

palabra desprestigiada es esta: lo local. Y lo es porque ha perdido su origen: que es la realidad del lugar. El lugar en vez de lo local. Hay que concebir lugares, que es allí donde se cumple una misión. Entonces lo local deja de ser algo lejano. Algo nostálgico. Algo desterrado. Que sólo aspira a acercarse a un centro. A una capital. Sólo así emerge lo propio de una ciudad.



ARCHIVO HISTÓRICO  
JOSÉ VIAL ARMSTRONG  
ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

## 6° Intervenir para que participe

Los arquitectos han de llegarse al medio e imponerse de sus opiniones, de sus necesidades, de sus anhelos. Han de saber recoger todo este material y con él operar. Con él concebir planes a largo y corto alcance con sus diferentes obras. Ciertamente. Sin embargo, esto es falso si falta lo siguiente. Todas las opiniones, todas las necesidades, todos los anhelos humanos se conforman junto a esperar que alguien nos diga aquello que vislumbremos que existe, pero que al mismo tiempo sabemos que no lo vemos. Por eso se espera siempre la voz del artista. El dice lo nuevo. O moderno. O originario. Así, Le Corbusier trajo la edificación sobre pilotes. Que le da forma arquitectónica al anhelo de continuidad de la tierra urbana. Y en esto se diferencia un artista de un técnico: en que un técnico recoge lo ya existente y el artista abre lo moderno. Unos pueden saber que el arquitecto es un artista; otros, de sostener que es un técnico. Esto no es sólo objeto de una discusión académica. Sino de una discusión existencial. Pues cada cual cuando

Matta 12, Recreo  
Viña del Mar Chile  
T 56 32 2274403  
F 56 32 2274421  
[jaime.reyes@ead.cl](mailto:jaime.reyes@ead.cl)  
[www.ead.pucv.cl](http://www.ead.pucv.cl)

# Declaraciones

Proyecto Avenida del Mar · 1969

Este segundo semestre del 2011 comenzamos con los trabajos de digitalización y catalogación de los documentos encontrados en viejos archivadores en la bodega subterránea de la Casa de la Escuela.

Decidimos iniciar estas faenas con todo el material concerniente al proyecto Avenida del Mar. La elección de este tema o proyecto se debe a que los otros materiales concernientes a este proyecto, llámense planimetrías, dibujos y los escritos del fundamento, son altamente demandados por estudiantes e investigadores en las consultas a nuestro Archivo. Además quisimos hacer pruebas diversas; conservación y reparación de los documentos (muchos de los cuales son frágiles cartas en lo que se llamaba papel "copia"; metodologías de digitalización en los estándares internacionales; catalogación e indexación de archivos, ordenamiento de tópicos y temas; etc. Todo con el objetivo de cuidar el material y a su vez disponibilizar los contenidos, posibilitando búsquedas y establecer relaciones entre los distintos materiales que comprende el gran proyecto Avenida del Mar.

En estos documentos, los primeros en estar ya disponibles, está una buena parte de lo que hemos denominado "Declaraciones"; es decir y en general, todos los escritos, publicados e inéditos a propósito del debate surgido entre los proyectos "Avenida del Mar" y "Vía Elevada". Estas "Declaraciones" constan de 196 documentos dispuestos en cuatro volúmenes. Los archivos están en orden cronológico y todos corresponden al año 1969.

Todos los archivos originales, que pertenecen a un mismo archivador, se conservan ahora ya catalogados y ordenados en nuevos archivadores en el depósito climatizado del Archivo.

Una selección de los documentos están disponibles como imágenes en el flickr del Archivo.

Todos los documentos fueron digitalizados en formato tiff, en sus tamaños originales (tamaño carta la mayoría) a 300 dpi (2500 x 3500 dpi aprox.) Los documentos PDF fueron realizados en tamaños adecuados al e-mail. Los mismos documentos PDF se encuentran disponibles en mayores tamaños y mejores resoluciones.

Trabajan en este proyecto Camila Vargas, Sofía Savoy, Adolfo Espinoza y Jaime Reyes.

en wiki Casiopea: [http://wiki.ead.pucv.cl/index.php/Declaraciones\\_proyecto\\_Avenida\\_del\\_Mar](http://wiki.ead.pucv.cl/index.php/Declaraciones_proyecto_Avenida_del_Mar)

## Tabla de Contenido

Los archivos están ordenados cronológicamente. Primero tienen un descriptor común: DOC mar 69, donde este último número es el año. Luego se lee el mes y el día, por ejemplo 'DOC mar 69 - 04-01' significa que el documento está fechado el 1º de abril de 1969. Cuando se lee 00 (por ejemplo 'DOC mar 69 - 04-00') significa que se conoce el mes pero no el día. Cuando aparece, por ejemplo 'DOC mar 69 - 05-20b' significa que hay más de un documento fechado el 20 de mayo de 1969.

La mayoría de los documentos están constituidos por varios archivos (páginas).

Matta 12, Recreo  
Viña del Mar Chile  
T 56 32 2274403  
F 56 32 2274421  
[jaime.reyes@ead.cl](mailto:jaime.reyes@ead.cl)  
[www.ead.pucv.cl](http://www.ead.pucv.cl)

## Volumen I

1. DOC mar 69 - 04-00 - carta abierta de Alberto Cruz - 01 - 02 - 03 - 04 - 05.jpg
2. DOC mar 69 - 04-01 - fundamento de críticas a Via Elevada - 06 - 07 - 08 - 09 - 10 - 11 - 12 - 13.jpg
3. DOC mar 69 - 04-02 - fundamento de críticas a Via Elevada (conclusiones) - 14 - 15.jpg
4. DOC mar 69 - 04-03 - análisis arquitectónico y urbanístico Avda. del Mar (A. Baeza) - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22.jpg
5. DOC mar 69 - 04-04 - rechazo a Via Elevada (A. Cruz) - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30.jpg
6. DOC mar 69 - 04-06 - Señores auditores (discurso para la radio) - 31 - 32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37.jpg
7. DOC mar 69 - 05-01 - La Avda. del Mar de la e[ad] - 38 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 56.tif

## Volumen II

8. DOC mar 69 - 05-07 - carta abierta de los estudiantes de arq - 57.jpg
9. DOC mar 69 - 05-16 - declaración Consejo Superior UCV - 58 - 59.tif
10. DOC mar 69 - 05-20a - presentación de Avda. del Mar - 60 - 61 - 62 - 63 - 64 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69.tif
11. DOC mar 69 - 05-20b - el mar y la via elevada (profs. de taller) - 70 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77.tif
12. DOC mar 69 - 05-22 - declaración Escuela de Arquitectura - 78 - 79 - 80 - 81 - 82.tif
13. DOC mar 69 - 05-27 - planteamiento urbanístico carretera costera - 83 - 84 - 85.tif
14. DOC mar 69 - 06-00 - planteamiento urbanístico carretera costera II - 86 - 87 - 88 - 89 - 90 - 91.tif
15. DOC mar 69 - 06-03 - Contestación de A. Baeza a Murtinho-Braga - 92 - 93 - 94 - 95 - 96 - 97 - 98 - 99.tif
16. DOC mar 69 - 06-20 - acuerdo Claustro Pleno UCV - 100 - 101.tif

## Volumen III

17. DOC mar 69 - 06-28 - antecedentes generales - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109.tif
18. DOC mar 69 - 06-30 - declaración J. Vial - 110 - 111.tif
19. DOC mar 69 - 07-00 - antecedentes económicos comparados - 112 - 113 - 114 - 115.tif
20. DOC mar 69 - 07-10 - Ante el Boicot a un estudio universitario (FEUC-V) - 116 - 117 - 118 - 119.tif
21. DOC mar 69 - 07-12 - Descentralización (Consejo de Profesores e[ad]) - 120 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125 - 126.tif
22. DOC mar 69 - 07-17a - "Indignación" declaración de prensa (A. Baeza) - 127 - 128 - 129.tif
23. DOC mar 69 - 07-17b - resolución del Consejo de Profesores e[ad] - 130.tif
24. DOC mar 69 - 07-17c - proposición tramo Viña-Valpo - 131 - 132 - 133 - 134 - 135.tif
25. DOC mar 69 - 07-19a - Consejo de Profesores e[ad] a R. Lyon (automov. club) - 137 - 138 - 139 - 140.tif
26. DOC mar 69 - 07-19b - declaración Escuela de Arquitectura - 141 - 142 - 143.tif
27. DOC mar 69 - 07-25 - carta abierta a los políticos de la provincia (F. Cruz) - 144 - 145 - 146.tif
28. DOC mar 69 - 07-29 - constancia del Consejo de Profesores e[ad] ante el MOP (F. Cruz) - 147.tif
29. DOC mar 69 - 07-29 - constancia del Consejo de Profesores e[ad] ante el MOP (F. Cruz) - 148.tif
30. DOC mar 69 - 08-00a - declaración de arquitectos CORMU - 149.tif
31. DOC mar 69 - 08-00b - carta abierta de la e[ad] al alcalde de Viña (J. Vial) - 150 - 151.tif
32. DOC mar 69 - 08-00c - declaración arquitectos CORMU - 152.tif

## Volumen IV

33. DOC mar 69 - 08-00d - La universidad debe ser oída (A. Cruz) - 153 - 154 - 155.tif
34. DOC mar 69 - 08-00e - MOP rechaza trabajo conjunto - 156 - 157.tif
35. DOC mar 69 - 08-00e - MOP rechaza trabajo conjunto - 158.tif
36. DOC mar 69 - 08-00f - borrador de programa Avda del Mar - 159 - 160 - 161.tif
37. DOC mar 69 - 08-00f - borrador de programa Avda del Mar (correcciones manuscritas) - 162 - 163.tif
38. DOC mar 69 - 08-00g - borrador de programa Avda del Mar (no publicado) - 164 - 165 - 166 - 167 - 168.tif
39. DOC mar 69 - 08-00h - borrador de programa Avda del Mar (correcciones) - 169 - 170.tif
40. DOC mar 69 - 08-00i - Caso Murtinho en expo (manuscrito J. Vial) - 171 - 172.tif



ARCHIVO HISTÓRICO  
JOSÉ VIAL ARMSTRONG  
ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
P U C V

41. DOC mar 69 - 08-02 - grandes urbanistas argentinos solidarizan con Avda. del mar - 173 - 174 - 175 - 176.tif
42. DOC mar 69 - 08-07 - de los errores de la Via Elevada - 177.tif
43. DOC mar 69 - 08-08 - Acuerdo Senado Académico - 178.tif
44. DOC mar 69 - 08-09 - declaración PUC stgo - 179.tif
45. DOC mar 69 - 08-12 - petición de la e[ad] al intendente (J. Vial) - 180 - 181 - 182.tif
46. DOC mar 69 - 08-14 - Horacio J. Pando a A. Cruz - 183 - 184.tif
47. DOC mar 69 - 08-18 - intendente Vicente a J. Vial - 185.tif
48. DOC mar 69 - 08-21 - A. Arce a R. Iglesias (DINATUR) - 186.tif
49. [DOC mar 69 - 08-22 - "Tour" \(J. Vial\) - 187 - 188 - 189\) - 190.tif](#)
50. DOC mar 69 - 08-22b - director y decano PUC-stgo a J. Vial - 191 - 192.tif
51. DOC mar 69 - 09-00 - borrador artículo - 193 - 194.tif
52. DOC mar 69 - 09-00b - respuesta editorial diario La Unión - 195 - 196.tif

Matta 12, Recreo  
Viña del Mar Chile  
T 56 32 2274403  
F 56 32 2274421  
[jaime.reyes@ead.cl](mailto:jaime.reyes@ead.cl)  
[www.ead.pucv.cl](http://www.ead.pucv.cl)

CARTA ABIERTA DE LOS ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA DE CHILE A  
LOS MINISTERIOS DE OBRAS PUBLICAS Y DE VIVIENDA Y URBANISMO?  
Y A LOS ARQUITECTOS Y URBANISTAS DE VALPARAISO .

Los estudiantes de arquitectura de todo Chile, asumiendo la responsabilidad critica que les cabe como universitarios ante la polémica planteada a raíz del proyecto de vía elevada entre Valparaíso y Viña del Mar, creen su deber exigir del Ministerio de Obras Publicas y Transportes la pública exhibición de todos los antecedentes, estudios , fundamentos, financiamiento y planos de dicha obra , así como de todas y cada una de sus obras complementarias, por considerar que en ella se juega el destino de la arquitectura ~~en~~ y el urbanismo en Chile .

Asimismo creen necesario emplazar a una con-frontación pública al departamento de vialidad del Ministerio de Obras Públicas, a los organismos técnicos del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, CORMU y DGPU, y a los arquitectos urbanistas de Valparaíso Todas las posiciones en torno a este proyecto estarán así representadas y cobrarán voz pública.

