

El Pionero de Valparaíso



TEMA DEL MES

¿Cómo cambiar el destino de los ascensores?



En 1998, un número importante de ascensores fueron declarados Monumentos Históricos. Cinco años después, Valparaíso ingresó a la lista de sitios Patrimonio de la Humanidad. Entonces operaban 15 ascensores; tras el cierre de Artillería y Polanco en el 2021 y 2024, hoy solo funcionan siete. Ante esto, ¿qué futuro les espera? Seis destacadas voces comparten sus reflexiones y propuestas en esta primera edición.

AÑO 2025 - MAYO - VALPARAÍSO

COLUMNISTAS



Ascensores porteños: menos postales, más realidad.

Abel Gallardo

Abogado y fundador de la Agrupación de Usuarios de Ascensores año 2009.



Ascensores de Valparaíso: de patrimonio vivo a promesa estancada.

Pilar Espinoza

Presidenta de ASCENVAL.



¡Todo baja, nada sube!
Posibles Estrategias para tirar por arriba los ascensores.

Paz Undurraga

Arquitecta PUCV, Mg en Economía Urbana, directora del DUC.



Ascensores Patrimoniales de Valparaíso: entre la nostalgia, la técnica y el sentido común.

Humberto Miranda

Ingeniero mecánico de la USM y Jefe de mantención del Funicular Santiago.



Una mirada desde el barrio a la falta de nuestros ascensores.

Magaly Olavarria Gho

Ex presidenta de la JJVV N° 53 Cerro Lecheros.



Una Junta de vecinos en situación de calle.

Erasmo Saer Neira

Presidente JJVV N° 65 Cerro Monjas bajo.

PRÓXIMOS NÚMEROS

La gestión del Patrimonio de Valparaíso bajo la lupa.

¿Patrimonio olvidado? Valparaíso a 22 años de la declaratoria como Patrimonio de la humanidad.

Pensando estrategias para abordar el problema de la basura

Los problemas del transporte público porteño

¿Cómo recuperar los espacios públicos porteños?

Propuestas para una reactivación económica en serio

A un año de la nueva gestión Municipal



Ascensores Porteños: menos postales, más realidad.

Abel Gallardo

Abogado, fundador de la primera Agrupación de Usuarios de Ascensores de Valparaíso.

Los ascensores a fines del siglo XIX nacieron para satisfacer una necesidad básica, transportar a quienes necesitaban subir y bajar de los cerros que comenzaban a poblar. Fueron iniciativas privadas que significaron un adelanto técnicamente extraordinario que daba cuenta del empuje empresarial porteño y de un espíritu de época con sentido social, como expresión empírica de que técnica y economía pueden estar al servicio de las personas. Lo paradójico es que 140 años más tarde los ascensores han dejado de cumplir esa finalidad convirtiéndose en una mera postal evocativa.

¿Cómo se ha llegado a este punto? Acorde con el espíritu rampante de una nueva era comenzó la agonía de los ascensores. Hace 40 o 30 años sus propietarios privados empezaron a desentenderse salvo, por supuesto, de aquellos que eran rentables porque habían alcanzado el status de

turísticos; pero siempre a la espera de un buen comprador que no sería otro sino el Estado.

Hace casi 15 años, empujado por los usuarios que entreveímos una esperanza, el Estado –con recursos nacionales– compró 10 ascensores privados. La prensa de la época festejaba un acontecimiento que calificaba de histórico y a los porteños nos pareció tan excesivo como inexplicable el plazo de 8 años que se dieron las autoridades para que funcionaran todos, a razón de dos nuevos cada año. Pero ni siquiera eso se cumplió porque hoy, después de tres lustros, solo se han conocido fracasados proyectos de reparación, aunque siempre, eso sí, con el anuncio entusiasta de un nuevo calendario, de otra promesa.

Y ya no es posible culpar a la empresa privada puesto que los ascensores son propiedad del Gobierno Regional de Valparaíso, que ha demostrado

una incapacidad sonora para ponerlos en funcionamiento pese a que sus líderes han profitado del discurso de la descentralización y descuidado las necesidades locales que decían llegaban a solucionar. Su última decisión conocida fue renovar el comodato; es decir, el préstamo de uso que hace años hizo a la municipalidad porteña, quien lo acepta no se sabe para qué, puesto que malamente es capaz lidiar con los funiculares que le pertenecen.

