

Aproximación al conflicto Vía Elevada - Avenida del Mar 1969
En una mirada desde el cruce de escalas

Gustavo Adolfo Leiva Torres

Tesis para optar al grado de magister
en Arquitectura y Diseño con mención
Ciudad y Territorio

Profesor Guía: David Jolly Monge

Valparaíso Chile - Diciembre 2012



Agradecimientos

Luis Apiolaza Torres
Gonzalo Bianchi
Yolanda Carter Silva
Juan Contreras Oyarzo
Juan González Abarzúa
Marcelo González Astengo
Camila González Carter
Alejandra Lagos Lagos
Rodolfo Le Caro
Gustavo Leiva Zúñiga
William Rebolledo
Isabel Margarita Reyes Nettle
Pablo Rodríguez
Adriana Torres Yañez

A

Índice

3

Índice

CONTENIDO	PÁGINA
A. Índice	3
B. Resumen	8
C. Objetivos	12
D. Herramientas de Trabajo	16
E. El Cruce de Escalas	22
F. La Vía Elevada y La Avenida del Mar	27
I. Contexto histórico, social y político en torno al conflicto y propuestas de “La Vía Elevada y La Avenida del Mar”	28
I.1. Contexto histórico Nacional	28
I.2. Antecedentes gubernamentales, Institucionales y de participación ciudadana en Chile	32
II. Desarrollo del conflicto entre La Vía Elevada (MOP) y La Avenida del Mar (Escuela de Arquitectura UCV)	36
III. Desarrollo de las propuestas “Vía Elevada y Avenida del Mar”	39
III.1. Desarrollo de la propuesta Vía Elevada	39
○ Planta Trazado Vía Elevada	48 - 49
III.2. Desarrollo de la propuesta Avenida del Mar	49
○ Planta Trazado Avenida del Mar	52 - 53
IV. Desenlace del conflicto entre La Vía Elevada (MOP) y La Avenida del Mar (Escuela de Arquitectura UCV)	53
V. Observaciones y análisis Arquitectónico comparativo entre las proposiciones de La Vía Elevada (MOP) y La Avenida del Mar (Escuela de Arquitectura UCV)	55

CONTENIDO	PÁGINA
V.1. Observaciones y Análisis Arquitectónico en la Escala Mayor	57
V.2. Observaciones y Análisis Arquitectónico en la Escala Menor	74
G. Proposición Final y Conclusiones	101
H. Referencias Bibliográficas	105
I. Bibliografía	111
J. Colofón	115
K. Anexos	119

B

Resumen

7

Resumen

A inicios del año 1969, el MOP (Ministerio de Obras Públicas) presenta una propuesta vial para conectar las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar (Chile), junto con completar el último tramo del llamado Camino Internacional (Valparaíso – Mendoza). La obra se conoce como La Vía Elevada.

La propuesta es ampliamente resistida por vastos sectores de la sociedad, siendo la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso quien lidera las demandas, a través de una propuesta de elaboración propia y multi-disciplinar denominada la Avenida del Mar.

Se configura un conflicto sin precedentes a escala Nacional e Internacional, que involucra a sectores políticos, académicos, gremiales, vecinales, entre otros, en un ejercicio de participación y debate poco acostumbrado para la época.

A continuación una descripción detallada de los hechos y sucesos del conflicto, junto con un análisis Arquitectónico de ambas propuestas en una mirada desde lo denominado como Cruce de Escalas.

C

Objetivos

Objetivos

1. Proponer al Cruce de Escalas como un modo de relacionar problemáticas urbanas actuales de índole arquitectónica y espacial.
2. Aportar a la Instalación del conflicto entre la propuesta Avenida del Mar de la Escuela de Arquitectura de la UCV y la propuesta de Vía Elevada del MOP (Ministerio de Obras Públicas) como un caso relevante y adelantado para la época en lo respectivo a propuestas y discusiones urbanísticas, debido a la incorporación durante su desarrollo de instancias de participación ciudadana, foros de discusión, debate público, declaración de fundamentos urbanísticos, entre otros, desconocidas en la época para el contexto cultural nacional.
3. Advertir de la importancia que adquiere la proyección, la planificación y la participación multidisciplinar en proyectos de intervención urbana para la consecución de objetivos reales e integrales de desarrollo.
4. Aportar al reconocimiento de este conflicto como un referente transferible a problemática urbanas actuales como las autopistas urbanas, instalación de mega-infraestructuras, densificación de barrios, entre otros.
5. Ubicar al conflicto como un hecho relevante dentro de la historia local reciente de Viña del Mar y Valparaíso, debido al enorme e impredecible impacto urbano que la construcción de la Vía Elevada hubiese tenido en el desarrollo futuro de ambas ciudades.

D

Herramientas de Trabajo

Herramientas de Trabajo

1. La Observación

Mi experiencia personal como alumno en la Escuela de Arquitectura y Diseño P.U.C.V. durante siete años entre pre y pos-grado, junto a dos años como Profesor Asistente en el Taller Arquitectónico, de Presentación de la Arquitectura y de Construcción de 2º año me permitieron conocer un modo de acceso al conocimiento. La Observación.

En palabras de Alberto Cruz la observación “...es más que un informarse (...) es más que documentarse...” **(1)** El modo de acceder al conocimiento con la observación es a través de un acto, no informativo, sino que creativo y poético, se trata de una invención del pensar que pone en el mismo punto de mira la mente, el ojo y la memoria **(2)** y **(3)**.

Luego Alberto escribe “...la observación implica una dimensión o magnitud de contemplación...” **(Ref. 1)** esta dimensión es la ciudad y lo que se observa, es algo externo que se puede ir a mirar. La observación si bien contiene al pensamiento interno, ensimismado, es vacía e inútil si no proviene de una contemplación hacia otras cosas fuera de uno mismo. Reflexión interna proveniente de una contemplación externa. “En ella, una vez detenido se dibuja lo que se ve. Y al par se escribe un pequeño texto en la forma de unas notas. El dibujo trata de expresar la construcción humana que se ve, lo que ésta alcanza ya, alcanzará, o bien es inalcanzable, ello -se entiende- en cuanto a lo poético. El texto por su parte trata de expresar eso que se ve, en relación con la marcha general, en común, de la época. También -se entiende- en cuanto a lo poético.” **(Ref. 1)**.

Para esta tesis en particular la observación será tomada como herramienta de trabajo en la forma del dibujo y las notas ya relatadas, pero que a la vez serán cruzadas con lo leído, con lo estudiado, y con lo consultado.

2. Lectura

La lectura es por excelencia una herramienta de estudio, en este sentido su inclusión como herramienta de trabajo es ampliamente predecible. Sin embargo no resulta tan obvio el modo de ser tratada y transformada en herramienta de trabajo.

Cada libro referenciado en los Textos de Cabecera (Pág. 17) posee una carpeta escrita a mano con citas puntuales del texto leído cruzada con otros y con reflexiones personales.

Luego otro grupo de libros denominados como Textos de Referencia (Pág. 17) corresponden a lecturas corrientes.

- Textos Cabeceras.
 - **GEHL, JAN.** La humanización del espacio urbano *la vida social entre los edificios*, Editorial Reverté S.A. Barcelona, 2006, traducción María Teresa Valcarse, 2006.
 - **VENTURI, ROBERT; IZENOUR, STEVEN; SCOTT BROWN, DINISE.** Aprendiendo de Las Vegas *el símbolo olvidado de la forma arquitectónica*, Editorial Gustavo Gili, S.A. Barcelona 1978.
 - **CHUECA GOITIA, FERNANDO.** Breve historia del urbanismo, *Alianza editorial, Madrid, 1968.*
 - **ESCUELA DE ARQUITECTURA UCV.** Fundamentos de la escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso (Capítulo “Avenida del Mar, enfoque urbanístico que supone la tesis a propósito del terminal de la carretera Internacional Mendoza – Valparaíso 1969), *Valparaíso, 1969*

- Textos de Referencia.
 - **AUGÉ, MARC.** El viaje imposible *el turismo y sus imágenes*, Editorial Gedisa S.A. Barcelona 1998, traducción Alberto Luis Bixio.
 - **AUGÉ, MARC.** Por una antropología de la movilidad, *Editorial Gedisa S.A. Barcelona 2007.*
 - **DUPUY, GABRIEL.** El urbanismo de las redes *teorías y métodos*, Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos Marzo 1998, traducción Rafael Capdevilla.

3. Acerca de Las Travesías

El año 1965 un grupo de Arquitectos, Poetas y Escultores pertenecientes a la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, o bien cercanos a ellos realizan un viaje al interior de Sudamérica, el grupo postula que América es un continente que debe ser recorrido para poder reconocerle, realizan este viaje en el cual construyen actos poético y levantan obras en la medida que avanzan por la extensión, a su regreso escriben el poema Amereida de autoría colectiva y anónima, base poética de los fundamentos de la Escuela de Arquitectura de la UCV.

Para el año 1984 las travesías se incorporan a las actividades de la Escuela programada anualmente y gestionada por cada taller. Al modo de la Travesía de 1965, esta se constituye por actos poéticos, viaja hacia algún lugar de América y se realiza durante ella alguna obra.

4. Viaje de Estudio a Sao Paulo – Santos – Brasilia. Noviembre 2010

Distinto a la experiencia de Travesía resulta el viaje de estudio, esencialmente la diferencia radica en la no realización de obra.

Durante la finalización del tercer módulo de este magister, junto a un grupo de alumnos realizamos un viaje de estudio por tres ciudades que consideramos atractivas por su actual configuración y origen: Sao Paulo, Santos y Brasilia.

De este viaje elaboré una carpeta con observaciones, notas y dibujos, junto con un registro fotográfico de lo visitado. También en la visita fue posible concertar una reunión con la Profesora María Cristina Schicchi perteneciente al programa de pos-grado en Urbanismo de la Universidad PUC de Campinas, quien compartió con nosotros algunas miradas generales del crecimiento urbano de la ciudad.

De este viaje recojo algunas experiencias, las cuales inciden indirectamente en el desarrollo de esta tesis.



El Cruce de Escalas

El Cruce de Escalas

Cálculos predictivos elaborados por la ONU establecieron que un 51,3% de la población mundial sería urbana para el año 2010, fijando a la vez como fecha de transición el 23 de Mayo del 2007, donde la población urbana sería superior a la población rural. (4)

Este fenómeno ya había sucedido hace mucho tiempo en los países Occidentales, siendo la década de 1960 la época en que la población chilena urbana fue superior a la población rural.

La ciudad y la vida urbana están instaladas en la Nación, en el Continente y en el Mundo, con ello sus beneficios y también sus perjuicios.

La ciudad es un invento del hombre. En la naturaleza existen eco-sistemas, grupos, manadas, algunos tipos de sociedades como las colonias de hormigas o de abejas. Pero no existen ciudades. Hoy la mayoría de la población mundial vivimos en ciudades, vivimos en este invento del hombre.

La ciudad producen una serie de necesidades: alimento, energía, agua, abrigo, etc., para solventar su existencia y la vida que en ellas transcurre. Sin embargo la ciudad no puede abastecerse a sí misma, no cuenta con los recursos que necesita para existir, requiere de unos territorios anexos para satisfacer sus necesidades.

Esto no es nuevo, ya las pequeñas aldeas coloniales de América contaban con unos territorios anexos que permitían su existencia como las dehesas donde se obtenía leña y se disponía de pastizales para el ganado o los valles, donde se cultivaban los alimentos y se criaba ganado.

Esta lógica que podría llamar del "territorio anexo" satisface las necesidades de una ciudad e indica un camino de desarrollo para el urbanismo en la lógica del planeamiento areolar, que es verificable en planificaciones pos-revolución industrial como la "Garden City" de Howard.

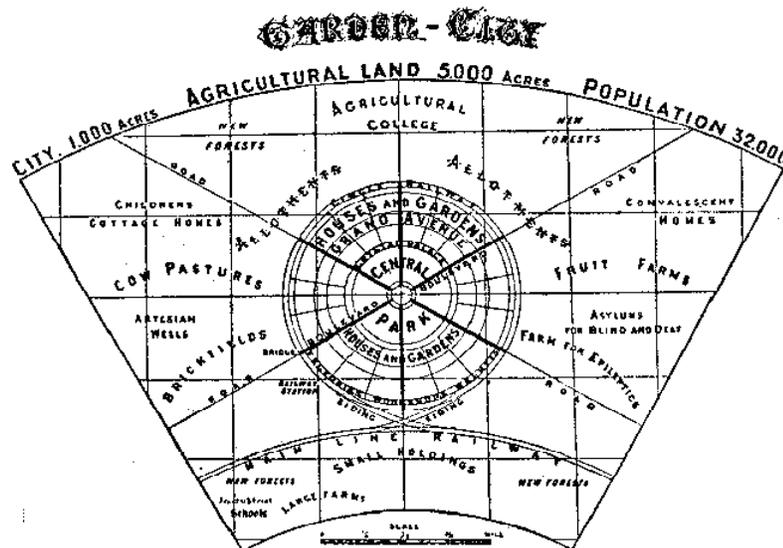


Imagen 01

- La ciudad Jardín, Ebenezer Howard (5)

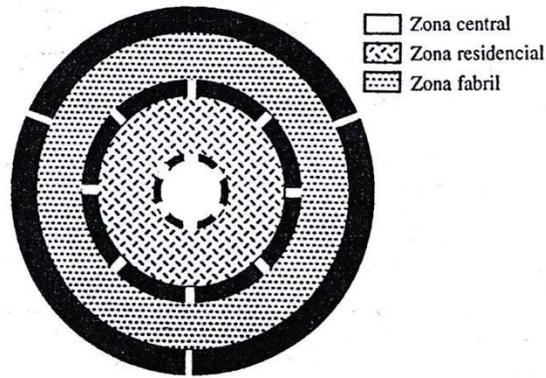


Figura 15. El territorio de la ciudad visto por el urbanismo: representación esquemática.

Imagen 02

- Representación esquemática de los principios de zonificación del urbanismo clásico, según Gabriel Dupuy (6)

Este modo de planificación y crecimiento entra en crisis hacia el siglo XX, donde la evolución tecnológica en los sistemas de comunicación y desplazamientos facultan a las ciudades de herramientas que posibilitan el abastecimiento y el crecimiento fuera de sus áreas contiguas, promoviendo la ocupación de zonas alejadas que ofrezcan mayor calidad de vida, economía, entre otros aspectos.

La ciudad, entonces, se ve ante un nuevo y amplio territorio disponible a ser ocupado, que va más allá de la llamada mancha urbana *“hacia una dinámica de metropolización expandida, en la que progresivamente van ocupando los pueblos y áreas rurales que encuentran a su paso desbordando una y otra vez los límites anteriores...”* (Alvarez,2010)

Este nuevo escenario es hasta hoy una gran ambigüedad, que tiene muchos nombres, tales como: Áreas Metropolitanas, Ciudad – Territorio, Ciudad difusa, Ciudad diseminada, Ciudad dispersa, etc.

La ciudad actual se surte de territorios que van mucho más allá de sus fronteras físicas, administrativas o políticas, de este modo las infraestructuras, equipamientos y obras destinadas a la satisfacción de estas necesidades responden a una lógica de Escala Nacional, Continental y Mundial. Lo planteare de un modo simple:

Una ciudad o sociedad ubicada en un lugar geográfico **“A”** requiere para satisfacer sus necesidades de los recursos y bienes ubicados en un lugar geográfico **“B”**.

Sucede que la sociedad que vive en **“B”** no requiere de estos recursos para sí misma, entonces la sociedad de **“A”** va y extrae lo que necesita del lugar **“B”**.

Sin embargo la sociedad de **“B”** al cabo de un tiempo cae en la cuenta de lo que ha perdido y de lo que puede seguir perdiendo, entonces decide no permitir más la extracción de **“A”**.

Esto es un problema, que esta tesis plantea como un problema de Escalas o de Cruce de Escalas, asunto que puede incluirse dentro de lo conocido como *“lo global vs lo local”* o bien de modo más vulgar *“El pez grande se come al pez chico”*.

Nuestro País está viviendo actualmente una serie de estas situaciones que han puesto en crisis políticas, plataformas de participación, instituciones y gobiernos.

ENAMI en Puchuncaví, Chile



Imagen 03 y 04

Relación entre Planta de Fundición y Áreas pobladas (7) y (8)

La Empresa Nacional de Minería (ENAMI) en Chile tiene una planta de fundición de cobre junto a un área rodeada por varios pueblos y localidades: Puchuncaví, La Greda, Ventanas, Horcón, Los Maitenes, entre otros. Desde 2005 diversas asociaciones locales han intentado paralizar las faenas de la Fundición, debido al evidente daño ambiental que ha vuelto, por un lado, inutilizable al valle que fue muy fértil y productivo, junto con deteriorar peligrosamente la salud de sus habitantes. El episodio más conocido radicó en la Escuela de La greda, donde un gran número de niños y docentes sufrieron intoxicaciones, tras reiterada exposición al ambiente contaminado. Las gestiones han logrado éxito durante periodos breves. Actualmente la discusión sigue vigente.

Vía Elevada Presidente Artur da Costa e Silva (Minhocão) São Paulo, Brasil



Imagen 05 y 06

Proximidad de la Vía Elevada a las residencias contiguas (9)

En 1971 se erigió esta Vía Elevada pensada para ampliar la capacidad de la calle ubicada bajo sus pilares, junto con lograr conexiones más veloces entre el centro de la ciudad con áreas externas del eje Este - Oeste. La implementación de la estructura ha significado la desvalorización, abandono y desprestigio de todo su entorno próximo. Actualmente se prohíbe su utilización durante las noches y los días Domingo es habilitada exclusivamente para el tránsito peatonal. Además se discute la posibilidad de su demolición.

Mall de Castro, Chile



Imagen 07 y 08

Mall de Castro en construcción, junto a la Iglesia de Chiloé (10) y (11)

Produjo una polémica de amplia cobertura durante principios del 2012, dado que superaba en altura a la Iglesia de la ciudad, monumento histórico y patrimonio de la Humanidad UNESCO. Además del fuerte impacto visual. Esto provocó la paralización transitoria de la construcción y la realización de un plebiscito no vinculante comunal de consulta acerca de la continuidad de las obras. La votación finalmente fue a favor de la construcción.

Las infraestructuras sean una autopista, un edificio, un equipamiento, una red, una industria, etc. pueden producir desencuentros con el contexto en el cual se ubican. Más aún cuando estas infraestructuras se plantean a Escala Nacional o Internacional, con tamaños y materialidades para perdurar gran cantidad de años. Se planifican para satisfacer necesidades foráneas al territorio del emplazamiento, constituyendo desencanto, desarraigo y frustración local

El Cruce de Escalas se refiere a este desencuentro entre una edificación, infraestructura o equipamiento, pensado para satisfacer una demanda a Escala Mayor con las necesidades de los territorios y regiones donde se emplazan.

El Cruce de Escala, no es solo garantía de conflicto, a la vez guarda la posibilidad de hallar el beneficio mutuo, este aspecto se intentará abordar en el desarrollo de esta tesis, dejando pendiente un siguiente estudio que logre desarrollarlo.



La Vía Elevada (MOP) y La Avenida del Mar (Escuela de Arquitectura UCV)

I. Contexto histórico, social y político en torno al conflicto y propuestas de “La Vía Elevada y La Avenida del Mar”

Para lograr ingresar al tema de estudio, es necesario tener en cuenta 2 asuntos:

1. Del contexto Histórico Nacional a nivel Político, Económico, Social y Cultural que envolvió el conflicto y que influyó fuertemente en la amplia cobertura e interés que desató, la cual fue ampliamente cubierta en distintos medios de prensa periodística y especializada local y Nacional de la época.
2. Comprender las plataformas gubernamentales e Institucionales de participación ciudadana disponibles en la época, las cuales marcaron el desarrollo del caso y su desenlace.

I.1. Contexto Histórico Nacional

Durante la década de 1960 Chile experimentó importantes alzas en sus cifras macro – económicas, que podían ser observadas como tendencia desde décadas anteriores. Esto puede ser visualizado en el alza promedio sostenida del PIB per cápita Nacional y en el aumento sostenido de exportaciones a nivel mundial.

Table 4c. Per Capita GDP in 8 Latin American Countries, 1950-2001
(1990 international Geary-Khamis dollars)

	Argentina	Brazil	Chile	Colombia	Mexico	Peru	Uruguay	Venezuela	Average
1958	5 698	2 111	4 282	2 383	3 025	2 746	5 402	9 816	3 278
1959	5 241	2 221	4 155	2 473	3 016	2 768	4 860	9 997	3 269
1960	5 559	2 335	4 320	2 497	3 155	3 023	4 960	9 646	3 392
1961	5 862	2 437	4 418	2 540	3 172	3 154	5 036	9 002	3 460
1962	5 677	2 511	4 518	2 594	3 211	3 321	4 858	9 058	3 494
1963	5 455	2 463	4 694	2 597	3 343	3 345	4 820	9 134	3 488
1964	5 926	2 472	4 693	2 675	3 594	3 462	4 858	9 562	3 632
1965	6 371	2 448	4 631	2 689	3 702	3 532	4 860	9 841	3 708
1966	6 321	2 527	5 042	2 750	3 813	3 723	4 974	9 677	3 784
1967	6 399	2 554	5 105	2 784	3 922	3 757	4 721	9 922	3 841
1968	6 578	2 704	5 188	2 874	4 073	3 666	4 747	10 249	3 976
1969	7 037	2 860	5 281	2 976	4 185	3 698	4 991	10 262	4 131
1970	7 302	3 057	5 293	3 094	4 320	3 807	5 184	10 672	4 309
1971	7 530	3 279	5 663	3 194	4 363	3 857	5 130	10 446	4 450
1972	7 635	3 539	5 492	3 355	4 597	3 858	4 945	10 245	4 618
1973	7 962	3 882	5 093	3 499	4 845	3 952	4 974	10 625	4 872
1974	8 334	4 083	5 050	3 618	5 003	4 200	5 123	10 507	5 049

Tabla 01

- Fragmento Tabla de Ingreso Per-cápita en Latino América, 1958 – 1974 (12)

CUADRO Nº 5

**Chile: Exportación total al mundo y a América Latina, 1961-69,
y porcentaje de América Latina sobre el total**

(miles de dólares)

<i>Año</i>	<i>A) Total mundo</i>	<i>B) Total A. Latina</i>	<i>B/A</i>
1961	508.164	41.984	8,26 %
1962	523.082	45.481	8,55 %
1963	541.962	53.416	9,85 %
1964	625.732	57.151	9,13 %
1965	687.892	57.246	8,32 %
1966	880.775	61.292	6,96 %
1967	913.696	83.710	9,16 %
1968	940.824	93.077	11,11 %
1969	1.075.440	114.457	10,64 %

Tabla 02

- Exportaciones Chilenas, Década de 1960 (13)

El aumento del intercambio económico del país significó un claro aumento en la actividad portuaria, donde Valparaíso era el terminal de transferencia más importante.

En 1960 Chile experimenta un momento de consolidación en el proceso de migración campo – ciudad, ya iniciado en décadas anteriores y que no detendrá su avance hasta nuestros días. Fenómenos asociados al mejoramiento en la condiciones de vida, como el aumento explosivo de la población son incidentes en la creación de un clima de cambios acelerados.

Una población urbana floreciente y creciente que demandaba mayor cantidad de recursos y bienes configura un escenario de prioridad Nacional.

1. En 1907 se contaron 3.231.531 habitantes.
2. En 1930 se contaron 4.287.445 habitantes.
3. En 1940 se contaron 5.023.539 habitantes.
4. En 1960 se contaron 7.374.115 habitantes.
5. En 1970 se contaron 8.884.115 habitantes.
6. En 1982 se contaron 11.329.736 habitantes.
7. En 1992 se contaron 13.348.401 habitantes.
8. En 2002 se contaron 15.116.435 habitantes.
9. En 2012 se contaron 16.572.475 habitantes (informe preliminar).

Tabla 03

- Totales Nacionales, Censos de Población 1907 - 2012 (14)

Este contexto Social y Cultural es la fuente del inicio de problemáticas urbanas, en que las pequeñas ciudades chilenas, comienzan a enfrentar una demanda acelerada de bienes, alimento, energía, servicios, etc. proveniente de nueva y creciente población. Las ciudades chilenas se enfrentan a procesos de transformación más veloces que la capacidad de respuesta. La “transformación incongruente” que surge dado que “...el ritmo de crecimiento es muy superior a la capacidad de previsión de las autoridades, a su capacidad de asimilar los problemas y generalmente a su cortedad de créditos para acometer las reformas de gran empeño...” (15)

En materia macro – económica la demanda en infraestructuras óptimas es vital para atender las nuevas necesidades: mayor flujo de tránsito en carreteras, mayor demanda de viviendas urbanas, aumento en el consumo, crecimiento en la producción, etc.

% Población por segmento		
Censo	Urbana	Rural
1907	43,2	56,8
1920	46,4	53,6
1930	49,4	50,6
1940	52,5	47,5
1952	60,2	39,8
1960	68,2	31,8
1970	75,1	24,9
1982	82,2	17,8
1992	83,5	16,5
2002	86,6	13,4

Tabla 04

- Cuadro Migración campo – ciudad, Chile (16)

La infraestructura vial es de capital importancia para sostener este desarrollo en un país muy dependiente de sus exportaciones y a la vez muy centralizado.

Es así que durante finales de la década de 1960 se impulsaron varios proyectos en todo Chile y en especial en la zona central hacia una estrategia que lograrse satisfacer estas nuevas demandas:

- Construcción del túnel Lo Prado, 1970.
- Nuevo camino troncal hacia el valle de Limache.
- Término pavimentación Carretera Panamericana entre Arica y Puerto Montt (Obra avanzada por J. Alessandri con pavimentación del tramo Santiago – Puerto Montt).
- Término de las últimas etapas del Camino Internacional entre Valparaíso y Mendoza.
- Habilitación de la Cuesta Barriga.

El complejo abanico de situaciones que motivaron y permitieron el desarrollo en infraestructura vial a nivel Nacional y a nivel Local se reconoce más amplio y más complejo, digno de ser en sí mismo materia de estudio, sin embargo en esta ocasión han sido indicados algunos fenómenos considerados relevantes.

A continuación se indicarán algunos hechos desde los cuales se estima sea posible vislumbrar parte de este complejo escenario y a la vez puntualizar el objeto preciso de interés:

A nivel Nacional:

1. El aumento del intercambio económico de Chile y Latinoamérica entre sí y con el resto del Mundo pone presión al Puerto de Valparaíso por desarrollar infraestructura y tecnología de acceso y operación, para satisfacer la demanda nacional e internacional de carga. Cabe destacar que las últimas obras de relevancia ejecutadas en el Puerto de Valparaíso para ese entonces habían sido las correspondientes a la segunda etapa del Molo de Abrigo y al Espigón de atraques finalizado en 1930. Para 1969 se verifica un periodo cercano a 40 años sin mejoras significativas para el Puerto.
2. El aumento en la utilización de vehículos motorizados para el traslado de cargas, mercancías y personas, junto con la paulatina disminución de los antiguos medios de transportes como el tren y el tranvía.
3. El nacimiento de la concepción masiva de Progreso y bienestar vinculada al aumento en la producción fabril, al consumo, al intercambio de bienes, etc.

A nivel Local:

1. El crecimiento urbano y demográfico sostenido de todas las ciudades del litoral y el valle interior del Gran Valparaíso, instaló en la época un proceso de entendimiento y colaboración de los municipios involucrados (Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana) en pos de una interdependencia y no de una competencia. La elaboración del Plan Regulador Intercomunal de 1965 es muestra de este esfuerzo.
2. Existe un aumento acelerado del tránsito vehicular entre las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar que marca pick`s de saturación de tránsito a las horas de ingreso y egreso de las jornadas laborales. Durante la ejecución de las primeras obras de ensanchamiento en la Avenida España ante el menor imprevisto, se producen atochamientos vehiculares de proporciones desacostumbradas para la época, como muestra este anuncio:



Imagen 09

- Recorte Artículo Diario La Estrella 1969 (17)

3. Las características particulares de la topografía local, gobernada por cerros de laderas empinadas y quebradas profundas, poblados en la mayoría de sus cimas, con vías concebidas para una demanda a nivel barrial y peatonal, sin conexiones viales interurbana, advierten el creciente problema de conexión entre Valparaíso y Viña del Mar, que para ese entonces contaba con solo una vía de tránsito expedita, el llamado camino plano ejecutado hacia la década de 1920.

I.2. Antecedentes gubernamentales, Institucionales y de participación ciudadana en Chile

Durante gran parte del Siglo XX Chile y Latino América vivieron procesos de cambios políticos e ideológicos acelerados. Revoluciones y dictaduras militares marcaron los extremos a los cuales muchas Naciones Latinoamericanas llegaron.

El tema de la participación ciudadana, que en aquellos años tenía una expresión concreta en las diversas formas de representación política simbolizadas en el derecho a voto, es de particular relevancia dado el contexto de agitación popular, lucha de clases e igualdad de oportunidades imperante.

Se está en Chile ante una época de activa participación ciudadana en los procesos de desarrollo Nacional a todo nivel y escala, existe una fuerte organización popular en diversos rubros como el campesinado, obrero y estudiantil. Una sólida y creciente actividad e interés cívico, reflejado en el aumento del alfabetismo, el mayor acceso a la información y a la cultura.

Esto tiene una importante incidencia en el conflicto estudiado dado que desde su origen, la búsqueda de apoyo de autoridades, de organizaciones, colegiaturas, colectividades y de la ciudadanía en general fue una constante que marcó profundamente su desarrollo y desenlace.