A dicha confrotación, que tendrá lugar el día Jueves 15 de mayo a las 18 horas en el Salón de Honor de la Universidad Católica de Santiago , han sido invitados :

El Presidente de la Republica.  
El ministro de Obras Publicas.  
El ministro de la Vivienda y Urbanismo.  
El Intendente de la Provincia de Valparaíso.  
Los alcaldes y Regidores de las Ilustres Municipalidades de Viña del Mar y Valparaíso.  
Los Senadores y Diputados por Valparaíso.  
La Oficina de Planificación Nacional.  
El Colegio de Arquitectos de Chile.  
Las Direcciones de Turismo de Viña del Mar y Valparaíso.  
La Oficina del Plan Intercomunal de Valparaíso.  
Los organismos gremiales ; CUT, COMACH, ASIVA, Cámara de Comercio  
Las juntas de vecinos de Viña del Mar y Valparaíso.  
La prensa , radio y televisión nacionales.

Creemos que es la dimensión de lo público~~o~~ lo que hay que comenzar a abrir en el país : para que comience a haber plaza donde se debata, pues todo pensamieto abre y acoge, porque orienta , y toda falta u ocultamiento suyo conduce a la imposición, al acuerdo , al pacto.

Por la Union Nacional de Estudiantes de Arquitectura:

FRANCISCO HERMOSILLA	Presidente de Centro, Arquitectura , U. CH. de Santiago
ALEJANDRO NAVARRETE	Presidente de Centro. Arquitectura, U. Ch. de Valparaíso.
JUAN CARLOS REYES	Presidente de Centro . Arquitectura U.C. de Santiago.
Juan Ignacio Balcells	Presidente de Centro. Arquitectura U.C. de Valpraíso.

Santiago, 7 de Mayo de 1969.

Ante publicaciones aparecidas en la prensa local, en la cual se pretende desconocer la validez y oportunidad de las críticas formuladas al Proyecto de la llamada VIA ELEVADA, por la Escuela de Arquitectura de esta Universidad, el Consejo Superior cree necesario declarar públicamente lo siguiente:

1. Reafirmar la Autoridad que tiene la Universidad de intervenir ante todas las materias o asuntos que constituyen su campo de estudio y acción.  
"Para contribuir a resolver en concreto los problemas de nuestro presente y nuestro futuro de nuestro pueblo, a quien se debe" ( discurso del Pdte. Frei a los Rectores de las Universidades Chilenas).
2. En Noviembre de 1968 se hizo público un llamado a propuesta para la construcción de lo que se ha venido en llamar VIA ELEVADA.
3. Ante esta situación la Escuela de Arquitectura se puso a investigar para conocer cuál de todos los proyectos estudiados hasta la fecha sería el que se construiría.
4. Se pudo comprobar que el proyecto a realizarse no correspondía a ninguno de los estudiados y conocidos hasta la fecha. Ellos eran :

#### EL PROYECTADO POR LA OFICINA DEL PLANO INTERCOMUNAL

Este proyecto se caracterizaba por ser una vía elevada sobre el ferrocarril. De ese proyecto lo único que se conserva en el actual es el nombre. Consultaba este diseño, no sólo la cinta sobre el tren, sino que además y muy detenidamente, los sistemas de conexión a la ciudad - cruces de Barón, Caleta Abarca, Portales y Yolanda, como partes integrantes del proyecto.  
Camino por los cerros cota 100 y otro cota 300.

#### PROYECTO DE LA OFICINA REGIONAL DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Este proyecto era una variante del anterior, su característica básica era la de ser una cinta a nivel aproximado con Av. España, construida en enrocados al borde del mar.

Era evidente que el proyecto llamado a propuesta era en sí desconocido.

Fue elaborado en su trazado por el Instituto de Geodesia de la Universidad de Chile, a pedido de la Dirección de Obras Públicas del MOP, en Santiago. Tan desconocido era, que ninguno de los organismos locales lo conocía, como fue público y oficialmente declarado por los arquitectos urbanistas de las Municipalidades afectadas.

5. Ante esta situación, el Consejo de la Escuela de Arquitectura decidió hacer un estudio sobre las características de este nuevo proyecto y sus repercusiones sobre las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar.

ESCUELA DE  
ARQUITECTURA

6. Esta crítica estuvo terminada el 8 de Enero de 1968. El Consejo Superior la aprobó y a pedido de la Escuela decidió no hacerla pública, dado el período de elecciones, y entregársela sólo a las oficinas nacionales y locales responsables o afectadas con la ejecución de la obra. Así fue como en fecha .... este Consejo Superior ofició al Intendente un acuerdo adoptado y la transcripción de las críticas estudiadas por la Escuela de Arquitectura. El Rector de la U.C.V. en compañía del Consejero señor Arturo Baeza D., personalmente, le hicieron entrega de estos documentos. De modo similar fue entregada a los señores Alcaldes, Director Nacional de Planificación, Vicepresidente de la Corporación de Desarrollo Urbano, al Director de Obras Públicas y al Director de Vialidad.
7. El objetivo que se perseguía con todas estas gestiones era lograr, antes de que fueran acordadas las propuestas, la revisión de la obra con el concurso de organismos de las Municipalidades, Corporación de Mejoramiento Urbano. Esta revisión permitiría que la Unión de Viña del Mar con Valparaíso asegurara el desarrollo de la ciudad y reafirmara la política de expansión turística del litoral - tal como lo ha manifestado el Gobierno y muy especialmente las Municipalidades.
8. Ante el anuncio hecho por el Ministerio de Obras Públicas, que no se haría ninguna modificación a lo propuesto, la Escuela de Arquitectura, con el acuerdo unánime del Consejo Superior, en ocasión de su Clase Inaugural, hizo públicas las críticas e inició un movimiento tendiente a que se diera la posibilidad de aportar antecedentes para lograr que una obra de tal magnitud y trascendencia se transformara en un bien para la zona.
9. Este llamado ha sido recogido por la comunidad local y nacional. Es así como Juntas de Vecinos, Organismos Gremiales, Centros para el Progreso, el Colegio de Arquitectos de Chile, la Unión Nacional de Estudiantes de Arquitectura - que reúne a todos los alumnos de las cuatro Escuelas de Arquitectura -, el Centro de Arquitectos Planificadores y ciudadanos en general.
10. En último término, el propio Ministerio de Obras Públicas, ha tenido que reconocer la necesidad de establecer - como obras de tipo complementario - una serie de elementos no consultados en su proyecto inicial que aparentemente resolverían las críticas hechas.

Para terminar, queremos puntualizar que no es la intención de la Universidad que estas críticas vayan en contra de la realización de la obra aludida, ni menos ha pedido que sean paralizados los trabajos que están en ejecución, sino que, aún existiendo la oportunidad, lograr las modificaciones para que el anhelo de la ciudad no se frustre y para que históricamente no se nos juzgue como despreocupados y faltos de visión en el cuidado del destino de la ciudad.

VALPARAISO, Mayo 16 de 1969

20 MAYO 1969

1

LA ESCUELA DE ARQUITECTURA Y LA  
UNIVERSIDAD CATOLICA DE VALPARAISO  
REALIZAN ESTA PRESENTACION :

- 1.- Porque pidió a las autoridades que reconsideraran el proyecto de la VIA ELEVADA y con nuevas bases se elaborara un nuevo proyecto.  
Para lo cual se ofrecía la colaboración de su cuerpo de profesores y alumnado.

Se acompaña documentación detallada de las largas gestiones al respecto, que no fueron oídas.

Se da cuenta que el Ministerio de Obras Públicas admitió considerar una proposición de esta Escuela, pero posteriormente se desentendió.

Hoy cumplimos con la proposición y su plazo.

- 2.- Porque esta Escuela sabe que la misión de la Universidad es la de dar a conocer publicamente su pensamiento, en aquellos casos en que el país y la ciudad requieran el aporte de un ámbito de estudio.-
- 3.- Porque la Escuela plantea que las obras urbanas se llevan a cabo alrededor de una proposición arquitectónica que llama a colaborar a los diversos especialistas.-  
Es así, como esta exposición, entrega la base de trabajo para los especialistas.

BASE DE TRABAJO PARA LOS URBANISTAS:

La renovación del sector céntrico Barrón-Caleta Abarca y los límites de expansión Valparaíso-Viña, en razón de dicha renovación.-

BASE DE TRABAJO PARA LOS GEOGRAFOS:

La revitalización urbana, y las rutas regionales, nacionales e internacionales.-

BASE DE TRABAJO PARA LOS SOCIOLOGOS:

La renovación de áreas céntricas urbanas destinadas a reunir masas en el momento de su recreación.-

BASE DE TRABAJO PARA LOS ECONOMISTAS:

La formación de un nuevo frente de retorno de inversiones en la ciudad mediante una faena que controle los gastos indirectos.-

BASE DE TRABAJO PARA LOS INGENIEROS:

La forma del tránsito con fluidez y los trazados, evacuaciones, iluminación, acústica y las redes de los servicios urbanos en general.-

BASE DE TRABAJO PARA LOS ADMINISTRADORES:

La obra que se ejecuta con fluidez mediante etapas que entregan una secuencia de mejoras urbanas, utilizables parcialmente.-

- 4.- Estas bases de trabajo para los especialistas permiten darle término con celeridad y rapidez a la presente proposición arquitectónica y que nuestro proyecto comience a ser ejecutado cuando las actuales trabajos de desmonte concluyan.

El BID ha declarado que su aporte no está comprometido con el proyecto actual de Vía Elevada, sino con aquel que adoptase el Gobierno.

El Gobierno puede cambiar sustancialmente el proyecto, sin que el BID modifique o retire su aporte.

---

## CHILE

PAIS QUE A LO LARGO DE SU HISTORIA LLEGA A UNA FORMA:  
UNA FRANJA DE 4.500 KMS. FRENTE AL OCEANO PACIFICO.

La historia de este país es así, la historia de poblar esta larga franja de tierra.

## VALPARAISO

CIUDAD QUE SE COLOCA FRENTE AL OCEANO PACIFICO PARA  
TESTIMONIAR EL DESTINO MARITIMO DE NUESTRA PATRIA.

Valparaiso tiene por misión señalarle al país el mar, para preguntar si su gente será también un pueblo de hombres de mar, navegantes, comerciantes, industriales, pescadores.

Valparaiso cumple su misión colocándose—así— frente al inmenso Océano Pacífico, no detrás de islas protectoras o en fondo de fiordos, sino frente a un mar no atenuado, y sus obras portuarias —mas allá de toda aparente sensatez o insensatez— reafirman tal propósito.

## VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR

NO BUSCARON SER DOS CIUDADES VECINAS PUES SU  
CRECIMIENTO LAS HA UNIFICADO VOLVIENDOLAS  
UNA SOLA.

La ley de Valparaíso ha sido:

Primero genera núcleos aislados que después son absorbidos por el crecimiento en extensión de la ciudad.

LUEGO, LA RUTA INTERNACIONAL  
DESDE BARON A CALETA ABARCA  
ATRAVESARIA HACE 60 ANOS PARTES SEMI RURALES: 1  
PERO HOY

ATRAVIEZA LA ZONA DE UNIFICACION DE Valparaíso  
Viña del Mar  
POR TANTO ES UN ELEMENTO EMINENTEMENTE URBANO

Valparaiso y Viña cada vez se extienden más ampliamente; ello les representa el menor esfuerzo.

En un tiempo el subirse a los cerros les representó un esfuerzo que exigía un temple.

## VALPARAISO

Cuida su misi3n de se1alalar el destino mar3timo del pa3s cuidando, no abandonando, la orilla del mar con su puerto.

## VINA DEL MAR

Cuida su misi3n de se1alalar el mismo destino, cuidando, no abandonando, la orilla del mar con sus playas.

VALPARAISO, no quiso ser un puerto aislado  
 VINA DEL MAR no quiso ser balneario aislado  
 Ambos, quisieron ser puerto y balneario a la vez.-  
 Orilla compleja 3sta, entonces,  
 y ella es el primer elemento urbano de la ciudad.

HEMOS PROPUESTO QUE ESTE PRIMER ELEMENTO URBANO SEA  
 "LA AVENIDA DEL MAR" :A

PROPONEMOS HOY: QUE EL TRAMO Bar3n SE INSCRIBA EN ELIA  
 Caleta Abarca

La avenida del Mar renueva la ciudad  
 creando en los cerros los balcones  
 o Avenida de los Cerros.  
 Solo as3 se vencer3 ese extenderse actual  
 en barrios sin orilla, sin mar, solo en  
 raz3n del menor esfuerzo.

