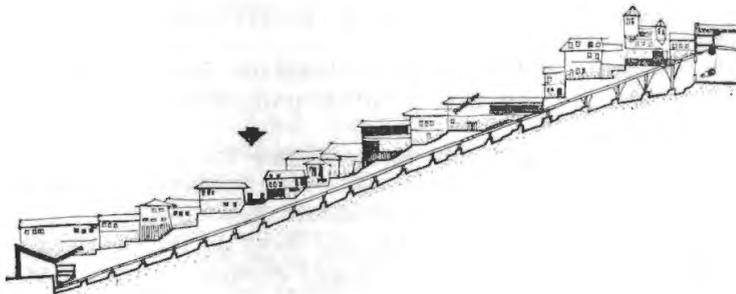


LA ARQUITECTURA DE LOS ASCENSORES URBANOS DE VALPARAISO

por Jorge Herrera C. y
Virginia Prieto C.

Comentario y extracto
por Alberto Gurovich W.



Hay cosas que, a pesar de haber rendido sobradamente su vida útil, conservan un atractivo apreciable que las va amarrando al presente, haciéndolas actuar como catalizadoras de la resistencia al cambio.

Es el caso de los llamados "ascensores" de Valparaíso, que son ferrocarriles funiculares urbanos de distintas longitudes y solución motriz y formal, y que se han ido convirtiendo en motivo de atracción turística después de haber sido los vehículos elementales para conectar los innumerables cerros con el "plan" del puerto.

Han ido siendo relegados por el desarrollo de otros medios de circulación más eficientes y dúctiles, y hoy viven una crisis de supervivencia, la mayoría paralizados y todos mal conservados. Aún así, poseen tanta gracia que el pasajero se va reconciliando con ellos, los reconoce afectivamente con algunas vivencias, los estima como valores de prestigio de su puerto y todavía para algunos conservan su efectividad.

El diseño urbano está tendiendo a una racionalización cada vez más comprometida y exacta que, consecencialmente, parte por considerar básico el análisis objetivo de las formas existentes.

Una interesante experiencia de lo último es el trabajo de particularización formal de los ascensores porteños, realizado en 1964 como Seminario de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile en Valparaíso, por los alumnos Jorge Herrera C. y Virginia Prieto C., guiados por el profesor Guillermo Ulrikson B.

Los investigadores historiaron y definieron la solución técnica de los ferrocarriles funiculares para, luego de describir el puerto de Valparaíso y sus ascensores, ejecutar una verdadera disección de la forma y función arquitectónica de aquellos ascensores, examinando separadamente los accesos, los edificios terminales, lo material en el control del pasaje, los motores y sus controles, las vías o "caminos de fierro" y los carros. Concluyeron con un comentario que sugiere mantener los ascensores como elementos distintivos y reguladores de la composición urbana.

Hemos preparado un extracto ilustrativo del Seminario mencionado, complementado con apuntes gráficos basados en dibujos y fotografías del documento original.

El lugar elegido para el nacimiento de Valparaíso fue una serie de playas enmarcadas por acantilados abruptos que separaban pequeños valles en que se instalaron los primeros pobladores.

A través de los años exigieron, tanto a los acantilados como al mar, que retrocedieran, permitiendo una unión más amplia entre los valles primitivos, y la conformación de un solo espacio en que se realizaron y hasta ahora, las actividades cívicas, comerciales y de esparcimiento de los ciudadanos.

Este espacio constituye "el plan" de Valparaíso, literalmente, el único espacio configurado por un plano aproximadamente horizontal en la ciudad.

Este "plan" de Valparaíso, está determinado por los cerros que lo circundan, ahora virtual conjunto de viviendas suspendidas que se contemplan unas a otras, y por el mar al que enfrenta hacia el norte.

La construcción de vivienda en los cerros data de los principios de la historia de Valparaíso, dado que en aquel entonces el plan era mínimo, y necesario a idénticas actividades que ahora lo ocupan, en el grado correspondiente a su desarrollo.