I.2.1. Organización Territorial, Administrativa y Política Nacional:

Es necesario y oportuno constatar un panorama de índole general a propósito de la Organización territorial, Institucionalidad asociada, modo de gobierno y plataformas de participación ciudadana existentes en las políticas de Estado que rodearon al conflicto.

“Con el fin de conseguir una mayor eficacia en la administración estatal, se forman diversas unidades territoriales organizadas en función de los objetivos globales que persigue el Estado, procurando evitar los desequilibrios espaciales interiores. De esta manera el ordenamiento territorial que promueve un Estado debe estar jerarquizado y estratificado para facilitar la gestión del gobierno” (Caviedes, Cárcamo)

La Constitución de la República de Chile de 1925 establece una Organización Territorial Política dividida en: Provincias, Departamentos, Sub-delegaciones y Distritos (*Artículo 88º*). Y una Organización Territorial Administrativa dividida en: Provincias y Comunas (*Artículo 93º*), estas últimas coincidentes en límites territoriales con las Sub-delegaciones.

Para 1969, la Nación contaba con 25 Provincias y 97 Departamentos **(18)**

La Constitución define de la siguiente forma a las máximas autoridades a cargo de cada División Territorial Política:

Provincia:

“Artículo 89º. El gobierno superior de cada Provincia reside en un Intendente quien lo ejercerá con arreglo a las leyes y a las órdenes e instrucciones del Presidente de la República de quien es agente natural e inmediato. Durará 3 años en sus funciones...”

Departamento:

“Artículo 90º. El gobierno de cada Departamento reside en un Gobernador, subordinado al Intendente de la Provincia. Durará 3 años en sus funciones. El Intendente de la Provincia es a su vez Gobernador del Departamento en cuya Capital reside.

Los Gobernadores son nombrados por el Presidente de la República, a propuesta del respectivo Intendente.”

Sub – Delegación:

“Artículo 91º. Las Sub-Delegaciones son regidas por un Sub-Delegado, subordinado al Gobernador del Departamento y nombrado por éste. Los Sub-Delegados durarán 1 año en su cargo.”

Distritos:

“Artículo 92º. Los Distritos son regidos por un Inspector, bajo las órdenes del Sub-Delegado, quien lo nombrará y removerá...” (19)

Define de la siguiente forma a las máximas autoridades de la División Territorial Administrativa:

“Artículo 93º. La División administrativa denominada “Provincia” equivaldrá a la División política del mismo nombre, y la División administrativa denominada “Comuna” equivaldrá a la División política denominada Sub-Delegación...” (Ref. 19)

Provincia:

“Artículo 94º. La administración de cada Provincia reside en el Intendente, quien estará asesorado, en la forma que determine la ley, por una Asamblea Provincial, de la cual será Presidente.”

“Artículo 95º. Cada Asamblea Provincial se compondrá de representantes designados por las municipalidades de la Provincia en su primera sesión, por voto acumulativo... las municipalidades designarán el número de representantes que para cada una determine la ley.” (Ref. 19)

Comuna:

“Artículo 101º. La administración Local de cada Comuna o agrupación de Comunas establecidas por ley, reside en un Municipalidad.

Cada Municipalidad, al constituirse, designará un Alcalde...

En las ciudades de más de cien mil habitantes y en las otras que determine la ley, el Alcalde será nombrado por el Presidente de la República...”

“Artículo 102º. Las Municipalidades tendrán los Regidores que para cada una de ellas fije la ley. Su número no bajará de 5, ni subirá de 15.

Estos cargos son concejiles y durarán por 3 años.”

“Artículo 104º. La elección de los Regidores se hará en votación directa.” (Ref. 19)

Para 1969, los Alcaldes y Regidores a cargo de las Comunas involucradas (Valparaíso y Viña del Mar) habían surgido de la elección de Regidores del 2 de Abril de 1967. Para esa época, de acuerdo a la Constitución de 1925 Los Alcaldes debían *“...ser elegidos por la mayoría de los Regidores, con la excepción de las comunas de Santiago, Valparaíso, Viña del Mar, Iquique, Antofagasta, Talca, Chillán, Concepción, Talcahuano, Temuco y Valdivia, donde serían designados por el Presidente de la República” (20)*

I.2.2. Distribución del Poder según Organización Territorial, Administrativa y Política Nacional:

Organización Territorial Política en Chile 1969:

DIVISIÓN TERRITORIAL	AUTORIDAD MÁXIMA	MODO DE ELECCIÓN	DURACIÓN CARGO
Nación	Presidente de la República	Voto democrático con Sist. Proporcional	6 Años
Provincia	Intendente	Designado por Presidente de la Rep.	3 Años
Departamento	Gobernador	Designado por Presidente de la Rep*	3 Años
Sub Delegación	Sub Delegado	Designado por Gobernador del Dpto.	1 Año
Distrito	Inspector	Designado por el Sub Delegado	1 Año

* La designación puede provenir a propuesta del Intendente

Organización Territorial Administrativa en Chile 1969:

DIVISIÓN TERRITORIAL	AUTORIDAD MÁXIMA	MODO DE ELECCIÓN	DURACIÓN CARGO
Nación	Presidente de la República	Voto democrático con Sist. Proporcional	6 Años
Provincia	Intendente *	Designado por el Presidente de la Rep.	3 Años
Comuna (coincidente con Sub Delegación)	Alcalde	Elección entre Regidores electos **	4 Años ***

* Asesorado por Asamblea Provincial, de la cual es Presidente, los miembros son designados por cada una de las Municipalidades de la Provincia.

** Los Regidores en el cargo por elección con voto democrático y sistema proporcional elijen en votación al Alcalde.

*** El 2 de Mayo de 1959 según la Ley Nº 13.296 el periodo de gobierno de los Regidores se amplió de 3 a 4 años.

I.2.3. Observaciones acerca de las Plataformas de participación ciudadana

1.

Los antecedentes estudiados apuntan hacia la representatividad política vinculada a la organización territorial de gobierno directo, se excluyen de este análisis las fuentes de representatividad vinculadas al parlamento y ministerios.

2.

Se observa una evidente centralización del poder y de la representatividad, donde el Presidente de la República posee facultades de designación de Alcaldes en los centros urbanos más importantes del País (entre ellos, Valparaíso y Viña del Mar), junto con la facultad de designar a la máxima autoridad de cada Provincia, el Intendente, tanto en su rol de Unidad Territorial Política, como en el de Unidad Territorial Administrativa.

3.

La elección con voto democrático de Alcalde posee una representatividad discutible, debido a que su elección no surge directamente del voto, sino de la decisión entre regidores electos.

4.

No se observa una institucionalidad de participación ciudadana directa, solo se aprecian modos de participación indirecta a través de representantes electos (Presidente de la República y Regidores)

5.

Una de las problemáticas en las cuales se vio envuelta el conflicto estaba directamente relacionada a la inexistencia de una institucionalidad adecuada que canalizara las demandas y propuestas ciudadanas, es posible observar en el transcurso del conflicto variadas declaraciones y peticiones dirigidas al Presidente de la República don Eduardo Frei Montalva, viendo solo en su figura, probablemente, la independencia y seriedad necesarias para dar solución.

II. Desarrollo del Conflicto entre La Vía Elevada (MOP) y La Avenida del Mar (Escuela de Arquitectura UCV)

El BID (Banco Interamericano de Desarrollo) entrega un préstamo al Gobierno Chileno para la ejecución del trazado del Camino Internacional entre Valparaíso y Mendoza. El préstamo incluye dineros suficientes para incorporar el tramo vial entre Viña del Mar y Valparaíso como parte de esta nueva Ruta Internacional, gestiones que son realizadas con éxito.

Inicialmente el MOP baraja 3 posibles trazados para la construcción del tramo Viña del Mar – Valparaíso: un trazado por la costa, otro por la cota 100mts y otro por la cota 300mts. La evaluación de estas 3 posibilidades se fija a partir de criterios económicos de costos directos, por lo que los dos trazados en los cerros fueron considerados inalcanzables dada la necesidad de ejecutar grandes movimientos de tierra, costosos puentes en las quebradas a atravesar, demolición y expropiación de viviendas. **(21)**

Según Declaraciones de representantes del MOP de la época su propuesta definitiva fue decidida a partir de 2 Ante-Proyectos casi coincidentes, que variaban solo en la solución técnica de la rompiente en base a enrocados o a pilotes. La propuesta definitiva fue conocida en diversos estados de desarrollo: en 1967 con la exposición MOPT en la Intendencia de Valparaíso, en Enero de 1968 con una publicación en la Revista AUCA Nº11 y en Febrero de 1968 con la exposición de la Feria del Mar **(22)**.

El año 1969 comienza la ejecución de la obra de la Vía Elevada diseñada por el MOP, publicándose artículos en la prensa local.

Entonces se encienden las alarmas de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, de sus Profesores y Alumnos, que ven en este proyecto la proposición de una carretera insensible e indiferente al entorno urbano que interviene colocando en pleno borde costero de Valparaíso y Viña del Mar un elemento netamente vial que bloquea el acceso, la vista, la relación y la destinación con el mar dejándolo oculto, abandonado, mísero, si bien la Escuela ya estaba en conocimiento del proyecto (ver Pág. 59) y ya había concurrido a las autoridades competentes, los constantes rechazos animan a cambiar de estrategia. La Escuela declara que su *“posición de rechazo al tramo Valparaíso – Viña del Mar del camino internacional a Mendoza, se basa en que el desconoce y destruye la realidad de Valparaíso, de Viña del Mar y del conjunto de ambas ciudades”* **(23)**. Profesores y Alumnos trabajan para lograr detener las obras del proyecto de la Vía Elevada sacándolo de la esfera privada y cerrada en la cual se encontraba, para posicionarla en una esfera pública que concierne a todos los ciudadanos y potenciales afectados, donde pueda discurrirse del tema, para así lograr un *“fundamento declarado”* **(24)**.

La proposición de la Escuela de Arquitectura es inicialmente acogida por el MOP, a la vez que consigue apoyo de varias autoridades relevantes de la época como: Iván de la Maza y Luis Guevara (Regidores por Valparaíso), Sergio Orellana (Regidor por Viña del Mar), entre otros. También de varios intelectuales y especialistas en asuntos urbanos como Oscar Niemeyer, Clorindo Testa, Francisco Bullrich, Alicia Cazzaniga, Amancio Williams, Alberto Prebisch (Ver **Anexo 01**), junto con un amplio respaldo de la comunidad local (Ver **Anexo 02**).

La buena recepción inicial de las autoridades no perdura en el tiempo dando paso a una polémica donde ambas propuestas serán en muchos casos despojadas de sus argumentos urbanos, prácticos y técnicos, para dar paso a contingencias de ámbito político, partidista y eleccionario.



Imagen 10

- Fotografía bajo el Puente Capuchinos, sector Caleta Abarca, utilizada para demostrar los efectos posibles de una Vía Elevada en el suelo y en la orilla (25)

Grosso modo:

1.

En un primer momento La Escuela de Arquitectura, utiliza los medios institucionales para indicar sus observaciones y reparos a la propuesta de la Vía Elevada, al no ser escuchada, decide advertir a la ciudadanía, a los profesionales competentes, técnicos, especialistas y a todo interesado o afectado por la obra del real impacto y efecto urbano que vislumbran.

2.

En un segundo momento entrega la propuesta de la Avenida del Mar a la opinión pública, a través de una serie de exposiciones de maquetas, láminas y planos abiertos a la comunidad advirtiéndole que ésta es susceptible de modificaciones siempre y cuando no atenten contra “*el espíritu*” de la propuesta (ver Pág. 60).

3.

Finalmente, se solicita a los consejos Municipales, Intendente y al Presidente de la República Don Eduardo Frei Montalva la creación de una comisión técnica independiente del más alto nivel que pueda evaluar ambas propuestas y escoger la más conveniente, o bien construir una tercera nueva propuesta.

Por el otro lado:

1.

En un primer momento el MOP, acoge la propuesta ofrecida por la Escuela de Arquitectura, luego se retracta sistemáticamente de las consideraciones iniciales al determinar que dicha proposición es de índole estética, demasiado costosa y de complicada ejecución.

2.

Luego en un segundo momento tanto la institución, como la mayoría de las autoridades locales bloquean la posibilidad de crear la comisión técnica solicitada y ofrecen considerar obras de carácter complementario aplicadas sobre el proyecto original de la Vía Elevada.

III. Desarrollo de las Propuestas “Vía Elevada y Avenida del Mar”

III.1. Desarrollo de la propuesta de la Vía Elevada (MOP):

La propuesta de la Vía Elevada se encontraba inscrita en una mirada de desarrollo Nacional a mayor escala, como ya ha sido indicado, en un contexto de desarrollo y aumento acelerado de la demanda y de la producción.

El País dentro de las políticas de desarrollo infraestructural e industrial de la época apoyó y ejecutó importantes obras Públicas viales (ver Pág. 30), entre ellas la construcción de una Ruta directa y expedita entre el puerto de Valparaíso y la Ciudad de Mendoza, el conocido Camino Internacional.

Los esfuerzos económicos y administrativos del Estado fueron contribuyendo a la concreción de dicha vía, mediante expropiaciones de terrenos, negociaciones, pavimentaciones por tramos y casos de gran esfuerzo como la utilización mixta del túnel del ferrocarril trasandino en el cerro caracoles (con el sistema llamado, por entonces “La Lanzadera”) (26)

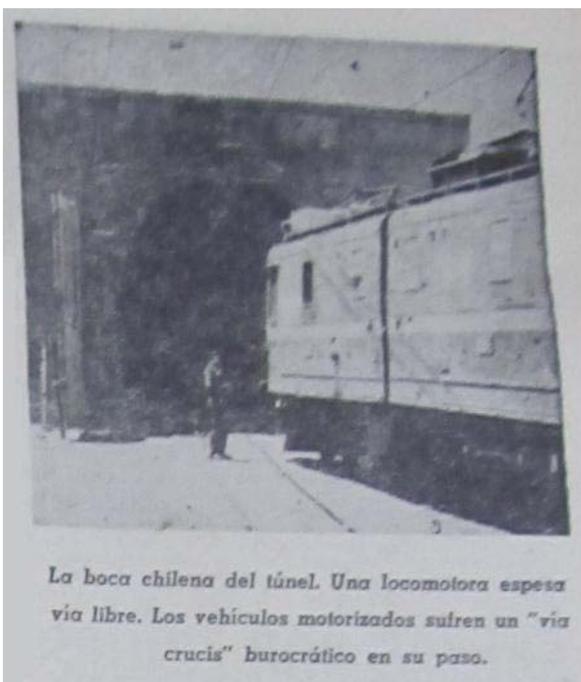


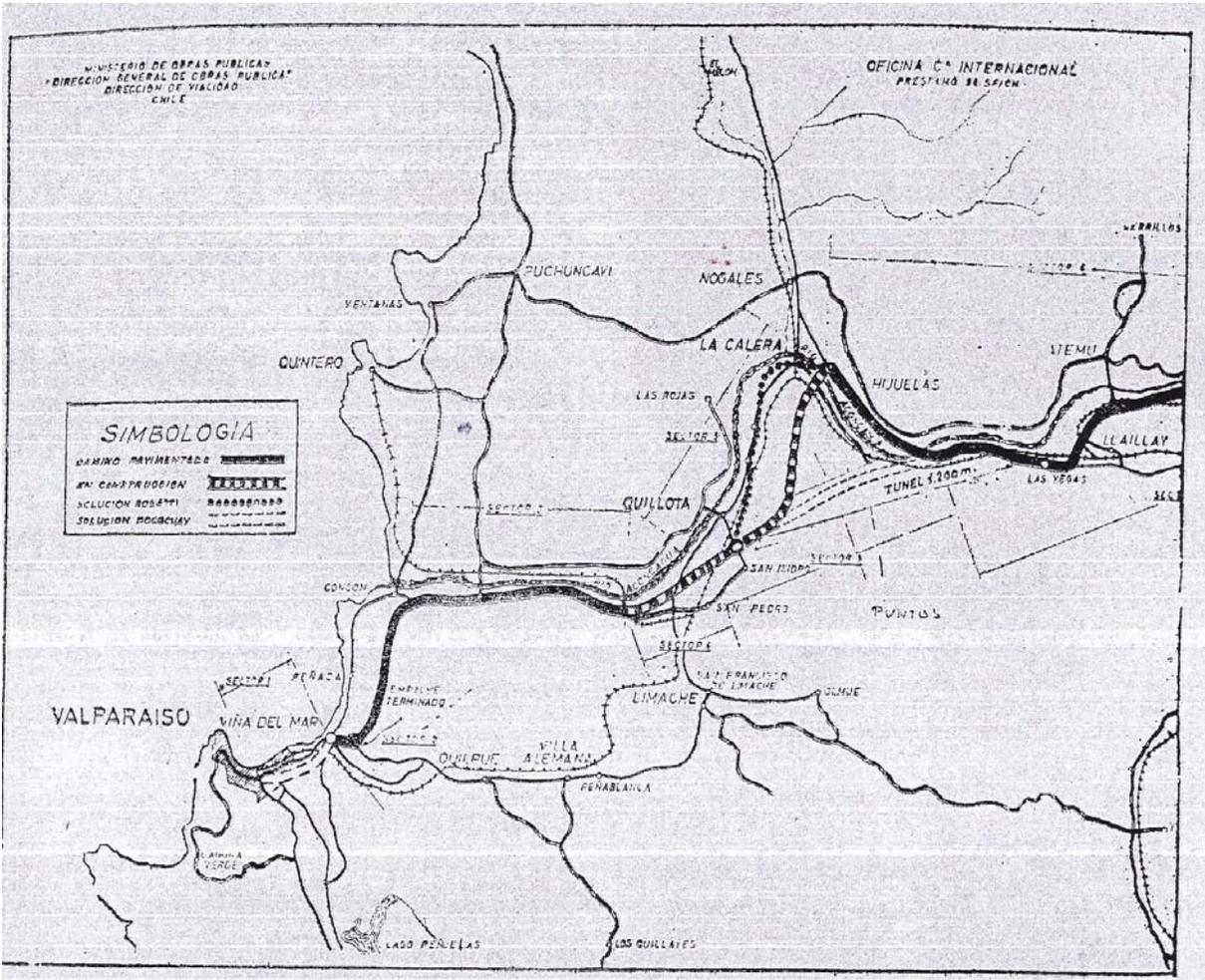
Imagen 11

- Túnel Caracoles 1969 (27)

El último tramo de este Camino corresponde a la Ruta entre Caleta Abarca en Viña del Mar y la Maestranza Barón en Valparaíso.

La propuesta de la Vía Elevada se enmarca en esta situación de interés Nacional.

Por lo cual el planteamiento de la vía contiene exigencias acorde a un uso de autopista que lleva flujos de tránsito a escala Internacional, Nacional, Provincial y Local, un tránsito mayoritariamente veloz (imagen 12).



- Imagen 12*
- Trazado Camino Internacional Valparaíso – Mendoza 1969 (28)

Como se mencionó en la Pág. 36 el MOP barajó inicialmente 3 posibles trazados para la construcción de la vía, seleccionando el trazado por la vía costera, el cual tiene una primera insinuación en el Plan Regulador Intercomunal de 1965 elaborado por la Oficina del Plano Intercomunal de Valparaíso, que lo cataloga como “*Vía de Primer Grado (vía 2-B-4)*” en la cual se establecen fajas de expropiación laterales de 40 metros o más, siendo reducida en caso de topografía complicada, prohibición de crear nuevos accesos vehiculares desde la vía a propiedades privadas contiguas, entre otras características de índole vial (29).

Cabe destacar que toda indicación correspondiente a un Plan Regulador apunta a orientar proposiciones hacia ciertas características urbanísticas, paisajísticas, viales, etc. de modo que la ciudad resguarde o potencie atributos considerados valiosos, estratégicos, explotables, etc. De este modo las indicaciones de un Plan Intercomunal en ningún caso pre-define algún diseño específico para la vía mencionada.

2-B-4) Avenida España, desde el Puente Capuchinos hasta el punto de bifurcación con Avenida Argentina y Errázuriz, consultándose rectificación por zona actual Maestranza Barón.

En el sector habitacional contiguo a toda la extensión de la Avenida España, la línea de edificación pasa a una distancia de 7 metros de la línea de la calle; línea de cierre de las propiedades.

Queda prohibida toda subdivisión de propiedades que deje nuevos lotes con acceso exclusivo de vehículos por esta Avenida, a los cuales en caso de crearse, éstos deberán acceder por otra calle.

Imagen 13

- Recorte Diario Oficial Chile, referente a Vía 2-B-4 Plan Intercomunal 1965 (30)

En los antecedentes consultados fue posible encontrar dos opciones de trazado estudiadas que contemplaban ir por sobre la vía férrea, en Revista especializada se dice lo siguiente:

“Un puente elevado sobre la línea del ferrocarril Valparaíso – Santiago... Otra de las alternativas propuestas va elevada sobre el FF.CC. entre puente Capuchinos y Portales (alternativa Robinson Crusoe), bajando en dicho punto a nivel de Avenida España, con ensanches frente al matadero y Universidad Santa María...” (31)

Estas alternativas posteriormente fueron desechadas debido a su dificultad de construcción, interferencia con la línea de FF.CC. electrificada, costos elevados e interferencia en las instalaciones de la maestranza del sector Barón.

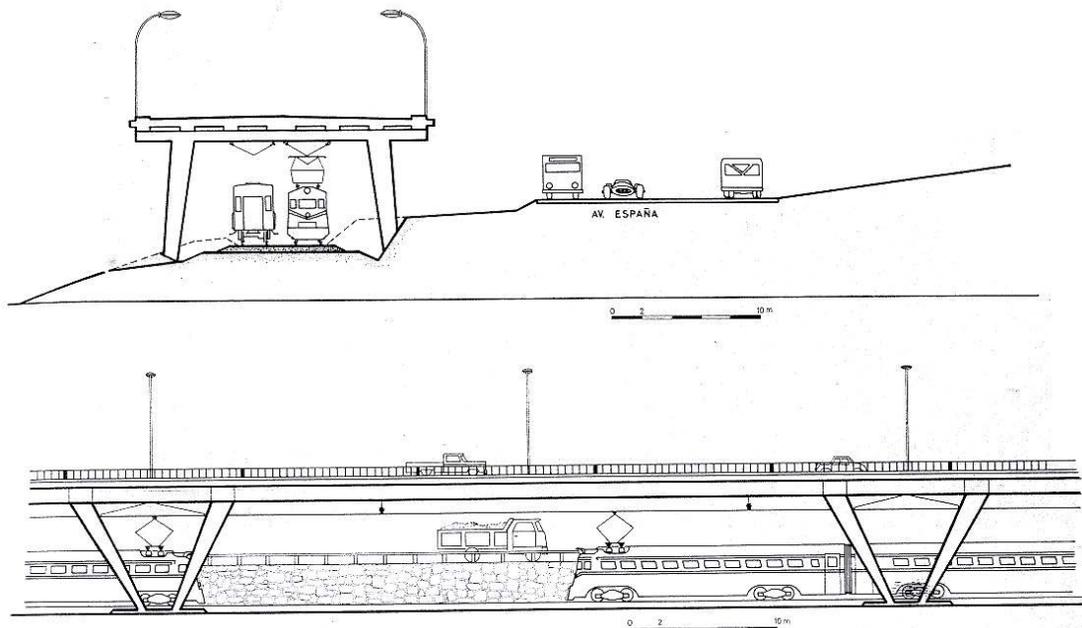


Imagen 14

- Perfil en Corte y Elevación propuestas sobre FF.CC. 1968 (32)

Luego el MOP elabora 2 Ante-Proyectos, (ver Pág. 36), diferenciados en la solución técnica de la colocación de enrocados o pilares en la rompiente contigua a la orilla.

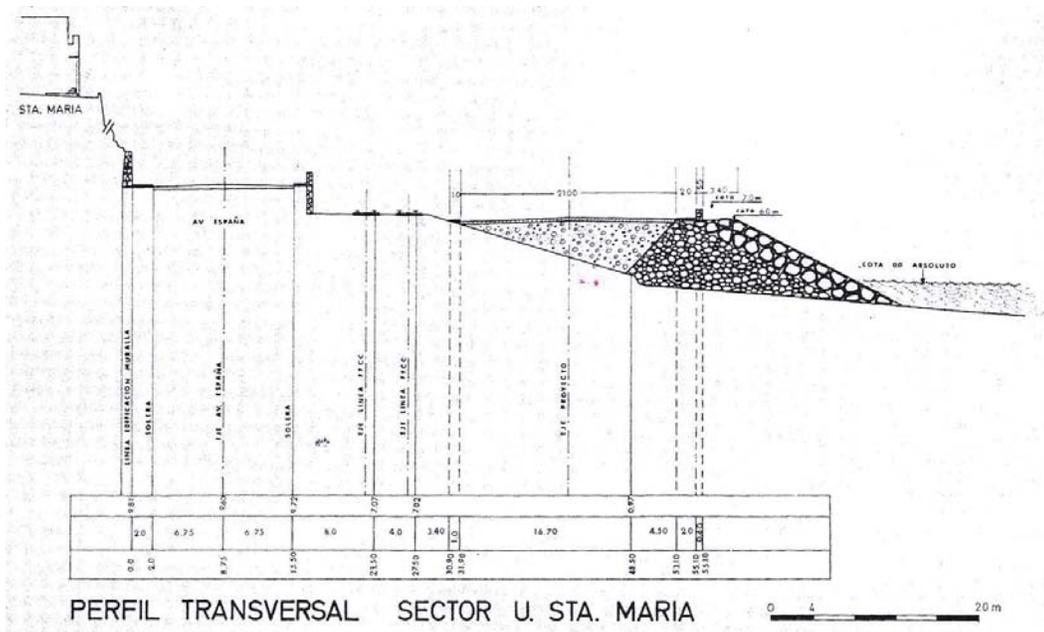


Imagen 15

- Perfil propuesta para enrocados anteproyecto del MOP (33)

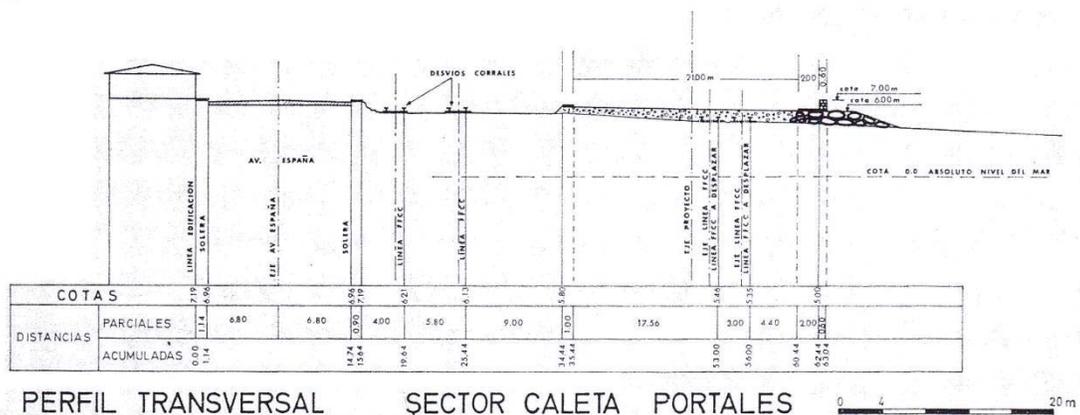
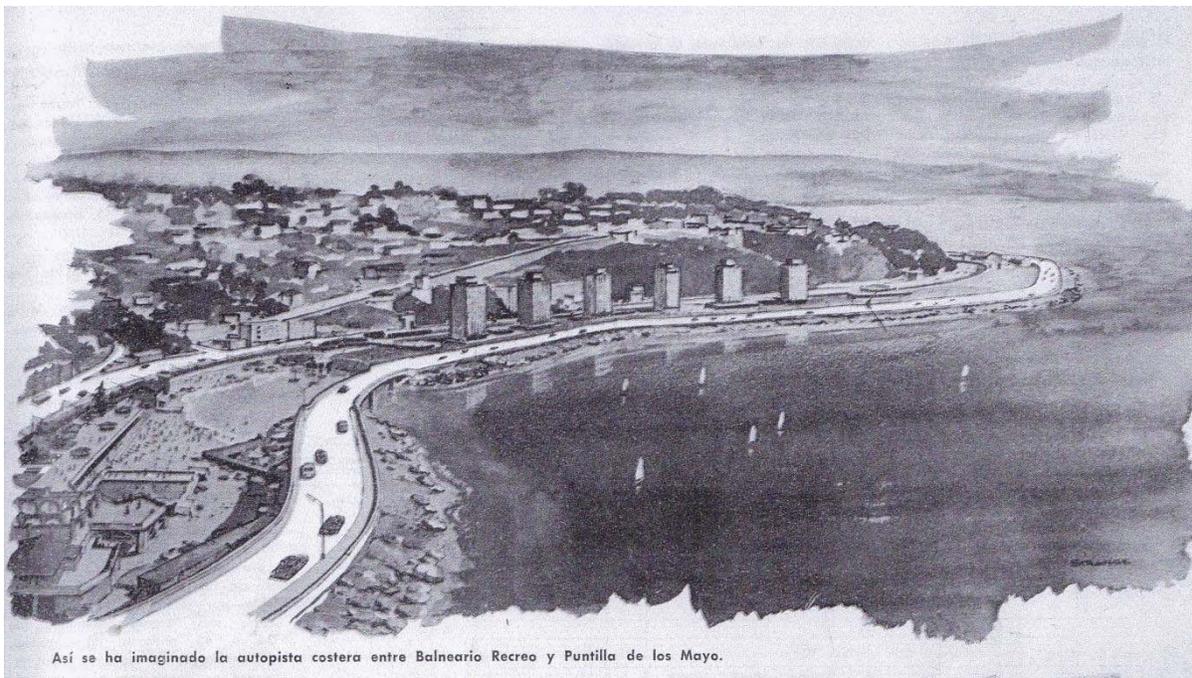


Imagen 16

- Perfil propuesta para enrocados anteproyecto del MOP, publicada en Revista AUCA N°11 (34)

A continuación el MOP se hace cargo de la gestión y elección del proyecto concreto a ser ejecutado, para ello se utilizaron criterios técnicos, ingenieriles y viales, priorizando soluciones simples que no significasen exceso de expropiaciones, obstrucciones de infraestructura subterránea, entre otros asuntos prácticos. Con el apoyo del Instituto de Geodesia de la Universidad de Chile se define la propuesta definitiva.

