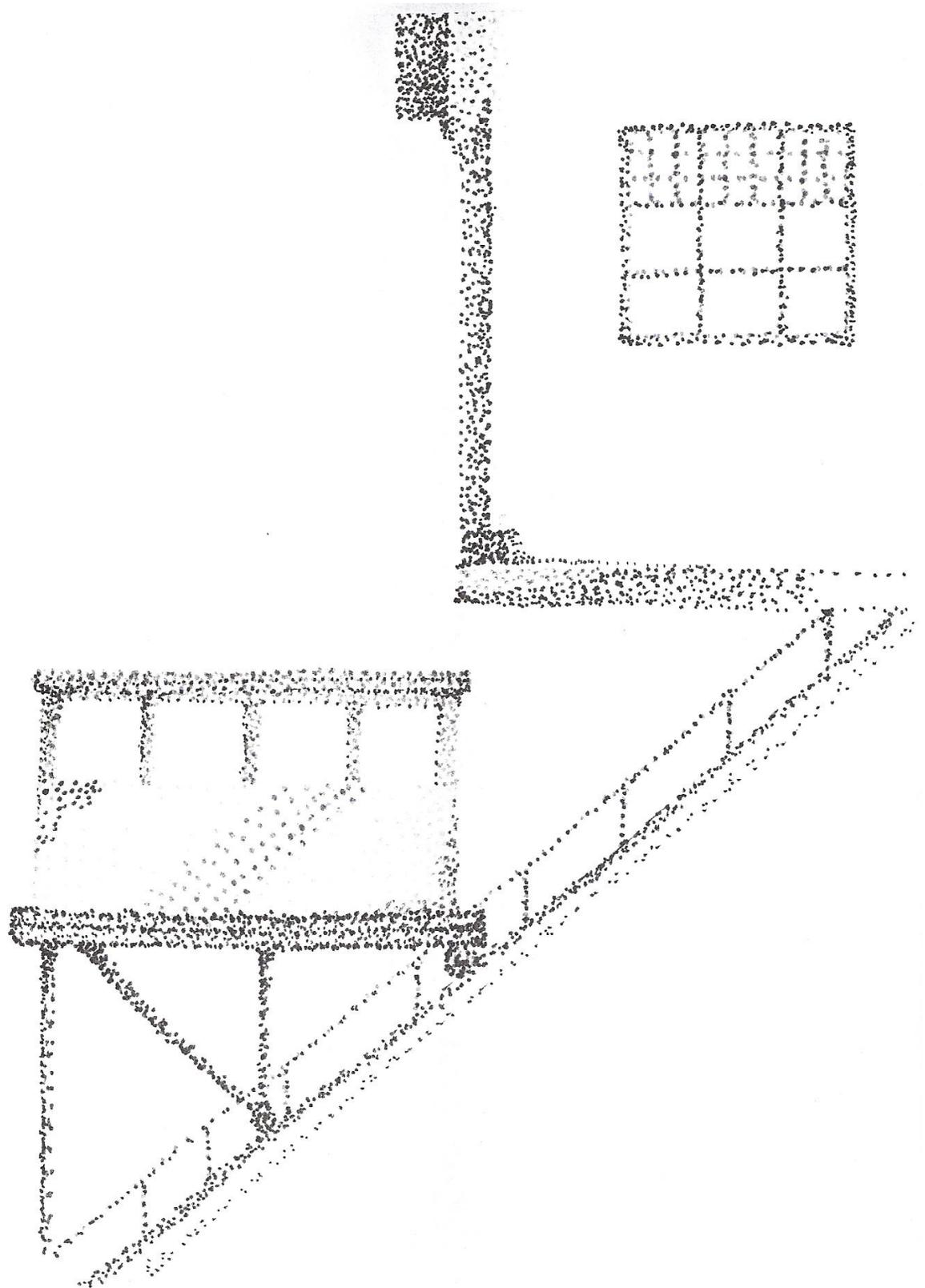


Ascensores Valparaíso



Diseñador: Liborio Briebe

Fabricante: Compañía de ascensores mecánicos de Valparaíso.