La peculiar disposición topográfica del lugar obligó a realizar esfuerzos considerables, a medida que aumentaba la población y se ocupaban los cerros, para comunicar los barrios elevados con el sector cívico-comercial en el plan.

Algunos cerros se hicieron accesibles por medio de caminos de pendientes de gran inclinación. Además de escaleras de gran longitud y numerosos tramos y gradas.

Los puntos de más difícil acceso, fueron aquellos situados sobre esos acantilados que se habían hecho retroceder. Los cortes son prácticamente verticales, o de inclinaciones cercanas a la vertical. Las diferencias de altura fluctúan entre los treinta y los sesenta metros. Se necesita por lo tanto, si se trata de un camino, de un recorrido considerable con una pendiente adecuada, o de una escalera agotadora.

En el año 1880, el señor Liborio Brieba, conocido en la ciudad por su actividad literaria y periodística, captó esta situación, y conociendo antecedentes similares en algunas ciudades europeas, vislumbró la utilidad que podría presentar la instalación de un aparato mecánico que uniera plan y cerro en breve tiempo, y sin esfuerzo para el usuario.

Mediante su iniciativa se constituyó la Compañía de Ascensores Mecánicos, que financió y construyó el primer "ascensor" del puerto de Valparaíso y lo llamamos "ascensor" a pesar de que corresponde al concepto de ferrocarril funicular, porque ésta es la palabra familiar con que se designa en Valparaíso a estos carritos que suben y bajan, algunos con prisa, otros con tranquilidad.

Los FF. CC. funiculares se utilizan en tramos cortos de pendiente superior a 15° sgs., pudiendo aumentar esta inclinación incluso hasta la vertical, denominándose en este caso ascensores.

Luego que el primer ascensor fue conocido, y los habitantes de Valparaíso perdieron todo temor, industriales y hombres de empresa

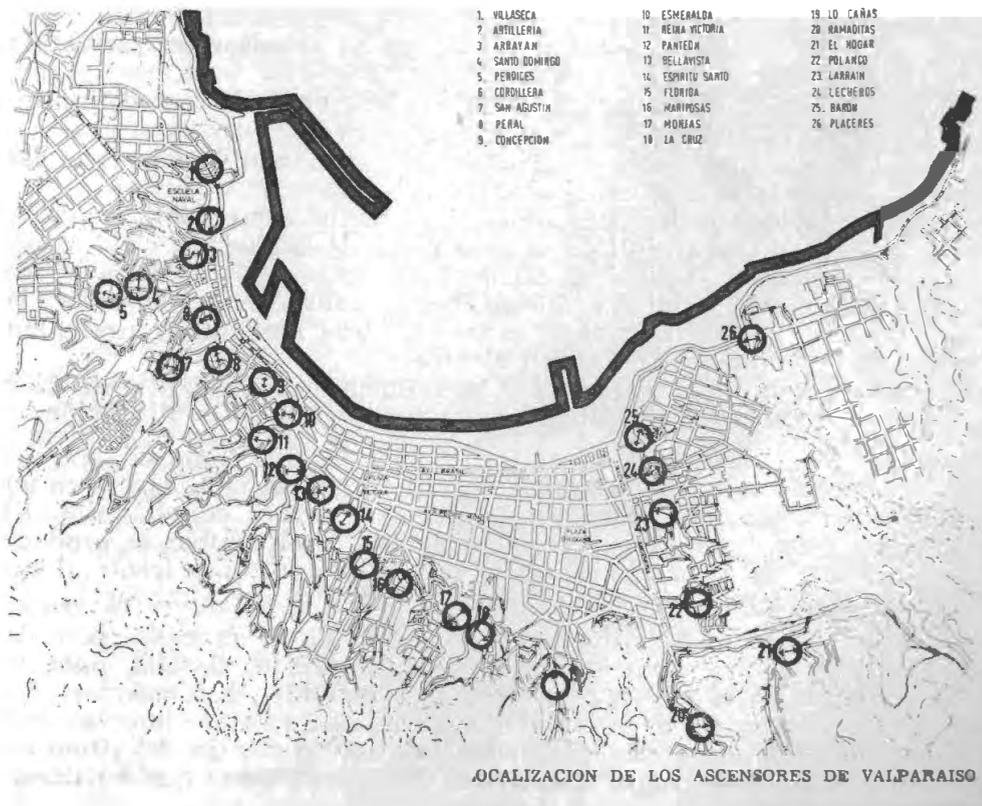
de la ciudad se interesaron por la instalación de nuevos ascensores, y así aparecieron uno tras otro, hasta alcanzar el número de 26.