Las unidades nacen de un trabajo cada vez más calculadamente organizado. El espacio es así, calculado. Dicho cálculo lo vuelve denso y concentrado.

Ser denso equivale a no limitarse a un solo nivel sino a concentrarse en múltiples niveles.

El cambio radical en las ciudades, bien se sabe, es la conquista de los varios niveles.

Estas unidades podrían extenderse en el futuro desde el actual puerto hasta las Ventanas; o talvez Quintay.

Y si Valparaíso sigue con su actual régimen y llevando a cabo su actual misión de trabajo dentro del país, podrían establecerse las siguientes unidades.:

- A.-VALPARAISO: 1.-Carga a granel liviana y sólida. Miscelánea de unidades grandes y pequeñas. Mercadería de almacén. Productos inflamables.  
2.-Comercio de cabotaje.

B.-SALINAS

C.-QUINTERO ENAMI → CHILECTRA- ENAP.

Sin embargo, la posibilidad de tránsito del trabajo del puerto en camiones, en cuanto al traslado del tránsito del ferrocarril al camión, no se ha de supeditar en demasía al proceso de mecanización de sus faenas. Pues se puede discutir la conveniencia de introducir mejoras en el régimen actual.

Ellas se refieren en parte a rehacer la red actual del ferrocarril interno de la zona portuaria. Dicha remodelación se encontrará con la problemática de decidirse entre un sistema de terminales como el presente, o bien recurrir a un sistema de giro.

Esta última posibilidad puede traer una expansión de los terrenos reservados a la zona portuaria. Tal posibilidad ha de precaver el trazado de la Avenida del Mar al pasar por esta parte de Valparaíso.

Se desprende entonces, que el traspaso del tránsito del trabajo del puerto del sistema ferroviario al sistema de camiones permanecerá como objeto de controversia, entre los sostenedores de las ventajas del tren y las del camión trailer. Los argumentos se referirán al convoy. Aquel que logre el tren. Aquel otro que logran los camiones trailers.

Afluencia del transporte portuario:

Se tiene que el transporte de retiro de mercaderías prima sobre el transporte de acceso. Y dentro de este, prima el transporte destinado a Santiago, o fuera de la ciudad. El transporte de retiro tiende a ser reglado, en el sentido de conformar convoyes que atraviezan la ciudad en horas de la noche.

El desarrollo de este transporte es discutible. Hay quienes sostienen que las organizaciones internacionales no aportarán un real aumento de volumen al tráfico del puerto. Otros, por el contrario, que se logrará un real incremento.

Dicho desarrollo depende de la política de protección a los productos nacionales. Por tanto, el escapa a definiciones válidas desde hoy para siempre.

LA AVENIDA DEL MAR

MANTIENE EL FERROCARRIL

LO SUPEDITA AL TRANSITO DE AUTOMOVILES

POR ELLO MODIFICA LA LINEA ACTUAL

Y SI EN EL FUTURO

SE DESCARTA EL FERROCARRIL

O SE LLEVA POR TUNELES

LA LINEA DE LA AVENIDA DEL MAR

PASA A SER VIAS DE AUTOMOVILES

EN CUANTO AL PUERTO, EL TIENE QUE MODERNIZARSE.

VALPARAISO - VIÑA DEL MAR

SU ESCALA ES MAYOR QUE LA DE UN PUEBLO  
MENOR QUE LA DE UNA METROPOLI

PORTANTO :  
EN CUANTO AL USO DEL AUTOMOVIL  
SE TIENE LO SIGUIENTE :

Hace 40 años una persona se iba a pié desde su casa a la estación , por ejemplo, del Salto viajaban al puerto entre conocidos que hacian del vagón un club de charlas de negocio y de política, descendian y se iban a pié a sus oficinas,. Tal estilo, propio de pequeñas ciudades lineales ya no rige. Ni tampoco es llegado el momento de renovar este estilo a escala metrópoli con sus recorridos en tres etapas:  
Automovil en ciudad satélite.

Ferrocarril urbano.

Auto o a pié en la city.

Valparaiso y Viña del Mar permanecen en una escala intermedia. En esta se vuelve dominante-dominador el tránsito de puerta a puerta que es el tránsito que permite el automóvil.

El ha recogido ese sentido de "lo expreso" que revelara el ferrocarril.

El automóvil se vuelve -asi- el vehículo del tránsito directo o expreso de puerta a puerta.

Los cerros oponen dificultades y se aproxima al tránsito directo.

El tránsito de automóviles en Valparaíso-Viña del Mar plantea:

A.- Que el tránsito no se encauce en una sola vía como en los pueblos. Caso de la Avenida España en la actualidad.

Que se alcance la red vial propia de una ciudad, venciendo las dificultades de los cerros.

B.- Que se identifiquen las situaciones del tránsito.:

1.- Tránsito local

Tránsito expreso o directo entre lugares calves urbanos y con los accesos a la ciudad sea

2 Tránsito liviano o

3 Tránsito pesado (pamiones) situaciones propias de esta ciudad

4 Tránsito del trabajo del Puerto

5 Transito del Turismo

Estas seis situaciones se pueden reducir a cuatro:

1.- Del tránsito local

2.- De tránsito expreso liviano

3.- De tránsito expreso pesado y del trabajo del Puerto

4.- Tránsito de Turismo.

La velocidad moderna del tránsito proviene de las experiencias de las carreras de autos. Esta ha creado la velocidad de la autopista. Su anhelo de velocidad se mantiene en carreteras que no pueden constituirse en autopistas en razón de sus ubicaciones y funciones,.Velocidad frustrada.

La Avenida del Mar no conjuga este anhelo de velocidad. Con esto afirma que una ciudad ha de saber recoger las experiencias que la guien.

En lugar del concepto de velocidad , la Avenida del Mar se rige por el concepto de fluidez.

Fluidez significa velocidad media. Pero continua. Pues sufre el mínimo de alteraciones.

Prima entonces la seguridad en su doble aspecto:

Seguridad contra los accidentes

Seguridad contra los retardos

Por tanto, la fluidez configura las cuatro situaciones de tránsito de la Avenida del Mar.

LA AVENIDA DEL MAR

TRANSITO CON FLUIDEZ

LA AVENIDA DEL MAR

PRIMER ELEMENTO DE LA FUTURA RED VIAL  
DE VALPARAISO - VINA DEL MAR

VALPARAISO Y VINA DEL MAR, en Verano, acumulan en sus playas- a pesar de lo exiguo e incómodas de ellas- más gente que Santiago en sus días festivos, que la reparte en sus casas, bordes y alrededores. O sea, Santiago, ciudad del interior, dispersa a su gente. Valparaíso y Viña del Mar, ciudades marítimas, la concentran, no solo la propia, sino los turistas de la región, de Santiago, y cada vez más los transandinos.

De modo que en las playas se acumula más gente que en los astos cívicos. Ello hace palpar que la gente de este país se junta en los momentos de recreación a la orilla del mar, no en los asuntos habituales, sino que en aquellos momentos, en que se vive lo inverso al orden corriente; pues la recreación representa tal inversión.

Se dice que este país no tiende a acumular, sino a que todo le llegue, le ocurra, se le vaya.

Recuerden antaño, la plata, recientemente el salitre. Luego este país, junto a esta tendencia, manifiesta a un mismo tiempo en Valparaíso y Viña del Mar que puede acumular a su gente a la orilla del mar en un género de vida que representa lo inverso de lo cotidiano.

Y la gente en la orilla se apropia de ella. Esto lo podemos observar desde:

MAITENCILLO - VENTANAS- EXTREMO NORTE

hasta

LAGUNA VERDE - LAS DOCAS - EXTREMO SUR.

En ambos extremos se dan los campamentos.

En estos, por ejemplo, se llega en camiones, se levantan carpas, se permanece unos días.

Se trata, entonces, de una apropiación transitoria.

Pero que sabe establecer una real propiedad, pues ciertamente, la parte de ellos que ocupan es respetada por otros que allí pueden estar o pasar.

Más allá de dichos extremos, de los campamentos, se dan los balnearios. Tal como CON-CON, RENACA, que son semejantes a Cochagua, Zapallar, Algarrobo,...

Se trata de playas rodeadas por viviendas.

Estas, por cierto, no son transitorias, o de fines de semana a lo largo del año.

Se tiene por tanto que en estos lugares (balnearios), aquellos que no requieren que se lleve un género de vida diferente al cotidiano, sino que permaneciendo inmerso en lo cotidiano, permiten que se acceda a la recreación a la orilla del mar.

Se dan así dos clases de balnearios:

LOS BALNEARIOS - PLAZAS  
LOS BALNEARIOS- CLUBS

Ambos son observables en la orilla urbana actual.

En cuanto a los Balnearios plazas se tiene  
CALETA ABARCA Y LAS TORPEDERAS

vive dispersa en la extensión de este, no por tanto concentrada al modo de los balnearios vistos anteriormente, tales como Reñaca.

Por ello, solo cuando se está en la ribera misma se produce ese momento de inversión de lo cotidiano, propio al acto de turismo y de la recreación.

Sin embargo, tal brevedad de tiempo no es inconveniente para que aquí también se produzca una apropiación de la orilla. Aunque esta vez lo sea en forma difusa.

En este contexto se ha de mirar esa plaza que yace a la espera de una feria en los balnearios plazas. Ella concentra a la gente en conjunto con la playa.

Señalando así, que ni la playa ni la plaza bastan como elementos aislados para que se apropie de la orilla la gente que vive dispersa en la ciudad.

Los otros balnearios son los balnearios-clubs. A la manera del Club de Yates.

Esta vez, esa playa que yace a la espera de la feria del caso anterior, se vuelve una edificación, un interior; un interior que por cierto se desarrolla de manera tal que sabe volcarse, abrirse al paisaje natural.

En esto se da también un acto de apropiación de la orilla. Repárese al respecto en los numerosos restaurantes, que son edificios, en la costa misma. Sean ellos de categoría o no, como ellos juntan el comer con el estar junto a la ribera, apropiándose de esta.

Los balnearios representan el avance de lo deportivo en el turismo y la recreación. Cada vez, el deporte influye más en las jornadas de estos últimos. Obsérvese como se hace vida social nocturna en tenidas tan acentuadamente deportivas.

Pero los balnearios representan, aún más, el goce de estar al aire libre.

Ello va con el avance del desnudo.

Pero aquí se ha de notar que el goce de estar al aire libre, va con estar junto o junto de interiores arquitectónicos que saben volcarse o abrirse al ~~espacio~~ paisaje natural. Es por tanto, a travez de esta compleja relación del ~~exterior~~ interior exterior que se conforman los balnearios clubs.

LA ORILLA URBANA CENTRICA DEBE CUIDAR SUS PLAYAS  
EN RAZON DE LOGRAR LOS CUATRO TIPOS DE BALNEARIOS  
Y DE LA AFLUENCIA A PIE

Cuando la magnitud de la remodelación es muy grande, se pueden presentar tres modos de concebir la vía:

Una primera manera hace que la vía atraviese la ciudad y sus barrios.

Una segunda manera hace que la vía se aisle de la ciudad, sea distanciándose, sea cambiando de nivel, y que se una a la ciudad por medio de pedúnculos.

Una tercera manera procede en cierto sentido combinando las anteriores, pues combina las vías con la edificación urbana, vale decir, hace de las vías elementos que penetran y atraviesan los edificios de grandísimas dimensiones.

La magnitud de la remodelación en Valparaíso y Viña del Mar, es dentro de posibilidades mínimas.

No se puede pensar en un tercer modo, propio de grandes metrópolis.

No puede pensarse, entonces, pensarse en el tercer modo, propio de grandes metrópolis.

Pero no solo por estas razones de escala, sino que por propia voluntad se descarta el tercer modo; pues en la orilla dominará siempre el paisaje natural. En otras partes de la ciudad podrá surgir esa tendencia actual a conformar los elementos urbanos como edificación.

SE TIENE QUE EL PERFIL DE LA ORILLA  
ES ANGOSTO Y CURVADO  
POR TANTO, ESTRECHO  
(LO CONTRARIO A ENCONTRARSE EN UNA LLANURA PLANA, ANCHA).

LA AVENIDA DEL MAR  
FLUIDEZ DEL TRANSITO + CONTINUIDAD CON LAS PLAYAS Y CERROS  
LA AVENIDA DEL MAR INCORPORA EL MAR A LA CIUDAD  
UN NUEVO FRENTE URBANO x MINIMA REMODELACION INICIAL  
PROPONE REMODELAR LA AVENIDA BORDE DEL CERRO

---

## EL MAR Y LA VIA ELEVADA

El proyecto de la Vía Elevada, expuesto en la Intendencia de Valparaíso, pretende dar solución a una doble y perentoria necesidad. Por una parte, intenta resolver el problema del tráfico urbano que excede ya hoy la capacidad de la Avenida España y, por otra parte, es un tramo de la ruta internacional que une la ciudad argentina de Mendoza con nuestro primer puerto chileno.

