

# LOS ASCENSORES DE VALPARAISO

ARQUITECTO PATRICIO MORGADO URIBE.



• Emplazamiento característico de los ascensores en el acantilado. Ascensor Espíritu Santo.

P. MORGADO U.

## INTRODUCCION:

Para poder entender las implicancias urbanas que pudo tener la aparición de los ascensores de los cerros de Valparaíso, antes es necesario dar un breve panorama del marco histórico en que se desarrolló tal aparición.

Casi en forma simultánea con los países más avanzados del mundo, a Chile le toca ser escenario de diversos acontecimientos que reflejaron la modernización técnica acaecida durante la segunda mitad del siglo XIX.

Para ilustrar esta aseveración baste señalar algunos hechos que dicen relación con la llegada de adelantos ingenieriles al país, específicamente referidos al ferrocarril, que fueron emblema de prosperidad de las naciones en pleno desarrollo.

Chile tuvo el primer ferrocarril de

Sudamérica que corrió entre Caldera y Copiapó, el que fue fundado en 1851. La construcción del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso se inició en 1852 e inauguró sus servicios en 1863. En ese mismo año, se instalaron en Valparaíso los carros de sangre (vagones tirados por caballos) del sector Almendral, por cuyos rieles correrían a comienzos de este siglo los conocidos tranvías eléctricos. En 1870 se inauguraba también el ferrocarril entre Valparaíso y Quintero<sup>1</sup>.

Cabe recordar que en ese entonces Valparaíso, segunda ciudad de Chile, gozaba del privilegio de ser el primer puerto comercial del Pacífico que, según crónicas de la época, albergaba normalmente una flota internacional de más de 100 barcos<sup>2</sup>.

Durante el siglo pasado la ciudad de Valparaíso es afectada por un importante crecimiento demográfico. Entre 1822 y 1866 la población creció de 6.000 a 60.000 habitantes, es decir, en un mil por ciento y, entre 1865 y 1895, aumentó de 70.438 a 122.447 habitantes, o sea, en un 73,8%<sup>3</sup>.

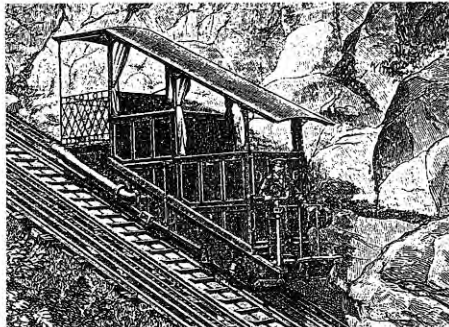
En esa población se podían reconocer -en los términos que interesan a este trabajo- una parte formada por el chileno (criollo) de tradición colonial, más una cantidad importante de extranjeros residentes que desempeñaban fundamentalmente actividades comerciales. De estos últimos habría que destacar a los ingleses, alemanes, franceses y españoles, con cuya influencia se fue configurando a la larga la sociedad y la cultura porteña. No menos importante es la influencia que ejercieron en la arquitectura, la cual fue el resultado de la adaptación de modelos extranjeros a las condiciones locales.

En ese contexto, durante el año 1883, es cuando Valparaíso presencia la construcción del primer ascensor de uso colectivo que se instala en el cerro Concepción, para unir la antigua calle de la Aduana (hoy calle Prat) con el paseo Gervasoni.

Tanto éste como todos los ascensores que se instalaron en Valparaíso corresponden al tipo denominado **funicular**, es decir, a aquel medio de transporte en que la fuerza del motor se



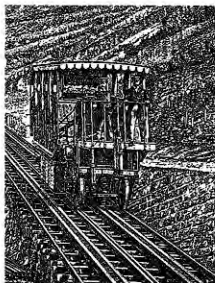
G. CERDA B.



• Funicular con contrapeso de agua.



• Valparaíso: panorámica que da cuenta del primer escalón de cerros y de la formación del acantilado.