Esta situación no da para más y requiere una cirugía de fondo. Durante el ejercicio de la primera generación organizada de Usuarios de Ascensores, hace más de 15 años, planteábamos que su sola compra no arreglaría el problema. Que era indispensable que las autoridades los sacasen del limbo jurídico en que se encontraban, que regulasen estrictamente su funcionamiento y que se crease una institucionalidad específica para administrar algo que es



El Pionero

de Valparaíso



"Y ya no es posible culpar a la empresa privada puesto que los ascensores son propiedad del Gobierno Regional de Valparaíso, que ha demostrado una incapacidad sonora para ponerlos en funcionamiento ..."



genuina y exclusivamente porteño. Proponíamos, en lo sustantivo, que debían estar a cargo de

tenga la conducción del emprendimiento regional, lo que necesitamos con urgencia es que los ascensores satisfagan la función social de transporte para la que nacieron.

Porque además como tenemos un gravísimo y urgente problema en la ciudad, los ascensores deberían

formar parte de un sistema integrado de transporte con trolebuses, micros, colectivos y el metrotren.

Es triste y duro el presente local, pero en el puerto somos resilientes así que seguimos pidiendo menos postales y más realidad.

una empresa regional, pública, con participación privada si fuese necesario, que los incluya a todos y termine con la absurda distinción entre ascensores del Gore y del municipio.

También propusimos, como camino transitorio o alternativo, que podían ser administrados por una empresa pública ya existente, que tuviese como giro comercial el transporte de pasajeros, que fuese de nuestra región, que funcione correctamente y que tuviese experiencia e interés público en el negocio. ¿Hay alguna empresa así? Si, Merval. Porque a los usuarios no nos preocupa quien





Ascensores de Valparaíso: de patrimonio vivo a promesa estancada

Pilar Espinoza Figueiroa

Presidenta Agrupación de Usuarios y Usuarías de Ascensores Valparaíso ASCENVAL.

En el año 2003, cuando Valparaíso fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, contábamos con 15 ascensores operativos. Eran parte inseparable del paisaje, de la vida cotidiana y del alma porteña. Más que un atractivo turístico, eran y siguen siendo un medio de transporte esencial para quienes habitamos Valparaíso. Dos décadas después, en 2025, y pese a que el Estado de Chile adquirió los ascensores para resguardar su conservación, hoy solo seis están en funcionamiento. ¿Qué ocurrió en el camino?

El estancamiento en la recuperación de los ascensores no es solo un problema técnico o de gestión; es una muestra clara de la falta de voluntad política y de visión estratégica respecto a lo que significa vivir en Valparaíso.

Los ascensores no son un lujo, no son una postal: son un derecho a la movilidad y al transporte seguro en la ciudad.

Urge una nueva institucionalidad. Una que no vea los ascensores como piezas de museo o simplemente como un atractivo turístico, sino como parte integral del sistema de transporte público. Un organismo que se haga cargo de su operación, mantención y, sobre todo, de su recuperación, con enfoque territorial y participación ciudadana. **El modelo actual, fragmentado entre ministerios, Gobierno Regional, Municipalidad y empresas que licitan, ha demostrado no estar a la altura del desafío.**

La recuperación de los ascensores no puede seguir aplazándose. **No podemos permitir**

"Urge una nueva institucionalidad. Una que no vea los ascensores como piezas de museo."

tir que el abandono continúe deprimiendo nuestra identidad ni nuestra calidad de vida. Valparaíso necesita, y merece, un sistema de transporte público que respete su geografía y su historia, y que priorice a quienes día a día habitan sus cerros.

Es hora de pasar del discurso al compromiso real. Que los ascensores vuelvan a funcionar debe ser una prioridad ciudadana, patrimonial y política.

¿Sabías qué en Valparaíso se fundó el primer cuerpo de bomberos de Chile?





¡Todo baja, nada sube!

Posibles Estrategias para tirar para arriba los ascensores

Paz Undurraga

Arquitecta PUCV y Mg en Economía Urbana, Directora DUC, presidenta del COMPAT CA.

nedefinición de responsabilidades, deficiente coordinación y falta de atribuciones para su administración^[1], agravado por intentos de recuperación fallidos que repercuten en falta de un servicio de transporte público para la movilidad de vecinos, dan cuenta de la necesidad de un plan correctivo para el funcionamiento del sistema de Ascensores de Valparaíso; situación reconocida por UNESCO^[2], que recomendó, en el corto plazo, su rehabilitación y puesta en operación.