Según los antecedentes consultados fue posible apreciar algunas modificaciones de trazado respecto a la publicación realizada el año 1968 en la Revista AUCA N° 11 (*imagen 17*), versus la publicación en el Diario El Mercurio de Valparaíso el 6 de Abril de 1969 (*imagen 19*) y versus el fotomontaje (*imagen 18*) donado por topógrafo perteneciente al equipo del MOP en la época.



Así se ha imaginado la autopista costera entre Balneario Recreo y Puntilla de los Mayo.

Imagen 17

- Trazado Vial en Sector entre Curva de Los Mayos y Balneario de Recreo, 1968 (35)



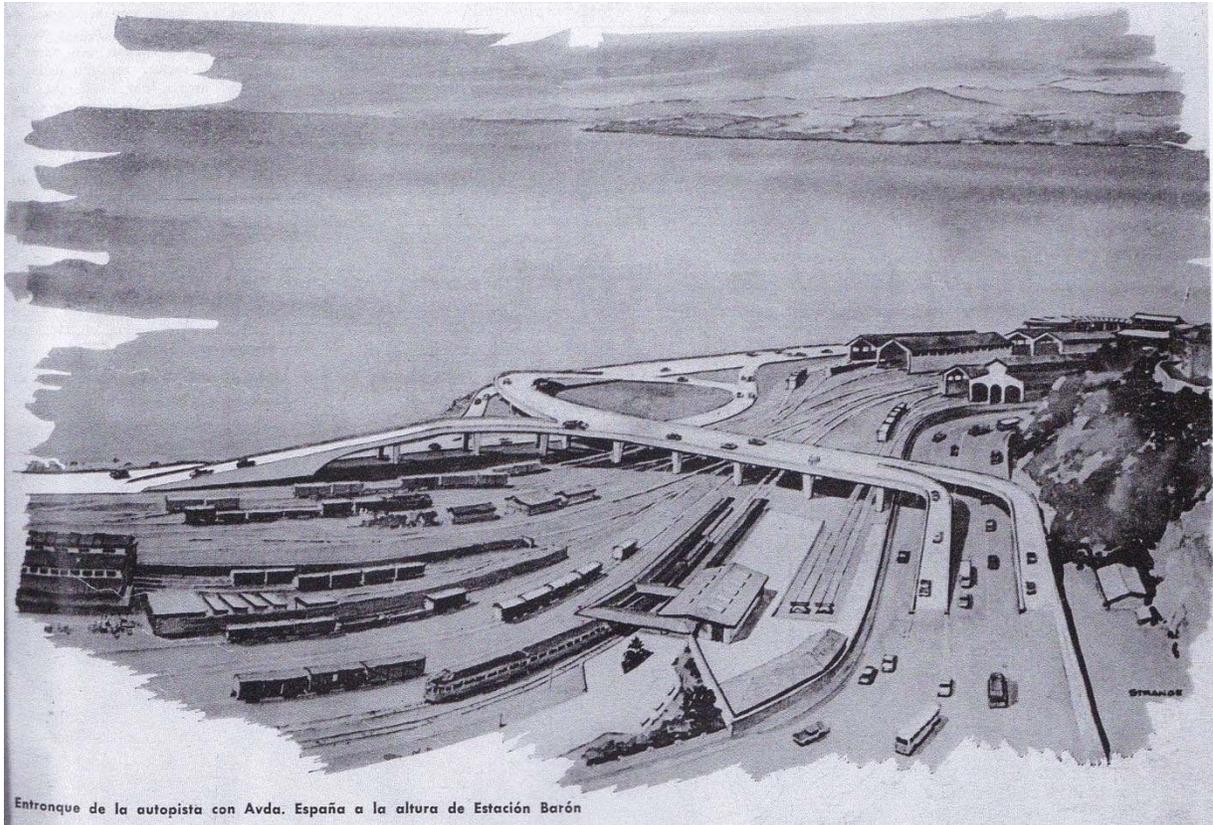
Imagen 18

- Fotomontaje Perspectiva Trazado Vial Sector entre Curva de Los Mayos y Balneario de Recreo (sin fecha) Imagen donada por Don Rodolfo Le Caro (Topógrafo del MOP, perteneciente al equipo de trabajo en Obras de la Vía Elevada)



Imagen 19

- Trazado Vial Sector entre Curva de Los Mayos y Balneario de Recreo, Abril 1969 (36)



- Imagen 20*
- Nudo Vial Sector Maestranza Barón, 1968 (37)

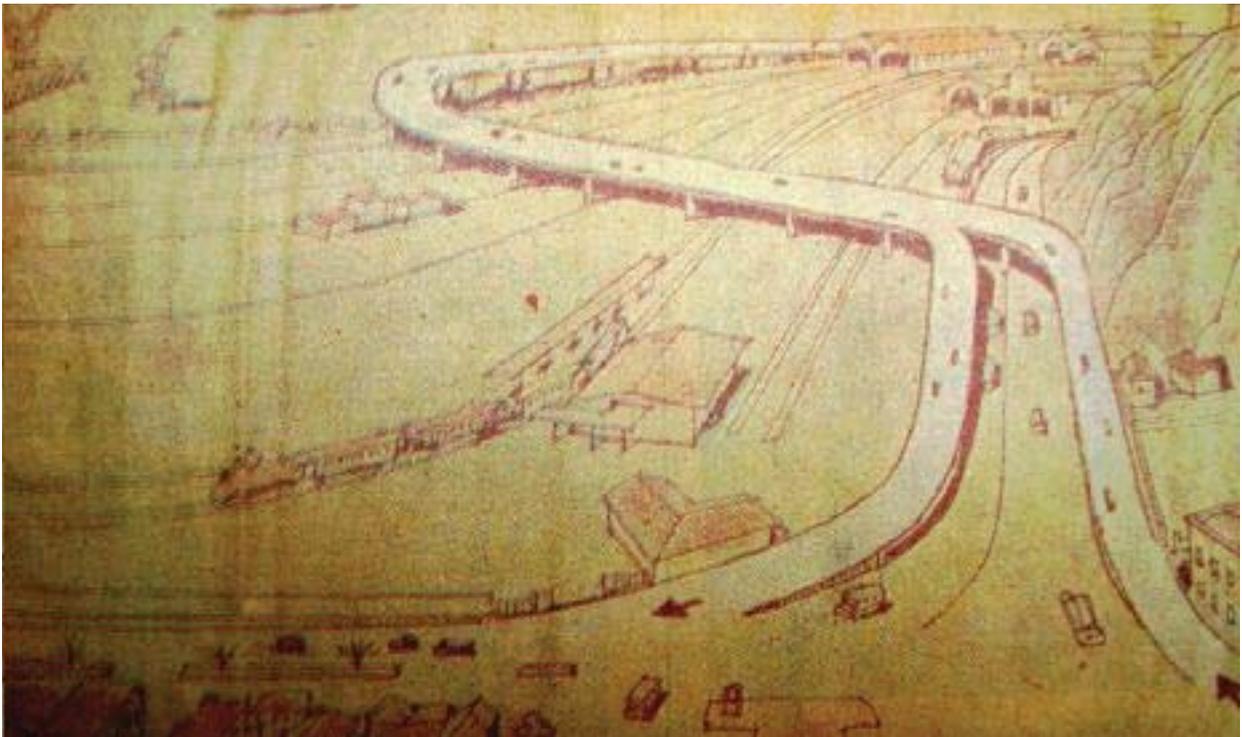


Imagen 21

- Nudo Vial Sector Maestranza Barón, Abril 1969 (38)

El proyecto al ser de conocimiento público, fue puesto en duda por amplios sectores sociales, políticos y académicos, clima acrecentado por la poca información disponible respecto a los impactos de orden urbano y social, los escasos planos y antecedentes de detalles, y especificaciones.

Como consecuencia de la presión el MOP decide incluir lo demandado, proponiendo una serie de elementos anexos a la Vía diseñada, llamadas Obras Complementarias. En esta etapa intervino la Oficina Zonal de Obras Públicas y la Oficina de Transporte Metropolitano de Valparaíso.



Imagen 22

- Perspectiva Piscina de Recreo incluyendo Obra Complementaria (Vía de Servicio), 1969 **(39)**

La Vía Elevada se plantea como un puente vial que conecta el Nudo Caleta Abarca con el Nudo Barón, en una extensión de 4,5km de longitud y un ancho de 24mt con 6 carriles de tránsito incluyendo aceras a ambos costados de 1,5mt cada una.

El trazado no interviene la línea férrea existente a excepción de la zona de la curva de los mayos, donde se plantea un corte del cerro. La vía pasa por sobre el Balneario de Recreo, el club de Yates, Caleta Portales, Balneario Placeres, playa Fuerte Andes y parte de la Maestranza Barón.

Según datos publicados por la Escuela de Arquitectura de la UCV, el impacto en estos sectores sería el siguiente:

Balneario Caleta Abarca:	Pierde 20% de su superficie
Balneario Recreo – Poca Ola:	Pierde 80% de su superficie
Club de Yates:	Pierde 100% de su superficie
Caleta Portales:	Pierde 30% de su superficie
Playa Placeres:	Pierde 100% de su superficie
Playa Fuerte Andes:	Pierde 100% de su superficie (Esc. de Arquitectura, 1969)

Las Obras Complementarias propuesta por el MOP, la Oficina de transporte Metropolitano de Valparaíso y la Oficina Zonal de Obras Públicas son las siguientes:

1. Bajo su estructura y entre las Caletas Abarca y Portales se plantea una vía de servicio local que daría acceso a las playas y lugares de interés teniendo conexiones con el resto de la ciudad en sus extremos y en Punta Gruesa.
2. La ejecución de un espigón en las playas Fuerte Andes y Balneario Placeres para ganar unos 20mts de playa que reemplazarán a las existentes.
3. Obras marítimas y de remodelación en Balneario y piscina de Recreo, consistentes en 2 espigones de 20mts de longitud, que permitirán ganar 20mts aproximados de playa, con la posibilidad de utilizar el excedente de material retirado de la curva de los mayos (160m³) **(40)**.
4. El Club de Yates se traslada algunos metros al Sur, obra que está incluida en el financiamiento dado por el BID.
5. Tréboles de conexión con todas las variables posibles en Caleta Abarca, con puentes de 21mts de ancho en calzadas con aceras de 0,8mts a cada lado y pendientes máximas de 3,5%.
También en la Maestranza de Barón y en Yolanda (pensando en acceso por Cabritería).

III.2. Desarrollo de la propuesta de la Avenida del Mar (Escuela de Arquitectura de la UCV):

Declaración de la Escuela de Arquitectura de la UCV acerca de la propuesta:

“La Avenida del Mar es fruto de una posición Arquitectónica que se ha manifestado a través de tres momentos:

- *Primer Momento: De inmediato al conocer el proyecto de la Vía Elevada, se dice No a las autoridades.*
- *Segundo Momento: En vista de que las autoridades no consideran la realidad de este “NO” se propone públicamente nuevas bases para que se re-estudie la vía elevada.*
- *Tercer Momento: En vista que no se consideraron estas nuevas bases de estudio, se presenta un proyecto: La Avenida del Mar.” (41)*

La propuesta de la Avenida del Mar considera al borde costero entre Valparaíso y Viña del Mar como un elemento *“eminente urbano”* que le señala a la ciudad y al país un destino marítimo que se ha ganado a través de la historia de la formación de la nación. Por esto la ciudad no puede perder el acceso, la vista y la relación con su borde, sus playas y miradores.

La realización de este proyecto vial es una oportunidad para que los habitantes de la ciudad y los visitantes puedan acceder a las playas del borde costero y a la vez puedan pasear a través de ellas conformándolas como un bien urbano, mejorando los balnearios existentes y abriendo otros en potencia.

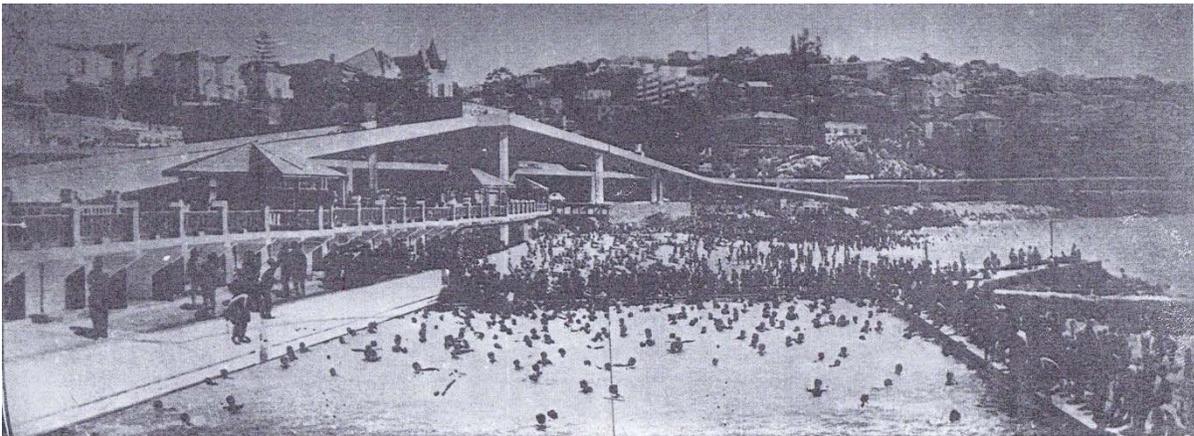


Imagen 23

- **Fotomontaje Propuesta Avenida del Mar, Balneario de Recreo 1969 (42)**

El trazado de la Avenida del Mar se extiende desde Caleta Abarca hasta el Nudo Barón, la propuesta consiste en un trazado de 3 vías diferenciadas que corren a lo largo de todo el borde costero ajustándose a la topografía y a distintos tipos de velocidad y relación con el entorno, denominados como tránsitos, cada vía está orientada a distintos tipos de tránsito:

- **Vía del Mar o Turística:** Tránsito de gran libertad, Velocidad variable, detenciones en cualquier punto, cruces, uso de estacionamientos, uso de automóviles.
- **Vía Directa:** Tránsito rápido, Velocidad constante, sin detenciones, uso de automóviles y camiones transitoriamente.
- **Vía de Servicio:** Tránsito reglamentado, Velocidad intermitente, detenciones en paraderos y luz roja, cruce a nivel, uso de buses y eventualmente camiones y autos. (Esc. de Arquitectura, 1969)

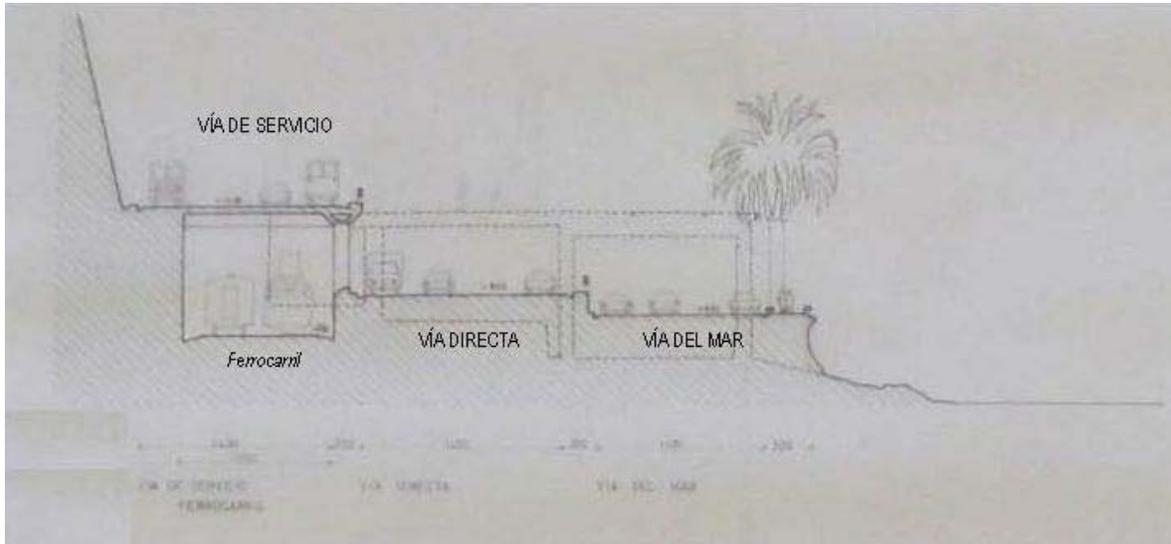


Imagen 24

- Perfil en corte Propuesta Avenida del Mar en Puente Capuchinos 1969 (43)

En la publicación de los Fundamentos de la Avenida del Mar editada por la Escuela de Arquitectura en 1969 se dan las siguientes definiciones para cada tipo de vía:

La **Vía del Mar** está destinada al uso de automóviles, sus características son equivalentes a paseos como la avenida Perú en Viña del Mar.

Tiene 4 pistas de ancho, además de amplias veredas y terrazas arboladas que dan acceso a las playas, explanadas y roqueríos, dónde tienen lugar las actividades relacionadas con el mar: caleta de pescadores, club de yates, deportes acuáticos, club de pesca, etc.

La **Vía Directa** está destinada al uso de automóviles y camiones en forma transitoria, busca dar cabida al tránsito directo entre ambas ciudades, corre entre la Vía del Mar y la Vía de Servicio, encontrándose a un nivel ligeramente superior al de la Vía del Mar.

Tiene 4 pistas de circulación absolutamente continuas, con *“luz verde permanente”*, sin interrupciones, un ancho máximo de 14 metros.

La **Vía de Servicio** está destinada al tránsito de la movilización colectiva y al tránsito de servicios a puntos intermedios.

Tiene 4 pistas de circulación y un ancho de 14 metros de calzada, además de veredas y paraderos. A lo largo de 2 grandes tramos: Caleta Abarca – Punta Gruesa y Caleta Portales – Santa María se constituye en un puente bajo el cual corre el ferrocarril. Posee conexiones con los barrios de la ciudad, que coinciden con las ubicaciones de paraderos para satisfacerlos, estos tienen a su vez las pasarelas peatonales correspondientes para ir de un costado al otro de la vía.

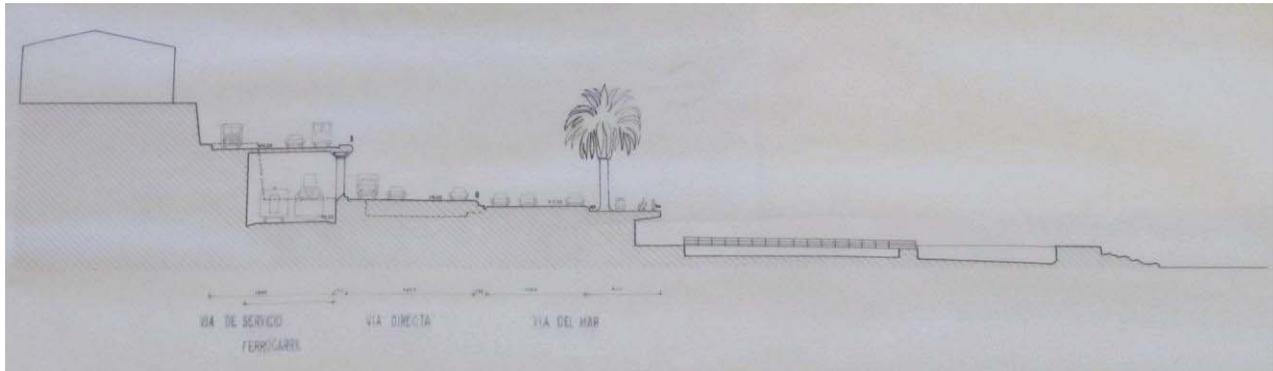


Imagen 25

- Perfil en corte Propuesta Avenida del Mar en Universidad Santa María **(44)**

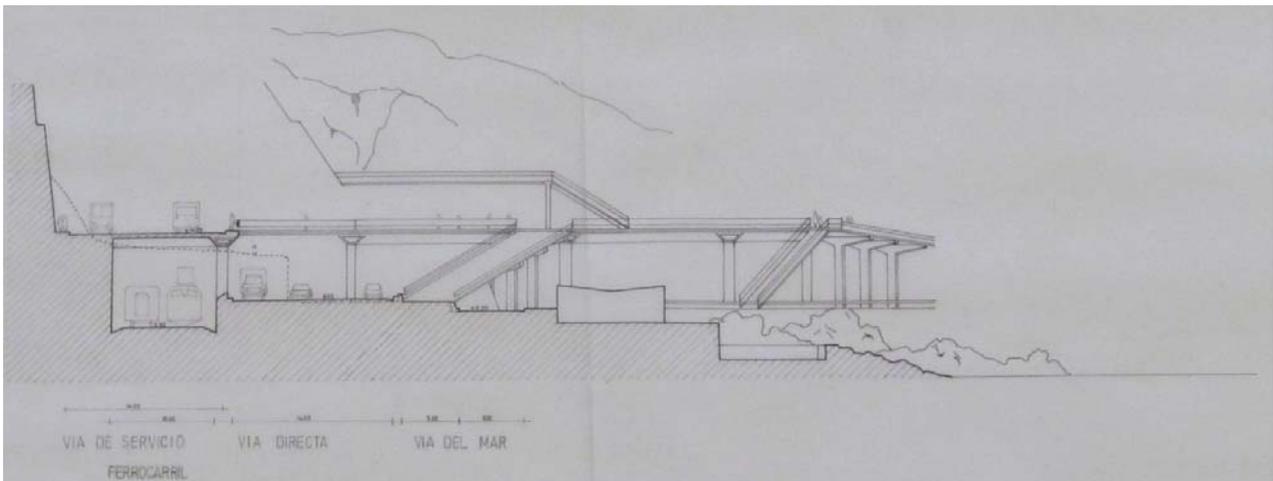


Imagen 26

- Perfil en corte Propuesta Avenida del Mar en Club de Yates **(45)**

En los extremos de la Ruta (Caleta Abarca y Maestranza Barón) y en el cruce de Caleta Portales, se permite la posibilidad de tomar cualquiera de las 3 vías disponibles (Turística, Servicio y Directa) mediante nudos viales. Se intenta reducir con esto al mínimo el encuentro de vehículos.

Cada vía posee características que facilitan e incentivan la utilización proyectada para ellas, así en la vía turística se proyectan veredas peatonales anchas y continuas, estacionamientos, arboledas, accesos a la playa. En la vía de Servicio aparecen los paraderos para transporte público, pasarelas peatonales, enlaces con calles de los cerros y barrios contiguos. Y en la Vía Directa se observa desincentivo para el tránsito lento, eliminación de las veredas y paraderos, cruces y enlaces muy ocasionales, consolidación de una vía continua y expedita.

IV. Desenlace del conflicto entre la Vía Elevada (MOP) y La Avenida del Mar (Escuela de Arquitectura UCV)

La primera etapa de las obras de la Vía Elevada correspondía al tramo entre el Puente Capuchino y la Curva de los Mayos. El 8 de Abril de 1969, según consta en publicación del diario El Mercurio de Valparaíso (46), se inicia la construcción de esta primera etapa con el cierre de la Curva de los Mayos, para retirar un volumen total de 120.000 m³ de tierra y roca.

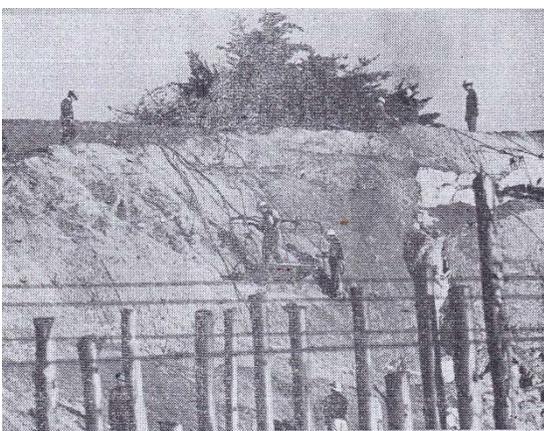
La ejecución de las obras se realiza durante pleno desarrollo del conflicto con la Escuela de Arquitectura, no quedando exenta de continuos intentos de paralización, tanto por la demanda de los Arquitectos, como por los reclamos de los automovilistas y pasajeros que padecen las incomodidades de los desvíos y vías alternativas.

El día 16 de Julio de 1969 en publicación del diario El Mercurio de Valparaíso (47), se indica por primera vez la preocupación existente por parte de los trabajadores de la obra, respecto a los rumores de paralización.

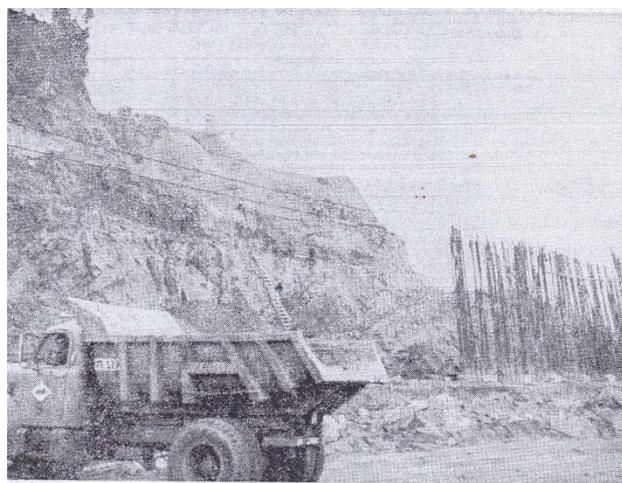
Los rumores resultan ciertos y las obras se paralizan durante un lapsus breve de tiempo.

Los avances en las obras llegaron a consolidar la apertura de una planta de tensados en El Salto, encargada de las losetas, vigas de cajón y pilares de la vía, que llegó a estar operativa un plazo breve de tiempo.

El día 20 de Octubre de 1969 se reabre parcialmente la Avenida España para el tránsito vehicular, el 19 de Noviembre comienzan trabajos de sondajes, frente a la Universidad Federico Santa María con miras a la habilitación de defensas costeras.



AVANZA REBAJE EN LOS MAYOS.— Cerca de 70 mil metros cúbicos de tierra y rocas han sido rebajados del cerro de Curva Los Mayos, para dejar espacio a la nueva Avenida España, que se construirá en el terreno que se ganará al citado cerro. Las obras están avanzadas y se prosigue con la fase de revestimiento. En la fotografía, cuadrillas completan una de las etapas del rebaje en la parte superior.



OBRAS EN EL PRIMER TRAMO DE LA VIA ELEVADA.— Preocupación entre los jefes y trabajadores que interviene en la ejecución del primer tramo de la Vía Elevada reinó ayer ante los avuncios de suspensión de las faenas. Sin embargo, hasta la tarde de ayer ninguna comunicación en tal sentido habían recibido las firmas contratistas que se han adjudicado los trabajos.

Imagen 27 y 28

Avances de las obras, imágenes publicadas en Diario El Mercurio de Valparaíso (04 y 16 de Julio de 1969)

Finalmente entre finales de 1969 y principios de 1970 las obras fueron paralizadas de forma definitiva, quedando ejecutados los trabajos en la curva de los mayos, junto parte de la estructura de pilares en Caleta Portales y Barón.



Imagen 29

- Restos Vía Elevada frente a Universidad Santa María 1982 (48)



Imagen 30

- Restos Vía Elevada frente a Universidad Santa María 2011 (49)

V. Observaciones y Análisis Arquitectónico comparativo entre las proposiciones de La Vía Elevada (MOP) y La Avenida del Mar (Escuela de Arquitectura UCV)

El modo como serán expuestas y ordenadas estas observaciones y análisis Arquitectónico será desde una mirada en 2 escalas de intervenciones y sucesos, en virtud de cómo estas interactúan o no interactúan entre sí, lo nombrado por esta tesis como Cruce de Escalas (ver Pág. 22).

Ambas propuestas en sus planteamientos reconocen una suerte de doble Escala en cuanto a la envergadura de la intervención:

La Ruta Internacional (Puerto – Mendoza) y la Ruta Urbana (Valparaíso – Viña del Mar). Esto a criterio de este estudio es una diferencia que establece una primera aproximación a lo que se postula como el Cruce de Escalas.