Los ascensores constituyeron así un elemento más en la fisonomía urbana de Valparaíso. Partiendo de diferentes puntos, alineándose en un semicírculo, la mayoría de ellos nace propiamente en el plan, para conducir a los cerros a alturas variables entre los 20 y los 50 metros sobre el nivel del mar.

Otros nacen quebrada arriba hasta una altura de 50 metros, para alcanzar en los terminales superiores hasta 80 metros sobre el nivel del mar.

Su intensidad de uso varía según su ubicación en sectores más o menos poblados, y también depende de la existencia de servicios de buses en el mismo sector.

Sucede así que cada ascensor tiene su público, pero cada portero no tiene su ascensor. Podríamos asegurar que en una época sucedió así, prácticamente todos los cerros poblados de Valparaíso estaban equipados con un ascensor que los unía al plan. Ahora la ciudad se ha desarrollado considerablemente. Mientras los ascensores alcanzan una altura promedio de 57 metros, los cerros están habitados hasta 300 metros sobre el nivel del mar.



Para un análisis ordenado de la arquitectura del ascensor ha sido necesario tomarse la licencia de parcelar ese todo indivisible como organismo en sus partes constitutivas. Es así como hemos distinguido las siguientes partes, que constituyen un cuerpo orgánico, indispensable las unas a las otras, pero que al ser estudiadas separadamente, sin perder de vista su mutua dependencia, nos permitirá abordar en forma ordenada y más clara el estudio del total:

- El acceso inferior y superior.
- El edificio terminal inferior y superior.
- El camino de fierro.
- Los carros.

Los accesos

En arquitectura hay la idea de una fácil individualización del acceso y también la idea de que un acceso debe ser claro y expedito en su trazado, de manera de permitir un circular sin tropiezos ni congestiones.

El espacio exterior en el caso de los ascensores porteños es el espacio urbano, que puede adoptar la forma de una calle, vehicular o peatonal, una plaza, un paseo, pero es siempre un espacio con ruido de ciudad, con calor de ciudad.

Por él camina el peatón, que al usar el ascensor se transforma en pasajero.

El pasajero debe llegar, generalmente, a una sala cerrada, un interior de puertas abiertas para tomar el carro.

Los terminales son espacios interiores o semi-interiores, a los que el acceso relaciona con el exterior urbano.

Se distinguen dos situaciones similares pero no idénticas:

- el acceso a nivel de la zona plana de la ciudad.
- el acceso a nivel de cerro.

Ambos con la misma misión, pero a causa de la topografía, la cercanía de las construcciones vecinas u otros motivos, se presentan soluciones distintas en uno o en el otro.

Con respecto a la transición más o menos gradual entre exterior e interior, se producen las situaciones que se estudian a continuación:

a) El edificio terminal se incorpora a la calle como tal, sin elementos arquitectónicos intermedios, lo que transforma al acceso en un vano abierto que comunica directamente la espera con la calle. El terminal pasa a ser un espacio semiexterior y el cambio se produce bruscamente en el pasajero que se encuentra de pronto frente al carro mismo, al torno de control u otro elemento del ascensor.

b) El edificio terminal está incorporado a la calle, pero la espera y el andén propiamente tales están alejados de ella, pues se ha aprovechado el frente para instalar comercio o habitaciones. En este caso el pasajero debe caminar a través de un pasillo interior, casi siempre oscuro, entre esas dependencias, que lo desliga del ritmo de la calle. Pasillos cerrados, sin vistas, verdaderos tubos que no tienen

mayor interés que el marcar en el pasajero la sensación de un cambio de ámbito espacial.