Con respecto al primer punto, el problema no es nuevo y ha merecido hace ya tiempo la atención de todas las autoridades sin que empero se pudiera nunca llegar a una solución factible por la carencia de medios disponibles tanto en el orden nacional como en el municipal. Únicamente a impulsos de la necesidad de llevar a cabo la ruta internacional se encuentran y disponan de los medios necesarios. Se trata, pues, de matar dos pájaros de un tiro. O bien, por el contrario, la ruta internacional no soluciona ningún problema urbano o la solución de éstos impide o se contrapone a la realización de la mencionada ruta. El proyecto presentado - con muy escasos planos y profusión de perspectivas incontrolables técnicamente - opta, en su esencia, por dejar de lado los problemas urbanos y privilegia, aparentemente, el concepto de ruta internacional. La evidencia de esta afirmación se prueba constatando que todas las obras dichas "auxiliares" que "embellecen" el mencionado proyecto no caben en el financiamiento de la Vía Elevada y quedan libradas a futuros financiamientos municipales, es decir, diferidas ad calendas. Además, como prueba lateral de lo que decimos, la factibilidad misma de la Vía Elevada simplemente proyectada como ruta internacional, no considera la alteración de la fluidez urbana que es como no considerar en una operación quirúrgica la alteración de la circulación sanguínea y sus consecuencias en tanto dure la intervención.

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 deshecha completamente toda consideración acerca del Mar. Si bien es cierto, y lo decisivo, como veremos más adelante, que la realización se hace posible gracias a un préstamo del BID en vistas de la ruta internacional Mendoza-Valparaíso, cabe preguntarnos si el dilema Ruta Internacional o Solución a problemas urbanos es o no un verdadero dilema.

Todas las defensas posibles del proyecto presentado anclan en la premisa siguiente : esta es la oportunidad para realizar una obra ( la obra de mayor envergadura urbana que se hace en Chile ) que es fundamentalmente una ruta. No perdamos dicha oportunidad y luego veremos qué podremos hacer para solucionar los problemas urbanos.

Cabe aclarar. El préstamo del BID, tal como nos lo manifestara el presidente de dicha institución don Felipe Herrera, no contempla - y no podría ser de otro modo - como condición específica la realización de ese proyecto y no otro. Está muy lejos de ello. El préstamo pide, si, que el camino sirva como tramo de la ruta internacional, pero no establece, de ninguna manera, que sea considerado como ruta que da la espalda a los problemas propios de la ciudad que lo contiene. El pretendido dilema, desde el punto de vista del préstamo, no existe. En cuanto al estudio que permitiera dar satisfacción a la doble necesidad a que aludimos exige, de hecho, un punto de vista así como toda palanca exige un punto de apoyo. ¿ Dónde encontrar, pues ese criterio base o punto de vista ? Así como para que un brazo de palanca se transforme en palanca necesita un punto de apoyo exterior a sí mismo, en vano se buscaría un punto de vista en el cuadro de los problemas a resolver. El punto de vista o de apoyo o criterio que anule el falso dilema Ruta internacional o Solución Urbana no está contenido en el cuadro de dichos problemas, es, necesariamente, exterior a ellos. ¿Cuál es ? Precisamente lo ofrece el factor más desestimado en el proyecto de Vía Elevada : el Mar.

¿ Pero, cómo considerar el Mar sin caer en un "lirismo inútil", en un estéril "romanticismo nostálgico" o bien en un vacío "esteticismo" ? ¿ No queda así clasificada cualquier consideración sobre el mar por quienes sumidos en una pereza espiritual esconden el célebre derrotismo del "mal menor" bajo la sonrisa de un pesimismo irónico o bajo el manto de un activismo oportunista ? ¿ Y qué decir entonces cuando se pretende darle al Mar categoría de punto de vista fundamental para abocarse al estudio de una ruta internacional que ha de ser a la vez vía urbana ? Observemos, al paso, que en el proyecto expuesto en la intendencia de Valparaíso, dibujado según la proposición elaborada por el Departamento de Geodesia, proposición que no toma en cuenta ninguno de los estudios realizados por los organismos municipales de Viña del Mar y de Valparaíso, las modificaciones introducidas tienen calidad de obras auxiliares que deberán ser financiadas algún día con fondos probables y remotos.

Además, dichas modificaciones, inexistentes antes de nuestras críticas, responden al simple temor de ignorar un aspecto social - el uso público y urbano de las playas cuyos usuarios, indiscutiblemente, son las gentes modestas de la ciudad. Lo que en dicho proyecto queda en pie es la radical exclusión del Mar como principio de razón que permita solucionar el dilema entre vía urbana o ruta internacional. Por otra parte, cada vez que se habla del destino de Valparaíso, la palabra "destino" sugiere vaguedad de fines, cuando no incoherencia o fuga ante la realidad concreta e inmediata.

Consideremos, pues, en su real y verdadera dimensión la siguiente pregunta : ¿ Por qué y cómo es precisamente el Mar el principio de razón que abre la solución al supuesto dilema y con ello sostiene y ordena el destino no sólo de la región sino del país ? Para dar cumplida respuesta debemos partir de un dato preciso. La fuerza que origina los fondos disponibles para la realización de esta obra - indiscutiblemente necesaria - es el préstamo otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo. Ese préstamo surge en vistas de la ruta Internacional entre Mendoza y Valparaíso. En consecuencia, lo que corresponde analizar a fondo es el valor y las consecuencias de una vía de comunicación internacional. Hoy en día es consenso unánime que toda vía de comunicación es buena, justa y necesaria, pues establece el nexo y favorece las relaciones entre países.

Sin embargo, es también consenso unánime de estadistas - pertenecan al régimen que pertenezcan: arquitectos, geógrafos, urbanistas, técnicos y, muy especialmente, a quienes tienen como misión la defensa de la soberanía nacional ( todas las fuerzas armadas, sin excepción y sobre todo el mismísimo pueblo ) - que existen otras razones más precisas que la enumerada anteriormente y que obligan a estudiar dichas vías de comunicación con especiales cuidados. Consideremos con mínima atención este aspecto para poder llegar a comprender por qué es el mar el pivote rector de cualquier solución al llamado proyecto de Vía Elevada.

Para los que necesariamente se ocupan de estos problemas, que no para el gran público, desde hace ya muchas décadas tales estudios son únicamente posibles a la luz de ciertas leyes - verificadas por los acontecimientos - que por primera vez fueron expresadas en la ya célebre Antropogeografía de Ratzel. La relación entre las determinantes geográficas y el poder político de una Nación escapa a simples juicios de valores y se manifiesta como ciencia que, a partir de Ratzel, se ha desarrollado, clarificándose y precisándose en el mundo entero.

Explicitará, más tarde el propio Jean Brunhes aquello de " un cuadro geográfico terrestre en el que poco o nada de esfuerzos se han hecho para diseñar vías de relación sólo puede servir a una humanidad cuyo florecimiento político y económico es restringido" En todo proyecto de vías de relación, y más aun cuando inciden en la vida urbana, por aquello que señala el mismo Brunhes " La ciudad, ligándose a las rutas, las comanda y mantiene ", no pueden ser desestimadas esas normas científicas ya adquiridas desde hace casi un siglo.

¿ Qué significa una vía de relación internacional para un país ? Indudablemente el mayor contacto e intercambio humano y comercial con los países colindantes. Y ese es un aspecto positivo. Sin embargo, no pueden dejar de tomarse en cuenta factores que gravan las consecuencias que para cada país tiene una ruta internacional. Las repercusiones, desde el análisis estricto de la Geografía Humana pueden ser resumidas por la célebre fórmula de Ratzel : " El conjunto de un tramado o de un sistema de tramados de circulaciones económicas es armonioso tal como un sistema hidrográfico, por el efecto de la repercusión en las diversas partes y vicisitudes del conjunto. La aceleración del movimiento de la arteria central tiene como efecto la aceleración del movimiento de todas las vías de circulación ligadas a la misma ". Es evidente que cuando una arteria internacional incide o atraviesa el núcleo urbano no puede dejar de ignorar esa realidad fehacientemente comprobada. Por lo tanto, o bien la vía de circulación se inscribe armoniosamente en la realidad que la sostiene, o bien la ignora y, en consecuencia, la perjudica gravísimamente. Pero es necesario contemplar aun otro aspecto. Cuando se trata de rutas internacionales debe tomarse en consideración la mutua influencia que se ejerce a través de ella en los países y en los puntos que une. Y no es esta una razón secundaria sino principal porque afecta ya no al mero lugar geográfico de un terminal ( en nuestro caso ) sino al país entero entendido como Nación. Toda ruta internacional favorece el desarrollo y la comunicación siempre y cuando las fuerzas e influencias de lo que une, de un modo u de otro, se mantengan en paridad. En caso contrario, si una de las fuerzas es más débil, se aminora, para el país al que corresponde dicha fuerza más débil, su propio y peculiar desarrollo con lo que se establece una fatal dependencia indirecta que afecta el crecimiento orgánico de dicha Nación. En el caso concreto que nos ocupa se trata de una vía que une Argentina y Chile y cuyo término directo es el Océano Pacífico a través del puerto principal de Valparaíso. A nadie escapa el beneficio de semejante obra y nadie puede realmente oponerse a su

realización inmediata. Pero - y sin dejarse obnubilar por fantasmas u obsesiones - es necesario tomar en cuenta lo que las propias leyes del desarrollo de los países ( más allá de intenciones de gobernantes ) nos enseña. Así como las vías de comunicación provocan y consolidan la unidad nacional, las vías internacionales traen consigo el inevitable problema de los intereses peculiares de las naciones que unen, que deben, sin duda alguna, ser regulados y gobernados por los intereses comunes. So pena de transformar el factor de unidad relativa en factor de dependencia. No se trata, pues, de tal o cual playa que se pierde - que, por supuesto, no deben perderse - sino de un problema real que no admite ser considerado. ¿ Cabría recordar aquí la formulación concreta de Arthur Dix que dice : " todo estado trata de disponer de accesos a mares distintos " ? Es este un punto muy estudiado por la geografía voluntaria para que quedemos excusados de extendernos sobre la materia.

Se trata, pues, de favorecer la realización inmediata de esa vía de circulación internacional y no de obstruirla. Pero, eso no obsta a que su realización sea correcta, es decir, contemple los problemas que debe necesariamente resolver.

Cabe, en consecuencia, preguntarnos : ¿Cuál es el modo correcto de abrirnos al evidente progreso de la comunicación internacional - factor decisivo para el desarrollo de Chile - conservando la propia fisonomía cultural, urbana y antropogeográfica ?

Creemos que hay una respuesta adecuada. Es la transformación del camino internacional en un elemento realmente fecundo para el desarrollo económico del país, para el desarrollo urbano de Viña del Mar y Valparaíso, pero sobre todo y antes que nada, para la consolidación de la conciencia nacional.

Precisamente, esas mismas leyes antropogeográficas nos aconsejan favorecer una integración latinoamericana pero sobre la base estricta de iguales derechos y deberes internacionales.

Creemos que así lo pone en evidencia la clara política interamericana de nuestro actual gobierno que favorece, con grandes esfuerzos diplomáticos, un proceso armónico de industrialización sudamericana; política muchas veces incomprendidas por sectores de la opinión. Pero no bastan acuerdos jurídicos. Importa consolidar los factores que sostienen vitalmente cualesquiera acuerdos de ese tipo y que, a su vez, permiten y exigen esa política. Uno de ellos, si no el principal por ser la base concreta del dinamismo de los demás, contempla, desde Ratzel, el denominado técnicamente " aumento de cultura y capacidad ciudadana ".

Es necesario, pues, unir el desarrollo económico a la consolidación de la conciencia nacional, como salvaguarda indestructible de la propia capacidad de autodeterminación o soberanía. Y esto se opera en forma concreta y no vaga. Un desarrollo económico desligado de la mencionada conciencia puede conducir al denominado "ablandamiento" del país y convertir, a la postre, un factor de progreso en elemento de disgregación. Así por ejemplo el desarrollo minero aún no es capaz de dar a Chile la conciencia de montaña. Por otra parte, y a todas luces evidente, a pesar de las palabras con que O'Higgins abre la expedición marítima que nos dio, en definitiva, la independencia nacional; a pesar de las brillantes proezas marinas con que se defendió nuestra voluntad de ser libres e independientes, todavía hoy Chile no tiene una orgánica conciencia marítima. ¿Quién, por lo demás, podría negar que la montaña y el mar son factores decisivos tanto en la política como en la economía y fundamentalmente en el "carácter" del chileno?

