tarjeta de Metro Valparaíso, en los ascensores y trolebuses.

Los trolebuses, al igual que los ascensores, han estado en riesgo de desaparecer. Si bien se ha modernizado la red al incorporar modernos carros, recibe fondos a través de un subsidio estatal cada 18 meses, el que puede ser renovado, pero que resulta insuficiente. Por su parte, Metro Valparaíso, dentro de los medios de transporte originales de Valparaíso, es quien cuenta con financiamiento permanente, y salvo por eventos climáticos como marejadas o sociales como protestas, ha mantenido continuidad en su servicio.

Los ascensores privados que fueron adquiridos el año 2012 y los municipales, fueron sometidos a mejoramientos estructurales y mecánicos, y en su mayoría sus obras ya se encuentran entregadas. Sin embargo, esto no ha estado lejos de la polémica. El pasado 01 de febrero de 2020, la caída de los carros del ascensor Concepción<sup>81</sup> dejó personas heridas y el servicio interrumpido.

## 6. CONCLUSIONES

Los ascensores de Valparaíso constituyen una importante transferencia tecnológica derivada de la construcción del ferrocarril que conectó Santiago con Valparaíso. El ferrocarril además de ser un conector entre ciudades fue parte del sistema de transporte tren-tranvía-ascensor, que modernizó el puerto y conformó un modo especial de vida. Aún cuando el funcionamiento de estos medios de transporte no siempre resultó óptimo, permitió el mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes más pobres del puerto.

Los ascensores, además, dieron paso a la transformación espacial de los cerros, al activar las zonas de servicio, áreas que aún hoy son utilizadas. Se reconoce también, que a partir de las prácticas cotidianas que se generaron en torno al desplazamiento en ascensores, tales como saludar a los operarios y conversar con los vecinos, es que el rol del ascensor se amplió y pasó a estructurar socialmente la vida

---

<sup>81</sup> Este ascensor es de uso casi exclusivamente turístico.

en los cerros. Los ascensores, al configurar el espacio físico a su alrededor, pasaron a ser parte de un sistema mayor y no exclusivo del dispositivo de transporte, que se componía del ascensor incluyendo miradores, pasajes y escaleras.

Este rol estructurador social, será denominado como residencial, por ser conformador del hábitat residencial de los cerros del puerto, que hoy es patrimonio. El ascensor pasa a ser puerta de entrada a los cerros, un nodo que conecta el plan con el cerro, y que junta dos mundos que se encontraban socialmente divididos.

A nivel histórico, se reconocen tres momentos en la historia del sistema de transporte. El primero, corresponde al auge de ascensores, que se encuentran estrechamente vinculados con el sistema de ferrocarril y el tranvía, constituyendo un soporte para el poblamiento de la ciudad que necesitaba brindar mejores condiciones para sus habitantes. En el segundo periodo, se da cuenta de las deficiencias del sistema y de las tensiones que se producen al no tener flexibilidad en los recorridos. Los ascensores entran en competencia primero con el sistema de microbuses y luego con los taxi-colectivos, para ir paulatinamente cerrando por falta de pasajeros, de rentabilidad y desperfectos mecánicos. En el tercer periodo, se da cuenta de las estrategias para su recuperación, las que aunque han permitido la modernización y recuperación de los ascensores que se encontraban operativos en la década del 2000, no ha sido suficiente como se queda de manifiesto en el accidente ocurrido en el ascensor Concepción.

Los elementos estructurantes de movilidad cotidiana que conforman el hábitat residencial en los cerros con ascensores en funcionamiento, han recibido a nuevos usuarios para mantenerse vigentes. Esto por los procesos de globalización actual ligados al turismo, que lleva a que nuevos actores habiten los lugares móviles y transientes. Se reconoce, sin embargo, una fragilidad en torno a la conformación de lugares transientes (escaleras), los que por las modificaciones de uso de sus usuarios históricos (vecinos), pueden perder su cualidad de lugares, perdiendo la experiencia de movilidad su valor en el hábitat residencial. Lo anterior da cuenta de los riesgos al no considerar las relaciones socio-espaciales que se pueden desarrollar en torno a los ascensores y que forman parte importante de la vida e historia de Valparaíso.

Se identifica además, que hay aspectos que aún no han sido abordados para tener una mirada integral de los ascensores y su relación con los otros sistemas de transporte (trolebuses y metrotren) de Valparaíso más allá de un modo de un sistema de pago común, como lo es su incidencia en la vida de los habitantes de los cerros y la conformación del espacio público en torno a estos.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, Luis; María Ximena Urbina y Manuel Casanueva. 2008. Conversaciones para el libro "El Barrio Acantilado". Universidad Andres Bello. Viña del Mar, Chile.
- Augé, Marc. 2000. *Los "no lugares" espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa Editorial ed. Barcelona.
- Avellaneda, Pau, and Alejandra Lazo. 2011. "Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile." *Revista Transporte y Territorio* (4): 47-58.
- Bodini Cruz-Carrera, Hugo. 1985. *Geografía de Chile*. Instituto Geográfico Militar ed. Vol. Tomo X, Geografía Urbana. Santiago, Chile.
- Booth, Rodrigo. 2002. "El Estado Ausente: la paradójica configuración balnearia del Gran Valparaíso (1850-1925)." *EURE (Santiago)* 28: 107-123. [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_artt\\_ext&pid=So250-71612002008300007&nrm=iso](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_artt_ext&pid=So250-71612002008300007&nrm=iso).
- Castillo, Simón, and Waldo Claudio Vila Muga. 2019. "Los ascensores de Valparaíso: movilidad, transporte

público y desarrollo urbano (1880-1930)." *Revista*  
180 43: 87-100.