Lo primordial, creo, es involucrar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), vía su División de Transporte Público Regional (DTPR) y su Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA); cuya trayectoria, competencias y atribuciones podrían garantizar la anhelada operatividad; insertándolos en la Estrategia

Nacional de Movilidad Sostenible (ENMS), integrándolos al sistema de transporte metropolitano (TMV)^[3], definiendo una figura de administración idónea, distinta a las actuales (municipio y GORE), con experiencia comprobada en el rubro (como MERVERAL) y gestionando recursos de Ley Espejo.

Esto debería lograrse por instrucción presidencial, involucrar al MTT y su ENMS puede movilizar recursos políticos, técnicos y sociales, debido a su enfoque principal en innovación, y sus objetivos de cambios estratégicos en la gestión del transporte público. Ineludibles avances que pueden considerar como base experiencias a nivel local, como las recientes acciones que permitieron la continuidad de Trolebuses patrimoniales^[4] y/o buscar colaboración internacional enmarcada en tratados bilaterales^[5] para revisión y análisis de experi-

"Lo primordial, creo, es involucrar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones vía DTPR y SECTRA; cuya trayectoria, competencias y atribuciones podrían garantizar la anhelada operatividad"

encias internacionales asimilables; como, por ejemplo, la gestión de la Azienda Mobilità e Trasporti (AMT) de Génova y/o la de la Empresa Estatal de Transporte por cable que opera Mi teleférico en La Paz.

La sostenibilidad y estabilidad de su operación requiere fortalecer e incrementar las capacidades de los intervenientes, movilizando colaboraciones con foco en la experiencia internacional; estudiando y difundiendo ejemplos

¿Sabías qué la calle más antigua de Valparaíso es la "La Planchada"?





"Confío en que la existencia de un enfoque estratégico, con financiamiento y apoyo estatal, puede entregar certezas para un adecuado funcionamiento y gestión..."

demonstrativos referenciales para visibilizar soluciones viables.

Será necesario mapear y contactar red de empresas prestadoras de servicios e insumos para su reparación y mantención que cuenten con sus certificaciones^[6], trayendo su participación para el entorno de negocios, como habilitar capacidades en recursos humanos locales, motivando a instituciones de formación técnica; y finalmente generar instancias de aprendizaje respecto de impactos generados por estrategias similares. En vista a la necesaria accesibilidad universal^[7], será indispensable revisar y/o adaptar los criterios de intervención para equilibrar la funcionalidad (técnica) y lo patrimonial (valores culturales). Indispensable será contar con mecanismos de gobernanza, con información

oportuna y participación comunitaria activa y formalizada.

Dado el impacto territorial del sistema, a nivel comunal habría que definir un plan de intervención, agrupando ascensores según requerimientos, con una distribución territorial que abarque el sistema completo y no individualidades, priorizando dar solución a la necesaria movilidad de vecinos/as.

Junto a ello, el **mejoramiento urbano** de sectores aledaños a las estaciones, con criterios técnicos y que fortalezcan las funciones tradicionales **manejando anticipadamente efectos indeseados de la recuperación, como posibles plusvalías que detonen niveles indeseados de gentrificación.**

Importante será transmitir oportunamente los resguardos a tener en consideración en los distintos barrios.

Confío en que la existencia de un enfoque estratégico, con financiamiento y apoyo estatal, puede entregar certezas para un adecuado funcionamiento y gestión de los ascensores porteños. Sin embargo, dada la experiencia y convicción de que es mejor prevenir que lamentar, advierto que siempre se corre el riesgo de un uso político del proceso, dada la envergadura y visibilidad, por lo cual: **¡que el foco esté en tirar para arriba, los ascensores!**

[6] ASCENVAL, CRONOLOGÍA DE UN FRACASO / CRÓNICA DE UN FRACASO ANUNCIADO, documento de trabajo.

[7] INFORME DE LA MISIÓN DE ASSESSMENTO TÉCNICO DEL CENTRO DEL PATRIMONIO MUNDIAL AL BIEN DEL PATRIMONIO MUNDIAL "ÁREA HISTÓRICA DE LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO" (CHILE) DEL 7 AL 11 DE NOVIEMBRE DE 2022. Punto 23. "Los miembros de la Misión recomiendan concluir en el corto plazo la rehabilitación y la puesta en operación de la Red de ascensores históricos de Valparaíso con estandares de seguridad, con la finalidad de fortalecer el uso y la movilidad dentro de la accidentada topografía de la ciudad. Se recomienda asimismo la elaboración de un cronograma de puesta en operación de los Elevadores, para atender a lo señalado en el punto 5 de la Declaración 44 COM/70, 165."