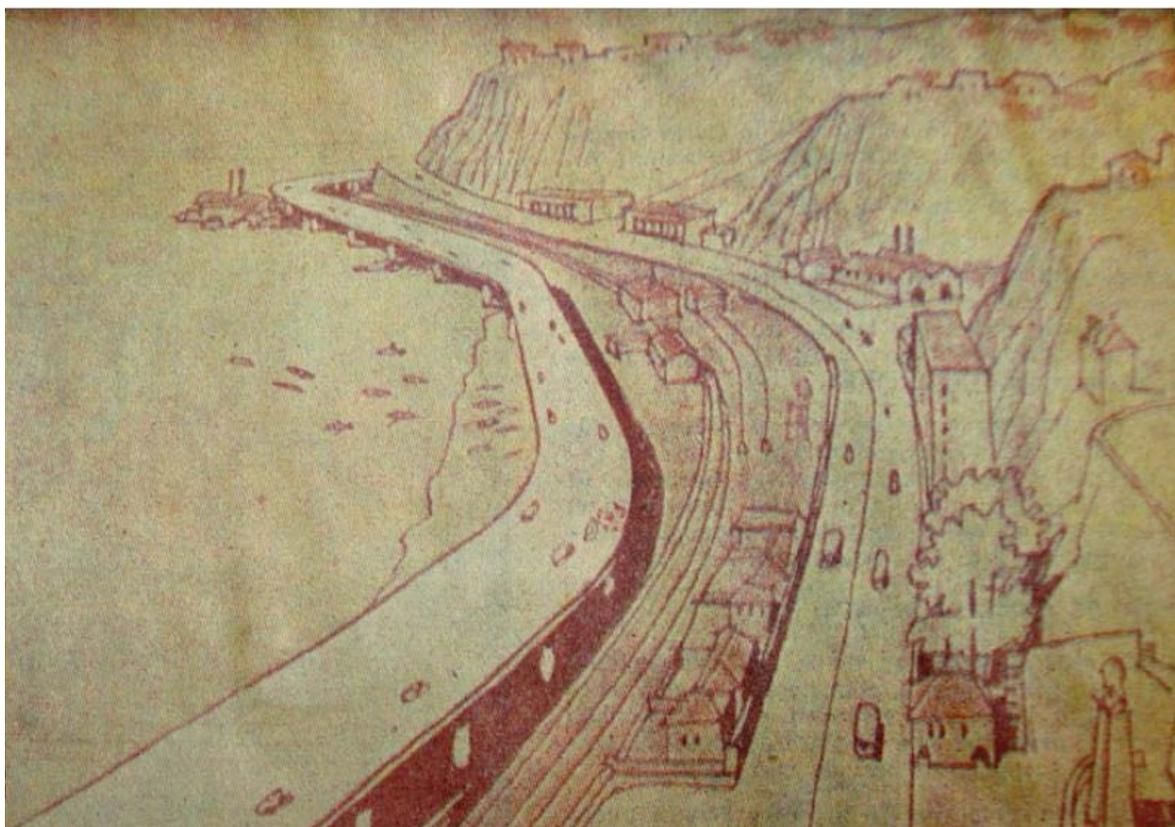


Imagen 31

- Trazado de la Vía Elevada, sobre Caleta Portales, Una mirada desde la Escala Mayor (50)



Imagen 32

- Interior de la Avenida del Mar en Caleta Portales, Una mirada desde la Escala Menor (51)

Por un lado existe una realidad a Escala Mayor correspondiente a estrategias globales, planteamientos mayores, organizaciones de base, ideas primordiales, fundamentos teóricos y técnicos mayores, entre otros aspectos. Por ejemplo la propuesta de la Vía Elevada está planteada primordialmente en un pensamiento donde ésta es un tramo del Camino Internacional, un tramo de una carretera, entonces ella tiene un tamaño de calzadas acorde a esto, un radio de giro, un peralte en curvas, una pendiente máxima, etc.

Por otro lado existe una realidad a Escala Menor correspondiente a intervenciones concretas, formas arquitectónicas, relaciones espaciales, habitabilidad, entre otros aspectos. Por ejemplo la propuesta de la Avenida del Mar plantea 3 vías de circulación que recorren el borde costero y se relacionan con este acorde a su funcionalidad, sentido, espacio y habitabilidad, tal es que la Vía del Mar o Turística presenta equipamiento, tamaños e infraestructura que facilitan un desplazamiento lento, peatonal, con espacio para detenciones, accesibilidad a las playas, etc. A la vez la Vía Directa es planteada como “*luz verde permanente*” favoreciendo el tránsito veloz. Así también la Vía de Servicio otorga equipamiento, infraestructura y espacio para el transporte público, acceso a cerros y barrios contiguos, tránsito peatonal, etc.

Ambas Escalas de intervención conviven y se cruzan a lo largo de toda la extensión del trazado. ¿Cómo resuelve cada propuesta este encuentro?, ¿Es para cada propuesta un problema, o bien una oportunidad este Cruce de Escalas?.

V.1. Observaciones y Análisis Arquitectónico en la Escala Mayor

1).- Vía Elevada, Claridad de la propuesta presentada

El primer antecedente concreto vinculado a la propuesta del MOP está en el Plan Intercomunal de 1965 que dibuja una franja vial en la costa entre Valparaíso y Viña del Mar catalogada como Vía de Primer Grado (Ver Pág. 41).

Luego el año 1968 el MOP declara en Revista AUCA Nº11 la existencia inicial de 3 trazados propuestos, donde la Vía costera es seleccionada. A continuación se pasa a dos propuestas de trazado planteadas sobre la vía férrea que son desechadas por motivos de costos, dificultad en la construcción y compromiso físico de parte de las edificaciones de la maestranza Barón.

Más adelante se elaboran dos anteproyectos trazados por la costa, con diferencias de índole técnicas en el sistema de enrocados para contener los movimientos de mareas.

Junto al Instituto de Geodesia de la Universidad de Chile el MOP elabora la propuesta definitiva (Ver desarrollo en detalle en **Punto III.1.**).

Según antecedentes estudiados, se observan cambios en el trazado vial del tramo Curva de los Mayos – Balneario de Recreo. En la investigación no fue posible encontrar argumentos de carácter urbano que fundamentasen estos cambios (ver Pág. 80).



Imagen 33

- Presentación del Proyecto Vía Elevada por parte del MOP a las autoridades de la época 1969 (52)

La propuesta definitiva no fue posible de consultar en sus detalles durante la época del conflicto, como consta en Declaraciones emitidas por la Escuela de Arquitectura UCV **(53)**. Como tampoco fue posible en la recopilación de antecedentes realizada por esta investigación.

De esta forma en base a imágenes en perspectiva, planos y archivos obtenidos mayoritariamente en publicaciones de Revistas y Diarios de la época, junto con documentación escrita fue posible construir estas observaciones.

*** Análisis Arquitectónico:**

La propuesta del MOP exhibe una carencia de argumentos teóricos fuertes, de estrategias urbanas de crecimiento, presentación de casos referenciales, planteamientos de acuerdo a la relación integral de la propuesta con la trama urbana existente, modelos de desarrollo futuro, entre otros.

En los antecedentes consultados resulta difícil de dilucidar, en ciertos aspectos, las etapas de desarrollo previstas, se observan cambios en la propuesta poco fundamentadas, seguidas modificaciones, como la incorporación de las Obras Complementarias. Además se advierten declaraciones que dan cuenta de la falta de argumentos claros en defensa del proyecto, primando consignas para aceptar el proyecto tal cual, bajo amenaza como la de *“entregar los fondos a regiones donde se les reciba sin tanto alegato”* declarada por Diario la Estrella **(54)**

1).- Avenida del Mar, Claridad de la propuesta presentada

Los antecedentes de la Propuesta de la Escuela de Arquitectura de la UCV fueron publicados de forma parcial durante la época del conflicto, de diversas maneras, siendo las más destacables la declaración pública realizada el 3 de Abril de 1969 en las instalaciones del Balneario de Recreo y la exposición itinerante de una maqueta gigante de la propuesta junto con láminas y planos, presentada en Viña del Mar, Valparaíso y Santiago.

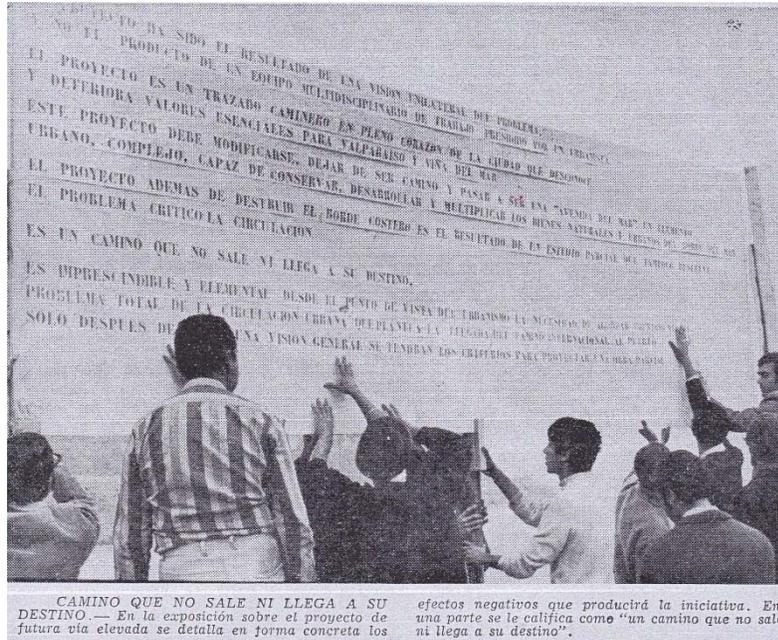


Imagen 34

- Acto público de rechazo a la Vía Elevada, Escuela de Arquitectura UCV 1969 (55)

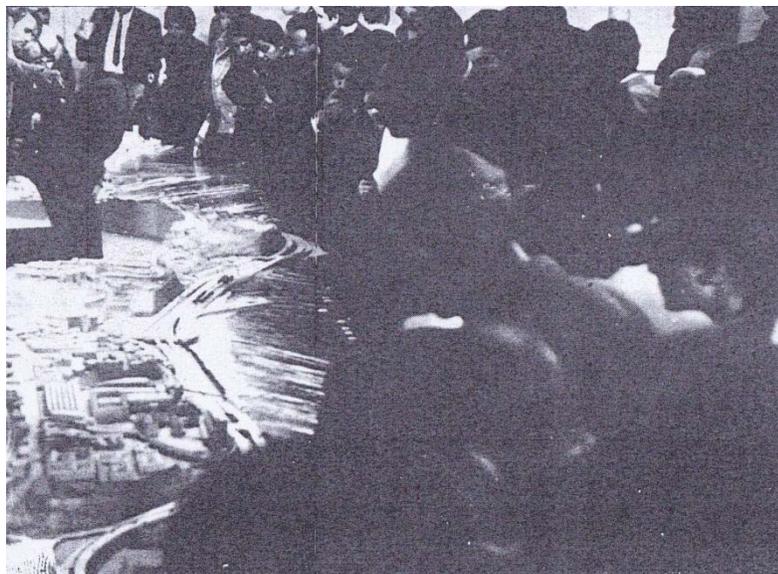


Imagen 35

- Presentación Maqueta propuesta Avenida del Mar (Sin fecha) (56)



ALBERTO CRUZ: Director de Estudios de la Escuela de Arquitectura: "Todo Chile olvidará el mar."

"Todo Chile Olvidará el mar"



JOSE VIAL, Director de la Escuela de Arquitectura, "No reclamamos por asuntos estéticos."

"No reclamamos por asuntos estéticos"

Imagen 36 y 37

- Declaraciones Acto público de rechazo a la Vía Elevada, Escuela de Arquitectura UCV 1969 (57)

El año 1967 la Escuela de Arquitectura elabora una carpeta de estudio que indica ventajas y desventajas de la propuesta de la Vía Elevada en las ciudades de Valparaíso y Viña del mar, la cual es entregada a las autoridades competentes. Dos meses más tarde se recibe de parte del Intendente una respuesta negativa aludiendo a que las *"reservas de la Escuela eran de carácter estético"* (58).

En este momento, según declaraciones de José Vial, la Escuela decide iniciar una campaña para hacer públicos los planteamientos, luego continúa: *"...no para impedir que se realice el proyecto, sino para que se haga con los cuidados que requiere"* (59)

Más adelante la Escuela emite una serie de declaraciones públicas en diarios locales, revistas, correspondencias y actos públicos que abordan críticamente la propuesta de la Vía Elevada, se realizan foros, exposiciones y entrevistas en televisión que colocan el tema del impacto urbano del proyecto en la agenda pública.

Desde esta tribuna la Escuela incorpora el nombre de la Avenida del Mar como lumbrera del modo de intervención que debe ser realizado, y así la ciudad reconozca su misión con la orilla y con el país. A propósito se declara:

"Valparaíso tiene una misión dentro del País. La de señalar que Chile no solo posee tierras agrícolas, ganaderas, mineras, sino que también posee un mar. Aquí, en la ciudad, nadie puede dejar de preguntarse cuál es nuestra relación con el mar..."

...Curiosa la historia de este país. Poco a poco fue conformando la forma de su territorio hasta llegar a tener una larguísima costa de unos 4500km y ancho de solo 180. 4500km frente al mar más grande del mundo, el Océano Pacífico... Es imposible que Chile le dé la espalda al mar. Que lo olvide.

Valparaíso es la ciudad que cuida en Chile que no se olvide el mar. Y si Valparaíso olvida su misión el País entero puede olvidarlo.

...Viña del Mar tiene igual misión. Ella nació junto a la Estación de Viña e inició una verdadera marcha hacia la orilla del mar. Véase como hoy vuelve playa hasta el último puñado de arena...

...Y la gente se viene de Valparaíso a Viña del Mar, porque en estos últimos tiempos Viña ha estado más atenta a su orilla. Pero hoy es llegado el momento que Valparaíso reaccione. Y que entre ambas ciudades construyan una Avenida del Mar que se extienda desde Quebrada Verde hasta Concón. O aún hasta Quinteros..." (60)

Luego se presenta públicamente la propuesta, la cual en virtud de sugerencias, reuniones, declaraciones públicas y correspondencias va sufriendo algunas modificaciones que incluyen aspectos específicos como el tercer riel exigido por el MOP, a propósito la siguiente declaración: *"Cabe consignar que desde que fue dado a la publicidad (el proyecto de la Vía Elevada) los profesores de la Escuela dieron a conocer que este proyecto era abierto, o sea, susceptible de ser modificado – sin que perdiera su espíritu..." (61)*

*** Análisis Arquitectónico:**

La Avenida del Mar propone una obra concreta de intervención para la orilla entre Valparaíso y Viña del Mar. Sus autores reconocen aspectos que pueden ser modificados acorde a lo que se discuta y se observe, siempre y cuando *su espíritu* no sea modificado.

La propuesta cuida y fortalece la condición de ciudad de borde de Valparaíso y Viña del mar, plantea a la vía como un elemento eminentemente urbano, articulador de la relación ciudad - orilla (Esc. de Arquitectura, 1969).

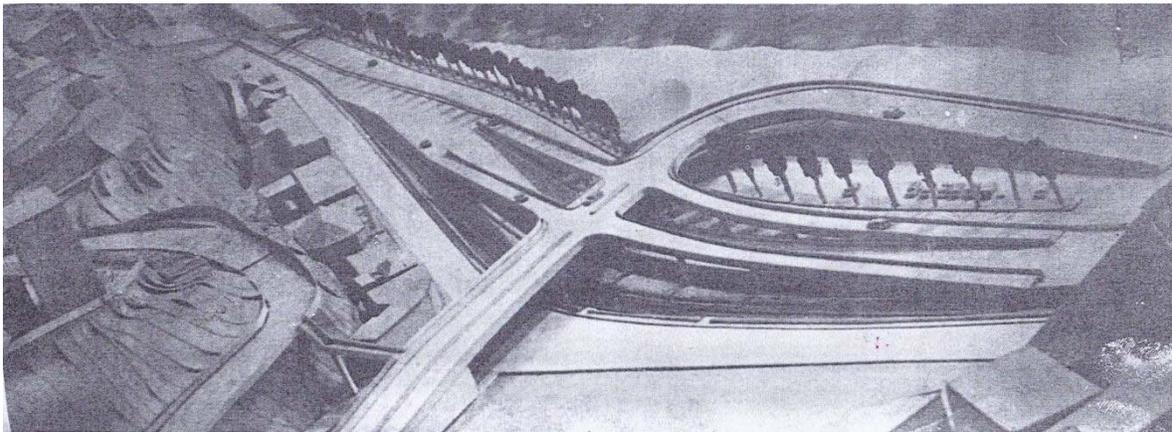


Imagen 38

- Maqueta Avenida del Mar, Cruce Caleta Portales (62)

2).- Vía Elevada, Argumentos y Fundamentos de la Propuesta

En publicación de diario local el MOP responde críticamente a la propuesta de la Avenida del Mar ofrecida por la Escuela de Arquitectura, argumentando asuntos como:

- Diferencia en el valor del Kilo de Acero
- Definición técnica de “Fundación de Zapata en Concreto Sumergido”
- Valores de la construcción de vías férreas electrificadas, según datos de FF.CC.
- entre otros aspectos similares **(63)**.

Estos argumentos, indiferente a su veracidad, demuestran el profundo desentendimiento respecto al impacto urbano, a los efectos en la constitución y consolidación de la ciudad, del borde, de la conurbación, etc. que la Vía Elevada generaría.

La propuesta del MOP desconoce casos comparables con resultados desfavorables conocidos ya para la época como la construcción de la Vía Elevada para la Interestatal 93 en Boston terminada en el año 1959 o la Autopista “Harbor Drive” en la orilla del río Williamette en Portland terminada en 1942 (demolida hacia 1974).

Ambos proyectos viales cercenaron parte de la ciudad consolidada, provocando gran cantidad de expropiaciones, desapariciones de barrios, segregación, partición de la ciudad, junto con un acelerado deterioro de la habitabilidad y calidad de vida en las áreas próximas. Sobre esto, con el tiempo se comprobó, en ambos casos, que tras su construcción el uso del automóvil aumentó aceleradamente copando en plazo muy breve las capacidades máximas proyectadas. (Paráfrasis “Vida y muerte de las autopistas urbanas” ITDP y EMBARQ)



Imagen 39

- Antes y Después Interestatal 93, Boston, EE.UU. **(64)**

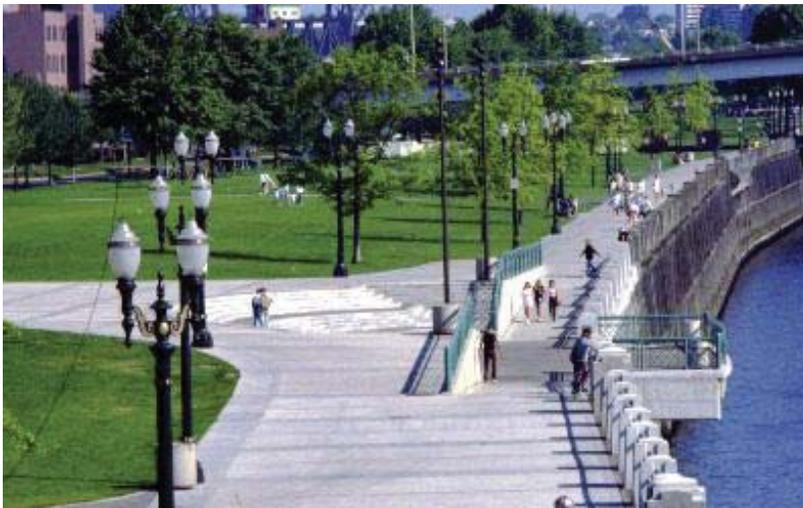
Clorindo Testa, Arquitecto Argentino, en relación a este asunto, declara en carta enviada a la Escuela de Arquitectura de la UCV (Ver **Anexo 01**):

“No es posible que estos problemas se sigan resolviendo con el exclusivo apoyo técnico de criterios de eficiencia vial, elaborados por las direcciones de tránsito vial...”

De los planteos estrictamente viales solo ha resultado la creación de grandes desiertos anónimos, a la postre inservibles, como lo demuestran a nuestro modo de ver tantos ensayos realizados en los EE.UU. Allí las mejores cabezas están ya de vuelta de la monomanía automovilística y comprenden que la autopista debe manejarse con sumo cuidado al penetrar en áreas urbanas.” (65)



1950



2005

Imagen 40

- Harbor Drive, Portland hacia 1950 (66)

Imagen 41

- Harbor Drive transformado en el Parque Tom McCall Portland 2005 (67)

En Declaración pública la Escuela de Arquitectura dice lo siguiente:

“El proyecto presentado (Vía Elevada)... opta, en su esencia, por dejar de lado los problemas urbanos y privilegia, aparentemente, el concepto de Ruta Internacional... El proyecto presentado opta, sin vacilación, por desestimar los problemas urbanos. Ignora los fenómenos propios al capital lucro, desconoce tanto el tejido como la fluidez urbana y el impacto económico en el desarrollo propio de las ciudades y desecha completamente toda consideración acerca del mar.” (68)

Sergio Paravic, Arquitecto y jefe de la Dirección de Obras de la Municipalidad de Valparaíso (1969) declara:

“...la solución vial proyectada (Vía Elevada), vía de alta velocidad para unir dos puntos – Barón al Puente Capuchinos – ... no consigue el objetivo de solucionar el problema del tránsito Intercomunal en atención a los congestionamientos que necesariamente se producirán en los extremos como consecuencia de la solución propuesta.

...Destruye parcial o totalmente valores urbanos naturales irrecuperables, especialmente establecimientos marítimos y playas del sector Valparaíso – Viña del Mar”. (69)

Iván de la Maza, Regidor de Valparaíso (1969) declara:

“La Vía Elevada es un puente caminero construido a la orilla de la costa que destruye en parte la realidad costera, destruye balnearios y playas...” (70)

*** Análisis Arquitectónico**

La propuesta Vía Elevada del MOP coloca a la problemática vial desde fundamentos técnicos, prácticos y económicos como única dimensión a considerar, arriesgando con ello, un área de gran valor urbano como el borde costero al azar de sus efectos, sin prever, sin consultar, sin estudiar impacto urbanístico alguno.

En general la Vía Elevada no contempló la realidad concreta de atravesar la ciudad, no fue planteada desde la complejidad urbana. La propuesta desde su concepción estructurante fue articulada sin la ciudad, se planteó desde su propia problemática técnica, de este modo el encuentro de ella con la trama urbana es pura resultante, desestimando el impacto sobre las relaciones ciudad-borde, borde-barrios, barrios-cerros, cerros entre sí, etc.

Si bien, producto de la polémica, el MOP incorpora Obras Anexas, que procuran mitigar el impacto de la Vía en la ciudad, estas resultan desarticuladas y desarraigadas al constituirse como apéndices de lo proyectado, sin conformar una unidad integral.

Por lo visto la mirada de esta propuesta se centra en la satisfacción de una demanda de Escala Mayor, que hipoteca las posibilidades de la Escala Menor, sin embargo se comete un error al plantear ambas escalas como antagónicas. El planteamiento de la Avenida del Mar procura agregar la dimensión del Cruce de Escalas, donde ciudad y nación puedan beneficiarse de la propuesta.

2).- Avenida del Mar, Argumentos y Fundamentos de la Propuesta

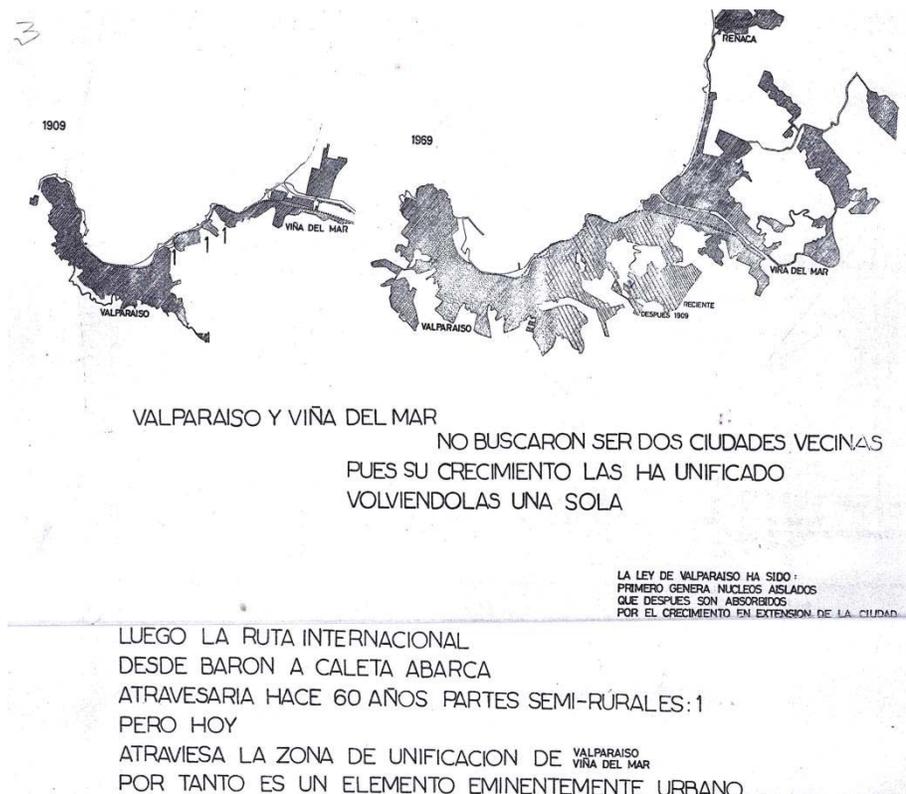
La Avenida del Mar argumenta que esta ruta es un “Elemento eminentemente Urbano” pues atraviesa la “zona de unificación de Valparaíso y Viña del Mar” (Esc. de Arquitectura, 1969). Reconoce que la Avenida debe considerar al menos dos aspectos: el de ser Ruta Internacional y el de ser Ruta Urbana, asunto que la Vía Elevada declara como un dilema. A ese respecto sostiene que el mar será el “principio de razón que permita solucionar el dilema” (71) para ello “Hemos propuesto que este primer elemento urbano sea la Avenida del Mar: Proponemos hoy que el tramo Barón – Caleta Abarca se inscriba en ella” (Esc. de Arquitectura, 1969).

La propuesta considera que el mar es el elemento que vincula ambas escalas de la Ruta (Internacional y Urbana) en el mar está la razón de la necesidad de la Ruta Internacional (el Puerto de Valparaíso) y también está la razón de la ubicación de estas ciudades junto a sus costas, Valparaíso con su puerto y luego Viña del Mar con sus playas, que son a su vez la razón de la Ruta Urbana.

Se declara que “La Avenida del Mar es el primer elemento urbano de un nuevo orden que adoptan Valparaíso y Viña del Mar en relación con el Océano Pacífico.

Pues estas ciudades tienen la misión de revelar el destino marítimo del país” (72).

(Detalles Argumentos y Fundamento desde Pág.49 y en (Esc. de Arquitectura, 1969))



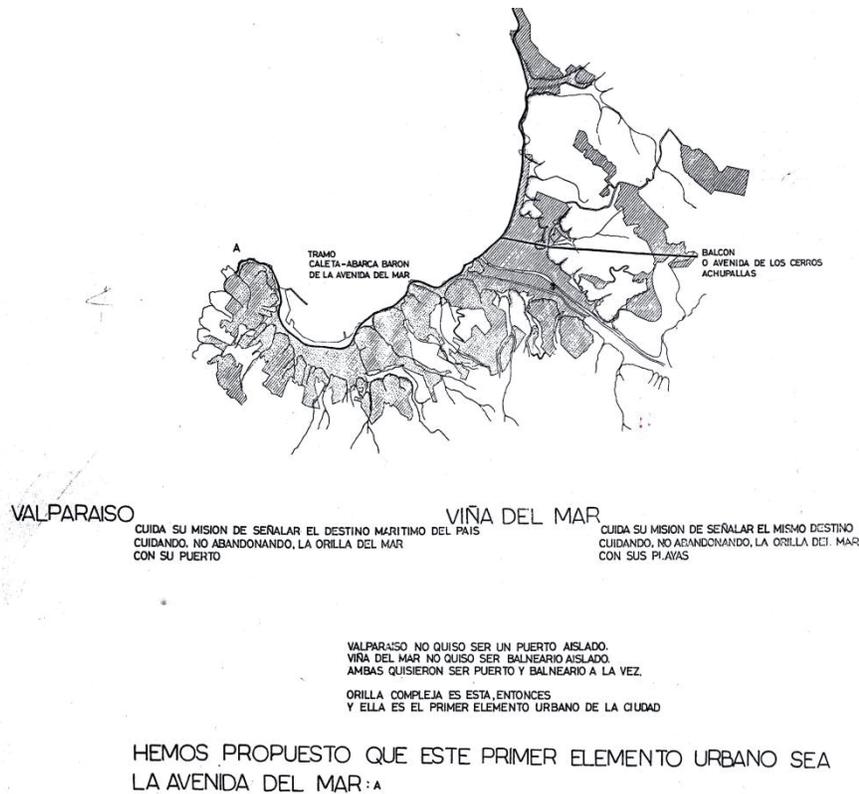


Imagen 42 y 43

- *Páginas texto Fundamentos de la Avenida del Mar 1969 (73)*

*** Análisis Arquitectónico:**

La Escuela de Arquitectura expone estos argumentos públicamente manteniéndolos o reforzándolos durante la polémica. Se ofrece la posibilidad de modificar el proyecto, pero siempre dentro de los márgenes establecidos por el fundamento declarado.

La propuesta se articula en el reconocimiento de 2 escalas de intervención, por un lado la realidad de ser Ruta Internacional (tránsito libre, rápido, expedito) y por otro lado el de ser Ruta Urbana que atraviesa la ciudad (detenciones, accesos, virajes, cruces, peatones), propone al mar como elemento vinculador de ambas escalas.

La porción de ciudad a atravesar es una franja costera de 4,5km entre Caleta Abarca y Maestranza de Barón, se proponen 3 tipos de vías (Turística, Servicio y Directa) según la relación con la ciudad.

Cada una de estas vías recogerá un modo de desplazarse, que es una velocidad y un tiempo de desplazamiento, las vías se van comunicando durante el recorrido entre sí y con la trama urbana, salvo la Vía Directa, que recibe la demanda de la Escala Mayor.

3).- Vía Elevada, Propuestas para el desarrollo y discusión del proyecto

Tras las presiones puestas al proyecto original de la Vía Elevada, el MOP opta por una estrategia que acoge las demandas.