La conciencia del mar y de la montaña son, junto con otras importantes coordenadas, conformadores de nacionalidad y garantía de independencia. El carácter o cultura es lo que da fisonomía, perfil y en última instancia establece la última "frontera" donde se afirma la existencia de un pueblo como pueblo y simultáneamente la imprescindible necesidad de habitar en tal tierra convertida en patria. La patria no es simplemente un sentimiento, aunque profundo, ni un concepto abstracto o jurídico que se encarna visiblemente ante la injuria o la agresión. La patria es el motor decisivo del crecimiento orgánico del país. Realidad aceptada hoy en todo el orbe, sea cual fuere el régimen político que gobierne.

En Chile, los puertos y la vida toda junto al mar en sus múltiples aspectos industriales, comerciales, turísticos ( desde la explotación económica del mar en grande y pequeña escala, sus repercusiones urbanísticas, hasta la moderna e incontenible vida pública del pueblo en las playas, etc. ) merece, por todas razones, por dos razones principales.

- a. el cuidado de un bien decisivo para el país - su océano - y su desarrollo como uno de los pilares económicos y culturales de la nación.
- b. la viva conciencia de ese bien arraigada en el pueblo chileno como uno de los fundamentos de su peculiaridad - distinción y no contraposición - en el concierto de países hermanos que lo rodea.

El proyecto del terminal del camino internacional que une a Mendoza con Valparaíso exige tomar en cuenta esas razones. No han de ser desestimadas bajo pretextos - falsos por de lo demás - oportunistas. Así, pues, cuando el proyecto de Vía Elevada deja de lado el Mar o, a instancia de críticas, pretende incorporarlo como un mero bien secundario ( remitiendo a un futuro poco probable las obras que así lo calificarían ), deja de lado el tramado urbano y sus consecuencias, se produce un doble fenómeno.

Primero : El proyecto no soluciona el real problema urbano y no se convierte en factor de armonía y crecimiento de la ciudad.

Segundo : El proyecto pensado solamente como ruta que une dos puntos deja de lado un aspecto decisivo de la realidad nacional y, en consecuencia, aún como ruta sería contraproducente.

¿ Qué decir, entonces, si al adoptar el punto de vista de lo que significa el Mar para Chile y su destino, la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso ofrece un proyecto que soluciona los problemas concretos de la vida urbana, incorpora la ruta a la ciudad como su arteria principal y afirma la ruta internacional ? Es decir, que la ciudad lejos de quedar marginada de la ruta la incorpora a su tejido y con ello transforma los posibles elementos negativos en factores favorables. ¿ Qué decir, entonces, si a esto se agrega que el Costo de la solución estudiada por la Escuela de Arquitectura de la U.C.V. - abierta a todas las sugerencias de la población entera, de los urbanistas y técnicos ( que de ese modo se contribuye también a formar conciencia nacional ) - es similar al que contempla el actual financiamiento con el BID ? Es decir, con el dinero que en el proyecto de Vía Elevada se financia únicamente la Vía y no las obras auxiliares, en este otro estudio se financian las soluciones a los múltiples problemas de ruta y ciudad.

¿ Qué decir, si este estudio se presenta en la fecha acordada verbalmente con las autoridades del Ministerio de Obras Públicas que antes las críticas privadas ( para que no interfirieran pasiones políticas en trance de elecciones ) pidieron intempestivamente que la Escuela fuese más allá de las críticas y propusiera una posible solución ?

¿ Qué decir, entonces, si en la posible solución no se interrumpe jamás, durante la factibilidad de esta Avenida del Mar, la circulación costera y que la realización completa del proyecto se cumple en menor tiempo que el de la Vía Elevada ?

Lejos, pues, de suponernos contrarios a obra tan importante para Viña del Mar, Valparaíso y el país todo.

Lejos, pues, de suponernos intenciones imaginando que todo re-estudio favorece - por supuestas demoras de ejecución - a tal o cual pasión política.

Pero se nos hace difícil comprender las obstinaciones del Ministerio de Obras que rechazó todo replanteo de estudio según carta dirigida al Consejo Superior de la Universidad Católica de Valparaíso que, rompiendo la discreción, pedida por el propio Ministerio, hizo públicas respuestas a críticas que no habían sido hecho públicas, que se negó sistemáticamente a dialogar con arquitectos y urbanistas a pesar de los pedidos públicos del Colegio de Arquitectos de Chile, que se negó a dialogar con los estudiantes de Arquitectura, que a pesar de anunciar públicamente que llamaría a los arquitectos de esta Escuela para sostener un diálogo, no lo hizo jamás.

Ningún propósito de obstrucción. Todo lo contrario. Y la proposición que la Escuela hará pública el Lunes 26 en la calle Esmeralda 1099, será la prueba fehaciente de cuanto hemos venido afirmando.

Confiamos en que el diálogo tantas veces solicitado y negado sea posible, para bien de la ciudad y del país.

PROFESORES DE TALLER ARQUITECTONICO  
ESCUELA DE ARQUITECTURA U. C. V.

VINA DEL MAR, Mayo 20 de 1969  
inp.

Estimados señores : Intendente de la Provincia  
Director General de Obras Públicas  
Director General de Vialidad  
Director General de Planificación  
Alcaldes de Viña del Mar y de Valparaíso  
Regidores, Senadores, Diputados  
Gran Canciller de la Universidad  
Rector Subrogante, profesores y alumnos U.C.V.

Señoras y señores :

Decimos - y se dice - que la Universidad debe enraizarse en la sociedad de la cual es solidaria.

Decimos - y se dice - que la sociedad espera y demanda que la Universidad ejercite su derecho de hablar, independiente y más allá de las situaciones, intereses, pasiones transitorias y señale un camino.

Se dicen y decimos - que la Universidad es una palanca para el cambio social que todos hacemos y dicen que esperan.

Pero, ¿qué sucede cuando más allá de las declaraciones y deseos de intenciones se irrumpe en lo público?

La comunidad se siente sorprendida en un principio; luego, reacciona y actúa.

Los representantes del gobierno local o nacional, consideran inoportuna, e incluso le asignan un cierto aire sospechoso, a una actitud de este tipo.

Se vuelve <sup>al</sup> viejo ~~el~~ esquema paternalista <sup>el cual</sup> ~~que~~ se adjudica todas las acciones y atribuye toda la fuente de sabiduría en sus funciones. ~~Y considera~~ <sup>lo hace a su</sup> ~~al~~ resto de la comunidad como una gran masa que debe ver con agradecimiento y alegría todos los desvelos y las buenas obras que se les está dando. Lo contrario, es como una falta de agradecimiento y de comprensión.

Y cuando se alza la voz - tan formalísticamente requerida como es la de la Universidad - se la tolera, pero se la aísla y se la califica, en último término, como la voz de aquellos que sueñan con realidades que el país no tiene capacidad ni oportunidad.

Voz siempre inoportuna, que no comprende las urgencias ni los compromisos, ni se rebaja a consideraciones de índole material.

Ellos - dicen - son los realistas que hacen y construyen.  
Nosotros, somos los que soñamos separados de todo riesgo.

Pero ese es un esquema que ignora un hecho irreversible y capital:  
1967, año de la Revolución Universitaria Chilena.

Junio 1967, mes que marca y señala el inicio de la reorigina-  
ción de la Universidad.

Y fue esta Universidad y esta Escuela los que iniciaron el proceso a la antigua universidad chilena y este trabajo que hoy presentamos es uno de los frutos de ese cambio universitario.

#### HISTORIA DE LA GESTION

1° La Escuela de Arquitectura, durante 6 meses, ha estado sostenien-

## FUNDAMENTOS

10 láminas. Extractamos de ellos un punto básico.

El Mar, principio de razón que permite solucionar el falso dilema entre vía urbana o ruta internacional.

La conciencia del mar y de la montaña son, junto con otras importantes coordenadas, conformadores de nacionalidad y garantía de independencia.

El carácter o cultura es lo que da fisonomía, perfil y en última instancia, establece la última frontera donde se afirma la existencia de un pueblo como pueblo y simultáneamente la imprescindible necesidad de habitar en tal tierra convertida en Patria.

En Chile, los puertos y la vida junto al mar en sus múltiples aspectos, industriales, comerciales, turísticos, merecen ser cuidados, por dos razones principales.

- a) cuidado de un bien decisivo para el país - su océano - y su desarrollo como uno de los pilares económicos y culturales de la nación.
- b) la viva conciencia de ese bien enraizada en el pueblo chileno como uno de los fundamentos de su peculiaridad - distingo y no contraposición - en el concierto de países hermanos que lo rodea.

El proyecto del tramo terminal del camino internacional que une Mendoza con Valparaíso, exige tomar en cuenta esas razones. Razones que no pueden ser desestimadas bajo pretextos - falsos por lo demás - oportunistas.

Cuando el proyecto "Vía Elevada" deja de lado el Mar, o a instancias de críticas pretende incorporarlo como un mero bien secundario (remitiendo a un futurible las obras que así lo ~~ser~~ calificaría, deja de lado el entramado urbano y, en consecuencia, se produce un doble fenómeno:

Primero, el proyecto no soluciona el real problema urbano y no se convierte en factor de armonía y conocimiento de la ciudad.

Segundo, el proyecto, pensado solamente como meta que une dos puntos, deja de lado un aspecto decisivo de la realidad nacional y, en consecuencia, aún como ruta, sería contraproducente.

El proyecto que hoy presentamos se fundamenta en lo que el Mar significa para Chile y su destino. Y es a partir de ahí que se pretende solucionar problemas concretos de la vida urbana. Incorporando la ruta a la ciudad como su arteria principal, afirma su contenido internacional.

Es decir, la ciudad no se margina de la ruta, la incorpora a su tejido y con ello transforma los posibles factores negativos en elementos positivos.

#### NATURALEZA DE LA PROPOSICION

Proyecto abierto, que quiere mostrar un orden en el cual todos los especialistas y usuarios puedan concurrir con sus aportes.

Proyecto real, porque ~~la realidad~~ sólo a partir de la realidad y actuando con ella es posible reconocer los reales límites y no caer en aceptar ~~concepciones~~<sup>real</sup>; lo que aparece a primera vista ~~como~~ ~~es~~ como lo único factible.

Apoiados en la realidad de la ciudad y del país afirmamos que una obra de este tipo no puede interrumpir la vida cotidiana, ni menos dañar su equipamiento y sus riquezas potenciales. No se puede hipotecar, ni dislocar, el presente por las esperanzas de un futuro.

Hay que actuar aquí, y ahora. Que del cómo demos el paso hoy se desencadenarán lógicamente los siguientes.

Por ello, programar urbanísticamente:

Evitar las pérdidas producidas por la ejecución.

miles de horas-hombre perdidas

miles de escudos perdidos por mayores recorridos

riesgos inútiles, que provocan ~~en~~ neurosis en habitantes y en autoridades.

Invertir y acelerar la recuperación con usos inmediatos, de nuevas vías.

Es una realidad que la Av. España atochada, no podemos esperar  $3\frac{1}{2}$  años en poder superar el problema

Hacer la vía y valorizar la ciudad de hoy<sup>y</sup> su destino futuro.

Unir cerros y mar

Permitir el recreamiento en la proximidad y sin costo

Hacer del uso del mar el estilo de nuestro litoral:

- uso como puerto - uso como industria - uso como distracción.

Estamos en la cultura del tiempo liberado donde el ocio debe tener un lugar.

Por ello, servicio, rapidez, recreamiento, tres cintas de tránsito; una que asegura la fluidez de ir de un extremo al otro; las otras que interconectan los cerros, con sus actividades ciudadanas, con el mar y su recreamiento.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES  
DELEGACION ZONAL DE VALPARAISO Y ACONCAGUA  
OFICINA DE ESTUDIOS DEL TRANSPORTE URBANO  
DIRECCION DE PLANEAMIENTO Y URBANISMO  
VALPARAISO

MEMORANDUM C.E.T.U. N° 003 /

PLANEAMIENTO URBANISTICO DE LA CARRETERA COSTERA.

¿Cómo estructurar hoy una gran obra urbana? ¿qué fundamentos, qué doctrina la sustenta?.

La ciudad nunca ha sido una cosa en sí; nadie fuera de los formalistas académicos pueden asegurar que la ciudad es para la ciudad.

La ciudad es para el hombre; y todos saben cuál es la misión y la tarea del hombre: hoy la llamamos Desarrollo.

También todos saben que hoy el Desarrollo se gesta en la Producción, en la Tecnificación, en la Modernización- o o desruralización- de la Sociedad. Y es importante aclarar que esa es la misión del hoy; no fue así en el pasado, por lo menos como lo es hoy, y es bien posible que no lo sea en el futuro.