[https://doi.org/http://dx.doi.org/10.32995/rev180.  
Num-43.\(2019\).art-621](https://doi.org/http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-43.(2019).art-621).

De la Puente, Patricio. 1989. Un marco conceptual para la definición de Hábitat Residencial Urbano. Centro de Documentación del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Santiago, Chile.

Dupuy, G. El Urbanismo De Las Redes. Teorías Y Métodos. Redes Y Territorios. Oikos-Tau ed. Barcelona, España1998.

Gutiérrez, A. 2008. "Geografía , transporte y movilidad." *Espacios de Crítica y Producción* 37: 100-107.

Heller, Á. 1987. Sociología de la vida cotidiana. E. Península ed. Barcelona, España.

Herce, Manuel, and Francesc Magrinyà. El Espacio De La Movilidad Urbana. Colección Movilidad. 1ª edición ed. Buenos Aires, Argentina: Editorial Café de las ciudades, 2013.

Instituto de la Vivienda (INVI). 2011. Documento Docente Magíster en Hábitat Residencial. Universidad de Chile. Santiago, Chile.

Ivens, J. 1963. ...à Valparaíso. Chile: Universidad de Chile.

Jirón, Paola. 2007. "Implicancias De Género En Las Experiencias De Movilidad Cotidiana Urbana En Santiago De Chile." *Chile Revista Venezolana De Estudios De La Mujer* 12 (29): 173-197.

Jirón, Paola, and Luis Iturra. 2011. "Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público." *[AS] Arquitecturas del Sur* 39: 44-57.

- Jirón, Paola, Carlos Lange, and M Bertrand. 2010. "Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana." *INVI* 25 (68): 15-57.
- Lange, C. 2011. "Dimensiones culturales de la movilidad urbana." *Revista INVI* 26 (71): 87-106.
- León, S. 2009. *Valparaíso sobre rieles. El ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores*. Edited by Valparaisología. Puerto de Escape ed. Valparaíso, Chile.
- Lynch, Kevin. 1960. *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gili ed. Barcelona.
- Migone, Jaime, and Antonino Pirozzi. 1998. *Ascensores de Valparaíso. Valor de un Patrimonio Olvidado*. CONPAL-Chile ed.: Centro para la Conservación del Patrimonio Arquitectónico Latinoamericano - Delegación Chilena.
- Mori, Camilo. 2001. "La Palabra Valparaíso." In *Memorial de Valparaíso*, 442-444.
- Orellana, Dulce. 2009. "La vida cotidiana." *CONHISREMI, Revista Universitaria de Investigación y Diálogo Académico* 5 (2): 12.
- Peña, Manuel. 2001. "Centenario de los Ascensores de Valparaíso." In *Memorial de Valparaíso*, 445-448. Santiago, Chile.
- Quinteros-Urquieta, Carolina. 2013. "Movilidad cotidiana como conformadora del hábitat residencial. Rol de los ascensores en la configuración del hábitat residencial de Valparaíso en la actualidad." Tesis de Magister en Hábitat Residencial, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Escuela de Postgrado Programa de Magister en Hábitat Residencial. Instituto de la Vivienda., Universidad de Chile.

- . 2018. "Red de pasantías vecinales: vínculo y fortalecimiento comunitario para la recuperación ambiental y espacios públicos en la Quebrada Polcuro." *Placemaking Latinoamérica. La reconquista del espacio público.*
- . 2019. "Transformaciones urbanas post desastre en Valparaíso. Estado y planes de reconstrucción." *Bitácora Urbano Territorial* 29: 151-158. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=Soi24-79132019000200151&nrm=iso](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=Soi24-79132019000200151&nrm=iso).
- Subercaseaux, Benjamin. 2001. "Donde veremos Valparaíso con menos riesgo para la ilusión, que si permanecemos en él." In *Memorial de Valparaíso*, 414-421. Santiago, Chile.
- Urbina, María Ximena. 2002. *Los conventillos de Valparaíso, 1880-1920: fisonomía y percepción de una vivienda popular urbana*. Edited by Colección Quintil. *Serie Argumentos*: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- Vela Ruiz, Alonso. 2011. "Desarrollo urbano y conflicto ambiental en Valparaíso (1850-1930)." *ARCHIVUM, Revista del Archivo Histórico Patrimonial de Viña del Mar* IX (10).