[8] <http://www.sustrans.gov/regional/valparaiso.html>

[9] <http://www.sustrans.gov/valparaiso.html>

[10] <http://www.chile.gob.cl/relaciones-bilaterales/acuerdos-y-tratados-bilaterales/acuerdos-de-relacion-con-bilaterales/acuerdos-y-tratados-bilaterales.html>. Protocolo de Colaboración y amistad entre Génova y Valparaíso (2008)

[11] <http://www.minsa.gob.cl/wp-content/uploads/2019/06/NO-MINNA-DE-INSERCTOS-EN-REGISTRO-DE-ASCENSORES-AL-05.06.2019.pdf>

[12] Ley 20.422, Normas sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad, Art. 30



Ascensor Mariposas



Ascensor Larraín

Editorial

El Pionero de Valparaíso



El Pionero de Valparaíso nace como un esfuerzo ciudadano por abordar los desafíos que enfrenta nuestra querida ciudad puerto. Buscamos ser un catalizador para el debate profundo y la propuesta de ideas concretas que impacten positivamente en la ciudad.

Decidimos partir por un tema que distingue a Valparaíso de cualquier urbe del mundo: su red de ascensores como transporte público.

A partir del año 2006 la ciudad ha sufrido un cierre sistemático de ascensores. Los primeros fueron Villaseca (2006) y Lecheros (2007). En 2009 cerraron Monjas, Florida y Mariposas, seguidos por Larraín en 2010. En un intento por revertir esta tendencia, el año 2012 el Estado adquirió nueve ascensores y el Municipio posteriormente compró el Lecheros. Sin embargo, el desangre continuó con el cierre de Artillería en 2021 y Polanco en 2024.

Pese a una inversión de más de \$14 mil millones (compras, diseños y licitaciones), 17 licitaciones han resultado fallidas, solo tres de cinco adjudicadas concluyeron, pero con obras tan deficientes que han costado \$640 millones en reparaciones.

El hecho es que Valparaíso posee menos ascensores que en el 2003, cuando fue declarado Patrimonio de la Humanidad, dando cuenta de un hecho indesmentible: de no mediar un cambio de rumbo, los ascensores van directo a su desaparición.

Es claro que el plan para recuperar los ascensores es un barco que al poco andar empezó a hundirse, pero las autoridades, reacias a reconocer los hechos, dicen que lo importante es que el barco está apuntando en la dirección correcta.

Ante la ausencia de una política con plazos, desde El Pionero pensamos que la pregunta clave es: ¿Qué cambios necesitamos para llegar con los 15 ascensores operativos al año 2030?

Primero, debemos aceptar que los ascensores están desapareciendo. Segundo, consensuar un plazo. Proponemos el fin de la década como horizonte razonable. Y lo tercero, y más importante, es no seguir haciendo lo mismo. Urge una política de transporte que priorice la funcionalidad de los ascensores, superando la visión meramente de restauración patrimonial. Esto implica evaluar alternativas al departamento de arquitectura del MOP.

De este modo, la recuperación de los ascensores demanda decisiones políticas ineludibles por parte de sus dos dueños.

Sin embargo, el Gobernador Regional, Rodrigo Mundaca, ha evadido su responsabilidad como propietario de nueve ascensores, culpando únicamente al MOP por los evidentes fracasos. Todo indica que su gestión se limitará a la eventual puesta en marcha del ascensor Artillería. El fracaso de la estrategia del MOP sitúa la insistencia en esta vía como responsabilidad exclusiva del actual gobernador.

Tampoco el Municipio ha estado a la altura. La incapacidad para mantener operativo el ascensor Polanco o los ocho años para iniciar las gestiones para la recuperación del Lecheros lo evidencian. La alcaldesa Nieto lleva 6 meses en el cargo, pero el tiempo corre y se hace urgente un plan de acción claro para los próximos años de su mandato.

No queremos inventar el agua tibia. El cambio de rumbo que proponemos es traspasar los ascensores a EFE Valparaíso, una empresa pública de transporte electromecánico, y que sea el Ministerio de Transporte quien comande una nueva política para recuperar los ascensores.



El Pionero

de Valparaíso



Ascensores Patrimoniales de Valparaíso: entre la nostalgia, la técnica y el sentido común.

Humberto Miranda

Ingeniero Mecánico USM, experto en Transporte Vertical y por Cable, profesor UTFSM-JMC, Jefe de Mantención del Funicular Santiago.