Aceptando solo propuestas surgidas desde su propio equipo, negando una discusión y debate público con comisiones especializadas (técnicas e independientes) que influyan en la toma de decisiones, que estudien ambas propuestas, que opten por una de ellas, o bien construyan una tercera opción consensuada.

La nueva estrategia plantea las llamadas Obras Complementarias u Obras Anexas que pretenden articular la continuidad de la trama urbana y su relación con el borde costero, mediante pequeñas intervenciones de equipamiento e infraestructura pública.

El surgimiento de esta estrategia tiene como primer antecedente encontrado la reunión de Regidores de la Municipalidad de Valparaíso el día 19 de Julio de 1969, donde se acuerda *“apoyar el proyecto de Vía Elevada del MOP, pero sujeto a las proposiciones que hará la Dirección de Planificación y Desarrollo Urbano Comunal en sentido de efectuar Obras Complementarias sin apelar a los trabajos actuales” (74)*

Sin embargo se observa que los organismos a cargo de elaborar estas proposiciones, no cuentan con la autonomía suficiente.

- El MOP es dependiente del Gobierno en ejercicio a cargo de la Máxima autoridad el Presidente de la República.
- Los Organismos municipales dependen, a su vez de la autoridad máxima comunal el Alcalde.
- Para el año 1969 los Alcaldes de Valparaíso y Viña del Mar eran designados por el Presidente de la República, sin votación democrática (ver Pág. 34).

Se advierte, entonces que estos organismos resultan ser jueces y partes al mismo tiempo.

Las Obras Complementarias propuestas (ver Pág. 48) son elaboradas, a raíz de sugerencias entregadas por los organismos mencionado.

Además, en la época existen dudas del origen del financiamiento para estas obras, ya que el préstamo otorgado por el BID solo contempla la ejecución del proyecto original Vía Elevada, los dineros podrían venir de las arcas municipales, o bien de la aprobación de presupuestos del MOP para el año siguiente.

* Análisis Arquitectónico

La Vía Elevada no considera plataformas válidas de participación, obstruye la posibilidad de incluir expertos independientes y equipos multidisciplinarios que evalúen el proyecto.

A cambio ofrece incluir las demandas, mediante sugerencias de organismos públicos, los cuales resultan ser dependientes de la misma parte interesada.

En consecuencia del interés público alcanzado, la toma de decisiones adquirió un matiz político y partidista, donde los argumentos técnicos y teóricos se vieron enfrentados a estrategias políticas, surgiendo proposiciones de dudosa credibilidad.

Las Obras Complementarias prometidas generan dudas respecto a su financiamiento, y en cuanto al beneficio real que podrían provocar en las relaciones urbanas.

Guardando las diferencias del caso, es posible referenciar las Obras Complementarias ejecutadas junto a la Vía de 3 carriles en el año 1983 y 1984 (actual Avenida España), tramo Puente Capuchinos – Curva de Los Mayos, que consistían en equipamiento e infraestructura de accesibilidad al Balneario de Recreo con escalera, túnel de acceso y paradero, realizadas con la pretensión de conservar la vigencia del Balneario pese al paso de la vía sobre sus instalaciones.

El tiempo demostró con el progresivo desuso, abandono, inseguridad y vandalismo el franco fracaso que esta estrategia planteada fuera de concepciones integrales y participativas puede llegar a tener.



Imagen 44 y 45

- Construcción Avenida España sobre Balneario Recreo (hacia 1984) y ocupación de Playa y Piscina Recreo posterior a la construcción de la Avenida España (entre 1983 y 1990) **(75)**



Imagen 46 y 47

- Estado actual Obras Complementarias en Balneario de Recreo, 2012 **(76)**

3).- Avenida del Mar, Propuestas para el desarrollo y discusión del proyecto

El proyecto Avenida del Mar es presentado en un contexto donde las obras de la Vía Elevada se habían iniciado y los contratos de ejecución estaban en proceso de ser firmados, ello constituyó un escenario de cierta urgencia.

Por esto la propuesta sugiere detener las faenas en ejecución, para abrir un espacio de discusión. Al respecto se dice en la declaración “*Fundamento de las críticas al proyecto actual de la Vía Elevada*” del 01 de Abril de 1969, lo siguiente:

“1º Rechazamos:

La forma como se ha conducido el estudio y la ejecución del proyecto de la “Vía Elevada”

2º Rechazamos:

El proyecto mismo, tanto en su solución general, como en sus partes.

3º Rechazamos:

Las condiciones negativas que la ejecución de este proyecto impondría a futuros proyectos que habrán de realizarse en Valparaíso y Viña del Mar

4º Pedimos:

Que los funcionarios responsables pongan a disposición de los círculos arquitectónicos locales – profesionales –, municipales y universitarios, la totalidad de los antecedentes... A fin de examinar con todos los elementos de juicio, la proyección de las críticas formuladas por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso y otros profesionales.

5º Pedimos:

Que se suspenda la ejecución de la obra por un tiempo limitado, que permita su revisión y la elaboración de un nuevo proyecto.

6º Proponemos:

Se solicite la intervención técnica de CORMU, la cual en colaboración con los círculos arquitectónicos locales, elabore las bases y objetivos urbanísticos que deberá cumplir el nuevo proyecto que se estudie para este caso.

7º Ofrecemos:

En las condiciones anteriores, la colaboración decidida de la totalidad de los profesores y alumnos de la Escuela de Arquitectura, en orden a realizar con la mayor celeridad los estudios que se requieran, sea para el informe de la CORMU, sea para la formulación de la nueva proposición.

8º Ofrecemos:

En las condiciones anteriores, poner a disposición de la CORMU la totalidad de los estudios y antecedentes... realizados en años pasados y que digan relación con el caso.”

*** Análisis Arquitectónico:**

La Propuesta de la Escuela de Arquitectura postulaba constituir una comisión técnica, académica e independiente del más alto nivel, a fin de discutir el impacto de cada una de las proposiciones, tomando opción por una de ellas, o bien elaborando las bases para la confección de una tercera. Para este objetivo se ofrecían las herramientas, antecedentes y profesionales que fuesen necesarios, siendo lo que la comisión decidiese y argumentase la decisión definitiva.

También se entregaba el proyecto de la Avenida del Mar para su discusión y modificación, siempre y cuando, como ya se ha mencionado, no se afectara su espíritu.

La publicación de la propuesta en los diferentes medios utilizados, da cuenta de la valoración por el debate público, la participación ciudadana y la discusión multi-disciplinar entre entendidos, en pos de desarrollar una propuesta común. Elementos absolutamente desconsiderados en la época.

4).- Vía Elevada, Críticas y Apoyos a la propuesta

La propuesta de la Vía Elevada nace envuelta en una polémica.

Ante la actitud poco receptora y quizás algo soberbia por parte de las autoridades competentes, el grueso de las críticas fue canalizado mediante declaraciones, correspondencia y prensa local

La discusión, si bien no recibió apoyo por parte de las autoridades e instituciones competentes esto no la privó de alcanzar una relevancia a nivel Nacional, incluyendo actores de amplios sectores de la sociedad: político, académico, gremial, etc. Prueba de ello son las variadas publicaciones expuestas en la bibliografía, como este documento académico de la época, elaborado en Junio de 1969 titulado *“Proposición de una Metodología para la evaluación de los proyectos para la Avenida España, Valparaíso – Viña del Mar”* (Browne, Escudero, 1969) que proponía una salida al conflicto, además de variadas cartas de apoyo dirigidas a la Escuela de Arquitectura y a sus profesores (ver **Anexo 02**).

En Declaración de críticas al proyecto de la Vía Elevada la Escuela de Arquitectura UCV dice lo siguiente:

“...desconoce y destruye la realidad de Valparaíso, de Viña del Mar y del conjunto de ambas ciudades...” la Vía Elevada no reconoce a la orilla en su densidad que es puerto y balneario a la vez *“... la ve simple, no ve los Balnearios. Mira (...) con una mirada más simple de lo que ha acumulado”*.

Más adelante se entrega un detalle de 3 argumentos concretos, de acuerdo a la propuesta conocida hasta entonces:

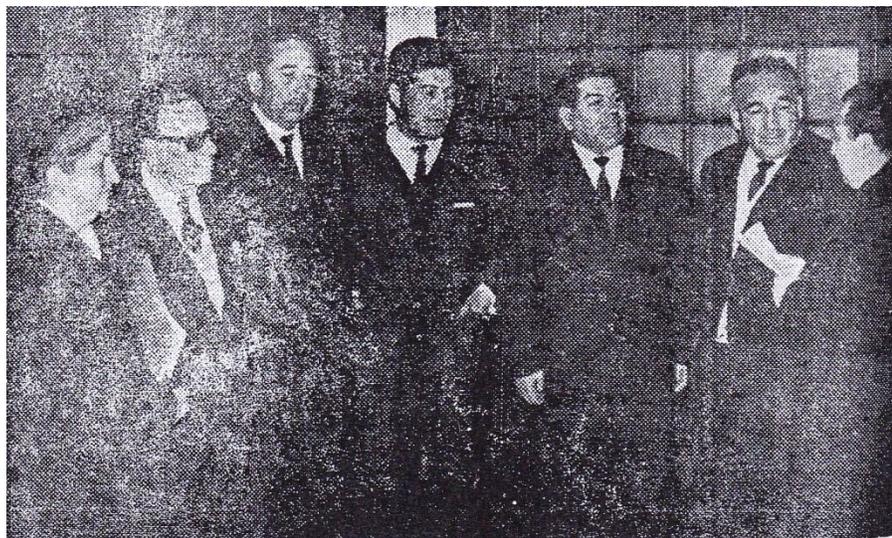
“A. No se presenta inscrito en un sistema, es un tramo aislado. Los accesos en Barón y Caleta Portales no forman parte del proyecto. Estos accesos pasan de un régimen de alta velocidad a un régimen de calles a nivel con todas las congestiones propias a un trazado urbano apto para producir congestión...”

B. ...No hay nudos intermedios. Ni arranques que saquen a la obra de una rigidez con respecto a la evolución de la ciudad...”

C. ...esta Vía si su estructura resistente no es muy estudiada en cuanto a su pilarización, vigas, etc., va a constituir un verdadero muro, que sumado a la línea del ferrocarril conformará un verdadero anti-espacio de esos suburbios de las primeras épocas industriales...” (77)

En la medida que el conflicto se desarrollaba y las partes tendían a distanciarse, se visualiza una estrategia de cierre absoluto por parte las autoridades respecto a la continuidad de las discusiones. Declaraciones como la del alcalde de Santiago de la época don Manuel Fernández corroboran esto: *“hay que llevar adelante esta obra que es de interés nacional y no dedicarse a discutir” (78)* o como lo relatado en artículo de El Mercurio de Valparaíso *“...como lo habría manifestado el Ministerio de Obras Públicas, de que no resulta aceptable que alguien a quien proyecta hacersele un obsequio pida que satisfagan su capricho...” (79)*

La propuesta del MOP logra reunir por escrito amplios apoyos de colectividades, tales como: Los Pescadores de Caleta Portales, La Unión de Juntas Vecinales de Valparaíso, el Automóvil Club de Chile (Ver **Anexo 03**), entre otros.



APOYAN LA VIA ELEVADA. —Los dirigentes de la Unión Comunal de Juntas Vecinales de Valparaíso y Viña del Mar anunciaron su apoyo a la construcción de la Vía Elevada. Aparecen desde la izquierda los dirigentes Fidelisa Cornejo, secretaria de prensa; Miguel Tobar, comité de capacitación; José Sepúlveda, presidente de la Unión Comunal de Juntas Vecinales; Jaime Arancibia, presidente de la institución en Viña del Mar; Juan Cabrera, vicepresidente de Valparaíso, y Adolfo Palma, dirigente de Viña del Mar.

Imagen 48

- Publicación en Diario El Mercurio de Valparaíso, 1969 (80)

***Análisis Arquitectónico**

La propuesta de la Vía Elevada nunca expuso argumentos de índole urbanísticos, que diesen cuenta de una propuesta beneficiosa para la ciudad, siempre se respaldó en dos aspectos externos al proyecto mismo, por un lado los costos directos de la construcción y por otro lado la urgencia de dar solución rápida a los problemas de tráfico y a la necesidad del Camino Internacional.

La propuesta comenzó a conseguir apoyos externos solo después de la paralización temporal de las obras ordenada por el Presidente de la República en Julio de 1969. Los cuales se basaban en el re-inicio de las obras y en los perjuicios que la extensión de su paralización provocaría en la ciudad.

Este escenario da cuenta de la carencia de institucionalidad capaz de canalizar las demandas ciudadanas, junto con el absoluto desconocimiento por parte de la institución vigente respecto a medidas concretas que permitiesen constituir mesas de trabajo y de debate.

4).- Avenida del Mar, Críticas y Apoyos a la propuesta

Las 2 principales críticas realizadas a la propuesta de la Escuela de Arquitectura fueron:

1. Los altos costos directos de la ejecución de las obras propuestas en el Ante – Proyecto
2. Las observaciones y mejoras de la propuesta catalogadas como estéticas

Ante la paralización de las obras de La Vía Elevada, El subsecretario de Transporte Sergio Saldivia entregó un informe al Presidente de la República para que reconsiderase la medida, declarando que *“agregará al informe su proposición para que ciertos aspectos del Proyecto de la Escuela de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica, especialmente de carácter estético sean considerados y agregados durante la ejecución de la obra” (81)*

En otra declaración el Colegio de Constructores Civiles aseveraba lo siguiente: *“...estimamos así mismo que siendo más bella la Avenida del Mar, tiene un costo a simple vista muy superior a la Vía Elevada.*

... partiendo del viejo y sabio adagio que lo mejor (o lo perfecto) es enemigo de lo bueno, creemos que debe acallarse la discusión actual que solo provoca desconcierto, porque aún cuando tuviera toda la razón el sector creador y defensor de la Avenida del Mar el proyecto es impracticable en el hecho” (82)

No fue posible encontrar en esta investigación declaraciones o argumentos que fundamentasen desde la teoría urbanística una crítica consistente a la propuesta de la Avenida del Mar.

La propuesta recibió amplios apoyos de académicos y profesionales destacados del área, asunto ya declarado en Pág. 36 (ver **Anexo 01** y **Anexo 02**)

***Análisis Arquitectónico**

El escenario de temor creado a partir de la lógica de aceptar la obra impuesta o no obtener nada, trasladando los fondos a otros asuntos generó el repliegue de ciertos sectores que respaldaban la propuesta y el nombramiento de una comisión técnica e independiente que evaluase los proyectos.

Gran parte de las críticas fueron centradas en aspectos no urbanos, como el tema de costos, tiempos de ejecución, movimientos de tierra, etc. que pese a ser verídicas desconocen que la propuesta se hallaba en un estado que es propio de los Ante-proyectos. Esto desvió la atención fuera de los argumentos urbanos.

Sin embargo, cabe destacar que el conflicto en general constituyó de los elementos necesarios para entablar una discusión muy adelantada a su época y a su contexto histórico-cultural. La discusión multidisciplinaria entregó argumentos y criterios de análisis del proyecto técnicos, sociológicos, arquitectónicos, urbanísticos, económicos, entre otros.

Junto con dar pie a un incipiente fenómeno de participación interés y conocimiento ciudadano respecto a las propuestas en disputa.

V.2. Observaciones y Análisis Arquitectónico en la Escala Menor

1).- Vía Elevada, Escalas de la Vía y del Tránsito

La Vía Elevada propone 6 pistas nuevas, sin detenciones, ni cruces entre Caleta Abarca y la Maestranza Barón en 24mts de ancho para tránsito en ambas direcciones, más 2 aceras peatonales de 1,5 mts de ancho a cada costado, sumado un ancho total de 27mts.

La existencia de aceras permite caminar junto a la Vía, esto quiere decir que la propuesta incluye en su infraestructura al peatón.

Sin embargo, caminar por la Vía Elevada significa ir junto a automóviles, buses y camiones a gran velocidad que pasan a una distancia de 1 a 1,5mts de la acera peatonal.

Una vez dentro de la vía se deben recorrer obligadamente los 4,5km de longitud para encontrar salida, esto corre tanto para vehículos como para peatones.

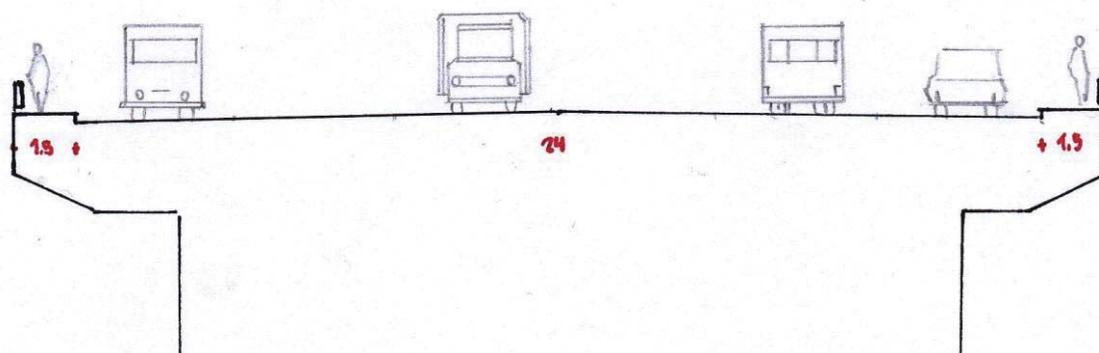


Imagen 49

Vista posible en corte de la Vía Elevada, según datos (Esquema del Autor)



Imagen 50 y 51

Caminata junto a la actual Avenida España. Tramo Ex Balneario de Recreo – Curva de Los Mayos, Septiembre 2012 (Archivo personal)

El tramo de la Avenida España fotografiado lo considero como un referente bastante próximo a lo que pudo ser la Vía Elevada, coincide en el ancho de la acera peatonal, en el trazado sobre la orilla, en la inexistencia de salidas, salvo en sus extremos y en la cercanía al ancho total de calzada proyectado (17mts la Avenida España vs 27mts la Vía Elevada).

La caminata confirma lo descrito en párrafo sub-anterior. También se observa un notable abandono y descuido en toda la orilla, complementada con zonas inaccesibles, tramo de larga caminata sin conexiones, ni posibilidad de cruce, inexistencia de actividades, equipamiento, áreas de descanso, etc.



Imagen 52, 53, 54 y 55

Caminata actual Avenida España, orilla costera. Tramo Ex Balneario de Recreo – Curva de Los Mayos, Septiembre 2012 (Archivo personal)

La implementación de las Obras Complementarias al proyecto de la Vía Elevada tratan de atender mediante una serie de intervenciones estas observaciones.

Una de estas Obras es la Vía de Servicio que se emplaza bajo la estructura de pilares, vigas y losa de la Vía Elevada y se extiende desde Caleta Abarca hasta Caleta Portales .

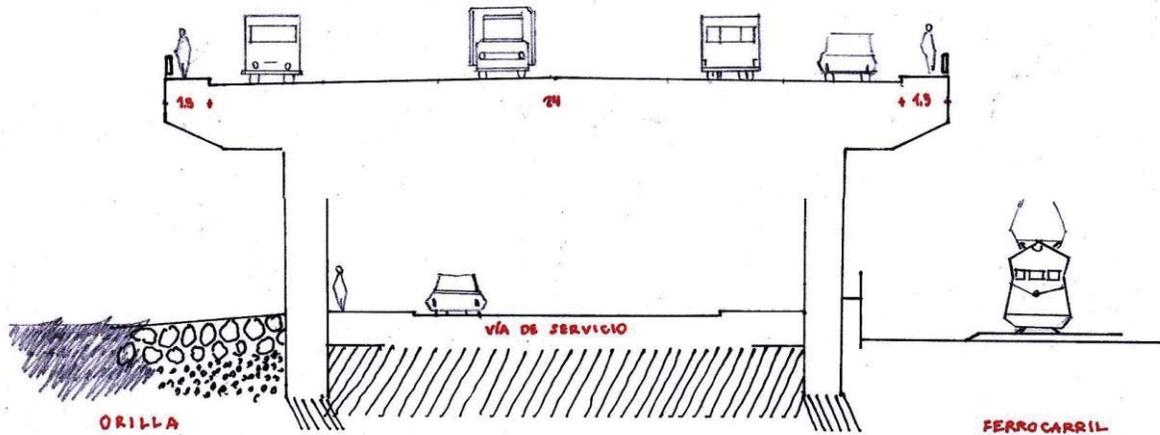


Imagen 56

Vista posible en corte de la Vía Elevada y Vía de Servicio, según datos (Esquema del Autor)

Caminar por esta Vía de Servicio significa ir bajo una mega estructura que vibra al paso de los automóviles, camiones y buses. Posee escasa ventilación, acotada visibilidad tanto desde ella como hacia ella, resulta sombría gran parte del día y del año.

La vía no se contacta con la ciudad, no va junto a ella, no construye acceso hacia los cerros, ni hacia los barrios, se oculta, no interactúa con la vida compleja de la ciudad que la rodea y se vuelve homogénea.

Un espacio con poca actividad social, focalizada exclusivamente en dar accesibilidad a la orilla, uso masivo en verano y probable abandono en invierno, dando cabida al vandalismo y a la indigencia, condiciones ambientales poco atractivas para el paseo, para actividades deportivas, comerciales, etc.

Jan Gehl en "La humanización del espacio Urbano" verifica en la multiplicidad de actividades una cualidad vitalizadora para el Espacio Urbano habitable, identificando que la cantidad de actividades va en directa relación a la cantidad de interacciones entre personas. (Gehl, 2006)

El gráfico muestra las relaciones entre el número de actividades exteriores y la frecuencia de las interacciones. (Estudios de la vida callejera en Melbourne [biblio. 20]. Véase también la página 203.)

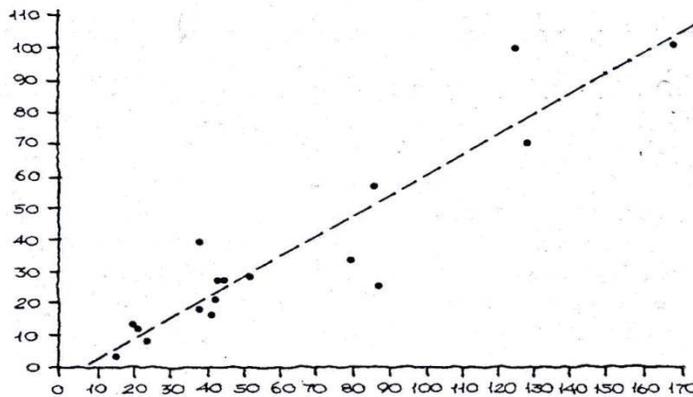


Tabla 05

- Gráfico en texto de Jan Gehl (83)

***Análisis Arquitectónico**

La Vía Elevada en su propuesta original y con las obras complementarias anexadas tardíamente condiciona al espacio urbano habitable a lo estrictamente necesario y a lo permitido por la mega-estructura existente.

Estas condiciones perjudican la posibilidad de una multiplicidad de actividades, de interacciones y de encuentros entre personas, propias de áreas turísticas costeras y propias también de cualquier espacio urbano enriquecido de su habitar.

La Vía Elevada va mitigando los efectos negativos que ella misma genera, sin incorporarlos a un planteamiento integral y común, planteado desde una propuesta en conjunto, esto genera retazos, residuos de ciudad que no ofrecen beneficios atractivos y que van sumiéndose en el abandono.

Por un lado la propuesta resuelve técnicamente el problema de la Escala Mayor asociado al tránsito veloz y a la conexión vial entre Valparaíso y Viña del Mar, pero por otro lado la problemática asociada a la Escala Menor queda en abandono, a la suerte de proyectos futuros, anexos y complementarios, de lo que se sabe poco y de los que se espera poco.

1).- Avenida del Mar, Escalas de la Vía y del Tránsito

La Avenida del Mar propone 3 tipos de Vías:

- La Vía del Mar o de Turismo, se ubica en el borde exterior de la orilla, de uso exclusivo para automóviles y peatones, tiene un ancho total de 11,5mts con pistas en ambas direcciones.
- La Vía Directa no posee aceras peatonales, tránsito exclusivo para vehículos, movilización colectiva sin detención y vehículos de carga, apta para altas velocidades con un ancho total de 14mts en 4 pistas, 2 por cada dirección.
- La Vía de Servicio, corresponde a la existente Avenida España (con variaciones en trazado), se ubica en gran parte sobre la línea de ferrocarriles, destinada al tránsito de locomoción colectiva de pasajeros, peatones y muy eventualmente automóviles, tiene un ancho total de 16,5mts. En puntos clave posee cruces con la Vía de Turismo y con las calles de los cerros.

La propuesta permite el tránsito peatonal por la Vía del Mar en toda su extensión y en algunos puntos por la Vía de Servicio, en esta lo peatonal va asociado a la accesibilidad para el transporte colectivo (paraderos), a la conexión con las calles del cerro y a los cruces con la Vía del Mar.

En el caso de la Vía del Mar o de Turismo se observa al espacio completo de la obra dispuesto hacia el esfuerzo por construir el encuentro con la orilla en escala humana. La acera peatonal es de ancho variable, esta se transforma en una suerte de plataforma ante la orilla en puntos donde existe mérito y donde la topografía también lo permite, estos puntos son: Balneario de Recreo, Club de Yates, Curva de Los Mayos, Caleta Portales, Playa Fuerte Andes y Tornamesa Barón (imagen 57).

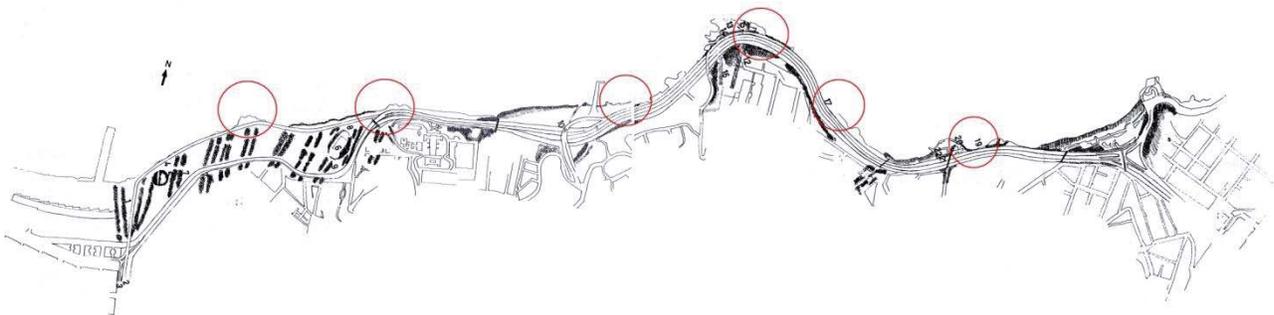


Imagen 57

- Planta Trazado Avenida del Mar, indicando puntos mencionados (84)

La distancia entre cada punto es inferior a 1 km, la cual se puede recorrer a pie en 20 minutos aproximados. Todos los puntos, salvo en Tornamesa Barón, cuentan con un cruce hacia la Vía de Servicio y calles de los cerros a menos de 100 metros de distancia.

La separación de la Vía Directa permite que las vibraciones de la estructura y del pavimento, provocado por el tránsito rápido y de carga pesada no afecten la sensibilidad del área costera, se observa un buen asoleamiento y ventilación, las orillas arboleadas decoran, entregan sombra y constituyen una altura dentro de la escala humana.

En la mayoría del trazado la Vía del Mar y la acera peatonal tienen dominio pleno de la costa y de ciertas porciones de ciudad, accesibilidad a la orilla (balnearios, playas, miradores, caleta) y a la trama urbana existente. De este modo la vía ofrece la posibilidad de interacción entre alguien que pasea y otro que va en diligencia, el espacio acepta la complejidad de relaciones propias de la ciudad ofreciendo una orilla abierta que se hace atractiva para la instalación de comercios, ferias, restaurantes, etc.

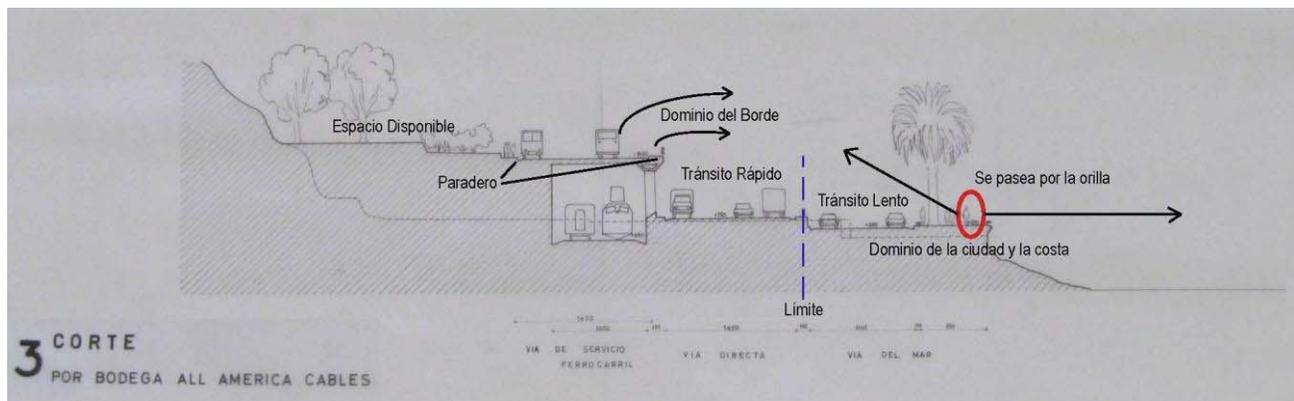


Imagen 58

- Perfil Propuesta Avenida del Mar Cercanía Caleta Portales (85)

*Análisis Arquitectónico

Jan Gehl ordena las actividades exteriores realizadas en los espacios públicos en 3 categorías: Actividades Necesarias, Opcionales y Sociales, estas actividades al combinarse producen interacción, movimiento y versatilidad, provocando que el espacio sea atractivo, la actividad motiva a la realización de otras actividades *“la gente se siente atraída por la gente. Se juntan y deambulan con otras personas y tratan de situarse cerca de ellas”* (Gehl, 2006).