Que lo dicho anteriormente no es invención de los planificadores lo demuestran las grandes masas afectadas: su expresión más preciada es la de la agrupación y se llama junta de vecinos, sindicato, centro de madres, clubes diversos etc., expresiones todas de alto civismo que anticipan la Sociedad Colectiva Desarrollada, como es posible ya preveer en nuestras poblaciones.

Este Espíritu de integración hacia una Sociedad Comunitaria es el que debe inspirar un plan de Desarrollo Nacional o Regional: a él deben concurrir las Universidades, el Gobierno, las Empresas Privadas; este es y debe ser el lenguaje de los Planificadores; este es lenguaje que está hablando cada vez un mayor número de personas con más claridad, perfilando un auténtico estilo nacional y latinoamericano.

Con ese lenguaje ODEPLAN diseña las metas nacionales: elevan la tasa de crecimiento del P.C.B. de un 2,5% neto a un 3,5% o 4%, lo que significará incrementar el ingreso per cápita distribuido a las grandes masas; crear y dar empleo pleno al aumento vegetativo y al trabajador sub-empleado; crear una infraestructura industrial que incorpore al país al desarrollo tecnológico mundial; dotando de otra infraestructura educacional capaz de tomar conciencia de su valor y de su destino.

Estas mismas metas y métodos están siendo tomadas cada vez con más decisión por el sector privado, convencido de la irreversibilidad de un proceso histórico en marcha. Y a ellos se orientan las nuevas Universidades portavozes de una actitud madura de compromiso con la sociedad a la que se deben doblemente: por vocación y por lealtad.

Hoy como nunca no caben posiciones o doctrinas privadas para el Desarrollo del Hombre y cada vez más coinciden en las metas las sociedades cualesquiera sean sus ideologías y rasas.

De lo anterior se deduce que la tarea presente primordial de las ciudades chilenas es la de atender a la Producción, entendida como vehículo del Desarrollo de todos los sectores de la Sociedad.

Lo dicho cobra especial relieve cuando se considera que en las ciudades se esta generando más del 80% del Producto Geográfico Bruto o sea de la Riqueza Nacional.

Entendiéndola como instrumento de Desarrollo, es decir con la creación de los Parques Industriales, la tecnificación y elevación de los salarios y la construcción de una nueva sociedad, la Producción adquiere un sentido luminoso y redentor, inexistente al iniciarse este proceso.

En este contexto la ciudad que tiene transitoriamente la misión de producir el Desarrollo, debe orientar su desarrollo urbano en tres sentidos principalmente:

- 1°. Debe servir a la estructura de la Producción tanto Industrial como de Servicios.
- 2°. Debe producir una comunicación plena de todos los sectores de la Sociedad psíquica y físicos- y expresarla con claridad; y
- 3°. Debe inscribir sus Obras dentro del orden urbano existente en vistas no sólo a mejorarlo sino a crear las condiciones de Desarrollo Futuro.

No se pretende agotar las condiciones de una Gran Obra Urbana, las cuales son todas complementarias y expresiones de lo que hoy es la ciudad misma; sólo se quiere mostrar las principales.

La carretera costera llamada Vía Elevada satisface estos requisitos: hace más posible la Producción de los Servicios ciudadanos y de sus Industrias, al especializar los tránsitos expresos interurbanos e intercomunales, dejando los tráficos pesados y locales en la actual avenida España, las 2 comunas se integrarán entre sí en 5 min. de viaje.

Los censos industriales y de servicios como asimismo los de tráfico pesado, por tuario y de movlización particular y colectiva, fundamentan esta especialización. Asimismo la encuesta de origen y destino ambos llevados a cabo por el Departamento de Estudios del Transporte Urbano en Valparaíso.

También la carretera costera comunica, y expresa claramente la comunicación no solo de la Infraestructura Productiva Urbana sino de quienes son sus productores. Se beneficiarán con ella no solo el gerente de la empresa con alta sollicitación de tránsito en la red Metropolitana, sino el obrero que recorre la intercomuna para ir a trabajar y regresar a su hogar, además con la especialización de vías Expresas Locales y de Servicio Turístico podrán satisfacerse expeditamente los deseos de viaje de la dueña de casa como se dijo antes o del veraneante sin provocar confusiones de tránsitos distintos: bajo la estructura en puente de la Carretera Costera corre una calle de servicios de baja velocidad con suficientes estacionamientos, que por primera vez permitirá al Turista recorrerlos cómodamente desde Caleta Abaroa hasta Caleta Portales, con una conexión más en Punta Gruesa desde Avenida España a dicha calle.

Es decir la Nueva Autopista se inscribirá al actual régimen costero en un complejo vial de 12 pistas, 6 de las cuales son de tránsito rápido intercomunal, 4 de tránsito pesado y local a los carros, la actual Avenida España y 2 de servicios a los balnearios conforme se ha descrito, no solo mejorando el orden urbano sino que provocando directa e indirectamente el Desarrollo Urbano y el pleno uso de la Costa. Sin embargo este complejo es solo una parte del Plan de Transporte.

En efecto se ha iniciado una remodelación integral de este Patrimonio Ciudadano como se había programado desde el 28 de Noviembre y 4 de Diciembre ppdo. en reuniones de la Comisión de Transporte Metropolitano.

Esto se materializará en las siguientes medidas:

- 1°. Se recuperarán 20 metros contínuos de playa en Recreo, y en la llamada Playa de Ferrocarrilas, con la construcción de Molos recuperadores de Playa según informes técnicos proporcionados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

- 2°. Se reconstruirá junto con la Obra que se alude el Club de Yates y un molo de atraque el cual tendrá categoría internacional.
- 3°. Se han tomado medidas para la expropiación de los terrenos de la Robinson Crusoe en Punta Gruesa para destinarlos a Equipamiento Turístico y/o Civil; ya se han dejado las conexiones de acceso necesarias desde avenida España a ese Sector como se dijo anteriormente.
- 4°. Se remodelará Caleta Portales con la construcción de un molo para barcos de arrastre de poco tonelaje a cargo del Ministerio de Obras Públicas, y con la construcción de instalaciones para comercialización e industrialización del pescado a cargo de la S.A.G. del Ministerio de Agricultura.
- 5°. Se construirán los pases sobre nivel para inscribir el cauce de tráfico al Delta Urbano con 100% de luz verde-tránsito totalmente expedito- tanto en Caleta Abarca como en Barón, conforme se aprecia en los nudos correspondientes de las maquetas y los planos de la Nueva Carretera Costera.

Es justo por consiguiente no solo limitarse a constatar que esta Gran Obra Urbana cumple con los requisitos del Desarrollo, sino que como podrá apreciarse de los planos, maquetas, perspectivas y antecedentes técnicos que se adjuntan, ella inaugurará el Nuevo Rostro de Valparaíso; el del Desarrollo expresado con fuerza, claridad y Belleza en la Nueva Autopista Valparaíso-Viña del Mar.

Firma ilegible

VALPARAISO, 27 de MAYO de 1969.

Esmeralda 940 - Of. 74.

PLANTEAMIENTO URBANISTICO DE LA CARRETERA COSTERA

Ante todo es necesario dejar en claro que la idea de despejar la costa de instalaciones ferroviarias o de autopistas que signifiquen barreras entre la ciudad y su mar no sólo es buena sino que ha estado en la mente de los urbanistas y planificadores de Obras Públicas desde que iniciaron los estudios para una autopista entre Valparaíso y Viña del Mar.

Estos proyectos estudiados son:

## PARTIDOS GENERALES PREVIOS A ANTEPROYECTOS

## A) Plan Intercomunal:

- 1º.- Solución Elevada encima de los Ferrocarriles. 1965.-
- 2º.- Solución mixta en puente por Recreo 1967 empozando actual playa Balnearios y Club de Yates.
- 3º.- Solución mixta pasando paralelo a los Ferrocarriles elevándose sobre éstos (FF.CC.). Y ensanchando Av. España desde Yolanda adonde desembocaría la Autopista. 1967.-

## B) Anteproyectos-Delegación Zonal Obras Públicas. 1967-1968.-

- 1º.- Solución con enrocado ganando terrenos al mar y recuperando terrenos urbanos.
- 2º.- Solución con enrocado sin ganar terrenos paralelo a la línea del Tren. (con costos y especificaciones)

## C) Anteproyectos- Centro de Geodesia: 1967-1968.-

- 1º.- Solución a cota 300 S.N.M. Autopista.
- 2º.- Solución a cota 150 S.N.M. Autopista.

## D) Geodesia y Vialidad. Proyecto 1968.

Solución en Puente paralela a línea férrea.-

Total 7 soluciones estudiadas en Obras Públicas.

Naturalmente que al estudiar estas 7 soluciones, Obras Públicas aprovechó su larga experiencia en materias de trazado vial y urbanismo. Así por ejemplo, unas de las primeras cosas que ha procurado evitar es el de proponer soluciones complicadas que signifiquen exceso de expropiaciones, obstrucción de infraestructura subterránea, emisarios, matrices, ductos telefónicos, eléctricos, de gas etc., cambios de ferrocarriles en combinación con soluciones provisionales sujetas a toda clase de imprevistos, soluciones constructivas sucias como concreto pretensado en combinación con estructuras tradicionales o terraplenes más enrocados o muros rompe-olas etc., todo lo cual, según confirma la experiencia sin excepción, significan presupuestos costosísimos a los que invariablemente ha habido que suplementar con un 100% de gastos imprevistos.

El Metropolitano de San Francisco con un presupuesto inicial de 400 millones de dólares, sin haberse aún completado lleva gastados ya 700 millones de dólares ( en moneda estable), en razón de la complejidad constructiva formada por el emplazamiento y trazado en medio de la ciudad.

Los textos multiplican los ejemplos. Con esta experiencia Obras Públicas ha estudiado los 7 proyectos antes descritos, sin que éllo haya significado olvidarse de conjugar todas las variables simultáneamente en juego:

- 1º.- Hacer funcionar la ciudad aprovechando la infraestructura y estructura anterior y dirigiéndola hacia el Desarrollo Urbano que es posible prever.
- 2º.- Diseñar una estrategia de Desarrollo Econo-Urbano que signifique optimizar las inversiones ( siempre escasas), aprovechando las estructuras físicas y sociales, en vistas a las transformaciones sin precedentes a que asistimos y aún por venir.
- 3º.- Saber discernir las costumbres más profundas de nuestras gentes- sus vocaciones- y estructuras la ciudad para un comportamiento social que beneficie a la nueva Sociedad Comunitaria, unánime hacia el Desarrollo psíquico y físico del hombre.

Sólo cuando el urbanísta ha considerado gravemente estos tres puntos puede hablar de Estética, de lo Bello de la Ciudad sin caer en frivolidad. Frivolidad que en este caso puede significar la miseria de miles de personas.

Efectivamente: Si se toma en cuenta que hoy en Chile se está generando en las ciudades más del 80% de la Riqueza Nacional (P.G.B.), correspondiéndole a las áreas Metropolitanas precisamente esta alteración proporcional en la generación de Riqueza, que hace 70 años atrás tenía su origen en las actividades Agrícolas y Minas; si se toma en cuenta el advenimiento de la técnica, que hace 70 años se inició con la mecanización de la Agricultura y el ézodo de las masas campesinas a las ciudades y que después de diversas etapas, culmina con una industria que intenta la sustitución de Importaciones y la Exportación a nivel Latinoamericano. ( Alalco, Corfo Andina, Cono Sur, etc.,) etapa de la que la ciudad será protagonista; si se toma en cuenta el papel de las ciudades en la promoción de nuestras poblaciones, de las masas rurales que emigran a ellas en procura de sustento y de su reubicación en la Comunidad Nacional; si se toma en cuenta todos estos factores se puede asegurar con profunda responsabilidad que un error de desiciones en las inversiones urbanas acarreará la miseria de miles y hasta de millones de seres.

En este contexto hay que ubicar la Estética de la Ciudad.

No es el Ministerio de Obras Públicas el que ateniéndose a los recursos siempre limitados del país, da prioridad al Desarrollo Integral de una región cuando la alternativa es la satisfacción de un óptimo estético a costa de recursos muy superiores que se están negando a otros sectores insustituibles a la Comunidad Nacional.

Ese óptimo estético aparente es la frivolidad que antes señalábamos y por eso todos urbanístas afirmamos que es una falsa Belleza.

Si un proyecto de escala Nacional por registrar el usufructuo plano de la costa y el mar incurre en costes dos o tres veces superior a otro que lo dá aunque no tan perfectamente, lo que propone como plenitud acá significa decrepitud allá, es decir

deformidad, desproporción, fealdad.