c) El edificio terminal está francamente retirado de la línea de edificación de la calle, lo que obliga a llegar a ella a través de "una antena receptora", "un tentáculo" que busca la circulación más cercana para entregar y recibir un caudal humano intermitente. En el plan esta "antena" es una acera que corre entre dos muros paralelos, sin techar (salvo en ascensor San Agustín, techado últimamente). Estos muros pueden ser los laterales de dos edificios que dejan entre sí un paso de no más de 2.5 metros, que con los quince o más de altura que ellos tienen, dan a este tipo de accesos una proporción alargada verticalmente que ha llegado a ser característica del espacio urbano porteño, pues se le encuentra en el cerro, dando paso a una escalera o rampa y en el plan como entrada de ascensores o de edificios interiores. Los muros pueden ser también bajos, de cierro, como en el ascensor Barón, donde nacieron por problemas legales originados por una servidumbre de tránsito sobre terrenos particulares.

El acceso en el plan del ascensor Polanco, es la expresión más singular del caso de la "antena receptora": toma la forma de un túnel excavado en la roca con una longitud de cerca de 60 metros. Estrecho y oscuro, frecuentemente húmedo, remata dentro del cerro en un ensanchamiento al que entregan los carros, de movimiento completamente vertical, y totalmente independientes uno de otro.

El caminar por este túnel desliga completamente al pasajero del espacio exterior urbano, al que se incorpora luego bruscamente ya sea en la estación superior, intermedia o inferior.

El edificio terminal inferior, no expresa a nuestro juicio su condición de remate de un elemento arquitectónico tan interesante como es un túnel subterráneo: es una simple construcción de madera, techada a dos aguas convencionalmente, que oculta en su parte posterior este verdadero tesoro espacial de Valparaíso.

d) El último caso de accesos en cuanto a lo mediato o inmediato de su relación con la calle es aquél en que la transición se produce en el pasajero por medio de una escalera que une el terminal mismo con la circulación más cercana produciendo el mismo efecto de acercamiento gradual. Este caso se presenta solamente en accesos en el plan, nunca en el cerro, y el más característico y definido es el del ascensor Perdices.

La escalera de por sí sirve para llamar la atención del transeúnte, al que se muestra, invitante y dirigida hacia el edificio terminal, en el que remata.

Tiene la desventaja de no permitir en buena forma el desarrollo de la cola de espera, pues la sensación de tener una persona delante cuarenta centímetros más arriba de la propia cabeza, es desagradable, y el pasajero trata de solucionarla girando de modo de enfrentar el eje de la escalera. Distinta es la sensación de formar parte de una fila que avanza escalera abajo, en que la visión permanente

del punto de destino es posible por sobre la cabeza del pasajero precedente.

En el cerro, la "antena" toma la forma de un puente elevado sobre el nivel del terreno. Si pasa sobre predios particulares, las disposiciones municipales obligan a cerrarlo lateralmente, lo que impide al pasajero disfrutar de la vista, siempre interesante, que presenta el mirar desde la altura en Valparaíso.

Si el puente se desarrolla sobre terrenos de uso público, la baranda es transparente, lo que permite al que llega al cerro, tener una visión amplia y generosa de la ciudad que acaba de dejar, y al que va a bajar, una idea de conjunto de la ciudad a la cual se dirige, lo que favorece al concepto de la continuidad en el circular.



El puente de acceso a un ascensor en el cerro, al igual que el pasillo entre dos edificios mencionado anteriormente, ha llegado a ser un elemento arquitectónico característico de la composición espacial porteña: su uso no se limita al caso del ascensor, sino que se extiende a los casos en que es preciso salvar desniveles que por cualquier motivo no se pueden rellenar.

Naturalmente, el puente, al igual que el pasillo "en tubo", marca en el pasajero una clara sensación de estar encaminándose hacia un ascensor, debido a su sentido direccional concluyente que remata en el terminal mismo.