En el marco del Día del Patrimonio, recientemente celebrado en nuestro país, se abren las puertas de edificios históricos, se reviven tradiciones y saberes populares, y se refresca la memoria colectiva en espacios significativos para la ciudadanía. Es una oportunidad para pensar sobre lo que somos y de dónde venimos. **Pero también es una oportunidad para la reflexión, especialmente cuando el entusiasmo por conservar corre el riesgo de desbordar la lógica, la técnica y, en algunos casos, la seguridad.**

Los ascensores patrimoniales son el principal símbolo urbano de Valparaíso, testigos de un pasado glorioso y parte esencial del sello identitario de la ciudad. Existe amplio consenso sobre la necesidad de recuperarlos, no sólo como un elemento pintoresco, sino también como un medio de transporte fundamental para quienes habitan sus cerros. **Sin embargo, en medio de ese esfuerzo, se han cometido**

errores importantes. El más grave, quizás, ha sido tratarlos como lo que no son.

En la fase de ingeniería de los proyectos de recuperación se han aplicado las normas vigentes para ascensores verticales convencionales, tratándolos en el ámbito del transporte vertical. **Pero hablamos de funiculares, sistemas de transporte que obedecen a una lógica y técnica distinta.** En rigor, se trata de transporte por cable, que abarca además de los funiculares, teleféricos y andariveles, entre otros.

Esta diferencia no es menor. En Chile, la normativa para transporte vertical se basa en el marco reglamentario de la Unión Europea, que distingue claramente entre ascensores y funiculares. Nuestro país carece de regulación específica para el transporte por cable, lo que representa una gran problemática. La falta de

reglamentación impide que estos sistemas sean reconocidos formalmente como transporte público, lo que a su vez limita el acceso a financiamiento estatal para su operación y mantenimiento.

Esta confusión normativa ha tenido consecuencias: entre otras, se han automatizado sistemas electromecánicos históricos que no fueron concebidos para operar de ese modo. **Modernizar no siempre es mejorar, especialmente si se hace sin comprender los principios técnicos originales.** Un caso lamentable es el ascensor Concepción, intervenido hace algunos años y que a pocos meses de su reinauguración sufrió un grave accidente. Lamentablemente este hecho no encendió las alarmas y aún siguen vigentes los mismos criterios técnicos usados en la toma de decisiones.



El Pionero

de Valparaíso



"Modernizar no siempre es mejorar, especialmente si se hace sin comprender los principios técnicos originales".

No se trata de oponerse al avance tecnológico, sino de entender lo que se tiene entre manos. Estos sistemas fueron concebidos para operar bajo condiciones específicas. Alterar esos principios sin rediseñar integralmente el sistema no es modernizar, es forzar, con posibles consecuencias potencialmente graves.

Uno de los casos más complejos hoy es el del ascensor Artillería. Hay consenso técnico en que la maquinaria, los carros y el plano de rodadura no son recuperables. Surge entonces una pregunta legítima: ¿tiene sentido replicar esta maquinaria en condiciones similares a las originales?

Desde una perspectiva de conservación patrimonial rigurosa, la respuesta parece ser negativa. Reproducir una máquina que ya no tiene vida operativa y cuya réplica no devolverá su valor patrimonial, cae derechamente en el "falso histórico". Se trataría más de una escenografía que de un rescate, y

eso, más que conservar, puede trivializar el valor real del bien patrimonial.

El verdadero patrimonio que aún permanece está en otras capas: en el entorno y la experiencia del viaje, en la vista desde el carro en movimiento, en las memorias colectivas que lo habitan... Todo eso conforma un patrimonio intangible que no se recupera con una réplica costosa, sino con soluciones bien pensadas, que respeten el carácter del lugar y garanticen la seguridad de los usuarios.

Nos encontramos en un momento en que la ciudad enfrenta necesidades sociales urgentes. Cabe por tanto preguntarse: ¿tiene sentido gastar miles de millones de pesos en replicar una máquina de gran tamaño —con las dificultades técnicas ya demostradas en otros ascensores intervenidos, Concepción uno de ellos— cuando por una fracción de ese presupuesto se puede

ejecutar un proyecto con sistemas modernos, eficientes y seguros? El patrimonio industrial que subsiste puede ser puesto en valor mediante un museo in situ, que rescate las piezas originales, explique su funcionamiento y dé contexto histórico, sin poner en riesgo a los usuarios ni malgastar recursos públicos.

La pregunta no es si debemos conservar. La pregunta es cómo conservar con sentido. El respeto por el patrimonio no se logra congelando el pasado, ni replicándolo a ciegas, sino comprendiéndolo en su lógica, su función y su valor simbólico. Valparaíso merece y necesita sus ascensores de vuelta, que estos funcionen, que sean seguros, y que honren la historia con honestidad técnica y sensibilidad patrimonial.