**EL AÑO 1883 SE CONSTRUYO EL 1<sup>ER</sup> ASCENSOR DE VALPARAISO, EN EL CERRO CONCEPCION, PARA UNIR LA ANTIGUA CALLE DE LA ADUANA -HOY CALLE PRAT- CON EL PASEO GERVASONI.**

Francia	Lyon-Croix-Rousse	1863
	Lyon-Fourviere et S. Just	1872
	Territes-Glion	1879
Suiza	Giesbach	1879
Hungría	Offen	1870
Turquía	Gálata-Pera	1875*

Este tipo de ascensores resultaba perfectamente apropiados para escalar pendientes abruptas y llegar a los lugares donde ni vehículos de tracción animal ni el tranvía eléctrico podrían alcanzar, es decir, en ciudades de topografía accidentada como la que presentaba la ciudad de Valparaíso.

Es por eso que la instalación de los ascensores en Valparaíso hay que entenderla estrechamente ligada a esta especial condición morfológica de la ciudad.

Para entrar entonces en el tema que nos preocupa nos referiremos primero a este aspecto.

**CONDICIONES TOPOGRAFICAS DEL SITIO DE VALPARAISO**

La fisonomía de Valparaíso reúne tres cerros (Cárcel, Concepción y Alegre) con apariencia de mesetas.

Estos marcaban el tramo que originalmente coraba la ciudad en dos. Una de estas partes era el sector Quintil, llamado así por el nombre del valleico que se internaba por entre los cerros (lugar que actualmente ocupa el barrio

Mercado y la iglesia Matriz). En la otra parte, a la izquierda, se abría el sector Almendral, lugar llano de parcelas y huertos.

Hoy día estos dos sectores se encuentran unidos por un estrecho plan urbano en sitios que fueron ganados por el mar.

En aquel entonces la conexión se daba por detrás del cerro Concepción, es decir, por los caminos que se internaban subiendo las pequeñas quebradas que lo individualizaban de los cerros vecinos\*.

En la parte superior de los tres cerros se forma una semiplanicie conocida como el "primer escalón de ce-

rrros", que avanza en dirección hacia el mar hasta formar verdaderos acantilados que caen abruptamente en alturas que fluctúan entre los veinte y los cincuenta metros.

Esto forma a la vez una espalda o borde interior al plan, en el sector que va entre la Plaza Aníbal Pinto y Plaza Sotomayor.

Como es de comprenderse, la configuración topográfica de la ciudad jugó también un papel de primera importancia en la forma en que se desarrollaría el crecimiento de ella, como también en el modo en que se distribuiría poco a poco la población, que como señalamos tenía una composición diversa.

transmite al vehículo por medio de una cuerda, cadena, o un cable. El sistema se aplica generalmente cuando las pendientes de trabajo superan los quince grados de inclinación. Cuando el funicular alcanza la absoluta vertical, como es el caso en los edificios de altura, se denomina ascensor\*. No obstante su definición técnica, en Valparaíso se popularizaron como ascensores.

La aplicación más antigua que se conoce estuvo relacionada al transporte de carga en minas cuyo acceso se hacía dificultoso por efecto de las pendientes del terreno en que se emplazaban. Su origen hay que entenderlo vinculado a la aparición del ferrocarril. De hecho, la primera aplicación como vehículo para pasajeros fue en el transporte de viajeros de Liverpool a Manchester alrededor de 1830 en Inglaterra\*.

Aún así, tardó bastante para que su uso alcanzara popularidad. Sólo a partir de los últimos cuarenta años del siglo pasado es que puede hablarse del funicular como un medio formal de locomoción.

Es así que antes de comenzar el siglo XX se podían contar en el mundo una veintena de ascensores funiculares, de los cuales tres ya se hallaban en los cerros de Valparaíso. El resto estaba en Francia, Suiza, Hungría, Turquía, Bélgica, Inglaterra y Estados Unidos, como los puntos más importantes.

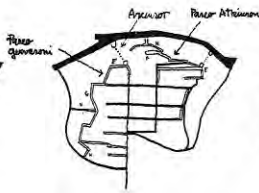
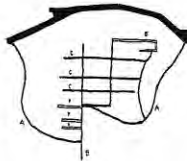
Hasta 1883 podían listarse los siguientes funiculares:



• Paseo Atkinson.



• Semiplanicie cerro Concepción.



## DISTRIBUCION DE LA POBLACION

Dado que Valparaíso se funda en el valle Quíntil, su población más antigua y numerosa se concentra en lo que fue un pequeño plan y en los bordes interiores de sus cerros<sup>8</sup>.