El Desarrollo Urbano del Gran Valparaíso en los próximos años significará su integración al vasto complejo que O DEPLAN denomina Macrozona Central y que hoy en 1969 contiene una población de 3 a 4 millones de habitantes. Pronto habrá que tomar medidas inmediatas para incorporar a esta Macrozona a las áreas del Gran Concepción y del Gran Serena equidistantes al Centro y asimilables a decisiones coordinadas instantáneas.

La gran malla de comunicaciones-psíquicas y físicas- extendida en toda la superficie del país, largo y ancho, partiendo desde los polos de Desarrollos (centros con equipamiento Urbano) de la escala con la cual Chile está trabajando hoy.

El Túnel Lo Prado próximo a habilitarse, el ferrocarril recto por la quebrada Lipangue actualmente en estudio por la empresa significarán la integración entre Santiago y Valparaíso, al acercarse ambas ciudades en una hora por vehículo automotriz y 40 minutos por tren, vale decir lo que demora viajar entre Limache y Puerto,

La Carretera Costera que unirá Caleta Abarca con Barón en 4 1/2 minutos acercará Villa Alemana al Puerto en 20 minutos de viaje, es decir lo que antes demoraba el viaje por av. España entre Viña del Mar y Valparaíso.

Igualmente inferimos demorará el Porteño en acceder a todas las playas de Viña Caleta Abarca, ocho Norte, Salinas, Reñaca en lo que antes le tomaba llegar a Portales, Poca Ola, Recreo y otras miniplayas de frágil vida sujetas sus existencias a temporales periódicos.

Creemos en consecuencia que aunque muy deseable, es distorsionar los valores sobrevaluar al pleno goce usufructo de la Costa de una parte pequeña de la Metrópolis y minúscula de la Macrozona, máxime si la alternativa es su goce algo menos perfecto, a cambio de otros litorales y otros muchos bienes y servicios como se ha dicho.

Pero esto no es todo: según ODEPLAN Valparaíso en 1960 era la provincia más industrializada de Chile. En 1966 sumadas las provincias de Aconcagua- primordialmente Agrícola- y Valparaíso, que conforman la cuarta región (según nueva división administrativa) ésta se constituirá en la zona más industrializada de Chile aportando la industria el 40,7% del P.G.B. total (más industrializado que Arica, Santiago y Concepción).

Es decir que Valparaíso aparece como la Provincia más industrializada de Chile, con un P.G.B. superior al 41% y esto considerando que es el primer puerto de Chile.

Un levantamiento económico llevado a cabo por la Dirección de Planeamiento y Urbanismo de la Zonal de Valparaíso nos ha revelado que la Comuna de Valparaíso y concretamente el Almendral- contiene el 61,2% de los establecimientos con 153 industrias no artesanales de un total Metropolitano de 250 industrias. Estas 153 industrias de la Comuna de Valparaíso agrupan aproximadamente el 40% del P.G.B. industrial de la Metrópolis equiparándose a Viña del Mar que agrupa los sectores industriales del Salto, Población Vergara (Sta. Ines) y Con-Con.

El producto ( a precios de mercado) para 1966 en moneda del año para las 250 industrias no artesanales era algo superior al 80% del P.G.B. Provincial calculado por ODEPLAN ( E° 964.610.000,00 total Provincia de Valparaíso). Al anclur las artesanas no encuestadas entre las 250 es probable que este porcentaje aumente bastante.

Si atendemos al imperativo de tecnificar se que enfrentaran los países como el nuestro se vé que Valparaíso ya cuenta con lo que otras regiones deben aún alcanzar y que su estrategia de Desarrollo debe jugarse en la concentración industrial y dentro de ésta en las industrias dinámicas e intermedias; para éllas las industrias urbanas a que estamos aludiendo forman el trampolín de despegue en la creación de industrias de escala y sistemas industriales.

como la tarea prioritaria de las masas en vías a desruralizarse.

Nos parece que una estrategia de Desarrollo que subvalúe este aspecto de Desarrollo Industrial o sobrevalúe el Turístico puede ser desastroso, sobretodo cuando se está mencionando un Turismo entre la Playa Recreo y la Playa Placeres pura y exclusivamente.

Sin embargo aún considerando el Turismo Nacional e Internacional en toda la IV Región es difícil que ello signifique algo cercano a los 200 millones de escudos al año que no alcanza a ser la mitad de las entradas- valor agregado- de la Industria Metropolitana y menos de la tercera parte de la Provincia. Y es bien sabido por todos que el Turismo Nacional e Internacional NO depende de las Playas de Recreo, Poca Ola, Caleta Portales y Placeres por más que estas sean ampliadas como consulta el Proyecto de Obras Públicas.

Con todo lo dicho hasta ahora el proyecto Carretera Costera de Valparaíso aparece con el presupuesto asignado de nueve millones de dólares, otorgando los siguientes beneficios:

1º.- Se adecúa a la Estrategia de Desarrollo Industrial al especializar los tránsitos pesados y locales por la actual Avenida España con 4 pistas.

El saldo de tránsito, los de servicio y los de movilización colectiva intercomunal que son la gran mayoría- aproximadamente el 60% de los vehículos- circularán por la nueva Carretera Costera de 6 pistas y con una capacidad de Tránsito superior a los cinco mil vehículos por hora.

2º.- Presta pleno servicio a la comunidad ciudadana ya que los viajes por empleos básicos según documenta la Encuesta de Origen y Destino desde y hacia la intercomuna conforman cerca del 70% de los que se efectúan por la Av. España, dejando el saldo restante con amplia circulación por la actual Av. España.

Asimismo con la calle de servicio a los Balnearios de 2 pistas que tiene conexiones en Caleta Abarca, Punta gruesa y Caleta Portales se podrá tener acceso por primera vez a los balnearios y playas entre los sectores nombrados, dando un beneficio nuevo al veraneante.

3º.- Se inscriben en el actual orden urbano

a) y lo mejora al ganar arena con molos formadores de playa en Recreo donde se construirán 2 espigones de 20 metros de longitud y en Placeres donde se construirá otro, con lo cual será posible asentar 120.000 M3 de arena que significan un ensanche de 20 mts. de playa en cada localidad.

b) También consulta el proyecto la reposición del Club de Yates y la instalación de un Club nuevo con categoría Internacional.

c) Se han tomado las medidas para habilitar la punta de los Mayos actual Robinson Crusoe para rescatarla a la ciudad como equipamiento Turístico o Cívico.

d) Se construirán los nudos de llegada tanto en Barón como en Caleta Abarca para inscribir el cauce de tráfico en el Delta Urbano con un 100% de luz verde, es decir prescindiendo totalmente de semáforos con creces sobre nivel y organización definitiva del Tráfico.

43,8  
00,45  
00,50  
02,21  
02,5

(...)  
22,4 - 45,1  
- 5 -  
18,1 - 2,50 (A...)  
000

e) Se consultan en una segunda etapa los tréboles de acceso con todas las posibilidades para las conexiones desde

Avenida España y desde el futuro Camino de Circunvalación por Cabritería a la Costanera del Puerto ( y recintos portuarios); como también los de Recreo que remodelarán enteramente el actual puente Capuchinos para satisfacer todos los deseos de tráfico.

Obras de Circunvalación

En suma, ateniéndonos a la realidad Nacional y Metropolitana Obras Públicas una estructura de gran esbeltez, - ( sustentada con pilares cada 30 metros) - más una calle para servicios de balnearios bajo esta estructura, que a más de sumarse a la red existente remodela y dá acceso a la totalidad del litoral costero entre Baron y Caleta Abarca, con un trazado limpio y fuerte iniciando un Desarrollo Urbano de Gran Escala en Valparaíso.

07,55 10,5

JP, FP 3 10,5

VALPARAISO- MAYO-JUNIO de 1969.-

Sector 1	Hora 1,50 al 1,84 (Continuación)	9,64
2	3,20 - 4,65 (adjudicada)	21,00
3	1,84 - 3,20 (1,36 x €15,000)	20,40
4	0,00 al 1,50 (P. sup. Abierta)	15,80
	Club Yate Lefemes y Metepomes	2,82
	Tribol acceso zona portuaria	5,40
	<u>Total</u>	<u>75,06</u>

Otros Complementarios

Nudo Barón	2,80
Nudo Caleta	6,60
Espejos surcados (anclajes, flejes)	1,50
Estanera de servicios (Frutos)	12,00
<u>Total</u>	<u>22,90</u>

Total € 97,96

CONTESTA RECLAMO PRESENTADO  
POR EL ARQUITECTO, SEÑOR  
FERNANDO MURTINHO-BRAGA LA-  
RRAIN, CONTRA EL ARQUITECTO  
SEÑOR ARTURO BAEZA DONOSO.

Esta contestación está dividida en dos  
capítulos :

1. Antecedentes de la Evolución de la  
Controversia del Proyecto de la Vía  
Elevada.
2. Análisis del reclamo del arquitecto  
señor Fernando Murtinho-Braga Larrain.

VALPARAISO, Junio 3 de 1969

COLEGIO DE ARQUITECTOS  
VALPARAISO

RECIBI  
CONFORME,

*José Enrique  
Henríquez Alvarado*



## I. ANTECEDENTES DE LA EVOLUCION DE LA CONTRAVERSIA SOBRE EL PROYECTO DE LA VIA ELEVADA

En Noviembre del año 1968, a través de la prensa se llamó a propuestas públicas para la construcción del tramo Valparaíso-Viña del Mar, del camino internacional Mendoza-Valparaíso. Estaba en el conocimiento de la Escuela de Arquitectura el proyecto original, proyectado por la oficina del Plan Intercomunal y otras alternativas. En el aviso en referencia se podía entrever que el proyecto con el cual se llamaba a propuestas no era el conocido ni tampoco correspondía a la alternativa proyectada por el ingeniero zonal del Ministerio de Obras Públicas, señor Roberto Hezven.

En ocasión de la celebración del Día Mundial del Urbanismo, se hizo una exposición del proyecto de la Vía Elevada. En esa exposición, a la cual asistieron miembros de nuestra de Arquitectura, los antecedentes mostrados confirmaron la total diferencia entre los proyectos conocidos y el oficial; de éste, sólo fue expuesta la planta del trazado y algunas secciones. Al día siguiente de esa exposición, se reunió el Consejo de Profesores de la Escuela y se decidió iniciar el estudio del proyecto y considerar las repercusiones urbanísticas que provocarían a la ciudad.

En vista a este propósito sostuvimos una extensa reunión con el colega Carlos Mens, quien nos informó de toda la gestación e historia de la obra, información que vino a confirmar, entre otros puntos, la falta de datos sobre el proyecto oficial que esta oficina de urbanismo tenía. Algo similar ocurría en las oficinas de Planificación de las Municipalidades de Valparaíso y Viña del Mar.

Algunos días después logramos en el Ministerio de Obras Públicas en Santiago una copia del trazado oficial y secciones transversales de la obra.

Estos antecedentes, más los recogidos por la Escuela a través de sus investigaciones y contactos con la Dirección Nacional de Obras Públicas, nos permitieron realizar un estudio crítico que se materializó en un folleto. Este folleto, en último término, solicitaba un re-estudio de las bases y metas de la obra y para ello solicitamos como esencial la participación de arquitectos y urbanistas locales como del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo. Solicitamos, además, se hiciera público el proyecto, de modo de dar paso a la opinión de la comunidad, que se vería afectada con esa obra.

Es decir, un objetivo buscado era lograr la participación de miembros de nuestra Orden en un estudio de una convergadura urbana que - por un modo tradicional en Chile - había sido diseñado con un criterio de tipo ingenieril. Situación que el Honorable Consejo de nuestra Orden se encuentra empeñada en rectificar, pues nuestra profesión y nuestras preocupaciones no pueden ni deben quedar circunscritas a una esfera puramente viendista y como "especialistas de la estética de las obras" que proyecta el Ministerio de Obras Públicas.

Por otra parte, nuestra Universidad Católica de Valparaíso se definió, en 1967, como una Universidad consciente de su derecho y deber de contribuir y aportar estudios, fundamentos y acciones en la sociedad a la cual se encuentra vinculada.

La realización de una obra de esta naturaleza y magnitud, se transformó en motivo de preocupación de la totalidad de la Universidad Católica de Valparaíso, dando origen a la intervención pública ya conocida.

La evolución de la polémica muestra cómo la intervención de nuestra Escuela - como voz de la Universidad - ha logrado que la comunidad tome conciencia sobre una obra que se le quiere imponer y ha contribuido a fortalecer la postura de nuestro Colegio en el sentido de la imprescindible participación arquitectónica en obras de este tipo.

El enfoque universitario ha logrado, además, que alumnos y profesores de arquitectura declaren públicamente la necesidad de la participación aludida.