Una mirada desde el barrio a la falta de nuestros ascensores

Magaly Olavarria Gho

Vicaria del cerro Lecheros y ex presidenta de la JJJV N°5.3

Ualparáiso, ciudad antes destacada por sus elevados y pintorescos ascensores siendo un importante medio de transporte para la comunidad; tal vez muchos tuvimos la oportunidad de conocer y transitar por los que sobrevivieron hasta el año 2000, los que cumplían una función esencial para quienes vivimos donde no se considera recorrido de buses, ni rutas autorizadas de colectivos.

Hoy lamentablemente ya varios ni en postales se pueden apreciar, solo algunas fotos antiguas en algunos calendarios.

Somos muchos quienes cuando estos se detuvieron por diferentes razones, los años aún nos permitían bajar o subir caminando, a casi 20 años y en algunos algo más, las condiciones físicas ya no lo permiten y lo más complicado es lo que afecta el bolsillo.

Es incomprensible que está ciudad haya contado con 30 funiculares (ascensores) y con todo lo que avanza la tecnología y la excelente academia en la región, ya en el año 1995 estaban operativos solo 15 y así han transcurrido los años, asumiendo en algunos, primero los cierres temporales, para luego quedar en completo abandono, afectando negativamente la calidad de vida de los vecinos con los riesgos de transitar por largas escaleras, con sus peldaños dañados, sin barandas, o accesos a pasajes o calles en mal estado y serios peligros de ser asaltados.

Así ha seguido pasando el tiempo, los ascensores declarados monumentos históricos reconocidos como parte del Patrimonio ante la Unesco, sin interés ni mayor preocupación de las autoridades.

Ha sido fundamental el trabajo

"Somos muchos quienes cuando estos se detuvieron por diferentes razones, los años aún nos permitían bajar o subir caminando, a casi 20 años... las condiciones físicas ya no lo permiten".

realizado por Ascenal, que hoy estén en pantalla, se escriba o se escuche de los ascensores, es por la perseverancia de los dirigentes que día a día insisten en golpear puertas y gestionar reuniones, razón por la que se requiere más participación de los vecinos. Queda un largo camino por recorrer, se requiere un nuevo modelo de gestión entre las

¿Sabías qué en Valparaíso se fundó el primer cuerpo de bomberos de Chile?



El Pionero de Valparaíso



“...se requiere un nuevo modelo de gestión entre las distintas instituciones, para conseguir una entidad experta que además pueda velar por buenos diseños y proyectos para recuperar y una buena mantención de los ascensores.”

distintas instituciones, para conseguir una entidad experta que además pueda velar por buenos diseños y proyectos para recuperar y una buena mantención de los ascensores.



El ascensor es propiedad Municipal desde el 2017, pero aún no cuenta con un proyecto.

Cómo porteños no podemos seguir postergados con el pésimo transporte que tiene nuestra ciudad, sin ascensores y aún en espera de una nueva licitación para recorrido de buses; mientras vemos la danza de millones de dólares para nuevas

líneas del metro y el teleférico en Santiago, y el MOP ha gastado más de \$32.000 millones en los socavones en Con Con.

Esperar que los parlamentarios que se repostulan y los nuevos candidatos que hoy han mostrado preocupación por los ascensores abandonados, si logran un sillón, sigan tan interesados en recuperarlos, por lo que significa en especial para los adultos mayores y personas con movilidad reducida.

Cómo ex dirigente de nuestra Junta de Vecinos, agradecida de Ascenal, ya que con su gestión después de años, se espera concretar el proyecto presentado por la municipalidad para mitigar los peligros por el abandono y avanzado deterioro del Ascensor Los Lecheros.



¿Sabías qué en 1877 Isidoro Peirolux presentó el primer proyecto para construir un ascensor en Valparaíso?





Una Junta de vecinos en situación de calle

Erasmo Saez Neira

Presidente de la Junta de Vecinos N° 65 Monjas bajo.

Ser dirigente de una junta de vecinos, es una tarea titánica; esto se acentúa más al ser un dirigente de una junta de vecinos en situación de calle o sin sede, para que no suene tan fuerte, pero es lo mismo; ya que ahí, en la calle, se efectúan sus asambleas, actividades comunitarias, elecciones y talleres.