Ciudad y País: Valparaíso, Chile

ORIGEN Y ENTORNO.

1. **Corriente artística:** Llegan las corrientes europeas e influncian el arte religioso, se crea una pseudo corriente de paisajismo y retrato con influencias impresionistas. Se destacan Rugendas, Wood, J. Fco. Gonzales, Pedro Lira, entre otros.

2. **Contexto histórico socioeconómico:** La independencia significo la abertura económica capitalista. En 1830 inmigrantes europeos, especialmente ingleses y alemanes, pueblan Valparaíso y lo convierten en puerto estratégico. Incorporan cultura, arquitectura y urbanismo propio, realizan el poblamiento masivo de los cerros, como el "mount pleasant" (cerro Alegre). Además fueron quienes incentivaron el comercio entre la población estática y flotante. La Pacific Steam Navigation Company (PSNC) fue la primera empresa naviera que utiliza la navegación a vapor en el Pacífico y una de las más importantes en Valparaíso.

3. **Topografía y densidad poblacional:** Bahía con ladera occidental (barlovento) de la Cordillera de la Costa desplazada hacia el norte. En la segunda mitad del siglo XIX Valparaíso tenía su borde costero en la actual avd. Brasil y calle Blanco, la ocupación de los cerros era sectorizada, principalmente en cerro Concepción y Alegre. La calles eran de tierra y adoquines, cortadas por las cuencas hidrográficas que las inundaban constantemente. Existía bosque nativo esclerófilo, por lo tanto materia prima y agua dulce, posteriormente potable. Su densidad poblacional variaba entre los 100 mil y 150 mil habitantes, por su población flotante.

4. **Sistema de transporte urbano:** el sistema de transporte urbano vertical (para los cerros) era conocido como "carros de sangre" y consistía en carros tirados a caballo, eran lentos y poco seguros, no podían funcionar durante lluvias ni inundaciones en el plan. En el plan existieron los ferrocarriles solo después de la creación del sector Bellavista.

ESTRUCTURA.

1. **Materialidad:** Cabinas de madera y vidrio o bien metal, rieles y cables de acero.

2. **Dimensiones y peso:** varía entre los 24,5 a 48 metros de largo, las dimensiones del carro, medidas en capacidad varían entre 50 a 10 pasajeros. Su peso bruto promedio es de 6,5 toneladas.

3. **Sistema mecánico:** existieron vario mecanismos de tracción de los carros, entre ellos sistemas a vapor que recogían y daban cuerda, sistema de contra peso de agua que aprovechaban la energía potencial y el más moderno fue la implementación del motor eléctrico en el cerro Barón.

4. **Descripción del objeto:** El ascensor, inicialmente, se componía de dos casetas de madera y sólo sus ruedas y rieles eran metálicos. Un cable atreves de las vías permite aprovechar la energía potencial.

5. **Relación persona objeto:** los ascensores poseen ventanas amplias y direccionadas hacia el horizonte y la ladera del cerro quitando la ilusión de encierro, genera un contacto visual entre el público, el entorno y el movimiento, algunos ascensores están acondicionados con bancas según la longitud del tramo y sector. Fueron creados con un gran valor estético y confort para el público de la época, en comparación a los demás medios de transporte vertical de Valparaíso.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES.

- ALVAREZ, Luis, "Orígenes de los espacios públicos en Valparaíso: el discurso higienista y las condiciones ambientales del siglo XIX" revista de Urbanismo, U. Chile.
- Sin información, "La vida en las ciudades de Latinoamérica a principios del siglo XX", 2010.
- CAMERON, James, "Ascensores Valparaíso"
- http://www.ciudaddevalparaiso.cl/inicio/patrimonio_urbano_detalle.php?id_urbano=14
- http://www.logalia.net/Inmigraci%C3%B3n-brit%C3%A1nica-Chile_189651.aspx
- <http://www.todoschile.cl/content/view/531823/Valparaiso-y-los-ingleses.html>
- http://www.memoriachilena.cl/temas/index.asp?id_ut=valparaiso:puertocomercialdelpacifico.1830-1914

Valparaíso en la segunda mitad del siglo XIX.