El caminar entre el cielo y los techos produce una extraña mezcla de irrealidad, sorpresa y misterio, que en el caso del puente del ascensor Polanco, adquiere su máxima expresión.

Es éste un puente de cuarenta y ocho metros de largo que une el edificio terminal superior del ascensor con la ladera inclinada del cerro, pasando siempre sobre terrenos de uso público, y elevándose hasta veinticinco metros sobre el cerro al llegar a la torre.

Esto determina que el paisaje urbano se capte ampliamente desde un camino abierto al sol y los vientos, lo que permite mantener la idea de la continuidad de la circulación.

Volvamos a nuestro peatón antes de convertirse en pasajero de un ascensor. Lo tenemos en el espacio urbano adyacente, sin conocer el acceso, y tratando de ubicarlo. ¿De qué medios dispone para encontrar el camino que ha de llevarlo rápidamente y sin cansancio a un nivel distinto cincuenta o más metros de éste en que se encuentra en el momento?

En el plan, la mejor indicación la constituye la visión que el peatón tiene del ascensor mismo, sus carros, el camino de fierro, el terminal superior con la boca de su andén. En quince de los veintidós casos, éste es el medio más claro, ya que hay una buena visibilidad desde la calle hacia el ascensor, y el acceso es fácilmente ubicable si se le busca en la dirección que indica el camino de fierro al morir en el plan.

Pero hay seis casos en que el ascensor no es visible desde la calle en el plan, pues se oculta tras la edificación vecina que lo esconde celosa, y sólo deja pasar un emisario de cuerpo largo que es el pasillo de acceso. Este llega al exterior y remata en un vano, que puede ser cerrado por una puerta o una reja, necesaria en las horas que el ascensor duerme (desde la una de la madrugada a las seis de la mañana). El vano es en este caso el encargado de llamar la atención del pasajero. Lamentablemente, la expresión formal de tales accesos no difiere en absoluto de la que tienen los accesos vecinos, es decir, parecen ser simples entradas a las casas de la calle, con las que se confunden.

Es en estos casos donde el letrero con la palabra "ASCENSOR" se hace indispensable para atraer al pasajero. En un comienzo, todos los accesos contaban con carteles indicadores, hechos en metal, y que constituían interesantes ejemplos de artesanía por su esmerada elaboración. Hoy sólo quedan algunos, y en general se les ha reemplazado

por el rótulo simplemente pintado en el muro, como es el caso del terminal inferior del ascensor Las Cañas.

Pero no son la visión del camino de fierro y el letrero los únicos medios de ubicar un acceso de ascensor. También cooperan involuntariamente los carteles propagandísticos que proliferan en torno a ellos, luchando por destacarse de entre los otros, y la instalación del comercio ambulante junto a las puertas.

La disposición de volúmenes edificados, adyacentes al ascensor puede también, con la disposición de las vías, indicar una dirección hacia el acceso. Es el caso de Florida y Mariposas en el plan, que están ubicados en el remate de una calle ciega éste, y en el ángulo de una esquina de sólo dos calles aquél.

Toda la edificación culmina en el acceso, el que se ve realizado por una perspectiva adecuada. Además, tienen sendas escaleras que invitan a subir, sobre todo la del Florida, que parece ser un torrente de pedraños que se derrama hacia la calle, contando que viene de arriba.

Los edificios terminales

Los edificios terminales, como las estaciones de ferrocarril, son la parte inmóvil de un sistema en que lo fundamental, es la parte móvil. Nacen los terminales donde mueren, hiriéndolos, los rieles del camino de fierro, que les entrega un carro cautivo cada breves intervalos.

En los ascensores de Valparaíso hay un terminal inferior y otro superior, en ambos extremos de la vía férrea inclinada. El terminal superior alberga, además de los actos de los pasajeros, la sala de máquinas y controles. En el terminal inferior está instalado el sistema de control de pasajeros, en la mayoría de los casos.

A diferencia de las estaciones de ferrocarril, en los edificios terminales de los ascensores porteños no existe el andén como espacio exterior techado para uso del público que espera.