Al favorecer un espacio abierto, disponible y calmo la Vía del Mar garantiza ciertas actividades asociadas a la orilla, a las playas y al mar como el turismo, la pesca, el deporte, los paseos, entre otras. A la vez dispone amplios espacios y vías de circulación continuas que incentivan la proliferación de otras actividades asociadas al negocio tales como el comercio, las ferias de artesanía, restaurantes, espectáculos, etc.

Esto es consecuencia de una construcción y planificación del espacio, una suerte de “dar la posibilidad de...” que al incorporar el habitar a de la Escala Menor, de la Escala Humana construye un encuentro armonioso de, como nombra Jan Gehl, actividades opcionales y actividades necesarias.

Se aprecia como sucede el Cruce de Escalas con la Vía Directa que corre a unos metros de una familia que pasea por la costa, se observa que cada entidad se reconoce a sí misma en un entorno propicio y grato, yendo a la vez, pero No yendo juntos.

2).- Vía Elevada, Tramo Balneario Recreo – Curva de Los Mayos

Como fue mencionado en Pág. 57 La propuesta de la Vía elevada cambió su trazado en el tramo señalado (Trazado 1968 y Trazado 1969), sin encontrar durante la investigación argumentos de ninguna índole que lo fundamentasen.

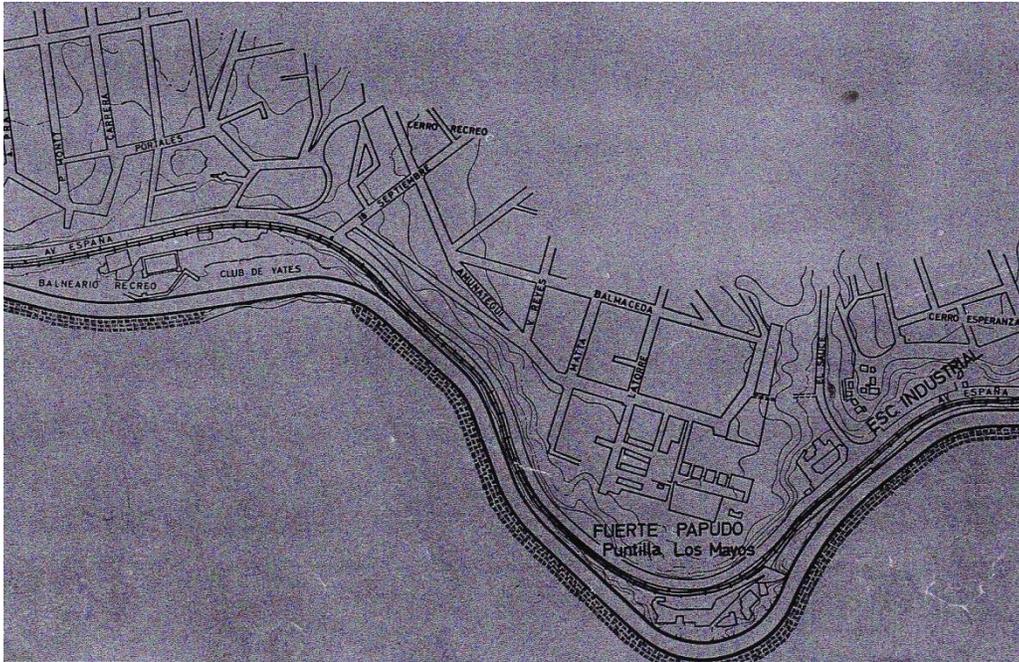


Imagen 59

- Trazado Vía Elevada Tramo Balneario Recreo - Curva de Los Mayos, Agosto 1968 (86)

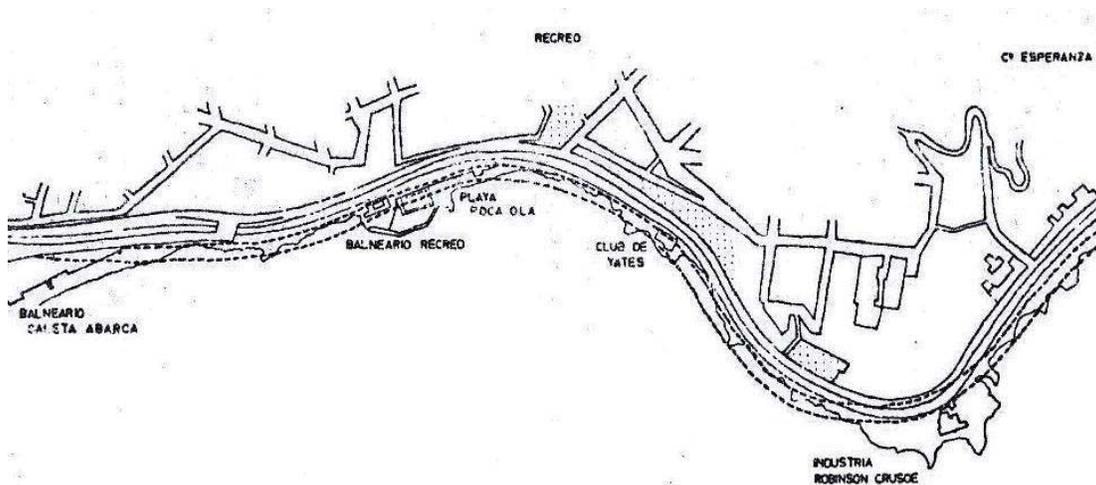


Imagen 60

- Trazado Vía Elevada Tramo Balneario Recreo - Curva de Los Mayos, 1969 (87)

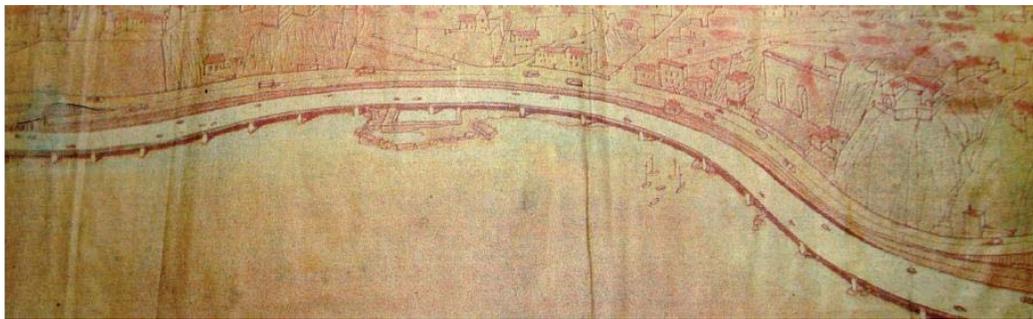
Fig.1 Publicación Revista AUCA N° 11 (Agosto 1968)



Fig.2 Archivo R. Le Caro topógrafo MOP (S/F)



Fig.3 Publicación Diario El Mercurio de Valparaíso (Abril 1969)



- Ver [imagen 17](#), [18](#) y [19](#) para más detalles.

Trazado de 1968:

Se observa un primer trazado planteado fuera de la línea de la costa, quedando dentro del mar, esto deja la playa, piscina y balneario de Recreo liberados de la estructura vial.

La propuesta se asemeja a la planteada por la Oficina del Plano Intercomunal de Valparaíso para la remodelación de la Avenida España:

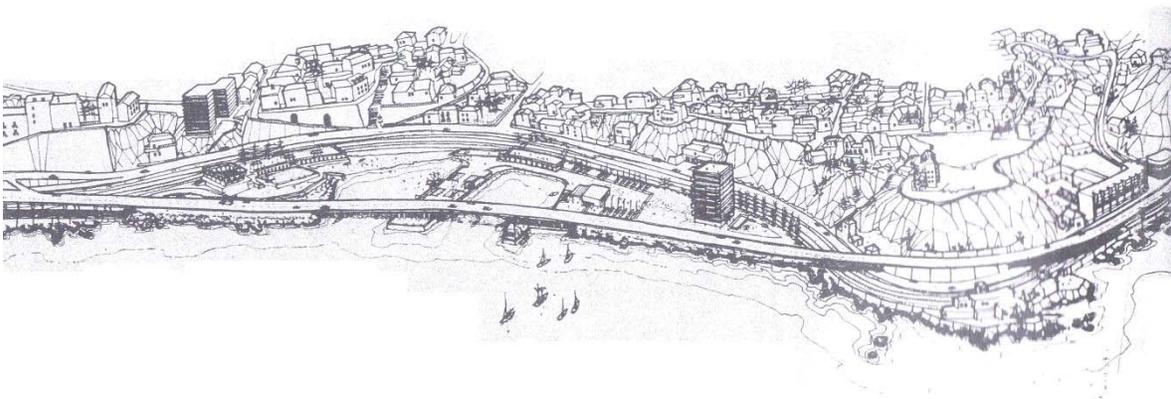


Imagen 61

- Proposición Oficina del Plano Intercomunal de Valparaíso, Tramo Balneario Recreo - Curva de Los Mayos (publicada en Agosto de 1969) **(88)**

Se aprecia la voluntad por consolidar la situación de Balneario en Recreo a través de equipamiento e infraestructuras de posible existencia.

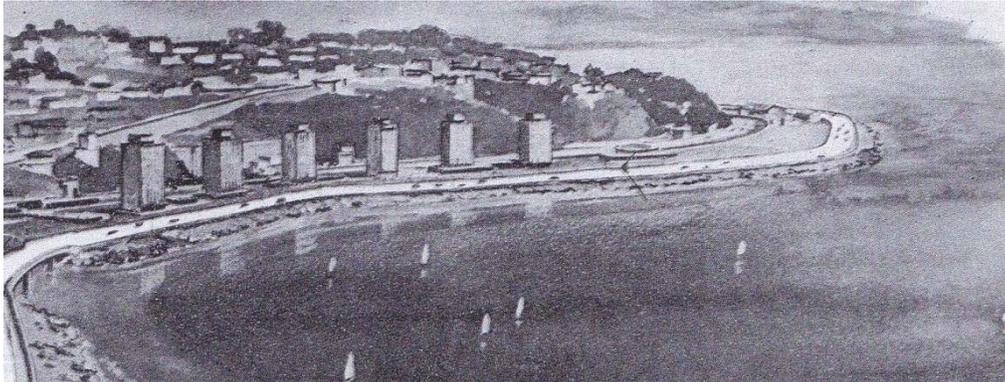


Imagen 62

- Propuesta de 6 Torres junto al Balneario de Recreo Detalle **Fig.1** (página anterior)

Sin embargo este trazado guarda un entendimiento donde la lógica de la Vía Elevada se mantiene, trasladando sus perjuicios del centro del Balneario hacia sus extremos y hacia mar adentro, observándose una estrategia próxima a la mitigación. Por ejemplo:

- Las 6 torres planteadas ¿Cómo resolverán sus accesos? Si por un lado está la Vía Elevada y por el otro lado está la línea del ferrocarril.
- ¿Cómo afectará la cercanía a un tramo de la Ruta Internacional en la calidad de vida de los residentes de estos edificios? (ver caso Vía Elevada “*Presidente Costa e Silva*” en Pág. 24).

Quizás se hubiese propuesto resolver estos problemas añadiendo otros elementos anexos.

Se observa que la relación con el mar, para quien se ubica dentro del balneario se ve, de todos modos, fuertemente intervenida, ya que desaparece la vista hacia el horizonte, la situación de intimidad que da el estar de espaldas a la ciudad se transforma en una situación de exposición ante la franja vial.

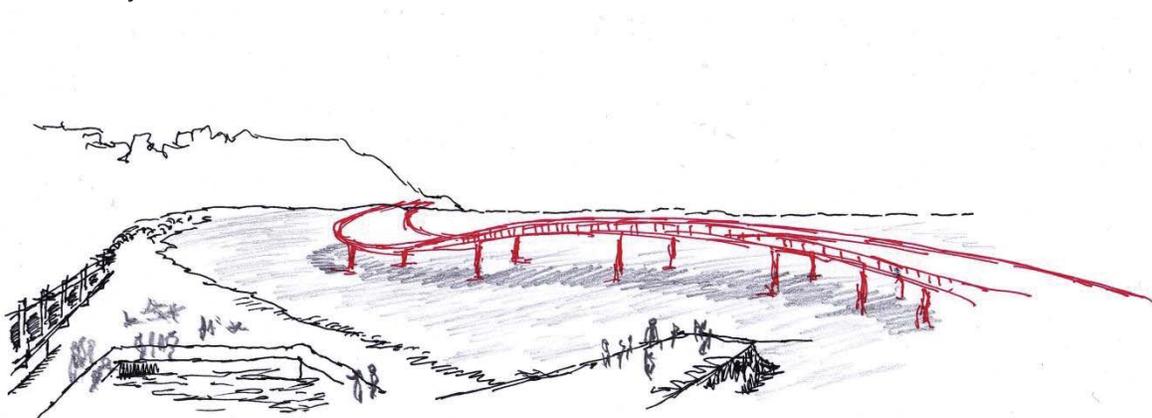


Imagen 63

- Croquis con perspectiva del trazado por el mar frente a la Piscina de Recreo (Croquis del autor).

Cabe destacar el evidente deterioro ambiental que se produciría en el entorno producto de la contaminación acústica y la polución inherente al tránsito vehicular, junto con los posibles efectos en la calidad de las aguas para el baño.

Trazado de 1969:

El cambio en el trazado consiste en retranquear el paso de la vía hacia la orilla, sobre el Balneario de Recreo, como se aprecia en **Fig. 3** Pág. 81.

La estructura bloquea el acceso al borde y su relación con la ciudad y el cerro. La franja de playa disponible pierde al menos 30mts de su ancho original, junto con su accesibilidad tanto peatonal como desde el transporte público (tren y micro).

La convivencia entre el tránsito veloz de una autopista y su infraestructura con la actividad recreacional en un balneario y su infraestructura, es de poca o nula consideración.

La instalación de esta mega-estructura en la orilla destruye la flexibilidad de uso del espacio, condicionándolo a lo que la estructura permita.

Al observar una secuencia de imágenes históricas del balneario es posible apreciar las modificaciones que fueron sucediéndole acorde a la época y a las necesidades, siempre dentro de una escala asimilable al uso de Balneario:



Imagen 64

- Balneario de Recreo hacia 1913, se observa un equipamiento mínimo, incipiente ocupación con carpas y número reducido de bañistas **(89)**



Imagen 65

- Balneario de Recreo hacia 1920, se observa un equipamiento más constituido, orientado al mar, ocupación en consolidación con elementos fijos como cubiertas, barandas y paisajismo (90)



Imagen 66

- Balneario de Recreo hacia 1940, se observa un equipamiento plenamente constituido, orientado al mar, ocupación consolidada con infraestructura específica como Piscina, trampolín, cubiertas, camarines, se observa una alta afluencia de público (91)

Sin embargo esta capacidad de asimilación arriesgó ser cortada absolutamente por la propuesta de la Vía Elevada, escenario que no ocurrió.

No obstante el año 1983, bajo una propuesta de similares características se construye una ampliación de 3 pistas de la Avenida España, sobre muros de contención.



Imagen 67

- Balneario de Recreo 2012, tras la construcción de la vía costera elevada (ampliación de Avenida España) se inicia y consolida un proceso de abandono absoluto (92)

***Análisis Arquitectónico**

La propuesta de la Vía Elevada es consciente de su desajuste frente a la Escala Menor, reconoce que desconoce su impacto, que no sabe lo que sucederá entrono al pilar de su estructura y bajo su losa, pero sus administradores no lo declaran, lo ocultan y en cierta medida lo disfrazan.

Las imágenes que muestran el Balneario de Recreo con torres de departamentos, club de yates, piscina y playa viviendo en correcta armonía (ver Pág. 81) lo hacen desde lejos, una suerte de vista a vuelo de pájaro, que es favorable, que da cuenta de una intención, pero que olvidan el habitar desde adentro.

Jan Gehl señala que *“las decisiones de proyecto a los niveles de ciudad y de conjunto de edificios pueden sentar las bases para la creación de espacio exteriores que funcionen bien. Sin embargo es solo mediante una cuidadosa consideración en el proyecto al nivel de detalle (...) puede revelar su verdadero valor”* luego añade que *“la batalla por la calidad se gana, o se pierde, en la escala pequeña”* (Gehl, 2006).

La capacidad de transformación de un espacio, va directamente asociada a que los usuarios y habitantes de este comprendan la transformación. La configuración actual del Balneario de Recreo pasó por una serie de otras situaciones que fueron consolidando el ser Balneario.

Sin embargo, para esta época la necesidad de la Ruta provenía de otra parte, la transformación de este sector en esa dirección apuntaba a que todas las relaciones existentes fueran cortadas de golpe, sin explicación, luego solo queda el abandono.

La comprensión de la transformación y su éxito están en la Escala Menor, en el espacio que se habita.



Imagen 68

- Trazado Vía Elevada sobre club de yates junto al Balneario de Recreo Detalle **Fig.2** (Pág. 81)

2).- Avenida del Mar, Tramo Balneario Recreo – Curva de Los Mayos

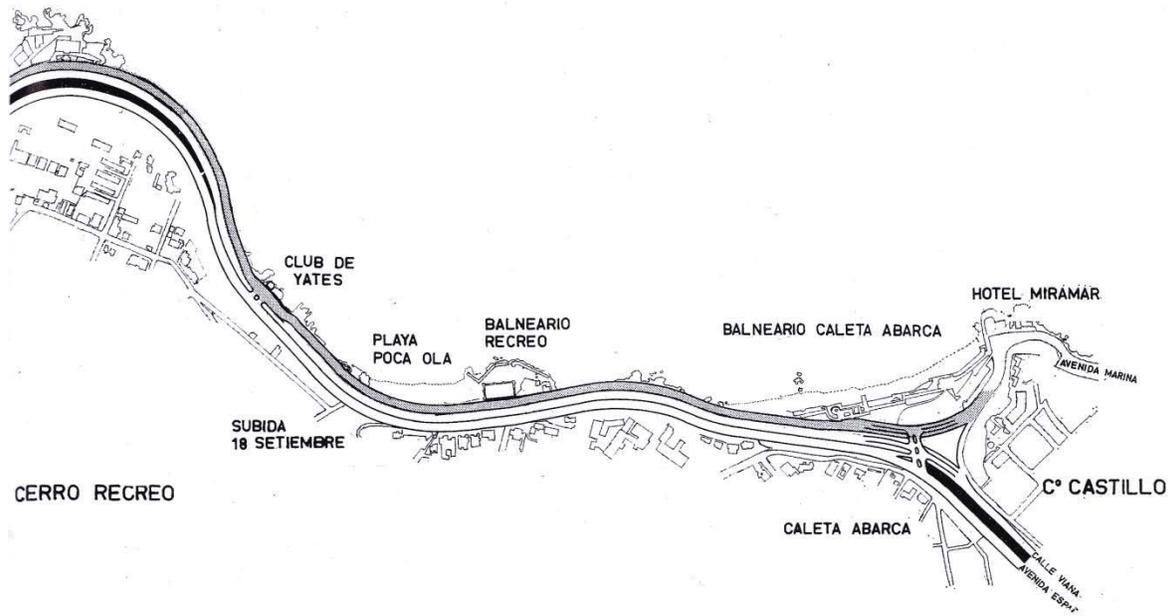


Imagen 69

- Trazado Avenida del Mar Tramo Balneario Recreo - Curva de Los Mayos, 1969 (93)

El proyecto se propone conservar las actuales instalaciones del Balneario de Recreo (Piscina y Playa).

La Vía del Mar se eleva aproximadamente 6mts hasta una plataforma de conexión con la Vía de Servicio, esto posibilita la interacción del uso turístico – costero con el uso cotidiano del que baja de su casa en el cerro a buscar locomoción y vice-versa.

La Vía Directa transita entre la Vía del Mar y la línea de ferrocarriles, queda al medio entre 2 zonas a cuidar, por un lado la orilla y por otro lado la ladera, esta disposición permite que estos 2 bordes puedan ser habitados desde la Escala Menor con casas, paraderos y comercio junto a la Vía de Servicio hacia el Borde del Cerro. Y con paseos, equipamiento y comercio junto a la Vía del Mar hacia el Borde de la Orilla.

En la plataforma se dispone una pasarela peatonal contigua al cruce con calle Bustos que permite el cruce desde el borde de la ladera hacia la orilla y la Vía del Mar, se propone a esta última vía de tránsito lento con cruces peatonales a nivel de superficie (tipo paso cebra).

El paso del Ferrocarril bajo la Vía de Servicio permite que en el futuro pueda instalarse una estación vertical, al modo que es posible apreciar hoy en el actual servicio de Metro, esto coincide con los terrenos disponibles en el costado Oriente de la Vía de Servicio.

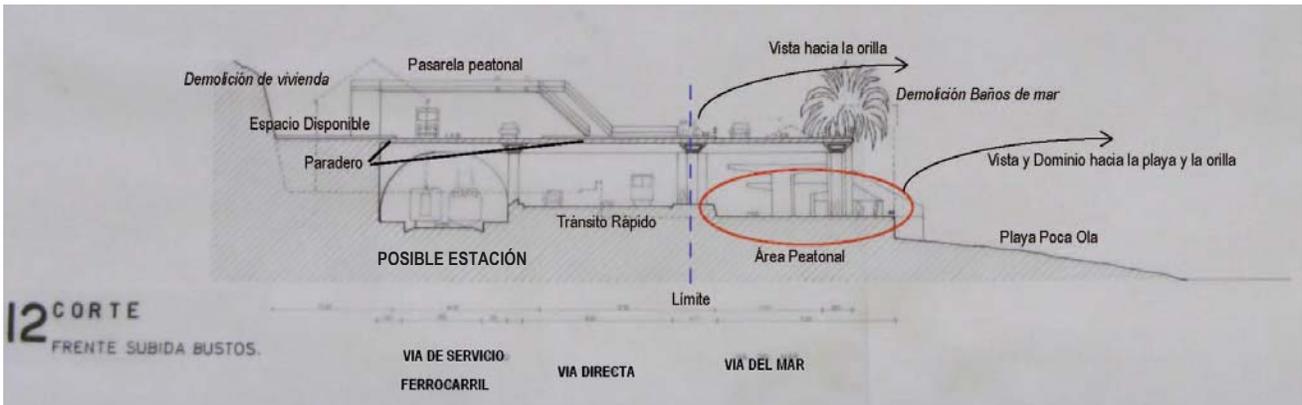


Imagen 70

- Perfil Propuesta Avenida del Mar Subida Bustos en Balneario Recreo (94)

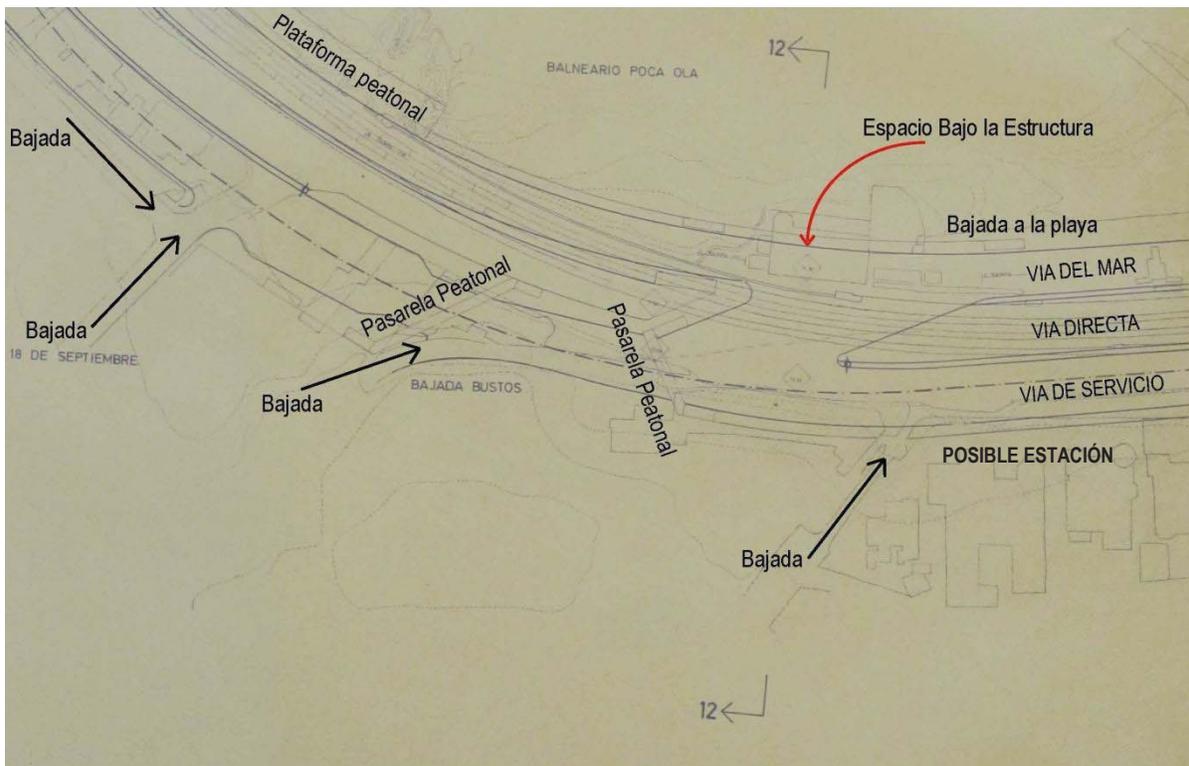


Imagen 71

- Detalle Planta Propuesta Avenida del Mar Subida Bustos en Balneario Recreo (95)

Al elevarse 6mts la Vía del Mar, deja bajo ella una plataforma peatonal de 10mts de ancho aproximado junto a la orilla y a la playa, sin embargo no es claro cómo la estructura llega al suelo, cómo se construye la llegada y salida de la losa de la Vía del Mar, cómo se evita crear un retazo inhabitable, común en las uniones de rampa - suelo y en la llegada de los pilares al suelo.



Imagen 72

- Llegada de Rampa vial a suelo en Avenida Argentina, Valparaíso 2012 (96)



Imagen 73

- Pilares y suelo bajo Vía Elevada Nudo Barón, Valparaíso (97)

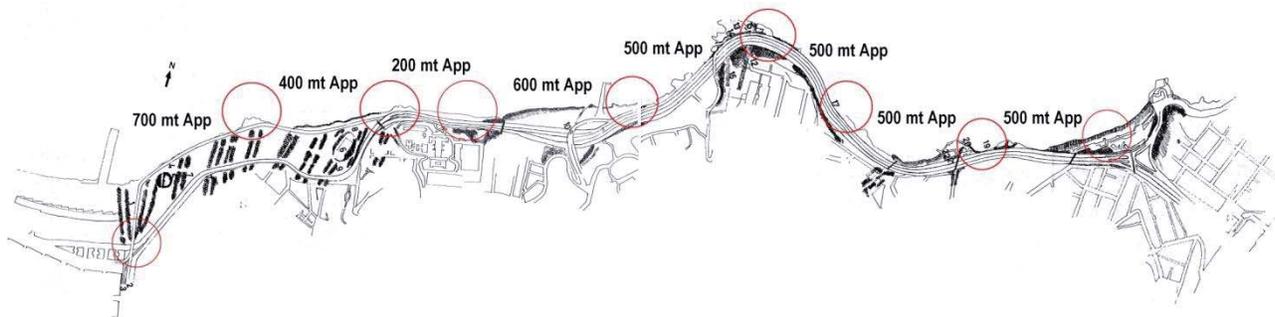


Imagen 74

- Perfil Propuesta Avenida del Mar frente a Piscina de Recreo (98)

La propuesta cuida la continuidad de cada entidad propuesta, por ejemplo la Vía de Servicio va siempre en relación directa a la trama urbana existente, es perfectamente accesible desde los cerros y barrios colindantes. La Vía Directa es en la lógica de “*luz verde permanente*” (Gehl, 2006) conserva esta condición en toda su extensión. La Vía del Mar cuida la continuidad del automóvil que va lento y a la vez la continuidad del peatón.

La Vía del Mar constituye el elemento clave en el Cruce de las Escalas, en ella está la continuidad peatonal, desde ella se queda ante la orilla, el mar y ante la Avenida del Mar (Vía de Servicio y Vía Directa) mostrándose en toda su complejidad, propone suelos amplios cada ciertos tramos, disponibles a que se instalen otras cosas y sucedan otras cosas que el habitar o la necesidad demanden.