“Orígenes de los espacios públicos en Valparaíso: el discurso higienista y las condiciones ambientales del siglo XIX” Luis Álvarez.

“Por una disposición latitudinal; 33° Lat. Sur, y una condición geomorfológica consistente en una ladera occidental (barlovento) de la Cordillera de la Costa desplazada hacia el norte, es posible definir las condiciones ambientales valorizadas para el asentamiento en la Bahía de Valparaíso.”

“Valparaíso dispone de un bosque nativo esclerófilo exuberante. Aquí está la segunda condición básica para el desarrollo del asentamiento en Valparaíso: el recurso energético. Especies como: Litre, Boldo, Peumo, Pataguas, Arrayán, Quillay coexistían con unidades de palmas chilenas (*Jubaea Chilensis*), un paisaje sobre el cual se sustenta el topónimo de Valparaíso ("Valle del Paraíso").”

“Las condiciones oceanográficas manifiestan una corriente permanente en sentido norte, asociado al viento predominante con dirección Suroeste (SW), que terminan cerrando las desembocaduras de los esteros y quebradas, una vez terminado el período invernal, creando barras características de los cursos de agua que tienen su origen en la cordillera de la Costa: a esta condición se asocian las inundaciones permanentes.”

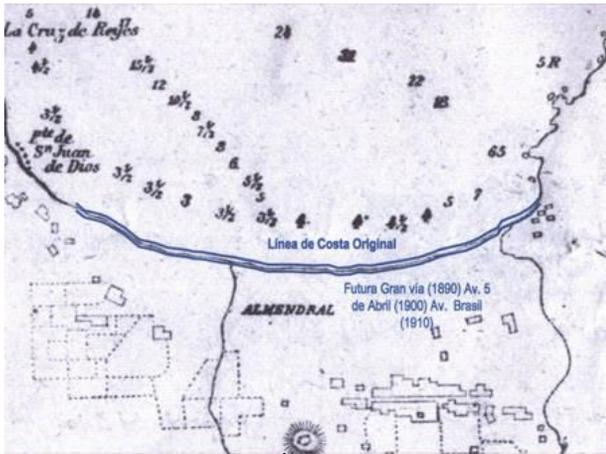
“Estos procesos de urbanización cíclicos, obligarán el saneamiento de los cursos de agua; la principal acción de este tipo la efectuó hacia 1860 don Juan Melgarejo, y bajo su gestión se desarrolló un vasto programa de saneamiento que consideró el mejoramiento y limpieza de los cauces de las quebradas y esteros, encauzándolos, y el adoquinado de las calles principales de la ciudad (Serrano, La Planchada, San Juan de Dios- del Cabo).”

“De este modo la consolidación del borde costero se produce en la Bahía de Valparaíso hacia 1885, cuyo principal aporte lo constituye la Av. Brasil entre Plaza Aníbal Pinto y Av. Argentina, la superficie incorporada en este espacio público, que alcanza a 6,3 Há. es proyectada como Gran Vía.”

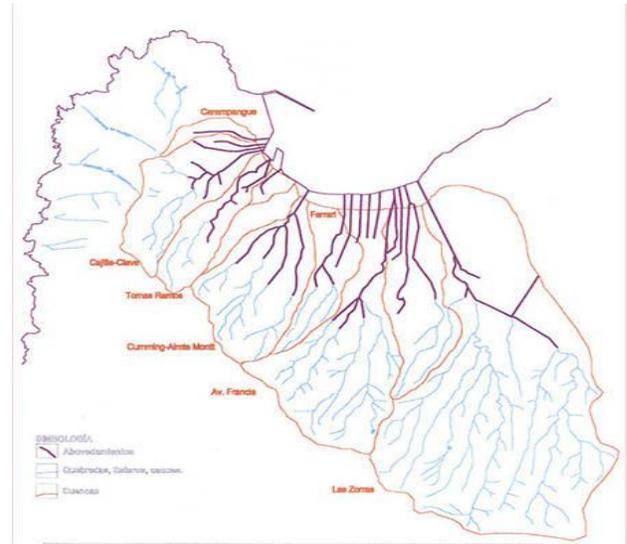


CONSOLIDACIÓN LÍNEA DE COSTA Y DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS.