Posteriormente se extiende hacia el sector Almendral, que va entre lo que es hoy día la Avenida Argentina, angostándose progresivamente hasta desaparecer en lo que es hoy día la Plaza Aníbal Pinto. En él se reunían dueños de casas-quintas y campesinos que ocupaban los sectores más cercanos al cerro<sup>9</sup>. En el sector Quíntil, en cambio, habitaba una población marinera, a la vez que se localizaban importantes casas de comercio, la mayoría de ellas de propiedad de extranjeros.

A lo largo de la estrecha planicie que se formaba hacia el pie de los cerros antes mencionados, se distribuían grandes bodegas de almacenaje comercial y portuario.

Alrededor de mediados del siglo XIX comienza la ocupación de la parte alta del cerro Concepción, primero como lugares de paso y posteriormente con viviendas. Aquí se va a alojar paulatinamente la población inglesa de Valparaíso.

En 1860, ya podía apreciarse sobre la parte más alta de él un primer eje de edificaciones, entre las que podía contarse, por ejemplo, la iglesia Anglicana aún existente. En la misma época los ingleses fundaron sobre los cerros Concepción y Alegre, colegios destinados fundamentalmente a la educación de sus hijos, como por ejemplo The Mackay School, el Open Air School y el High School for Girls. Casi simultáneamente se iría poblando el cerro Alegre con familias alemanas<sup>10</sup>.

Este hecho es sintomático. A futuro, el cerro Concepción y el cerro Alegre alojarían a las familias de mayor prestigio y poder económico, e irradiarían en cuanto a un tipo arquitectónico que se extendería por cotas de altura semejante hacia los cerros del sector poniente.

Otro dato que parece interesante de indagar es que justamente bajo los dos cerros mencionados se concentrarían los principales bancos, la bolsa de comercio, las grandes oficinas comerciales y navieras.

Tenemos entonces una población

sobre los cerros que hacia los años ochenta representaba un volumen significativo.

Debemos centrarnos sin embargo, en el desarrollo que asume específicamente el cerro Concepción.

El cerro Concepción se va poblando desde la cima hacia los bordes inferiores<sup>11</sup>.

De esta manera se fueron configurando las calles principales que constituyen el barrio tal cual lo conocemos hoy día.

Sobre el borde del alcantilado que lo delimita hacia el mar, se construyeron los famosos "paseos", al igual que en casi todos los cerros que ofrecían una morfología semejante. En este caso se trata de los paseos Gervasoni y Atkinson. Este último sirvió durante casi medio siglo como único acceso peatonal al cerro, mediante una escala que comunica todavía la calle Prat con él.

Todo hace pensar que la situación descrita reunía las condiciones y el potencial urbano suficiente para dar lugar y realidad a un proyecto como lo fue el del primer ascensor mecánico. Pero era necesario un ojo visionario que interpretara esto como una demanda prácticamente configurada.

Justamente es por los años ochenta cuando aparece en la escena portaña el destacado hombre público don Liborio Enrique Brieua Pacheco, quien, cosa extraña, es sólo conocido por su actividad literaria.

Este personaje es de vital importancia en los ascensores de Valparaíso, puesto que fue él quien concibió la idea de dotar a esta ciudad con este medio de locomoción colectiva<sup>12</sup>.

Por tratarse de un hombre de características muy peculiares y porque su gestión en la ciudad no sólo modificó de un modo importante los hábitos de desplazamiento de los habitantes de los cerros, sino que también le dio un nuevo sentido al habitar del cerro, resulta de especial interés hacer una breve presentación de él y de las diversas actividades que desarrolló.

## LIBORIO BRIEUA

Desde muy joven se convirtió en un hombre de servicio público. Comenzó por servir como empleado en el Ministerio de Instrucción Pública, para luego pasar a ser primer oficial en la oficina de la Inspección General de

Instrucción Primaria. Por su alto desempeño y dominio en esas materias, le correspondió recibir encargos y ser consultor permanente del ministerio sobre diversos puntos.

Posteriormente se desempeñó como profesor de matemáticas, literatura y otros ramos en la Escuela Normal de Preceptores.