Se llega directamente al carro desde un espacio netamente interior; se hace pasar al transeúnte, de un medio urbano, un espacio exterior, a otro de una misma característica a una altura diferente, a través de espacios interiores en ambos terminales.

Los edificios terminales en el cerro, están generalmente mejor resueltos que los del plan, siempre estrechos y oscuros. La explicación parece simple, el terreno en el plan tiene un costo más elevado que en el cerro, donde ha podido disponerse de mayor amplitud. Sin embargo, en ellos no fueron creados miradores, aún disponiéndose de frentes a los que concurre la vía en forma holgada, restando espacios laterales no aprovechados sino como dependencias o kioscos sin vista al exterior.

Esta disponibilidad de terrenos en el cerro, permite la existencia de doce edificios terminales aislados, que tienen terreno lateral sin edificar, al cual pueden abrirse. En el plan en cambio, hay sólo

cuatro, todos ellos un tanto alejados del sector céntrico del plan; los que corresponden a los puntos extremos del conjunto de ascensores de la ciudad, y dos que quedan quebrada adentro, donde el valor del terreno se ve disminuido por efecto de factores geográficos obvios.

Hacia la calle, los edificios terminales tanto inferior como superior, no logran en general destacarse de entre la edificación vecina. Aparecen como una casa más, en cuyo interior vive un carro que sube y baja: nada hay en sus muros, en sus vanos, en sus volúmenes, en su acceso que indique algo distinto a lo que ocurre en una vivienda común.

Esta situación es particularmente notoria cuando el edificio terminal es continuo con la construcción vecina; cuando está aislado, por lo menos el emplazamiento solitario lo destaca y hace pensar al transeúnte que se trata de un espacio destinado a una función diferente al habitar.

El camino de fierro

Los carros corren sobre rieles que, junto con otros accesorios forman lo que hemos llamado "el camino de fierro".

De pendiente uniforme, variable en cada caso, de rieles rectos, une ambas estaciones terminales, en las que muere penetrándolas en la longitud de un carro.

El nombre de "camino" se lo hemos dado porque espacialmente es un plano, una especie de calle, pues el conjunto de fierro, cables, rieles, cremalleras de seguridad, polines, etc., se mezclan desde cierta distancia formando un todo en que se pierde la individualidad de cada elemento; una franja "vertical aparente" que rompe la composición de volúmenes un tanto desordenada y variada del cerro porteño con un trazado sereno y claro.

El camino de fierro genera un espacio arquitectónico-urbanístico de gran calidad. Enriquece con su contraste la encabritada volumetría adyacente y semeja un torrente desenfrenado que galopa hacia el plan.

Esta pincelada de sobria geometría que lleva a cuesta volúmenes cúbicos que se entretienen en recorrerlo a intervalos regulares, ha llegado a ser característica en la ordenación espacial de la construcción en el cerro de Valparaíso.

Condición casi indispensable para una ferrovía funicular urbana es la uniformidad de su pendiente.

Pero los cerros, que no obedecen a reglas matemáticas, no siempre tienen una inclinación uniforme, sino que, caprichosos, varían su pendiente a lo largo de un corte transversal, de manera que si ponemos un riel diagonal en ese corte, el cerro de pronto queda por encima o bien por debajo de él.

Lo ideal, estructural y económicamente, es que el camino de fierro corra pegado a la ladera en toda su extensión; cuando la topografía no lo ha permitido, ha sido necesario suplir la distancia que los separa con estructuras adicionales que van desde el simple sobrecimiento

un poco elevado, hasta complejos entramados que levantan el plano del riel hasta más de diez metros del cerro.

En los ascensores de Valparaíso, se presentan diversas situaciones en la relación de los rieles con la ladera del cerro. El más simple es aquel en que los rieles van apoyados directamente sobre una capa de hormigón que recubre el terreno en pendiente, en cuyo caso no existen traviesas ni cimientos. (Hospital Van Buren). Ha sido necesario adoptar esta solución debido a lo pronunciado de la pendiente que podría ocasionar deslizamientos.