Soy Dirigente de la J.V. N° 65 "Cerro Monjas bajo" fundada el 23 de Marzo de 1968 y el polígono de jurisdicción comprende calles como Baquedano, Francia, Latorre, Dieciocho, Valenzuela Puelma por donde pasa la micro 612 antigua "O". Somos vecinos del liceo Eduardo de la barra, colegio san Damián, un supermercado y próximamente la Teletón. Tenemos un monumento histórico que más bien parece una estatua ya que no se mueve desde antes de 2017, es el ascensor Monjas cuyo plano de rodadura inicia en Baquedano y cruza nuestro barrio en forma vertical hasta llegar al pasaje Bianchi en monjas alto.

A pesar de sus 57 años de existencia, solo un año tuvo sede; fue el año 2017. Y fue por petición de la Directiva de ese periodo que la Municipalidad de Valparaíso le cedió el comodato del tercer piso del edificio base del ascensor monjas, por ese tiempo abandonado, degradado y lleno de cachureos. Justo ese mismo año hubo que entregar la sede para que se iniciaran los procesos de licitación para recuperar el ascensor Monjas. Han pasado 8 años y aún está en el proceso eterno de "reparación" y sigue abandonado.

Según encuesta que hice en grupo de juntas de vecinos de la UNCO Valparaíso; de un universo de 50 juntas de vecinos que contestaron, 20 j.v. no tienen sede, es decir un porcentaje de 40% de juntas de vecinos estaría sin sede. Dato importante que surgió a raíz de esta encuesta es que existen juntas de vecinos con sede propia y otras que tienen comodato o permiso de uso de espacio, ambos con límites de tiempo de uso diferente que va

desde 3 a 5 años, renovables en el tiempo; pero también pueden pasar a no tener sede si el organismo estatal que otorgó el permiso decide destinar el espacio o edificio para otros fines.

La ley 19418 que rige a las juntas de vecinos y otras organizaciones sociales en su artículo N°27 "cada junta de vecinos tendrá el derecho de acceder a un local para su funcionamiento regular", obliga a la Municipalidad correspondiente al territorio a otorgar un espacio para la reunión y ejecución de actividades y que exista a lo menos una sede por unidad vecinal o permitir el uso de espacios municipales para la ejecución de asambleas y/o actividades comunitarias.

Actualmente no existirían los espacios debidamente adecuados y ubicados dentro de cada territorio o unidad vecinal de Valparaíso; y a pesar que en la Municipalidad de Valparaíso eventualmente se entregan comodatos y permisos de uso de



El Pionero

de Valparaíso



espacio para las jjv; actualmente no se contaría con un catastro y un plan para solucionar o mitigar esta situación de calle" de las jjv.

No tener sede nos afecta para realizar convocatorias a los socios y comunidad en general para asambleas y actividades, tales como talleres, operativos. Somos excluidos o se nos dificulta postular a fondos concursables del Estado, municipales incluidos; debido a que en sus bases hacen diferencia de aquellas organizaciones que tienen o no tienen sede. Esto retrasa el fortalecimiento de la organización y la comunidad. La participación ciudadana también disminuye, ya que muchas veces se convocan asambleas o actividades en lugares abiertos como pasajes o espacios más alejados de la propia comunidad. El inventario de la organización lo tenemos que distribuir, por lo general y por acuerdo tácito, en las viviendas de los dirigentes de la directiva de turno o de algún vecino; incluso en bodegas municipales.

En cuanto a la seguridad situacional; no podemos desarrollar actividades comunitarias en espacios seguros para los vecinos de la comunidad afecta a la convivencia barrial, debilita la red de apoyo social entre vecinos y por lo tanto la sensación de inseguridad se acrecienta.

Entre las causas que llevan a tener jjv. sin sede menciono la falta de conocimiento de los directivos de que existe la obligación legal por parte de la municipalidad de entregar un lugar de reunión (sede) y que existe una opción alternativa a través de bienes nacionales para solucionar este asunto. No asumir la obligación estipulada en la ley 19.418 por parte de la Municipalidad ya sea por desconocimiento u omisión. La falta de un plan Municipal para la entrega de sede a jjv. y que las organizaciones sociales actualmente no son prioridad para las autoridades de bienes nacionales al momento de entregar comodatos de uso de sitios y edificios en un territorio determinado.

Para mitigar o llegar a solucionar esta condición de calle de las jjv., planteo las siguientes opciones: Recuperar edificios, viviendas o sitios abandonados y mal utilizados y convertirlos en edificios comunitarios para uso de organizaciones sociales y otras oficinas estatales insertas en los cerros de Valparaíso.