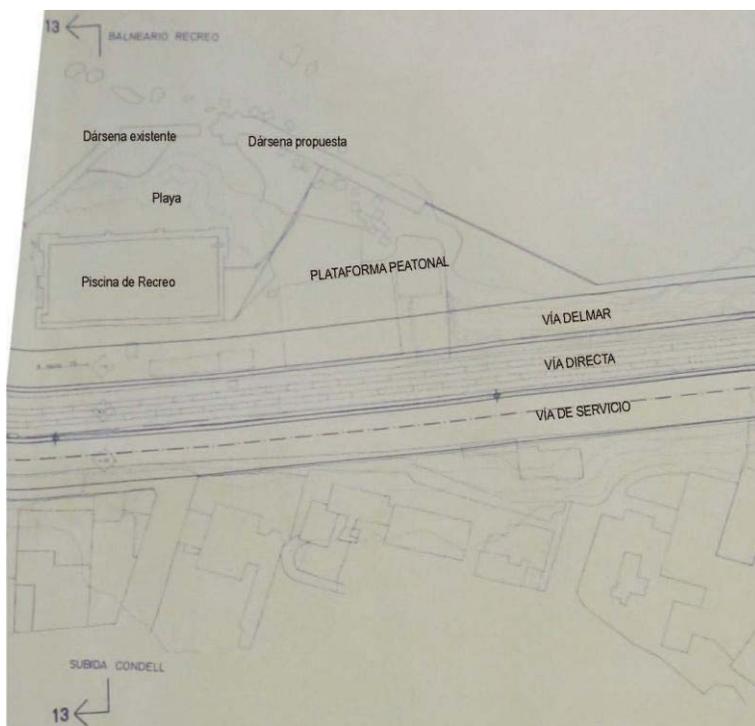


Imagen 75

- Detalle Planta Propuesta Avenida del Mar frente a Piscina de Recreo (99)

*Análisis Arquitectónico

La Avenida del Mar resuelve la exigencia de ser Ruta Internacional, con la propuesta de la Vía Directa que es sin interrupciones, Además propone otras 2 Vías (de Servicio y del Mar) que van a los costados de la Vía Directa, comunicándose entre sí y con la trama urbana existente cada ciertos tramos.

Es aquí donde se observa un problema ¿Cómo resolver el encuentro de las Vías de Servicio y del Mar con la Vía Directa, sin caer en la construcción de un muro urbano, o bien de un espacio residual?

La concepción de la Vía Directa y de la Vía de Servicio tiene un marcado sentido funcional, de satisfacer unas necesidades y un programa, lo de la Ruta Internacional por un lado y lo del transporte público y de acceso a los cerros y barrios por el otro.

Esta lógica opera hoy en día por ejemplo en las llamadas Vías Segregadas para el transporte público de grandes ciudades y en las llamadas caletas de las Autopistas.

Sin embargo la Vía del Mar, si bien cumple un rol de utilidad práctica y funcional, guarda en sí misma el ser nexo y vínculo entre la Escala Mayor de la Ruta Internacional y la Escala Menor de la orilla y la trama urbana existente.

La Vía del Mar prioriza la circulación lenta y la detención, esto permite que en ella ocurran muchas cosas a la vez (pasear, sentarse, reunirse, conversar, comprar, comer, etc) crea un espacio que da cabida a una densidad urbana, que es flexible y que se puede recorrer movilizad y a pie.

Esto último es un gran desafío, ya que los espacios que se recorren a pie requieren de gran densidad y de gran atracción para lograr ser poblados, junto con permitir desplazamiento cortos con salidas y entradas seguidas.

Jan Gehl plantea que el caminar posee exigencias de distancia bastante relevantes acerca de lo que la gente puede o quiere caminar, continúa, *“En una gran cantidad de estudios, se ha descubierto que para la mayoría de la gente, en las situaciones cotidianas normales, la distancia aceptable para recorrer a pie está en torno a los 400-500 metros...”* (Gehl, 2006).

Sin embargo esta distancia puede verse ampliamente superada en virtud de la calidad de ese recorrido. *“Un trecho de 500 metros visto como un camino recto, desprotegido y aburrido, se experimenta como si fuese más largo y agotador, mientras que la misma distancia se puede experimentar como una distancia muy corta si el recorrido se percibe por etapas...”* (Gehl, 2006).

La Vía del Mar tiene ganada por la topografía un recorrido que es ondulante, que constituye en sí mismo la existencia de etapas. Además cada tramos de breve distancia se ubican puntos destacables como el Balneario Recreo, plataformas – miradores, la Caleta Portales, entre otros (Imagen 76) estos puntos destacables están a distancias muy similares a la dadas por Gehl.

El caminante tiene la opción de recorrer el total de etapas, una porción de ellas, o bien una sola. El sentido de esta caminata puede hallarse en mero placer, paseo, necesidad de ir de un punto a otro, búsqueda de transporte, compras, entre otras posibilidades.

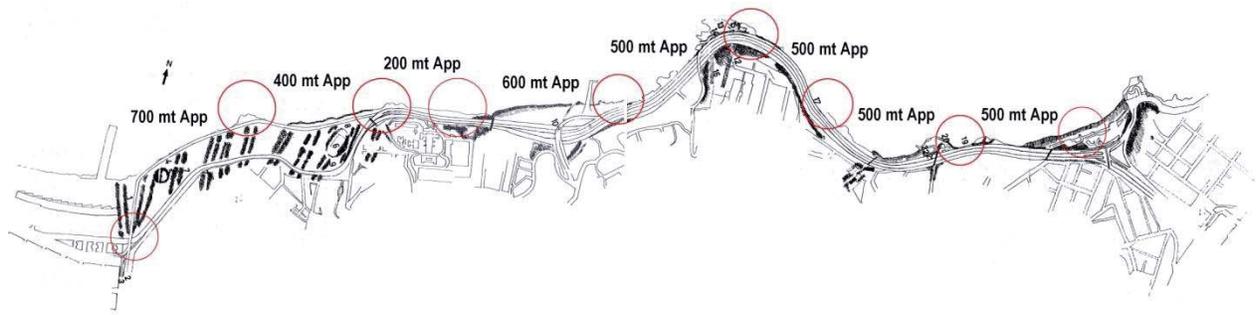


Imagen 76

- Planta Trazado Avenida del Mar, indicando puntos destacables y distancias de tramos **(100)**

3).- Vía Elevada, Tramo Universidad Santa María - Nudo Barón

Fig. 4 Publicación en Revista AUCA Nº11 (1968)



Fig. 5 Publicación El Mercurio de Valpo. (Abril 1969)



- Ver [imagen 20 y 21](#) para más detalles.

La Vía Elevada en su paso por la Maestranza Barón representa “la necesidad de entregar dos vías de depósito, alrededor de 5.000 m2 de terreno dentro de los cuales se encuentra la Torre del Reloj...” (Actual Inmueble de Conservación Histórica) “...y unos 1.700m2 de edificios” (101)

El nudo vial de acceso directo al puerto crea un espacio bajo la autopista particionado, con mal asoleamiento, escaso de ventilación y laberíntico. Esta área corresponde a terrenos de la maestranza Barón, en esa época operativa, pero con intenciones de ser trasladada a Peñablanca.

De por sí las áreas entorno a las líneas férreas constituyen retazos residuales dentro de la ciudad difíciles de incorporar, estas, por motivos técnicos, de seguridad y otros deben permanecer cerradas, aisladas del resto de la ciudad, entonces sus funciones y usos que son exclusivos y específicos no son suficientes para darle una ocupación satisfactoria a todo el suelo disponible, no poseen la versatilidad ni la mixtura del suelo urbano abierto y público.



Imágenes 77 y 78

- Maestranza San Eugenio, Estación Central, Santiago (102)



Imágenes 79 y 80

- Maestranza Central de San Bernardo, Santiago (103)

La condición de retazo de la maestranza Barón probablemente se vería aumentada al combinarse con lo residual del espacio bajo la autopista, esto le hubiese significado al área una gran dificultad para modificar usos e infraestructura, la recuperación del borde costero con la propuesta del paseo Weelwright probablemente no hubiese sido posible, hipotecando a muy largo plazo las posibilidades de renovación del área.

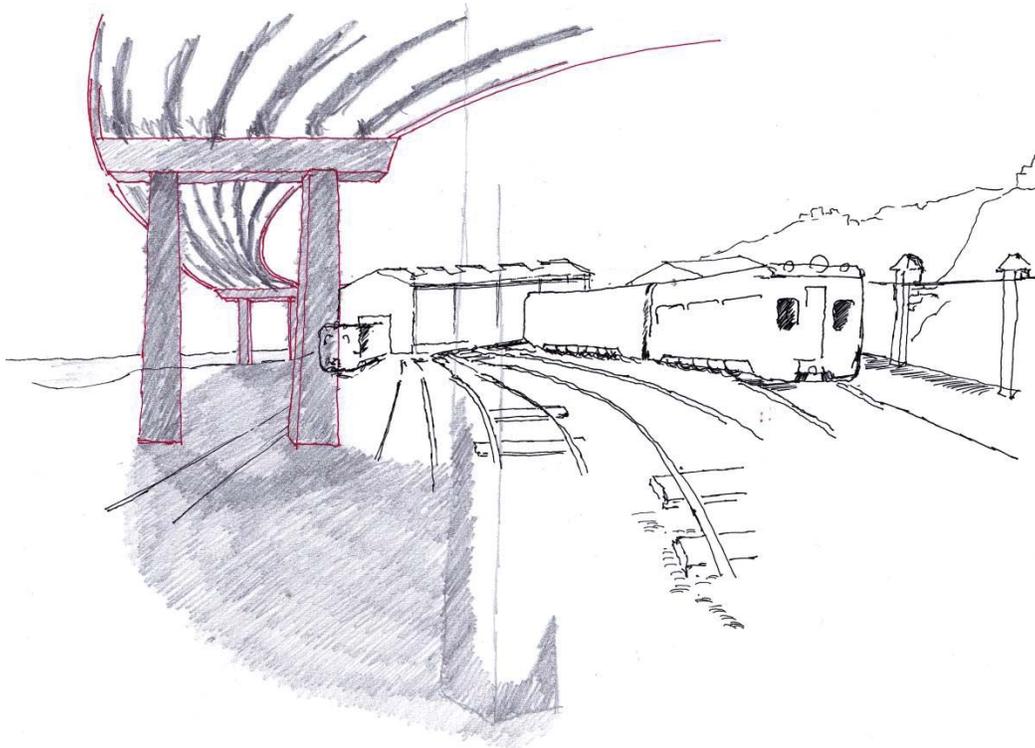


Imagen 81

- Croquis con perspectiva del trazado sobre Maestranza Barón (Croquis del autor).

***Análisis Arquitectónico**

La propuesta prolonga la situación de marginalidad y poca flexibilidad de los terrenos de la Maestranza a un plazo de tiempo indefinido que va más allá del proyectado traslado de esta hacia terrenos en Peñablanca.

De este modo se condiciona todo uso futuro posible del sitio a lo que permita la Vía Elevada, en cuanto a definir accesos peatonales y vehiculares, posibilidades de habitabilidad, acomodo a la estructura existente, condiciones de seguridad y habitabilidad, etc.

La orilla en este tramo es absolutamente hipotecada quedando completamente bajo la estructura soportante de la Vía, sin acceso y en malas condiciones de habitabilidad.

3).- Avenida del Mar, Tramo Universidad Santa María - Nudo Barón

En este tramo la Propuesta de la Avenida del Mar se divide entre orilla e interior, por un lado las Vías Directa y de Servicio van hacia el interior de la Quebrada Cabritería (futuro acceso Norte proyectado) y por otro lado la Vía del Mar que sigue yendo junto a la costa. Esta separación surge por la necesidad de conservar las instalaciones de la Maestranza Barón.

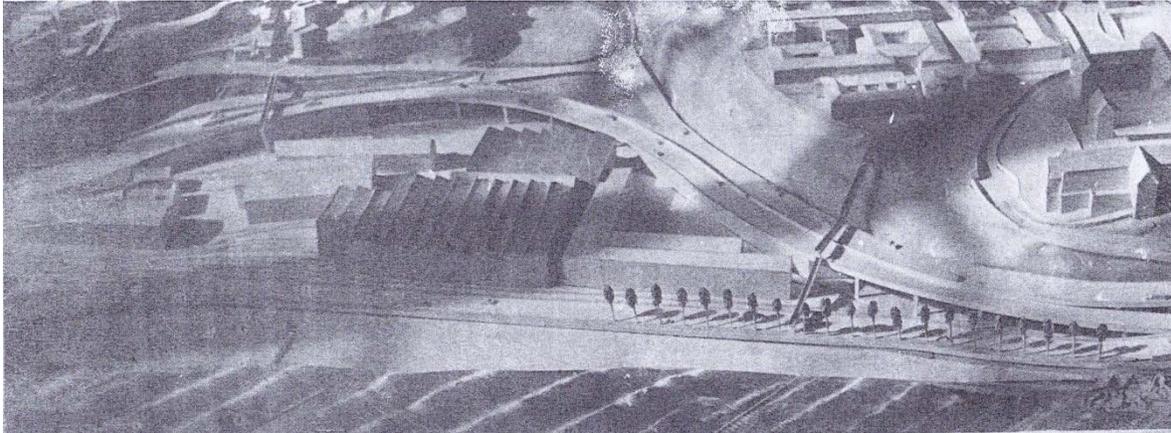


Imagen 82

- Fragmento Quebrada Cabritería Maqueta propuesta Avenida del Mar **(104)**

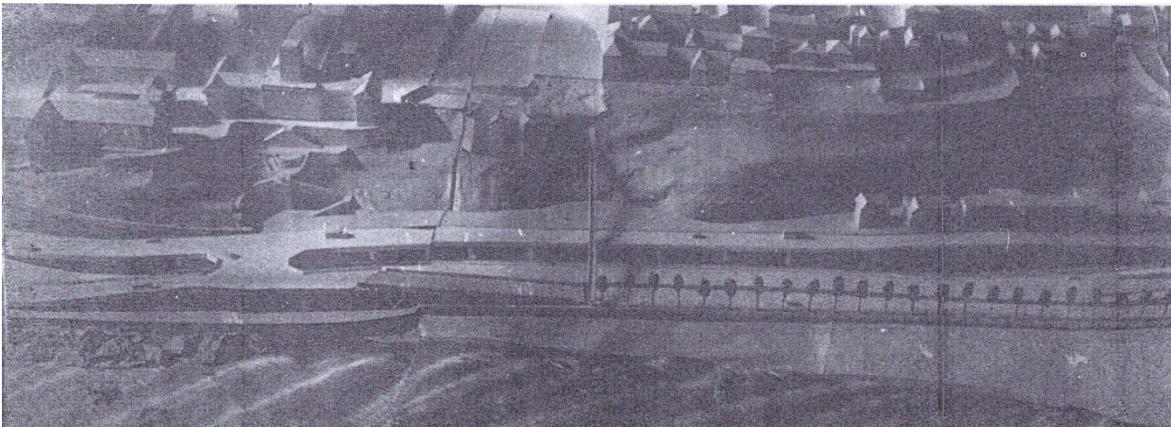


Imagen 83

- Fragmento frente a Universidad Santa María Maqueta propuesta Avenida del Mar **(105)**

La propuesta intenta cuidar la orilla y no abandonarla, para ello conserva la Avenida del Mar junto al borde, con una conexión peatonal frente al Cerro Barón que une al borde con la Vía de Servicio y con la trama urbana.

Por otro lado al desviar el trazado de las otras dos Vías aprovecha de vincularlas al, por entonces, comentado Acceso Norte por Cabritería, declarando esa posibilidad en la planimetría publicada (Ref. 43).

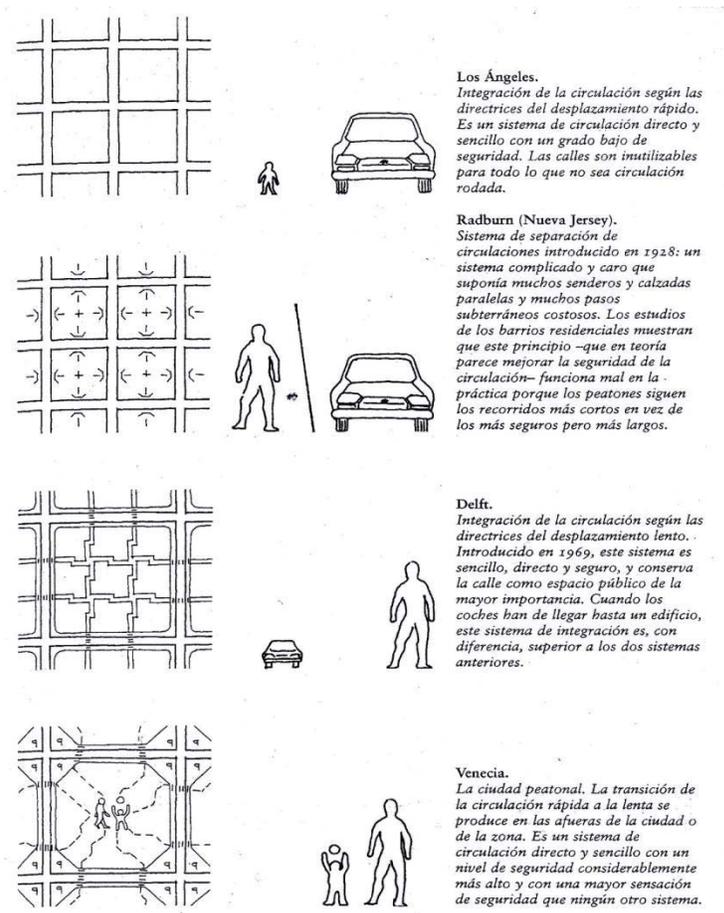
Sin embargo el desprendimiento de las Vías de Servicio y del Mar, a criterio de este estudio provoca la mono-funcionalidad de ambas Vías, cortando la integración y dinámica que en los tramos anteriores van configurándolas en relación a su contexto urbano.

***Análisis Arquitectónico**

Jan Gehl declara que *“El rechazo de las zonas mono-funcionales es un requisito para la integración de diversos tipos de personas y actividades. Si se trata de recuperar las posibilidades, las labores de proyecto y diseño a las escalas mediana y pequeña son factores decisivos.”* (Gehl, 2006).

La propuesta al distanciar la Vía del Mar respecto a las otras, consolida la característica de tránsito lento de esta, donde el automóvil se desplaza a baja velocidad y el peatón tiene amplia prioridad y acceso a miradores y playas. Sin embargo la pregunta que nace es ¿quién va a esta Vía del Mar? Ya no va el que anda de paso, ni el que toma la micro en la Vía de Servicio, probablemente irá el que quiere ir exclusivamente a ella, quien va de paseo, quien está en viaje de turismo, etc. Todo esto apunta hacia un mono-funcionalismo del tramo, el cual pierde parte de la integración vista y valorada anteriormente.

Jan Gehl construye en base a 4 ejemplos una suerte de escala de integración entre el automóvil y el peatón.



Cuatro principios de proyecto para la circulación

Imagen 84
Cuatro principios de proyecto para la circulación (106)

En este tramo la propuesta de la Avenida del Mar no logra construir un armonioso Cruce de Escalas, ya que cada entidad recorre por sí misma creando un espacio uso exclusivo al automóvil a pie de cerro, sin detenciones y sin densidad, junto con un espacio de uso exclusivo al turismo y recreacional que se enfrenta ante la fuerte posibilidad de abandono y estacionalidad.

G

Proposición Final y Conclusiones

Proposición Final

En virtud del estudio del caso: Conflicto Vía Elevada y Avenida del Mar, se establece una proposición que determina una base teórica genérica respecto a la correcta elaboración de proyectos considerados dentro de la problemática del Cruce de Escalas.

Los proyectos planteados para satisfacer necesidades de escala mayor que involucren áreas urbanas o áreas medianamente pobladas deben reconocer, estudiar y valorar lo que esas áreas han ganado y lo que buscan seguir ganando.

Para esto debe confeccionarse una planificación a mediano o largo plazo, desestimando las opciones cortoplacista, dado que ellas no podrán establecer el dialogo adecuado en los plazos que se impongan.

Hay que considerar la creación de equipos multi-disciplinarios que en seguidas reuniones recojan y consensen las observaciones y estudios de cada disciplina pertinente y de cada comunidad afectada.

De este modo será posible ordenar y organizar de acuerdo a los criterios acordados los planteamientos de la Escala Menor. ¿Qué se deberá potenciar, cuidar, eliminar o cambiar?

Será de enorme relevancia este planteamiento reconociendo que en él se juega la capacidad de transformación del espacio, su calidad como lugar habitable y su futura disponibilidad a otros requerimientos que la ciudad demande.

Finalmente las propuestas deberán ingresar a la planificación de la Escala Mayor, que probablemente ya sabrá sus intereses y cuidados. Sobre la base de la información de ambas Escalas deberá ejecutarse la planificación del proyecto final.

Conclusiones

1. Tanto el origen, como el desarrollo de este conflicto aportan una experiencia muy valiosa en cuanto a la importancia que adquiere la proyección, la planificación y la participación multidisciplinar en proyectos de intervención urbana para la consecución de objetivos reales e integrales de desarrollo.
2. La mirada multi-escalar apuesta a reconocer en las intervenciones urbanas los alcances de cada una de sus partidas, verificando un área clave de intervención en los encuentros y cruces de cada una de estas Escalas.
3. El caso estudiado, pese a presentar actualmente escasas referencias externas, lo considero como un hecho relevante dentro del ámbito de estudios urbanos y de la historia local reciente de Viña del Mar y Valparaíso. Siendo a mi criterio un muy buen referente transferible a problemática urbanas actuales como: las autopistas urbanas, la instalación de mega-estructuras en centros poblados y la densificación en altura de los barrios.



Referencias Bibliográficas

Referencias Bibliográficas

- (1) **CRUZ COVARRUBIAS, ALBERTO.** ¿Qué es la Observación?, fuente: <http://www.ead.pucv.cl>
- (2) La palabra inicial (en reemplazo de memoria) era “corazón”, dada su relación con re-cordar (volver a pasar por el corazón). Este asunto se insiste en introducción de la tesis de pre-grado de mi autoría titulada “*Un partir que presenta un partido*” Volumen 1.
Por recomendación de tutor de tesis esta palabra fue cambiada a memoria.
- (3) paráfrasis de Henri Cartier-Bresson, fotógrafo francés.
- (4) Información obtenida en <http://www.solociencia.com>. Artículo “*23 de Mayo el día en que la población mundial se volvió más urbana que rural*”
- (5) **HOWARD, EBENEZER.** Garden City of Tomorrow, 1946
- (6) **DUPUY, GABRIEL.** El urbanismo de las redes teorías y métodos, *Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos Marzo 1998, traducción Rafael Capdevilla.*
- (7) Imagen obtenida en <http://www.emol.com>. Artículo “*Interponen varios recursos por reapertura de Ventanas y piden intervención de CDE*”. 31 de Marzo de 2011.
- (8) Imagen obtenida en <http://www.latercera.com>. Artículo “*Radiografía de CODELCO Ventanas*”. 04 de Abril del 2011.
- (9) Ambas imágenes fueron obtenidas en <http://www.panoramio.com>
- (10) Imagen obtenida en <http://www.emol.com>. Artículo “*Gerente de Mall de Castro: La fachada tendrá armonía con el entorno*”. 02 de Marzo de 2012.
- (11) Imagen obtenida en <http://www.elmostrador.cl>. Artículo “*El polémico mall de Chiloé que cambiará la cara a Castro*”. 01 de Marzo de 2012.
- (12) Tabla obtenida en **MADDISON ANGUS.** The World Economy: Historical Statistics, OECD.
- (13) Tabla obtenida en **UNDURRAGA, JAIME.** Las exportaciones Chilenas en la década del 60.
- (14) <http://www.wikipedia.org>. Artículo “*Demografía de Chile*”
- (15) **CHUECA GOITIA, FERNANDO,** Breve Historia del Urbanismo, *Alianza Editorial, Salamanca, España, 1968*
- (16) Cuadro obtenido en <http://agriculturaysociedad.precom.cl>
- (17) **Diario La Estrella de Valparaíso.** 27 Agosto 1969. Artículo “*Taco Record en Av. España*” Pág. 12.
- (18) Cifras obtenidas en <http://www.wikipedia.org>. Artículo “*Historia de la Organización Territorial de Chile*”
- (19) **Constitución Política de la República de Chile.** Promulgada el 18 de Septiembre de 1925, Ministerio del Interior, Chile.
- (20) **Historia de las Elecciones Municipales en Chile.** Centro de Estudios y gestión para el desarrollo, *Abril 2004, Santiago de Chile.*
- (21) La existencia de estos 3 trazados buscaba fijar variantes viales a futuro de conexión intercomunal alternativas a la planteada por la costa, estrategia que buscaba evitar la dependencia de solo una vía importante de comunicación, esta estrategia es posible de verificar incluso en la actualidad en la ejecución durante la década de 1990 de la vía las palmas y en la proyectada Vía Intercomunal P3.
- (22) Información obtenida mayoritariamente de **Revista CA** N° 5 Julio – Agosto 1969. Editorial “*Vía Elevada – Avenida del Mar*” Pág. 10. Y en **Revista AUCA** N°11 1968, Artículo “*Autopista Costera Valparaíso – Viña del Mar*”, Pág. 32-35
- (23) **Proyecto Avenida del Mar, Declaraciones Volumen 1.** Carta titulada “*Fundamento de las críticas al proyecto actual de la Vía Elevada*”, 1º de Abril de 1969, *Viña del Mar, Chile.* www.wiki.ead.pucv.cl
- (24) *Ibidem.*

- (25) **Archivo Fotográfico Histórico José Vial Amstrong.** Escuela de Arquitectura de la PUCV, *Viña del Mar Chile.*
- (26) “La Lanzadera” consistía en un carro plano de Ferrocarriles sobre el cual se embarcaba el automóvil, para ser transportado de un extremo al otro del túnel.
- (27) Imagen obtenida en **Diario La Estrella de Valparaíso.** 06 Septiembre 1969. Imagen Artículo “*Ruta Internacional no entusiasmo a Argentina*” Pág. 9.
- (28) Imagen obtenida en **Diario El Mercurio de Valparaíso.** 11 Abril 1969. Imagen Artículo “*La controversia por el Camino Internacional Valparaíso – Mendoza*”.
- (29) **Diario Oficial de la República de Chile** Nº26078, Lunes 1 de Marzo de 1965, Página 6, Artículo 18 “*Vías de Primer Grado Regionales*”
- (30) Imagen obtenida en *Ibidem.*
- (31) **Revista AUCA** Nº 11 Año 1968. Artículo “*Autopista Costera Valparaíso – Viña del Mar*” Págs. 32 - 35
- (32) Imagen obtenida en *Ibidem.*
- (33) Imagen obtenida en *Ibidem* (31).
- (34) Imagen obtenida en *Ibidem* (31).
- (35) Imagen obtenida en *Ibidem* (31).
- (36) Imagen obtenida en **Diario El Mercurio de Valparaíso.** 06 Abril 1969. Imagen Artículo “*Radiografía de la vía elevada*”.
- (37) Imagen obtenida en *Ibidem* (31)
- (38) *Ibidem* (36)
- (39) Imagen obtenida en **Revista CA** Nº 5 Julio – Agosto 1969. Artículo “*Reportaje a una controversia*” Págs. 11 - 15
- (40) **Diario La Estrella de Valparaíso.** 10 Noviembre 1969. Artículo “*Mejorarán ubicación del Balneario Recreo*”
- (41) **Proyecto Avenida del Mar, Declaraciones Volumen 1.** Documento titulado “*La Avenida del Mar de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso*”, 1º de Mayo de 1969, *Viña del Mar, Chile.*
- (42) Imagen obtenida en *Ibidem* (Esc. de Arquitectura, 1969)
- (43) **Planimetría propuesta para la Avenida del Mar, Escuela de Arquitectura de la UCV 1969,** Archivo Histórico, Escuela de Arquitectura de la PUCV, *Viña del Mar Chile.*
- (44) *Ibidem*
- (45) *Ibidem*
- (46) **Diario El Mercurio de Valparaíso.** 7 de Abril 1969. Artículo “*Cierran mañana la Avenida España*”.
- (47) **Diario El Mercurio de Valparaíso.** 16 de Julio de 1969.
- (48) Imagen obtenida en **Archivo Fotográfico Histórico José Vial Amstrong.** Escuela de Arquitectura de la PUCV, *Viña del Mar Chile.*
- (49) Imagen obtenida en <http://andanzasporvalparaiso.blogspot.com>
- (50) *Ibidem* (36)
- (51) Imagen obtenida en **Revista CA** Nº 5 Julio-Agosto 1969. Art. “*Proyecto Avenida del Mar*” Pág. 19.
- (52) Imagen obtenida en **Diario El Mercurio de Valparaíso.** 18 de Julio 1969. Artículo “*Sugerirán modificaciones, Municipios de Valparaíso y Viña del Mar respaldan Vía Elevada*”. Imagen extraída de artículo.
- (53) Consultar publicación “**Proyecto Avenida del Mar, Declaraciones Volumen 1, 2 y 3.**” en <http://wiki.ead.pucv.cl>
- (54) **Diario La Estrella de Valparaíso.** 14 Agosto 1969. Artículo “*Parece que nos quedamos sin Vía Elevada*”, pág. 3.