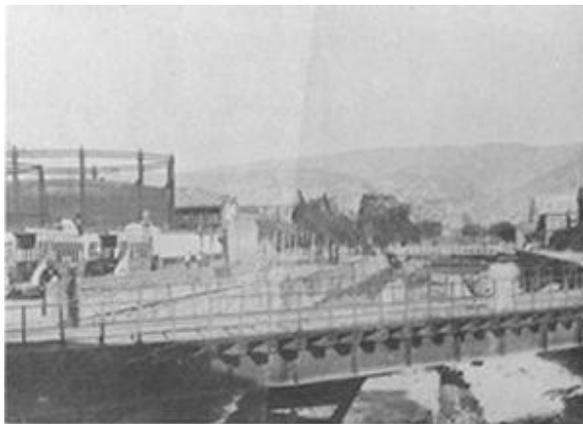
A medida que se le gana espacio al mar, los remanentes ambientales comienzan a estructurarse para incorporarse al área consolidada de la ciudad. FUENTE IMAGEN: J. B. Mannheim, director de Obras Portuarias 1876, publicado por Recaredo Santos Torno, 1884.



LA AVENIDA BRASIL Y LA LÍNEA DE COSTA ORIGINAL
 En la imagen se observa el borde mar, donde las líneas de más altas mareas (sicigias), generan un área de riesgo por inundaciones, que permitirá posteriormente habilitar la Av. Brasil.
 FUENTE IMAGEN: J.B. Mannheim, director de Obras Portuarias 1876, publicado por Recaredo Santos Torno, 1884.



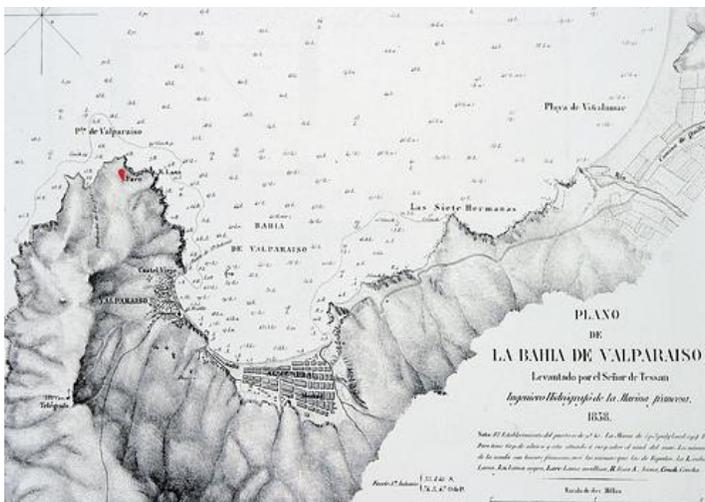
UNIDADES HIDROLÓGICAS
 Cuencas hidrográficas que confluyen al plan de la ciudad, indicando los afluentes (Quebradas) y su abovedamiento a medida que se incorporan a la trama urbana, muchos de estos cauces en su tramo final son rectificados respecto de su situación de origen.
 FUENTE: Cartografía Digital 1:5000 Geocen 1996
 CAUCES: Dirección de Servicios. I. Municipalidad de Valparaíso.



AVENIDA ARGENTINA, Cauce del Estero de las Zorras
 Expuesto, con puente ferroviario y de tranvías.



PLAZA SOTOMAYOR.