"Siendo ministro de Instrucción Pública don Joaquín Blest Gana, al final del gobierno de Pérez (alrededor de 1871), el señor Brieua fue nombrado visitador extraordinario de las provincias centrales de la República, con encargo de uniformar los sistemas de enseñanza, dictar reglamentos internos de escuelas, suprimir éstas y crear nuevas, organizar juntas locales de vecinos para fomentar la instrucción, etc."

Entre los muchos intereses que manifestó Liborio Brieua a lo largo de su vida, todos los cuales estaban orien-



SINA ALEXANDROVITCH



P. MORGADO U.

tados al engrandecimiento del país, pudo iniciar y convertir en proyectos concretos varios de tipo industrial.

Habiendo renunciado a sus cargos de educación, introdujo en Chile la crianza del gusano de seda y para tal efecto realizó plantaciones de morera en un sector de Nuñoa en Santiago. Diversos inconvenientes y poca experiencia en los negocios hicieron que abandonara a la larga tal empresa.

Posteriormente se le dedicó a la literatura, donde obtuvo gran éxito y reconocimiento. Fue editor y redactor del diario "Las Novedades", donde se ganó el calificativo de "escritor espiritual". Publicó importantes novelas que relatan episodios de las luchas por la independencia de Chile, entre las que pueden citarse *Los Talavera*, *El Capitán San Bruno* y romances como *Anteojos de Satanás* (que firmó con el seudónimo de Melisóteles), *El Profesor de Crimenes*, *Las Camias de Lucifer*, etc., todas de gran popularidad en la segunda mitad del siglo pasado. Durante la Exposición Internacional de 1875 escribió una serie de artículos con el título

"Revistas a la exposición".

Hacia los años 80 abandonó los libros y se dedicó a los inventos e industrias mecánicas.

Se le conoce el invento de una coraza mecánica para hacer invulnerable al soldado de toda clase de armas.

Formó la sociedad "Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso", para construir este primer ascensor mecánico. Formó la sociedad anónima que construyó el Ferrocarril urbano (través de Quillora y otra para construir el de la ciudad de Viña del Mar.

Estas empresas dieron aparentemente buenas utilidades al señor Brieva, a juzgar por los numerosos proyectos que decidió llevar adelante en forma casi simultánea.

En 1890 inventó, patentó y construyó un aparato en el borde del mar que constaba de una casa y embarcaciones, que aprovechaba la fuerza y movimiento vertical de las ondas del mar para producir electricidad y aplicarla a distancia en la ciudad. Podía también aprovecharse la fuerza para bombear agua del mar a gran altura sobre los cerros y almacenarla en estanques y luego al descender, aplicar su energía en máquinas o turbinas.

Un desembarco de las fuerzas revolucionarias de 1891 destruyó las instalaciones<sup>11</sup>. Tras esto, el señor Brieva se trasladó nuevamente a Santiago, donde fue nombrado por el gobierno de Balmaceda como Inspector General de Instrucción Primaria, cargo que desempeñó hasta la caída del mandatario. Posteriormente regresa a sus actividades industriales a la ciudad de Valparaíso<sup>14</sup>.

#### EL CASO DEL PRIMER ASCENSOR EN EL CERRO CONCEPCION

Durante la primera estadía del señor Brieva en la ciudad de Valparaíso, conociendo la necesidad de desplazamiento de la numerosa población ya

congregada sobre el primer escalón de cerros y teniendo, probablemente, antecedentes de otros casos existentes en el mundo, proyectó un ascensor mecánico capaz de movilizar personas y mercancías directamente desde el plan al cerro a través del acantilado.

#### PRIMERAS GESTIONES LEGALES

Iniciando los trámites legales, solicitó patente y privilegio exclusivo para su aplicación en Valparaíso. Se ofrece a continuación una copia del documento correspondiente.

"Excmo. Señor:  
Liborio E. Brieva, a V.E. respectuosamente expongo:

Me hallo en posesión del nuevo sistema de ascensores mecánicos aplicables a los cerros, que consultan las seguridades necesarias para evitar todo siniestro tanto en el transporte de personas como de mercancías.

La ciudad de Valparaíso, que posee una numerosa población en los cerros, ganaría inmensamente con la instalación de dichos ascensores.

Mas, como la adquisición de terrenos y elementos indispensables para llevar a cabo la obra demanda gastos de consideración que podrían perderse por la competencia, pido se sirva, previos los trámites de estilo, concederme privi-



\* Paseo Gervasoni.

