

MAGISTER

Proyecto de la Avenida del mar

La nueva tesis y proyecto reactualiza la Avenida del Mar.

Proyecto emblemático de la Escuela, realizado en el año 1969 de unión de Valparaíso y Viña del Mar (la actual Avenida España).

Proyecto que era contrapartida al de la Avenida Elevada del Ministerio de Obras Públicas, que proponía una nueva vía expresa elevada en pilotes sobre el borde marítimo.

Por primera vez se desencadenó en Chile una acción pública, en defensa de Valparaíso y Viña del mar, ante una obra que a juicio de la Escuela atentaba contra el destino de la ciudad.

Fue una acción que movilizó a toda la Escuela, con exposiciones públicas en Valparaíso y también en Santiago, generándose una polémica en tv, y diarios.

Destino que abrió otra obra emblemática, el proyecto de Achupallas.

Allí En el año 1952 se proclama el “destino marítimo de Valparaíso”

Valparaíso ha perdido el mar. Ya no se puede llegar al borde. Valparaíso ha perdido su destino.....Ojos que no ven destino.....

En la ciudad de Boston en la década de los 50, ante los problemas de congestión vehicular, la ciudad traza nuevos ejes de circulación por el centro de la ciudad. Derribando manzanas enteras y construye una de las primeras autopistas elevadas en el mundo. Con el devenir del tiempo la autopista muestra el deterioro gigantesco de la ciudad: La autopista corta en dos a la ciudad, se acumulan la congestión, junto a la contaminación de gases y los ruidos insoportables del tráfico.

En la década de los 90 la ciudad propone un cambio revolucionario: sacar la autopista elevada y reemplazarla por autopistas subterráneas. En un prodigio de ingeniería, se construyen los túneles bajo las autopistas, sin detener el tráfico. Luego de construidas se demuelen las autopistas elevadas y se transforman en parques. La ciudad sufre un cambio absoluto. Experiencias como éstas hay muchas en todo el mundo.

Las políticas de borde marino en el mundo son las de protección absoluta de este bien común. En muchos países solo se puede construir a más de 200 o 500 mts de distancia del litoral.

Normalmente las autopistas van en un nivel sobre el del borde, o a gran distancia dejando franjas de gran extensión entre el mar y los vehículos.

La avenida España es un tubo, un túnel aéreo que va de Viña a Valparaíso prácticamente sin posibilidad, salvo con dificultad en portales, de llegar al borde costero. Es una barrera que corta el acceso a la playa. Ocupa más de 50 mts. de ancho. Mató el balneario Recreo, con su piscina, pérgolas, baños calientes de mar y la magnífica playa de los marineros.

La pista que se construyó es un muro que impide que la arena genere playas.

La gente de los cerros de recreo, esperanza, portales, barón perdieron la playa, perdieron el mar.

En el proyecto de la Avenida del Mar en 1969, es decir hace 40 años, se plantea frente a la realidad económica y técnica del Chile de esos años, que no será la avenida una autopista bajo tierra, ni edificios atravesados por autopistas-

Hoy y aún con la crisis económica, lo que se no se detiene son las autopistas concesionadas que son rentables y son financiadas con los fondos de la AFP. Piénsese en la costanera norte en Santiago, en los kms. del metro. En la propia Viña que hundió el ferrocarril.

El desarrollo inmobiliario en general en Chile y de forma particular en Viña del Mar es explosivo, de donde sale tanta plata es la pregunta.

LA PROPOSICION

1. Lo Vial

El nuevo proyecto de La Avenida del Mar que proponemos es

Recuperar el borde perdido: de 50 metros de ocupación vial, reducirlo a 10 mts.

- a. Una autopista de velocidad intercomunal subterránea por la cota 100, mezcla de túneles y puentes que descongestione y sea alternativa a la av. España, conectando con las ciudades del interior.
- b. Mantener las tres pistas de ida y retorno y el ferrocarril. El ferrocarril subterráneo y la pista de la izquierda también subterránea. Reduciéndose la franja a sólo un tercio.
- c. Las transversales viales
- d. La vía náutica de circulación colectiva.

2. Las transversales peatonales: Se proponen unos edificios vínculos peatonales en el acantilado, que vinculen a los habitantes del cerro, sus calles y sus plazas con el mar. Edificios terrazas transversales y de circulación expedita, de exteriores con circulaciones públicas, terrazas miradores con cafés o comercio al paso. Edificios paraderos de la circulación colectiva. Edificios inmobiliarios en sus interiores, de departamentos, oficinas, servicios, etc., que permitan en parte el financiamiento de la nueva Avenida del Mar.

3. El mar: El pacífico es un mar abierto y su costa expuesta a los grandes temporales..

Este mar abierto, al contrario de los mares protegidos restringe drásticamente la instalaciones marítimas como playas, balnearios, caletas y los programas náuticos de borde como marinas, así también el juego recíproco de entradas de agua quieta y calzadas que se internan al mar.

El gran desafío que plantea este magíster es la creación de un gran rompeola flotante, paralelo al borde y anclado al fondo marino. Rompeolas de características hidrodinámicas a estudiar en los modelos de simulación a escala reducida