- (55) Imagen obtenida en **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 04 de Abril 1969. Artículo “*Serio planteamiento de Escuela de Arquitectura Vía Elevada no es solución urbanística, ni comercial*”. Imagen extraída de artículo.
- (56) Imagen obtenida en *Ibídem* (Esc. de Arquitectura, 1969)
- (57) *Ibídem* (55)
- (58) **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 14 de Abril 1969. Artículo “*Exposición sobre la Vía Elevada en UCV-TV Posición de la Escuela de Arquitectura es de hace 15 años*”. Extracto de la declaración.
- (59) *Ibídem*
- (60) **Proyecto Avenida del Mar, Declaraciones Volumen 1**. Documento titulado “*Fundamento de las críticas al proyecto actual de la Vía Elevada*”, 1º de Abril de 1969, *Viña del Mar, Chile*.
- (61) **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 11 de Julio 1969. Artículo “*Culminará campaña de Avenida del Mar; va ahora a Santiago*”.
- (62) Imagen obtenida en *Ibídem* (Esc. de Arquitectura, 1969)
- (63) **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 02 de Julio 1969. Artículo “*MOP responde a Escuela de Arquitectura de UCV*”.
- (64) Imagen obtenida en <http://www.kbtech.com>
- (65) **Proyecto Avenida del Mar, Correspondencias Volumen 1**. Carta dirigida a Don Alberto Cruz Covarrubias, Remitentes: Clorindo Testa, Francisco Bullrich, Alicia Cazzanigade Bullrich, 28 de Julio de 1969, *Viña del Mar, Chile*. www.wiki.ead.pucv.cl
- (66) Imagen obtenida en <http://vintageportland.wordpress.com>
- (67) Imagen obtenida en <http://www.cnu.org>
- (68) **Proyecto Avenida del Mar, Declaraciones Volumen 2**. Documento titulado “*El mar y la Vía Elevada*”, 20 de Mayo de 1969, *Viña del Mar, Chile*. www.wiki.ead.pucv.cl
- (69) **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 08 de Abril 1969. Artículo “*Otro ángulo de la Vía Elevada, Trazado destruye valores urbanos*”.
- (70) **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 06 de Julio 1969. Artículo “*Edil expuso valor y beneficios que posee la Avenida del Mar*”
- (71) *Ibídem* (68)
- (72) **Proyecto Avenida del Mar, Declaraciones Volumen 1**. Documento titulado “*La Avenida del Mar de la Escuela de Arquitectura de Universidad Católica de Valparaíso*”, Mayo de 1969, *Viña del Mar, Chile*. www.wiki.ead.pucv.cl
- (73) *Ibídem* (Esc. de Arquitectura, 2006)
- (74) **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 20 de Julio 1969. Artículo “*Ratifican acuerdo sobre Vía Elevada*”.
- (75) Imágenes obtenidas de Archivo Fotográfico adjunto en Documental “**Lugar de Encuentro**” de Edgar Doll Castillo, Regs. Prop. Intelectual: N° 190361
- (76) Imágenes obtenidas en <http://www.panoramio.com>
- (77) *Ibídem* (60)
- (78) **Diario La Estrella de Valparaíso**. 11 Agosto 1969. Artículo “*Alcalde de Santiago apoya la Vía Elevada*” Pág. 3.
- (79) **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 18 Julio 1969. Artículo “*Posible paralización de la Vía Elevada*” Pág. 4.
- (80) Imagen obtenida en **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 20 Julio 1969. Artículo “*Piden continuación de La Vía Elevada*” Pág. 12.
- (81) **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 19 Julio 1969. Artículo “*Entregan informe a S.E. Pedirán continuar la Vía Elevada*” Pág. 1
- (82) **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 20 Julio 1969. Artículo “*Declaración del Colegio de Constructores Civiles*”.

- (83) Imagen obtenida en Ibídem
- (84) Imagen obtenida en Ibídem (Esc. de Arquitectura, 1969)
- (85) Imagen obtenida en Ibídem (43)
- (86) Imagen obtenida en ibídem (31)
- (87) Imagen obtenida en (Esc. de Arquitectura, 1969)
- (88) Imagen obtenida en **Revista AUCA** N° 11 Año 1968. Artículo “*Valparaíso Metropolitano*” Págs. 28 - 31
- (89) Imagen y data obtenida en <http://casasdevina.blogspot.com>
- (90) Ibídem
- (91) Ibídem
- (92) Imagen obtenida en <http://www.panoramio.com>
- (93) Imagen obtenida en **Revista AUCA** N° 16 Año 1969. Artículo “*A propósito de la Vía Elevada*” Págs. 43 – 45
- (94) Ibídem (43)
- (95) Ibídem
- (96) Imagen obtenida en “*street view, google earth*”
- (97) Imagen obtenida en Internet
- (98) Ibídem (43)
- (99) Ibídem
- (100) Imagen obtenida en Ibídem (Esc. de Arquitectura, 1969)
- (101) **Diario El Mercurio de Valparaíso**. 20 de Julio 1969. Artículo “*Declaración de los Ferrocarriles del Estado*” Extracto de la declaración.
- (102) Imágenes obtenidas en <http://www.flickr.com>
- (103) Imágenes obtenidas en <http://www.plataformaurbana.cl>. Artículo “*Maestranza San Bernardo ¿Qué hacer con el pasado?*” 18 de Abril de 2009
- (104) Imagen obtenida en Ibídem (Esc. de Arquitectura, 1969)
- (105) Ibídem
- (106) Imagen obtenida en Ibídem (Gehl, 2006)



Bibliografía

Bibliografía

ALVAREZ, LUIS. Redes / Arraigo / Territorio. Infraestructura / Sostenibilidad viable / Desarrollo, Documento entregado en 2º Semestre Magister Ciudad y Territorio 2010

AUGÉ, MARC. El viaje imposible *el turismo y sus imágenes*, Editorial Gedisa S.A. Barcelona 1998, traducción Alberto Luis Bixio.

AUGÉ, MARC. Por una antropología de la movilidad, *Editorial Gedisa S.A. Barcelona 2007.*

BROWNE, ENRIQUE; ESCUDERO, JUAN. Proposición de una metodología para la evaluación de los proyectos para la Avenida España, Valparaíso – Viña del Mar. *Santiago , Chile 1969*

CAVIEDES BRANTE, HECTOR; CÁRCAMO SIRGUIADO, ULISES. La organización Territorial de Chile en el transcurso del siglo XX, Dpto. de ciencias históricas, Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad de Chile.

CHUECA GOITIA, FERNANDO. Breve historia del urbanismo, *Alianza editorial, Madrid, 1968.*

DUPUY, GABRIEL. El urbanismo de las redes *teorías y métodos*, *Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos Marzo 1998, traducción Rafael Capdevilla.*

ESCUELA DE ARQUITECTURA UCV. Fundamentos de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso. Capítulo “Avenida del Mar, enfoque urbanístico que supone la tesis a propósito del terminal de la carretera Internacional Mendoza – Valparaíso 1969”, *Valparaíso 1971*

GEHL, JAN. La Humanización del Espacio Urbano. *Editorial Reverté, Barcelona, España, 2006*

VENTURI, ROBERT; IZENOUR, STEVEN; SCOTT BROWN, DINISE. Aprendiendo de Las Vegas *el símbolo olvidado de la forma arquitectónica*, *Editorial Gustavo Gili, S.A. Barcelona 1978.*

J

Colofón

Colofón

Esta edición fue impresa en un formato de 21,5x33cm (Hoja Oficio de 75grs) y de 58,5x33cm en el caso de las páginas desplegadas (Hoja en Hilado 6)

Para el diseño de las páginas se utilizó el software adobe acrobat illustrator cs2, junto con AutoCAD 2009 y Adobe photoshop 8.0 para el ajuste de fotografías y scaneos. Las páginas fueron impresas en una impresora CANON PIXMA MP 280.

La carpeta fue terminada de imprimir y empastar el Jueves 3 de Enero de 2012, Viña del Mar.

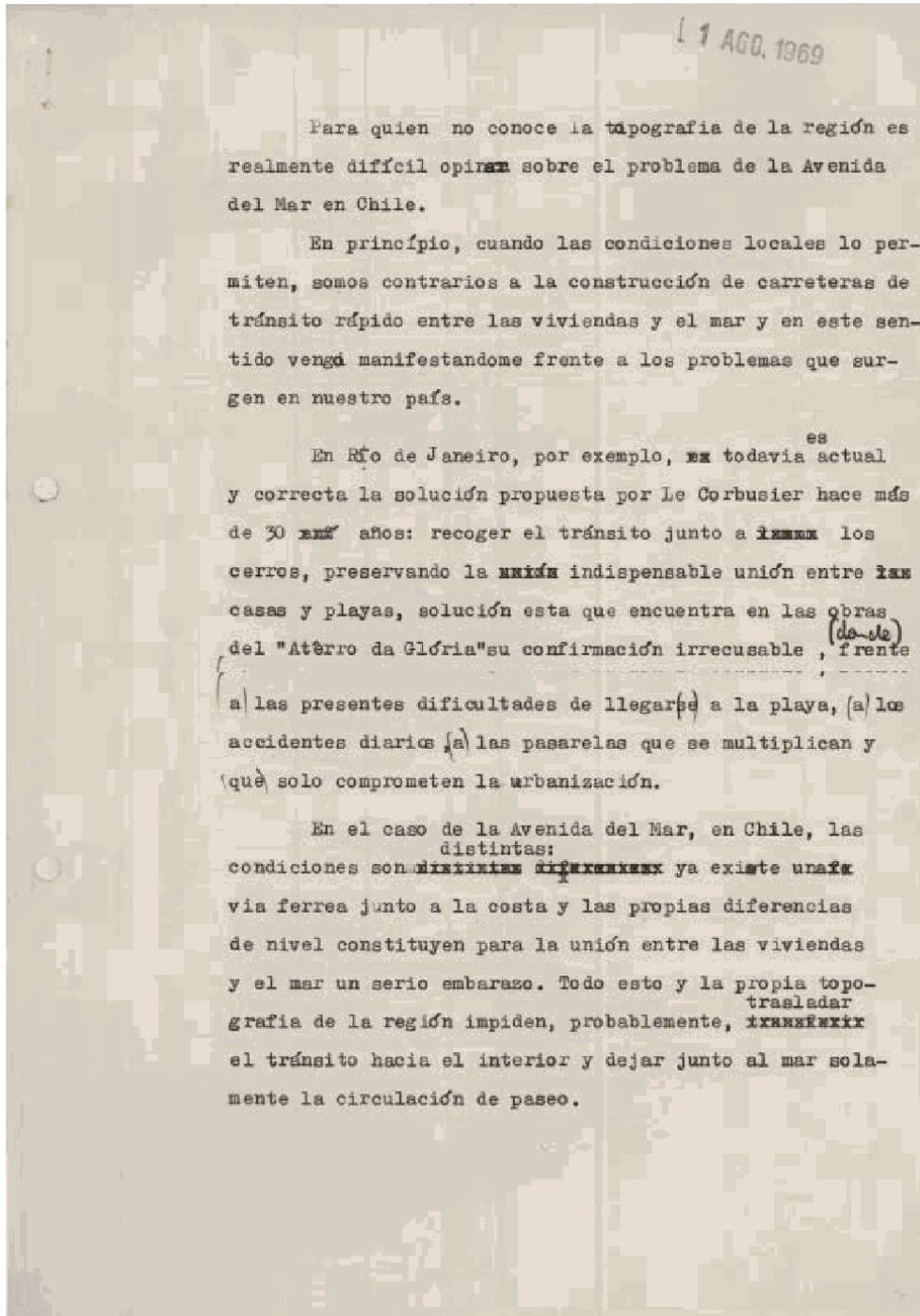
K

Anexos

Anexos

- Anexo 01

- Carta de Oscar Niemeyer 01. Mayo. 1969



Entre las ideas propuestas, la solución sugerida por la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Valparaíso me parece la mejor, la más lógica y sencilla, adaptándose armoniosamente al lugar.

Me congratulo ~~me~~ con mis colegas de ~~la~~ ^{xxx} la Escuela de ~~la~~ ^{xxx} Arquitectura de Chile por la posición que toman en la defensa del urbanismo en su país.

Oscar Niemeyer

Río 1.5.69

- Carta de Clorindo Testa, 28. Julio. 1969

Arqts. Clorindo Testa
Francisco Bullrich
Alicia Cazzaniga de Bullrich

Cerrito 1371 Buenos Aires República Argentina

Julio 28 de 1969

Arq.
Alberto Cruz Covarrubias
S.D.

Estimado Arq. Cruz;

Hemos quedado fuertemente impresionados por la presentación, que Ud. nos hiciera días pasados, del proyecto elaborado por la Escuela de Arquitectura que usted dirige, para una conexión vial múltiple en el litoral de Valparaíso.

Resolver los conflictos y contradicciones que plantea la introducción del automóvil en nuestras urbes es uno de los puntos más importantes que se encuentran al orden del día en nuestras discusiones.

No es posible que estos problemas se sigan resolviendo con el exclusivo apoyo técnico de criterios de eficiencia vial, elaborados por las Direcciones de Tránsito Vial.

La urbe constituye el capital quizás más grande de nuestra cultura. Las consideraciones urbanísticas debieran primar en todo estudio de esta naturaleza, so pena de destruir cuanto las sucesivas generaciones que nos precedieron nos legaran.

De los planteos estrictamente viales solo ha resultado la creación de grandes desiertos anónimos, a la postre inservibles, como lo demuestran a nuestro modo de ver tantos ensayos realizados en los E.E.U.U. Allí las mejores cabezas están ya de vuelta de la monomanía automovilística, y comprenden que la autopista debe manejarse con sumo cuidado al penetrar en áreas urbanas.

El proyecto que usted y la Escuela combaten es un típico ejemplo de lo que no debe hacerse.

La movilización de la opinión pública que usted lleva a cabo en torno a esta cuestión es una de las iniciativas más saludables, pues la ciudad es de todos y todos somos responsables de lo que en ella sucede. El autoritarismo urbanístico ha cesado de prestar ayuda en el mundo de hoy. La participación pública activa es la actitud que corresponde a la nueva situación. Lo que suceda en Valparaíso interesa a todos lo que en Latinoamérica estamos empeñados en el surgimiento de un nuevo urbanismo. Le deseamos de todo corazón el mejor de los éxitos, en la certeza que su triunfo ha de ser el de Valparaíso.

Un gran abrazo a usted y a todos los que le acompañan.

C. Testa

- Carta de Amancio Williams, 27. Julio. 1969

arquitecto Amancio Williams
Buenos Aires - estudio Virrey Leret 1840 - teléfono 76.6610

arquitectos chilenos acababan de mos-
trarme el estudio y problema sobre el
tramo Valparaíso - Viña del Mar del
camino internacional Valparaíso-Mendoza.

La propuesta de la Universidad Católica
de Valparaíso me parece razonable.
Está de acuerdo con mis conclusiones
de 1946 referentes a la razón de ser
de los transportes y comunicaciones
y a la relación de los mismos,
en cuanto a obra humana, con la
naturaleza.

La propuesta de esa Universidad
protege las playas y superpone
el camino de vehículos automo-
tores sobre las vías ferreas sin
anularlas desprofundando el
espacio existente del borde
natural del mar sin anular
transportes y comunicaciones
y a la relación de los mismos

lo ni ensuciarlo plásticamente.
Considero que desde el punto de
vista económicos la solución
de la Universidad es más pru-
dente y sensata.

Bs. As. 27 de julio 1969

Amancio Williams

- Carta de Alberto Prebisch, César Janello, Eduardo Bustillo, Rafael Iglesia 27. Julio. 1969

Hemos tomado conocimiento del estudio realizado por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, relacionado con el trazado del tramo Valparaíso - Viña del Mar de la ruta internacional Valparaíso - Mendoza.

Adherimos a la actitud constructiva de estos colegas chilenos, por parecernos muy significativa la concreción de éste proyecto y les deseamos el mejor de los éxitos en esta su lucha por la salvaguarda de los valores urbanos, turísticos y vitales de las ciudades comprometidas por ese trazado.

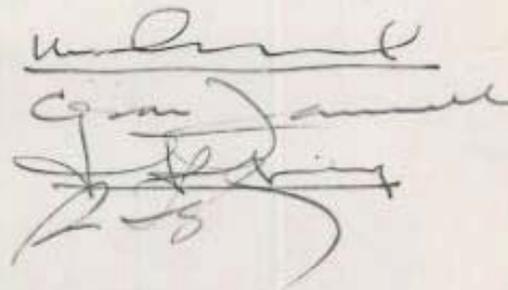
Arquitectos:

Alberto Prebisch

César Janello

Eduardo Bustillo

Rafael Iglesia



Buenos Aires, 28 de julio de 1969,-

• Anexo 02

- Carta del Payador Porteño a S.E. Presidente de la República 22. Junio. 1969

- copia -

Valpo. 22 de Junio de 1969

SR. DIRECTOR

De mi consideración:

Deseo pedir a Ud. aceptar este trabajo para su publicación :

Al Sr. Presidente Frei

Oiga señor Presidente en nombre de la gallá perdóneme estos versitos y la importunidad	La costa es pa' caminar tranquilo mirando al mar que la chusma de los cerros baje pilucha a nadar.
Yo soy porteño valpino y chileno de frentón y no reclamo re'nunca de pura resignación	Si quieren pistas volantes métanse por las quebrás que los cerros de mi Puerto también quieren progresar
Fero ahora no me aguanto con la cuestión de la vía porque veo que la cosa se puso muy re'bravía	los capos del Mop dijeron de que no había lugar que no había presupuesto pa' la avenida del mar
El proyecto presentao por la universidad lo ha visto toa la gente y es gueno de verdá	Pa' mi que soy viejo zorro colijo que la verdá es que no se la pudieron y no hallan un'escapá
En cambio la vía elevada se olvida de la garuma y hace una pista carrera pa' la gente de fortuna	No hay que hacer cuestión de plata con la avenida del mar con la plat'e los turistas solita se va' pagar
Los caminos son pal pueblo y no pa' los ricos son son pa' andar en bicicleta más que en un for-falcón	Fero no importa la cosa porque la resolución la tiene que tomar alguien en nombre de la nación
Los caminos son más lindos cuando más seguros son y no me gusta pasarlos como una exalación	Si los hombres de gobierno se olvidan de su misión el pueblo qu'es soberano hará una revolución
Los cochecitos victoria que andan en Viñ'al Mar podían pasar p'al Puerto por la Avenida del Mar	Oiga Sr. Presidente Usted lo debe saber el pueblo que lo eligió va a cumplir con su deber.
Y los cabros colegiales con su bella juventud andarían en su chancha asimilando salud	Atte.
	El payador porteño Carnet 6403-Viña del Mar Calle Faraday 161-0° Esperanza
En cambio la vía elevada se olvida de la garuma y hace una pista carrera	No hay que hacer cuestión de plata con la avenida del mar con la plat'e los turistas

- Carta de Asociación de Mayoristas en Vino Valparaíso a Arturo Baeza 09. Junio. 1969

Valparaíso, 9 de Junio de 1969.

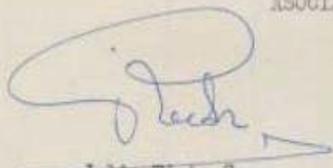
Señor
Director de la
Escuela de Arquitectura de la
Universidad Católica de Valparaíso
P r e s e n t e.

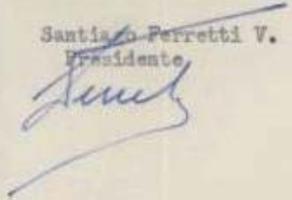
Muy señor nuestro:

Nos es muy grato hacer llegar a la Escuela de
Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, nuestra
adhesión y muy sinceras felicitaciones por el magnífico y positivo
proyecto urbanístico denominado "Avenida del Mar".-Formulamos votos,
para que este proyecto, entregado tan generosamente a la comunidad y
aceptado plenamente por ella, tenga de parte de las autoridades la
acogida que merece.

Saludan a Ud. sus Afmos. y Ss. Ss.

ASOCIACION DE MAYORISTAS EN VINOS DE VALPARAISO


Julio Tista G.
Gerente


Santiago Ferretti V.
Presidente

- Anexo 03

- Carta del Automóvil Club de Chile dirigida al Ministro de Obras Públicas de la época Don Sergio Ossa Pretot 09. Julio. 1969

19 JUL 1969

AUTOMOVIL CLUB DE CHILE
SAN ANTONIO 220 - 2° PISO - CASILLA 120 - D - TELEFONO 35051 - SANTIAGO-CHILE

NO 2263 Santiago, 9 de Julio de 1969

Señor
Sergio Ossa Pretot
Ministro de Obras Públicas
y Transportes
Presente.-

Ref.: Vía Elevada entre Valparaíso y Viña del Mar

Señor Ministro:

El Automóvil Club de Chile tiene plena conciencia de la importancia nacional que reviste la construcción de vías expeditas de comunicación entre Valparaíso y Viña del Mar, que sirvan satisfactoriamente no sólo las necesidades locales y regionales, sino que brinden también una solución adecuada para el transporte de carga nacional e internacional hacia y desde el principal puerto del país y favorezcan la atracción turística de la zona.

bién una solución adecuada para el transporte de carga nacional e internacional hacia y desde el principal puerto del país y favorezcan la atracción turística de la zona.

Ante la polémica planteada entre la solución denominada "Vía Elevada" puesta en ejecución por el Ministerio a su digno cargo y la solución llamada "Avenida del Mar" propuesta por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso y considerando el debate público surgido en torno a estos dos proyectos, el Automóvil Club de Chile estimó necesario que nuestra Institución se formara un juicio propio e independiente. Para el efecto destacamos una comisión compuesta de dos de nuestros Directores y de dos funcionarios de nuestro Departamento de Estudios de Tránsito, todos ellos personas con larga experiencia en la materia, con estudios especializados en el extranjero y dos de ellos profesores universitarios en cátedras de Transporte.

Después de visitar el terreno, de estudiar los planos y las maquetas y de sopesar fríamente los argumentos que se esgrimen por cada lado, esta comisión ha llegado al convencimiento de que la "Vía Elevada" ofrece indudables ventajas sobre la "Avenida del Mar" ventajas que pueden concretarse en los siguientes puntos:

A F I L I A D O S

FEDERATION INTERNATIONALE FEDERACION INTERAMERICANA ALLIANCE INTERNATIONALE ORGANISATION MONDIALE DE

- 1.- La "Vía Elevada" es el fruto del trabajo en colaboración de todas las autoridades y organismos técnicos competentes y representa una solución de conjunto, armónica y completa. En cambio, la solución "Avenida del Mar", si bien constituye una iniciativa digna de todo encomio corresponde a un ante-proyecto que dejó muchas materias por investigar y resolver;
- 2.- Con la "Vía Elevada" se obtiene un mayor número de pistas que con la "Avenida del Mar" y, por lo tanto, una mayor capacidad para el tránsito de vehículos;
- 3.- En la solución "Avenida del Mar", se destina el espacio encima de la línea férrea para ubicar las pistas de servicio. Esta ocupación del espacio aéreo, sobre el espacio aéreo, se destina el espacio encima de la línea férrea para ubicar las pistas de servicio. Esta ocupación del espacio aéreo sobre el trazado ferroviario es cara, además de dar ocasión a graves problemas de orden técnico. La "Vía Elevada", en cambio, no ocupa el espacio aéreo encima de la línea férrea entre Valparaíso y Vía del Mar, la que queda así disponible para una posible ampliación de las pistas para vehículos en un futuro lejano;
- 4.- La solución "Avenida del Mar" no permite la colocación de la tercera vía ferroviaria contemplada en el proyecto del Ministerio, la que es necesaria para absorber el creciente tránsito ferroviario; X
- 5.- El ante-proyecto de la Universidad Católica exige más expropiaciones y afecta en mayor grado las laderas de los cerros colindantes, lo que hace necesario la construcción de una mayor cantidad de muros de contención; X
- 6.- El proyecto del Ministerio no modifica fundamentalmente el actual trazado ferroviario, como no sea para mejorarlo en la curva "Los Mayos", ni tampoco el de la Avenida España, salvo para hacer algunos ensanches y...

bios de niveles necesarios para mantener en toda su extensión una capacidad uniforme y fluidez en el tránsito. Por lo tanto, su ejecución no demandará la interrupción del tráfico ferroviario y sólo entorpecerá breve y esporádicamente el tránsito de vehículos.

El ante-proyecto "Avenida del Mar" contempla la inversión de la actual ubicación de la vía férrea y de la Avenida España, lo que obligaría a una redistribución de todos los conductos subterráneos de agua, gas, electricidad, teléfonos y alcantarillado y produciría largas interrupciones del movimiento ferroviario y de vehículos;

- 7.- Uno de los principales argumentos esgrimidos en defensa de la "Avenida del Mar" es el de que ella brinda mayor y mejor vista al mar y más amplio dominio del hermoso panorama de la Bahía.

Este argumento es verídico en cuanto a que los pasajeros de los vehículos que transitan por la Avenida España conforme el proyecto del Ministerio, no van a tener vista al mar durante la mayor parte del recorrido, pero debe tenerse presente que, en la actualidad, también la tienen sólo parcialmente y que esta vía quedará destinada a un servicio exclusivamente local y rutinario para el cual el panorama tiene sólo una importancia relativa. Más, la "Vía Elevada" propiamente tal ofrecerá una vista insuperable que será íntegramente aprovechada por el tránsito interregional y turístico, que es lo que interesa.

Este argumento es verídico en cuanto a que los pasajeros de los vehículos que transitan por la Avenida España conforme el proyecto del Ministerio, no van a tener vista al mar durante la mayor parte del recorrido, pero debe tenerse presente que, en la actualidad, también la tienen sólo parcialmente y que esta vía quedará destinada a un servicio exclusivamente local y rutinario para el cual el panorama tiene sólo una importancia relativa. Más, la "Vía Elevada" propiamente tal ofrecerá una vista insuperable que será íntegramente aprovechada por el tránsito interregional y turístico, que es lo que interesa.

Debe agregarse que al correr la línea férrea hacia el interior y taparla con la vía de servicio, el proyecto de la Universidad Católica priva a los pasajeros de ferrocarril de la vista al mar de que actualmente gozan y de que seguirán gozando.

do con la solución de la "Vía Elevada";

- 8.- También se aduce en defensa de la "Avenida del Mar" que ella ofrece una tercera vía costanera desde Barrón hasta Viña del Mar para acceso a las playas y fines turísticos. Si bien es cierto que el proyecto ministerial no contempla esta tercera vía continua, provee accesos y vías de circulación suficientes a todas las playas y lugares costeros de atracción existentes y los que puedan crearse en el futuro. Estos tramos costaneros parciales consultados podrían ser fácilmente complementados hasta completar la vía costanera continua, siempre que se justifique;
- 9.- A juicio de la comisión el proyecto de "Vía Elevada" ofrece una solución mucho más fluida y elegante para los accesos, tanto en Valparaíso como en Viña del Mar, y
- 10.- Si bien la comisión no pudo realizar un análisis exhaustivo del aspecto económico de ambas soluciones, se inclina a aceptar
- 10.- Si bien la comisión no pudo realizar un análisis exhaustivo del aspecto económico de ambas soluciones, se inclina a aceptar el resultado de los estudios de los profesionales del Ministerio en el sentido de que la idea propuesta por la Universidad Católica resulta de costo mucho mayor por el traslado de la línea férrea y de los conductos subterráneos, por mayores expropiaciones y mayores inversiones en defensas costeras y muros de contención de cerros, etc.

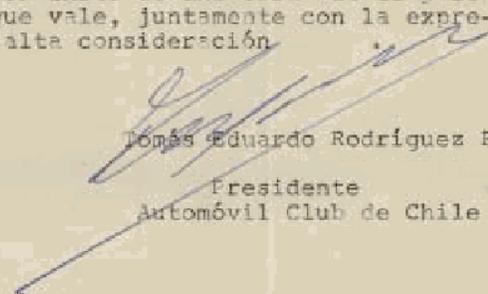
Por las razones expuestas, el Automóvil Club de Chile se hace un deber en expresar públicamente su apoyo al proyecto del Ministerio de Obras Públicas y Transporte y de felicitar al Señor Ministro y a todos sus colaboradores por la brillante labor cumplida, que esperamos se pueda ver traducida muy pronto en una efectiva realidad en beneficio del país.

Junto con estas palabras de apoyo, congratulación y aliento, el Automóvil Club de Chile considera necesario poner en conocimiento del Señor Ministro algunas observaciones que fluyen de los estudios practicados y que son las siguientes:

- a.- Llama la atención el hecho de que la ejecución de una obra de esta magnitud e importancia no se haya ligado a una solución integral del problema vital de espacio de Valparaíso y su puerto mediante el traslado definitivo de la Maestranza Barón de los FF.CC. del E.;
- b.- De las dos soluciones propuestas por los técnicos del Ministerio para el acceso a la vía elevada por Valparaíso, la comisión consideró funcional y estéticamente mucho más satisfactoria la solución que contempla dejar a la Avda. Errázuriz con tránsito único hacia el Fomento y a la Avda. Brasil con tránsito único hacia el Oriente. Estima, sin embargo, que esta solución puede ser aún mejorada y disminuida en su costo acortando el tramo bifurcado encima de la Estación Barón;
- c.- La Comisión estima conveniente estudiar y prever el efecto de las rompientes de marejadas fuertes con temporal de viento
- c.- La Comisión estima conveniente estudiar y prever el efecto de las rompientes de marejadas fuertes con temporal de viento en la costa y la consiguiente nebulización del agua de mar sobre las cualidades adherentes del pavimento de las pistas de la vía elevada, en todos los tramos en que ésta cruza la línea costera o transcurre interiormente paralela a ella. Es posible que sea necesario pavimentar estas pistas de alta velocidad con materiales que resistan mejor la acción del agua del mar y que eviten peligrosos resbalamientos en estas zonas. En caso necesario habría que tener presente este mayor costo en el presupuesto de la obra;
- d.- Nuestra Institución, considera que la "Vía Elevada" es una solución enteramente satisfactoria para todas las demandas actuales de tránsito entre Valparaíso y Viña del Mar y tiene capacidad suficiente para absorber su incremento en los próximos años, pero estima que debe ser adicionada con otra que atienda al tránsito extrazonal a través de la ciudad de Viña del Mar, cuyas calles no están proyectadas para satisfacer la mayor demanda de circulación

que inevitablemente se producirá.

Entregamos al Señor Ministro estas observaciones a manera de modesta contribución del Automóvil Club de Chile al mejor éxito de una obra que el país aprecia en lo mucho que vale, juntamente con la expresión de nuestra más alta consideración.



Tomás Eduardo Rodríguez B.

Presidente
Automóvil Club de Chile

SMS/mcr