### TODOS LOS ASCENSORES QUE SE INSTALAN EN VALPARAISO CORRESPONDEN AL TIPO DENOMINADO "FUNICULAR", ES DECIR, A AQUEL MEDIO DE TRANSPORTE EN QUE LA FUERZA DEL MOTOR SE TRANSMITE AL VEHICULO POR MEDIO DE UNA CADENA.

legio exclusivo para la aplicación en Valparaíso de los expresados ascensores mecánicos por todo el tiempo que la ley permite, i además un año plazo para iniciar la obra.

Es Justicia - Liborio E. Brieva  
Santiago 10 de enero de 1882<sup>15</sup>.

Para llevar a la realidad y poder financiar la empresa, fundó en 1882 una sociedad que se llamó "Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso", con la cual llegó a construir i a administrar éste y otros once ascensores del total de veinticinco con que llegó a contar la ciudad a lo largo de un periodo de 32 años que tardó la instalación de todos ellos. Según consta en la escritura de la sociedad fechada el once de noviembre de 1882, publicada en el Diario Oficial, el primer directorio quedó formado por los señores "Joaquín Larraín Zañartu, Cipriano Elguín, Francisco Danor Nieto, J.M. Grisart, Otto Harnecker, Arturo Besa y Liborio Brieva como propietarios; i Julio Chaigneau i Manuel María Guzmán como suplentes"<sup>16</sup>.

#### CARACTERISTICAS DEL ASCENSOR Y SUS INSTALACIONES

El diseño del aparato y sus instalaciones fueron del señor Brieva. Es pertinente pensar, no obstante, que debió hacerse asesorar por algún ingeniero o experto en la materia.

La construcción tardó aparentemente un poco más de un año. Su estructura fue hecha de esqueleto metálico y tanto las casetas como los vagones

fueron cerrados con madera. Funcionaba mediante un motor a vapor que se encontraba en la caseta superior<sup>17</sup>. Este sistema era el más tradicional y correspondía al equipamiento moztiz más antiguo.

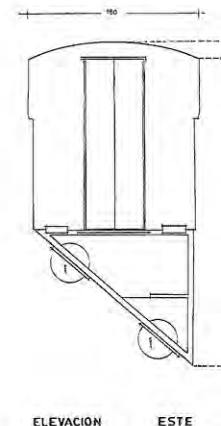
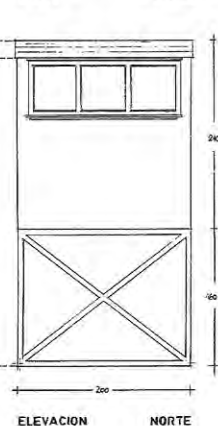
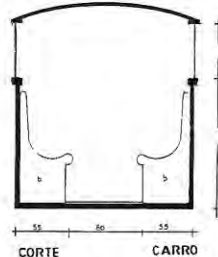
La caseta superior, además de contar con un programa mínimo, es decir, un control y un lugar para la espera, debía ser capaz de alojar una caldera y un depósito para el carbón<sup>18</sup> (el que debía llegar por el puerto y transportarse hasta el lugar). Todo esto hacía que la instalación revistiera inevitablemente un cierto riesgo.

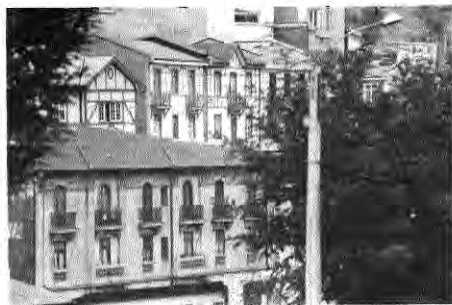
Antes de esa fecha podía contarse sólo uno que tenía motor eléctrico y correspondía al de Lyon-Fourviere et S. Just en Francia. El siguiente sería el de La Cote también en Francia en 1891<sup>19</sup>. En Valparaíso el primer ascensor que contó con motor eléctrico fue el del cerro Barón en 1906<sup>20</sup>.

El sistema más novedoso que se conocía a la fecha del ascensor Concepción era el funcionamiento mediante una "balanza de agua", sistema con que más tarde se implementarían los ascensores que le sucedieron.