El uso de las instalaciones no esenciales de los edificios bases de los Ascensores de Valparaíso son una gran alternativa, pues fortalecen el

sentido de pertenencia e identidad del barrio y su ascensor; y eventualmente podrían seguir siendo utilizadas mientras estos están en proceso de licitación o recuperación evitando la sensación de "abandono" de estos monumentos históricos.

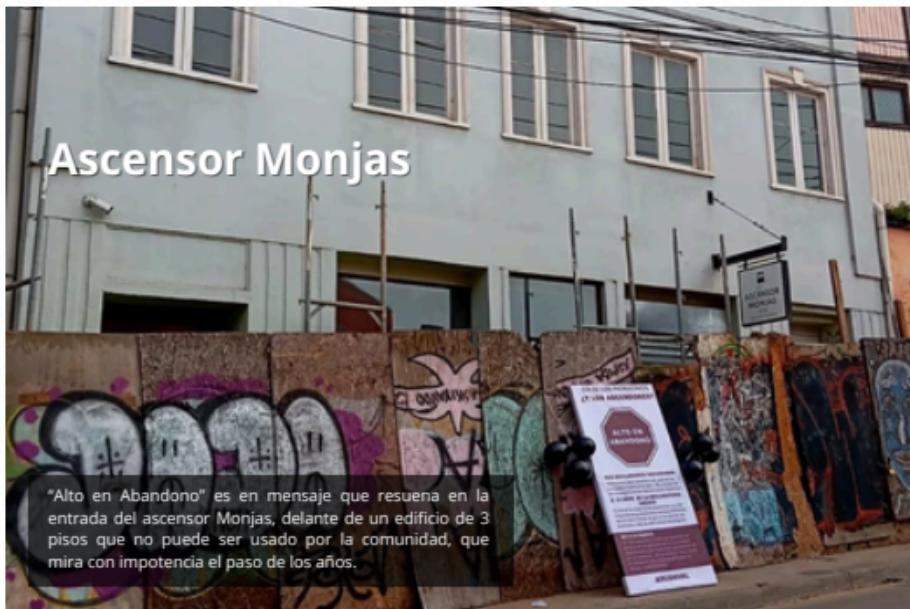
Respecto al rol esperado de las autoridades y del estado para solucionar esta situación de calle, creo que la Alcaldía de Valparaíso para cumplir lo estipulado en la ley 19418 debe generar un catastro de juntas de vecinos que no tengan sede y generar y disponer un plan de asignación de espacios de uso con fines comunitarios, e incluso trabajar este plan en conjunto con la Seremi de Bienes Nacionales de Valparaíso. El Gobierno regional debería ofrecer financiamiento directo para adquisición y/o recuperación de espacios y edificios para uso comunitarios o de sedes, cosa que





actualmente forma parte de la declaración de "que es lo que no financia la asignación directa del GORE". Bienes Nacionales, podría priorizar a las juntas de vecinos y a los municipios oportunamente en la cesión de comodatos de sitios y/o edificios para fines de uso de organizaciones sociales y generar un plan de asignación junto con la Municipalidad.

Puedo decir que las mismas juntas que existe una obligación de vecinales tienen la responsabilidad y entregar espacio a las juntas de obligación para con sus vecinos de vecinos y organizaciones sociales gestionar ante estas autoridades que finalmente son parte muy estatales la entrega de espacios importante de la sociedad y base adecuados y dignos para el de la participación democrática desarrollo de sus actividades ciudadana en nuestro país. comunitarias y a la vez se hace necesario la concientización de estas mal llamadas autoridades que son representantes en la realidad; de



"Alto en Abandono" es en mensaje que resuena en la entrada del ascensor Monjas, delante de un edificio de 3 pisos que no puede ser usado por la comunidad, que mira con impotencia el paso de los años.



PRÓXIMOS NÚMEROS

27

Junio

La gestión del Patrimonio de Valparaíso bajo la lupa.

25

Julio

¿Patrimonio olvidado?
Valparaíso a 22 años de la declaratoria como Patrimonio de la humanidad.

29

Agosto

Pensando estrategias para abordar el problema de la basura

26

Septiembre

Los problemas del transporte público porteño

31

Octubre

¿Cómo recuperar los espacios públicos porteños?

28

Noviembre

Propuestas para una reactivación económica en serio

26

Diciembre

A un año de la nueva gestión municipal





Menos postales más realidad

www.elpionerodv.cl



coordinacionelpionero@gmail.com



elpionerodevalparaiso



elpionerodv