Comercio y finanzas en Valparaíso (1830-1914)

La Independencia significó la apertura comercial del país y su inserción en la economía capitalista. Este proceso benefició particularmente a Valparaíso, que a partir de 1830, se convirtió en el emporio comercial del Pacífico, debido a que los barcos mercantes que debían atravesar el Estrecho de Magallanes, encontraban en este puerto el lugar más seguro para almacenar y redistribuir sus mercancías. Asimismo, la estabilidad política del país presentaba condiciones favorables que facilitaron la instalación y actividad comercial de los extranjeros.

Atraídos por estos factores, se asentaron cientos de extranjeros: alemanes, franceses, italianos y, principalmente, ingleses, quienes se dedicaron al comercio de importación y exportación, ya sea de forma independiente o como representantes de casas mercantiles extranjeras, desplazando rápidamente a los mercaderes nacionales. En breve tiempo, el mundo mercantil porteño se convirtió en el centro de un importante comercio que abasteció al Perú, Bolivia y el noreste argentino; a mediados de siglo, a California y Australia y, a partir de 1880, también al mercado salitrero del Norte Grande.

De esta manera, Valparaíso se convirtió en el puerto estratégico de las comunicaciones ultramarinas entre Gran Bretaña, el Pacífico Oriental y el continente asiático. Dentro de este contexto se entiende el interés de los capitalistas británicos en el proyecto de William Wheelwright de establecer una línea de vapores en el Pacífico con sede en Valparaíso, que constituyó la base de una marina mercante nacional

A mediados de siglo XIX, Valparaíso se había convertido en la capital comercial y financiera del país, manteniendo este privilegio hasta la primera década del siglo XX. La ciudad fue el centro del mayor movimiento de capitales y el domicilio legal de la mayoría de las nuevas sociedades y compañías, entre las que se contaron los primeros bancos, ferrocarriles, sociedades mineras e industriales, compañías de seguros y mercantiles. Asimismo, fue la sede de una emergente burguesía mercantil, donde destacaban las familias de mercaderes ingleses del Cerro Alegre.

Los Ascensores

Cuando nacieron, en la segunda mitad del siglo XIX, respondían a un problema claro. Ya las serranías porteñas estaban bastante habitadas y parte importante de la población se concentraba en los cerros Arrayán, Santo Domingo, Toro, Cordillera, Alegre y Concepción. Sin embargo, las actividades político-administrativas, financieras y comerciales se concentraban en el plan y sólo allí funcionaba el transporte público con fluidez. Carros tirados por caballos - llamados *de sangre*- que corrían entre Plaza Aduana y Cerro Barón.

La conexión entre el plan y los cerros era dificultosa y tampoco existía una vía que uniera fluidamente la parte alta de estos barrios, ya que el Camino de Cintura se terminó recién en la década de 1930. La necesidad de una mejor red pública pasó a ser un tema en boca de todos

y en ese contexto, la llegada del cable de acero dúctil -en 1875- fue un avance tecnológico clave para pensar en funiculares como alternativa de transporte público.

Fue el ingeniero Liborio Brieba -gerente de la Compañía de Ascensores Mecánicos de Valparaíso- quien llevó adelante el proyecto en 1882. No sin despertar las suspicacias de la población. Como también era escritor, Brieba desarrolló una campaña por los periódicos para lograr apoyo. Pero los vecinos, en vez de tranquilizarse, aumentaban su reticencia. Es que entre sus libros había títulos como “Las camisas de Lucifer” y “Los Anteojos de Satanás”, que causaban escozor entre los potenciales pasajeros. A pesar de todo, el próspero Cerro Concepción tuvo funicular. El propio ingeniero y las autoridades de la época hicieron el recorrido en su inauguración oficial, el 1° de diciembre de 1883. Fueron transportados gracias a un sistema hidráulico a vapor, con dos estanques de agua - uno en cada extremo - que debían contrapesar la carga de los carros en la subida y la bajada. Superadas las aprehensiones, la gente se volcó con entusiasmo a hacer uso del nuevo adelanto. En sus dos primeros días de funcionamiento fueron contabilizadas 1800 personas e incluso hubo que parar por falta de carbón.