Dicho sistema consistía en disponer un estanque de agua en los dos vagones que componían el sistema.

Cuando uno de los vagones estaba en la estación superior, el estanque era llenado hasta sobrepasar en peso el vagón ubicado en la estación inferior. Así se iniciaba el descenso que era controlado mediante un sistema de frenos que se situaba en la caseta superior, actuando





GONZALO CEREDA. B.

directamente sobre el cable que relacionaba ambos vagones. Una vez que la posición inicial se había invertido, era vaciado el estanco del vagón inferior y llenado el que se encontraba arriba y así sucesivamente<sup>21</sup>.

Este ingenioso sistema simplificaba enormemente las instalaciones anexas del sistema de vapor, que por lo demás, como era el caso de este ascensor, requería una permanente vigilancia de sus maquinarias e infraestructura general. En la actualidad todos los ascensores funcionan con motor eléctrico.

#### EL TEMA DE LA SEGURIDAD Y LOS OFICIOS LEGALES CORRESPONDIENTES

El decreto de la Intendencia mediante el cual se concedía el permiso para el funcionamiento del ascensor, delegaba al director de Obras Públicas la vigilancia constante del ascensor para garantizar la seguridad de los porteoños.

El período durante el cual se desarrolló la construcción del ascensor mantuvo muy especialmente a la población de Valparaíso, que desconfiaba de su estructura. Crónicas de la época recogían la opinión de que era "demasiado vertical, muy parada y muy apra para desplomarse y romper justamente con sus fierros el alma de los audaces que se corrieran la aventura de usar ese carruaje raro y desafiante"<sup>22</sup>.

El día de la inauguración, que fue el día sábado 1 de diciembre de 1883, "El Mercurio" de Valparaíso publicaba lo siguiente:

"Ascensor Mecánico: hoy a las dos y media de la tarde se inaugura el que se ha establecido en el cerro Concepción y que ha pasado ya por toda clase de pruebas, terminando con la de ayer que fue la oficial y dio un resultado completamente satisfactorio..."<sup>23</sup>.

El tema de la seguridad era sin duda el que más preocupaba, tanto a su constructor como la población, la que no obstante su inicial resistencia, a la semana de funcionamiento, ya había hecho suya la innovación.

gado necesarias para formarnos un juicio más o menos cabal sobre la construcción, llegando a la conclusión de que ella correspondía a los fines que se ha propuesto su constructor, es decir, reúne todas las condiciones de seguridad requeridas a su objeto, y de consiguiente creemos que el presta la suficiente garantía al público y que no hay temor alguno de accidente. Debemos hacer notar a V.S. que este trabajo no ha sido llevado a cabo de una manera permanente ni concluido en detalle de un modo prolijo, lo que no podía ser de otra manera desde el momento que esta construcción ha sido hecha simplemente por vía de ensayo; sin embargo, más tarde sin dificultad podrían fácilmente subsanarse esos defectos y darle las condiciones requeridas por obras de esta clase.

Finalmente creemos nuestro deber llamar la atención de V.S. sobre la conveniencia que habría en que la autoridad hiciera vigilar prolija y constantemente el ascensor para dar mayor confianza al público, contribuyendo de esta manera al buen éxito de una empresa que, a nuestro juicio, merece ser protegida, tomando en cuenta los grandes servicios que está llamada a prestar a esta población.

Valparaíso, noviembre 30 de 1883  
- Enrique Budge - Javier Villanueva<sup>24</sup>.

(El tema de la seguridad dejó en



VALPARAISO

realidad de preocupar poco a poco a los encargados municipales).

Pero alrededor de los años 50 de este siglo, la prensa local comenzó a alerzar y denunciar a la opinión pública y autoridades acerca del mal estado de muchas de las instalaciones en funcionamiento.

Varios accidentes han ocurrido desde entonces provocados por la ruptura de los cables que movilizan a los vagones. Algunos han debido clausurarse. Últimamente otros han sido reparados. Con todo, varios de ellos ya han completado un siglo.