Cuando la pendiente es un poco más suave y presenta pequeñas variaciones, se regulariza por medio de cimientos aislados sobre los que se apoya durmientes perpendiculares a los rieles (Florida).

Estos cimientos adoptan la forma de un murete corrido cuando además deben hacer las veces de muros de contención del terreno (Mariposas); si no es posible disponerlos todo lo próximos que se quisiera, se ubican a mayor distancia, lo que determina la colocación de una estructura adicional paralela a los rieles para salvar la luz entre apoyos (Larraín).

En todos estos casos el plano del camino de fierro no se separa más de un metro del cerro.

Pero también se presenta la situación en que esta distancia crece, permitiendo la circulación de peatones y vehículos. La altura necesaria se gana ya sea con muros cimientos (Monjas), o bien con estructuras metálicas, en cuyo caso el camino de fierro adquiere un gran valor espacial como elemento de la composición urbana (Villaseca).

Es aquí donde aparecen espacios arquitectónicos que, nacidos sin una intención de crearlos, han encontrado una utilización de suya curiosa; nos referimos al patio de las casas colindantes con el camino de fierro de algunos ascensores porteños (San Agustín, Monjas). Definidos por los muros de apoyo de la estructura del riel, gruesos muros de ladrillo cada 5 metros, el cerro, y como cubierta el sereno trazado de los rieles, sus cremalleras de seguridad y la estructura que los soporta. Con una altura mínima de dos metros, acogen los actos propios de un patio de servicio, se usan para lavar y colgar ropa, para tener animales domésticos, cuidar flores, guardar cajones, etc. Todo esto bajo la puntual y ruidosa visita de los carros, que, ciegos hacia abajo no preocupan a los moradores de este singular espacio, fruto de la casualidad.

El camino de fierro en su uniforme y rectilíneo trazado, cruza las circulaciones del cerro, ya sean estas vehiculares o peatonales.

Estas vías pueden sortear el obstáculo que constituye el ascensor de dos maneras: pasando sobre él, o bien bajo su estructura soportante.

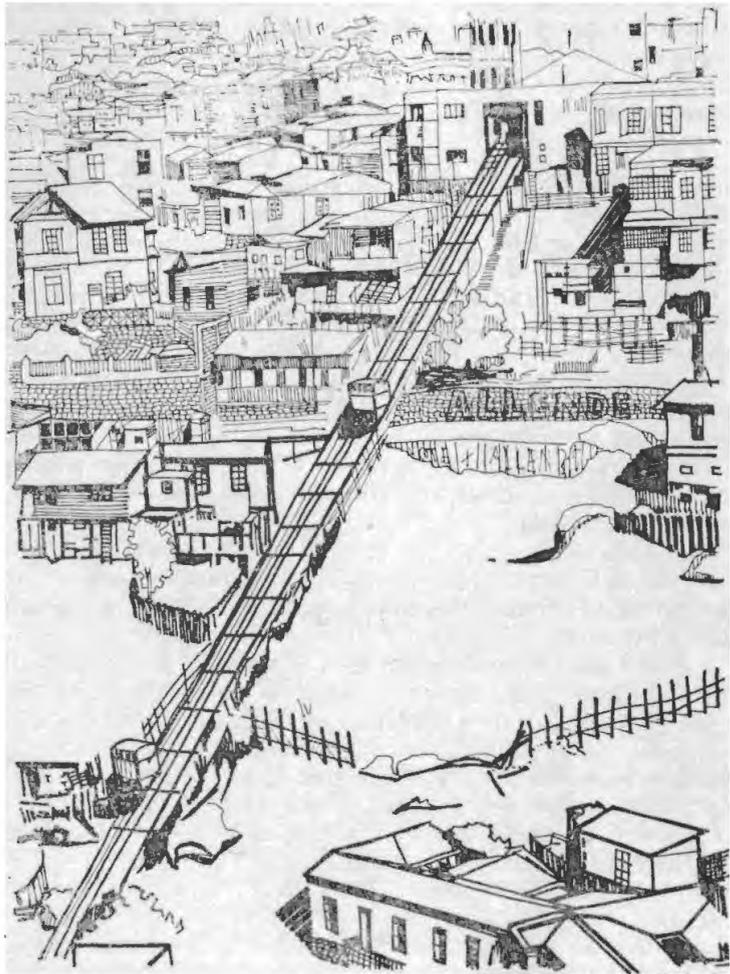
En el ascensor Mariposas se presenta el caso de una circulación vehicular de gran intensidad como es la subida Baquedano, que cruza sobre los rieles por medio de un puente de hormigón armado y fierro.

Debido a la doble pared que limita espacialmente el recorrido de los carros, la visión que el pasajero puede tener sobre la calle y vice-

versa, es muy breve y fugaz, enmarcada en una perspectiva dirigida que no permite captar sino el trecho exacto en que se produce el cruce, sin dar una idea más amplia del complejo total.

El ascensor Villaseca es el típico ejemplo de la otra posibilidad de cruce entre un ascensor y una vía de circulación vehicular: los rieles se apoyan en una gran estructura metálica, capaz de salvar luces considerables. Bajo esta estructura pasa entonces la calle, sin interferencias de ninguna especie entre ambos.

En este caso el camino de hierro es un verdadero puente y como tal, abierto al paisaje y plenamente visible desde el espacio urbano al que imprime un sello característico.



ASCENSOR LA CRUZ

Las circulaciones de peatones en el cerro, al cruzarse con un ascensor, pasan generalmente bajo la estructura soportante de éste.

El ascensor nace donde el cerro encuentra al plan, como vimos anteriormente. Pero en algunos casos, está ubicado quebrada adentro, lo que lo desliga de la circulación del plan, y hace disminuir su cantidad de pasajeros, pues éstos se ven obligados a subir más de cuarenta metros de altura antes de poder usar el carro.

Las cotas de nacimiento de los edificios terminales en el plan fluctúan entre los dos metros sobre el nivel del mar ((Villaseca) y los cincuenta metros (Perdices). Las cotas de llegada a los terminales del cerro varían entre los veinte metros y los ochenta.

En recorrer el camino de fierro entre estas cotas, el carro emplea un tiempo que va desde los veinticinco segundos hasta el minuto cuarenta, tiempo que depende de la longitud del riel y del estado de conservación de la maquinaria.

Comentario

Las características arquitectónicas del ascensor urbano que hemos analizado, se satisfacen sólo en un caso en forma manifiesta: el edificio terminal superior del ascensor del cerro Polanco, un mirador abierto al paisaje, que encontramos también en el único ascensor funicular privado de la ciudad, el del hospital Van Buren, cuyo terminal superior es cerrado en forma absolutamente transparente.

En el resto se comprueba más bien una debilidad en el diseño, antes que una imposibilidad material de resolver en forma adecuada el problema. Nos encontramos ante una lamentable falta de inquietud imaginativa que ha contribuido a una equivocada expresión arquitectónica en los edificios terminales y accesos. El problema plantea posibilidades expresivas y estéticas propias, generadas por un hecho espacial definido, distinto, simple, como es el del circular en un movimiento diagonal.

Desde el punto de vista de la composición urbana, la franja inclinada del camino de fierro, con sus dos viajeros impenitentes a cuestras constituye un elemento regulador entre la espontánea disposición de la vivienda en el cerro.

El ascensor urbano de Valparaíso es un anciano que realiza esforzadamente sus últimas subidas. La extensión de la ciudad hasta alrededor de la cota 300, hace insuficiente el radio de acción del ascensor, que ya no sirve a la mayoría de los habitantes del cerro. La construcción de buenos caminos permitió la creación de líneas de autobuses, rudo golpe a "la casa móvil del cerro", mortal en algunos casos (Panteón, Placeres), y un cáncer de plazo breve para otros. Esto ha determinado una baja productividad, que trae como consecuencia poco interés en la mantención, y explica en parte el mal estado de conservación.

Por lo tanto, es muy probable que en breves años más los carros se cansen de llevar sus recados puntuales y se detengan a mitad del camino... esperando...