Es interesante notar el dato que

A comienzos del mes de noviembre de ese mismo año, don Liborio Brieva hacía la siguiente solicitud:

"Señor Intendente: Liborio Brieva a V.S. respetuosamente expongo, que en pocos días más debo entregar al uso público un ascensor mecánico que he construido en el cerro Concepción, del sistema para cuyo uso tengo privilegio. Como deseo dar testimonio fehaciente de la solidez y absoluta seguridad que ofrece la obra expresada, a V.S. suplico se dignen nombrar una comisión de ingenieros o personas competentes para que den un informe sobre el particular. Es justicia, etc. - Liborio Brieva"<sup>24</sup>.

Durante ese mes se sucedieron los oficios legales y administrativos que van a dar tanto el apoyo al empresario como la necesaria tranquilidad a la población.

Las proyecciones que el ascensor traía estaba sin duda en la mente de las autoridades, cosa que queda demostrada en los argumentos del informe que Obras Públicas emitiera al respecto.

La obra lo que en verdad inauguró fue un servicio de locomoción colectiva, que a la larga llegó a ser indispensable para Valparaíso, en la misma medida que los cerros se fueron poblando.

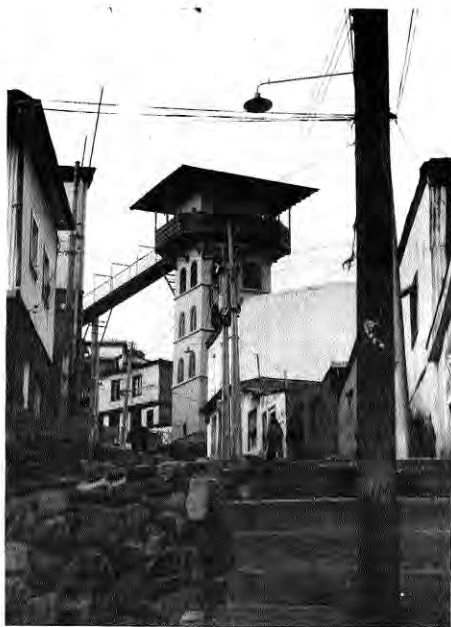
El crecimiento de la ciudad hacia las alturas impulsó sin duda, más adelante, la construcción de otros ascensores que se situarían entre las cotas 50 y 80 metros sobre el nivel del mar (bien cabría la hipótesis de que en alguna medida los ascensores fueron también gestores de ciudad...).

A raíz de la solicitud que presentara el señor Brieva, la Intendencia nombró una comisión constituida por dos funcionarios de Obras Públicas y que emitió el siguiente informe:

"Señor Intendente: Los que suscriben, nombrados por la Intendencia para informar sobre la solicitud del empresario del ascensor para pasajeros colocado en el cerro Concepción, tenemos el agrado de exponer a V.S. que hemos examinado minuciosamente los aparatos que componen dicho ascensor y hecho las experiencias que hemos juz-



GONZALO CEREDA. B.



\* Ascensor Polanco, único de diseño vertical.

## HOY DÍA LOS ASCENSORES DE LOS CERROS DE VALPARAÍSO CUMPLEN UN ROL TURÍSTICO INSUSTITUIBLE, A LA VEZ QUE ENTREGAN CARÁCTER Y MEMORIA A LA CIUDAD.

entrega el informe acerca de la calidad de la construcción que no puso gran atención en detalles. Era, aun teniendo antecedentes en otros lugares del mundo, un experimento.

Así como el ascensor Concepción, varios otros se construyeron por la inventiva y la iniciativa de particulares. Sólo ya comenzado este siglo, ingenieros empiezan a gestar o a participar de manera visible en estas empresas, como también ciertos inversionistas extranjeros<sup>26</sup>.

No es extraño que la empresa de los ascensores haya despertado el interés de tantas gestiones y durante un tiempo tan largo (treinta y dos años. El último fue el ascensor Polanco, único de diseño vertical).

Como último dato anecdótico, pero que encierra el doble secreto que dio vida a los ascensores, lo presentamos a continuación.

El entonces gerente Liborio Brieva, al séptimo día de funcionamiento paga-

do del primer ascensor de 1883, pide un informe sobre los ingresos al tesorero de la Compañía. El informe señalaba lo siguiente:

Fecha	Nº de Personas	Ingreso en \$
Diciembre		
3	946	55,80 (Lunes)
4	941	53,75
5	806	47,20
6	818	50,30
7	897	53,45
8	1.295	74,45 (Sábado)
9	1.226	73,75 (Domingo)
Totales	6.969	408,70 <sup>27</sup>

Aparentemente el negocio era lucrativo a juzgar por los capitales invertidos. Llama la atención también el hecho de que inmediatamente el ascensor cobró un rol de esparcimiento para la población, aumentando considerablemente la demanda durante el fin de semana.

Este hecho es de singular importancia. Muestra la coherencia urbana y arquitectónica que tuvo el emplazamiento del ascensor. Su conexión con el

Paseo Gervasoni sin duda abrió una dimensión distinta a la propia ciudad. La mayoría de los ascensores que se instalaron para servir el primer escalón de cerros se vincularon con paseos-balcón que gozan de una condición de mirador inmejorable. De hecho hoy día los ascensores de los cerros de Valparaíso cumplen un rol turístico insustituible, a la vez que entregan carácter y memoria a la ciudad.

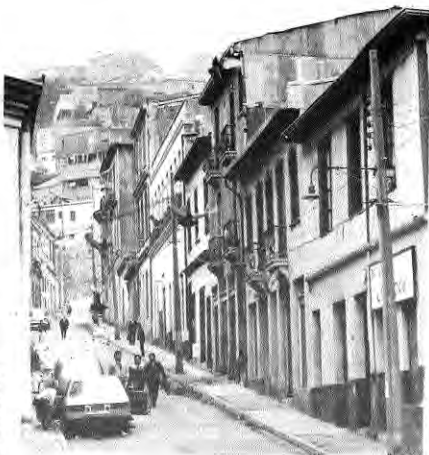
Aun cuando para un conoceptor de Valparaíso no hay dos ascensores iguales, el estilo y diseño del primer ascensor no cambió en lo sustancial.

De alguna manera el ascensor Concepción sentó un patrón formal y estético que recogerían, si no todos, la mayoría de los que se construyeron con posterioridad a 1883.

La precariedad que manifiestan hoy los ascensores es similar a aquella con que se concibieron. Si consideramos que sus diseños fueron elementales, que los recursos invertidos fueron bajos (al contrario de sus utilidades), el resultado final parece casi desproporcionado en cuanto al efecto significativo que produjeron sobre la ciudad de Valparaíso.

## BIBLIOGRAFIA

1. Libro de Valparaíso.
2. *Bombardeo de Valparaíso*, Enrique Bunster.
3. Boletín Universidad de Chile. Abril 1967.
4. Enciclopedia Espasa-Calpe.
5. Enciclopedia Espasa-Calpe.
6. Enciclopedia Espasa-Calpe.
7. *Valparaíso, Balcón sobre el Mar*, Rodrigo Pérez de Arce.
8. *Valparaíso, Balcón sobre el Mar*, Rodrigo Pérez de Arce.
9. Diario de mi residencia en Chile, 1922. María Graham.
10. Libro de Valparaíso.
11. *Valparaíso, Balcón sobre el Mar*, Rodrigo Pérez de Arce.
12. *Ascensores Urbanos de Valparaíso*. V. Prieto y J. Herrera.
13. Artículo de J.A. Rosales en Diario "La Nación", 9 de marzo de 1891.
14. Diccionario Biográfico de Chile. Pablo Figueroa.
15. Diario Oficial 1882.
16. Diario Oficial 1882.
17. Diario "El Mercurio" de Valparaíso, 8 de septiembre de 1963.
18. Diario "El Mercurio" de Valparaíso, 8 de septiembre de 1963.
19. Diccionario Espasa-Calpe.
20. Diario "El Mercurio" de Valparaíso, 8 de septiembre de 1963.
21. Diccionario Espasa-Calpe.
22. Diario "El Mercurio" de Valparaíso, 8 de septiembre de 1963.
23. Diario "El Mercurio" de Valparaíso, 1 de septiembre de 1963.
24. Diario "El Mercurio" de Valparaíso, 1 de septiembre de 1963.
25. Diario "El Mercurio" de Valparaíso, 1 de septiembre de 1963.
26. Diario "El Mercurio" de Valparaíso, 8 de septiembre de 1963.
27. Diario "El Mercurio" de Valparaíso, 1 de diciembre de 1963.



CONSALDO CEDINA B.