Es decir, obviamente, se estaba - y se está - en un proceso polémico sobre una obra y su gestión.

En estas circunstancias es que aparece la carta pública que da motivo a la acusación del colega Murtinho.

Antes de entrar al análisis de su acusación, quiero establecerles que nunca, ni en todo el transcurso de esta ya larga lucha, he pretendido juzgar la capacidad arquitectónica de este colega, como de ninguno otro.

Sí, hemos cuestionado los procedimientos y actitudes de los encargados del proyecto en el sentido de hacerlo público. Hecho en que el propio Colegio ha intervenido, ha solicitado públicamente antecedentes y hasta hoy no ha tenido una respuesta satisfactoria.

En la fecha de mi carta era, a nuestro criterio de dirigentes de una campaña universitaria y - por ende pública - señalar la gravedad de la postergación de la exposición que debía realizarse en el seno de la Orden y anunciada en la prensa.

Entraré a analizar en detalle el punto de origen de esta acusación.

## II. ANALISIS DEL REGLANO

Por Asamblea General del Colegio de Arquitectos, de fecha 11 de Abril de 1969, se acordó unánimemente que la oficina del M.C.P. haría el 16 de Abril una exposición en el local del Colegio del proyecto denominado Vía Elevada.

Esta decisión venía a demostrar la trascendencia del proyecto, su significado dentro de la zona y del país y la preocupación que se había producido en todos los sectores de la opinión.

El conocimiento de que no se haría la exposición acordada, me indujo - dados los antecedentes aportados - a suponer fundamentalmente dos posibles alternativas: una, que los antecedentes comprometidos a ser conocidos no existían; otra, que no se quisiera aceptar la intervención de los miembros de nuestra Orden en el estudio de la obra en cuestión, configurando la impresión de que se prefería actuar por la vía de los hechos consumados.

ESCUELA DE  
ARQUITECTURA

( Antecedentes de la Evolución ... 3 )

Con este predicamento, y en el solo afán de que se cumpliera por los responsables del proyecto con el acuerdo de hacer una exposición en el ámbito profesional, fue que con fecha 16 de Abril me dirigí en carta abierta al Presidente del Colegio de Arquitectos de Valparaíso y al Presidente del Colegio de Arquitectos de Chile, a fin de que el Consejo de la Orden tomara una actitud que pudiese térrmino a lo que ha aparentado ser un menosprecio por el interés del Colegio en conocer una obra de bien público.

A raíz de esta carta, el señor Martinho me ha acusado, por estimar que en su contenido he faltado a las disposiciones del Código de Ética Profesional.

Toda la acusación que se me hace se refiere exclusivamente a mi reacción al incumplimiento por parte de los responsables de la exposición de la obra llamada Vía Elevada.

En la mencionada carta en nada me he referido a puntos de carácter profesional o calidades técnicas del trabajo. Únicamente he manifiestado una actitud que precisamente tendía a romper el espíritu fraternal de la Orden y hacerla aparecer públicamente como marginada.

Ese incumplimiento, la imposibilidad de que todos los colegas conocieran en detalle esta obra, es una falta de respeto a nuestras capacidades profesionales y atentatorio a la esencia de la ética profesional. Y tal es el íntimo convencimiento que poseemos de la rectitud y seriedad profesional de nuestra actuación que, luchando contra la condena e incomprensión de muchos, hemos logrado - como Uds. lo han podido apreciar - regresar a la sociedad y a sus autoridades, haciendo presente que los arquitectos estamos en actitud vigilante y promotora del bien social, vigilando porque las realizaciones contribuyan al destino y crecimiento de nuestras ciudades y no lo frustran. ( Solicito a los señores miembros del Consejo la audición de la grabación de la Junta Nacional del Colegio, realizada el 19 de Abril ).

Art. 4º  
Cód.Ética

" Mantendrá un espíritu de fraternal cooperación con los demás arquitectos y propenderá al perfeccionamiento y desarrollo de la profesión, especialmente en sus aspectos gremiales y culturales, y en sus relaciones con la comunidad. "

El señor Martinho me acusa de romper el espíritu de fraternal cooperación con los demás arquitectos.

¿No he sido yo quien, desde un principio y a través del Colegio en distintas oportunidades, he solicitado la cooperación fraternal?

¿Cumplieron los arquitectos del M.O.P. oportunamente con la cooperación fraternal que se les solicitaba, con el acuerdo de exponer el proyecto?

La exposición a que se habían comprometido, facilitaba precisamente la cooperación con los demás arquitectos y propendía al perfeccionamiento y desarrollo de la profesión, especialmente en sus aspectos culturales y en sus relaciones con la comunidad, como expresa el citado artículo.

Se solicitan en mi contra sanciones por mi alarma e inquietud, motivada únicamente por el interés público y porque se menospreciaba el diálogo fraternal solicitado por sus colegas a través del acuerdo del Consejo del Colegio.

ESCUELA DE  
ARQUITECTURA

( Antecedentes de la Evolución ... 4 )

Pero el señor Martinho me acusa a mí de romper el espíritu fraternal que debe reinar entre los arquitectos.

La acusación que me ha hecho el colega confunde totalmente el contenido de las disposiciones del Código de Etica Profesional.

Efectivamente, yo denuncié públicamente ante este Consejo a los arquitectos del M.O.P. y responsables de la exposición del Proyecto - denuncia que el señor Martinho ha entendido dirigida en su contra - por no cumplir con un compromiso contraído con el Colegio de Arquitectos que se traducía en el hecho físico de hacer una exposición del proyecto.

Pero en ningún momento he atacado, ni en la carta en la cual se funda la acusación ni en ninguna parte y circunstancia, la calidad o actuación profesional del señor Martinho o de otro colega.

Todos los artículos del Código de Etica que se pretende yo he ya infringido se refieren a actuaciones de tipo profesional.

Art. 6°  
Ed. Etica

Se me acusa de infringir el Art. 6°: "Cometer conscientemente error inexcusable o negligencia culpable en el ejercicio de la profesión"

Se me acusa de infringir el Art. transcrito a raíz de que, según el reclamante, yo sabía que el proyecto por diversos motivos no era exponible al público y que a sabiendas de ello lo había invitado, fraternalmente, a una Clase Inaugural donde se trataría como tema central el enunciado proyecto del M.O.P. sobre Vía Elevada.

¿Es error o negligencia en el ejercicio de la profesión cursar una invitación a una clase académica a quien se estimaba que en ese momento debería conocer las críticas estudiadas por una Escuela de Arquitectura?

¿No será que este Art. se refiere a los errores o negligencias en las realizaciones de obras arquitectónicas? ¿O es ejercicio profesional cursar una invitación a una clase académica?

Yo, señores Miembros del Consejo, y la Escuela de Arquitectura en la cual me desempeño como docente, hemos considerado en todo momento que la formación de un arquitecto no se puede realizar aislando al estudiante del análisis de los problemas que puedan contribuir a su integral desarrollo. Y yo soy libre, académicamente, de abordar en cualquier clase un problema de índole urbanístico ( como el de la Vía Elevada, en este caso ) y el hecho de que por motivos como expresa el acusador " no puede ser exponible al público " no puede coartar ni libertad académica y es precisamente eso lo que está haciendo el señor Martinho al estimar que no puedo realizar docencia sobre un problema urbanístico que él también estaba estudiando y cuyos fundamentos conocíamos por otros conductos que el de la oficina del colega Martinho, conductos que he señalado anteriormente.

Art. 49

Pero el señor Martinho dice que yo he infringido el Art. 49: "quebrantar el mutuo respeto en el ejercicio de la docencia y prescindir del nivel universitario al dirigir sus discrepancias académicas."

ESCUELA DE  
ARQUITECTURA

( Antecedentes de la Evolución... 5 )

El señor Murtinho y yo no somos co-docentes. ¿Cuáles pueden ser, entonces, nuestras discrepancias académicas?  
Las razones que da el señor Murtinho - el hecho de solicitar informes - para tratar de establecer mi infracción a dicha disposición son inconexas con el Art. transcrito, porque solicitar informes ( y el derecho de petición lo puede ejercer cualquier ciudadano ) nada tiene que ver con lo docente y lo académico y jamás me he abrogado las atribuciones del Presidente de la Orden, pues constantemente mis peticiones en este sentido han sido hechas por el conducto regular de nuestros Estatutos. Por lo demás, el Art. señalado no se refiere para nada a la abrogación de funciones ni él tampoco señala cuáles son las funciones que yo me habría atribuido.  
La gratuidad de la acusación es manifiesta.

Art. 13  
Art. 30

Se me acusa de que al infringir el Art. 30 estaría infringiendo también el Art. 13 del Código de Ética.

ART. 30: " Aceptar en materias de su competencia y responsabilidad órdenes que vulneren la ética o técnicas profesionales ".  
ART. 13: " Emitir juicios maliciosos sobre la actividad profesional de otros arquitectos ".

Jamás he dicho que el señor Murtinho haya aceptado en la realización del proyecto de la Vía Elevada órdenes del tipo señalado en dicha disposición.  
Jamás he emitido juicios maliciosos respecto a su actividad profesional.

¿Cuáles son entonces las órdenes que dice el señor Murtinho yo he dicho y que han vulnerado su ética o técnica profesional?

He manifestado que puede haber recibido órdenes superiores en el plano funcionario de no realizar el hecho físico - y no profesional - de exhibir en la oportunidad comprometida el proyecto. Y así lo reconoce en el mismo texto de su acusación al expresar que hizo "gestiones personales por mantener el ofrecimiento de mostrar el proyecto" ante el Delegado Zonal de Obras Públicas y el Intendente, a quienes pone como testigos; y a pesar de esas gestiones no pudo exhibir el Proyecto oportunamente.

¿Quién le impedía hacerlo, si siendo responsable del Proyecto, como dice verle al sentirse aludido, tenía que hacer gestiones para exhibirlo?

¿Quién puede impedir a un profesional que haga una exposición de sus estudios profesionales?

Art. 15

Se me acusa de infringir el Art. 15 del Código de Ética.  
ART. 15: " Proceder al informe de un trabajo profesional sin la consulta previa de reparos que le merezca con el arquitecto autor de la obra ".

Yo pregunto: "La carta en que el señor Murtinho fundamenta su acusación y por la cual estima he infringido la ética profesional, es un informe arquitectónico y contiene reparos de tipo profesional?"

¿Se refiere esta carta a la calidad de un trabajo arquitectónico?

¿Es posible que se llegue a estos extremos de confusión entre lo que debe ser una actitud profesional y el hecho físico de mostrar un proyecto?

Si dicha carta es un informe de un trabajo profesional, entonces no parece necesario estudiar y tener la preparación que poseemos para hacer informes arquitectónicos.

Art. 14

Se me acusa de infringir el Art. 14 del Código de Ética.

ART. 14: "Hacer público los cargos contra la actuación profesional de otro arquitecto antes de que sean presentados al Colegio y éste los haya juzgado".

Nuevamente hago presente que en dicha carta no existen cargos en contra de la actuación profesional de ningún arquitecto y me remito a todo lo expuesto anteriormente.

Señores del Consejo, creo haber desvirtuado totalmente los cargos presentados en mí contra y aún más, es evidente que no he sido yo quien ha infringido el Código de Ética Profesional.

Pero no es mi ánimo romper el espíritu fraternal existente entre nuestros colegas con acusaciones vanas, y todo el éxito de la lucha ofrecida en bien de la comunidad me sirve de suficiente compensación por la amargura profunda que me ha causado la mala interpretación que me ha dado el señor Martínho.

El Honorable Consejo de la Orden, en la limpieza de espíritu que la caracteriza, sabrá retornar la tranquilidad, la paz y la fraternidad rota por esta acusación.

Arqto. Arturo Baesa Donoso

Profesor Escuela de Arquitectura  
y Consejero Superior de la Universidad Católica de Valparaíso.

VALPARAISO, Junio 3 de 1969

AL H. CONSEJO DEL  
COLEGIO DE ARQUITECTOS DE CHILE,  
DELEGACION VALPARAISO.  
A D. ALFREDO COJOMBO B.,  
TRANITADOR DE ESTA CAUSA,

P R E S E N T E

ADD: 120.

ESCUELA DE  
ARQUITECTURA

ESCUELA DE  
ARQUITECTURA

20 JUN. 1969

ACUERDO DEL CLAUSTRO PLENO DE LA UNIVERSIDAD CATOLICA  
DE VALPARAISO EN RELACION AL PROYECTO "AVENIDA DEL MAR"

El Claustro Pleno de la Universidad Católica de Valparaíso, en su 3a. sesión y ante la preocupación que existe en la ciudad, generada por la construcción del tramo Valparaíso-Viña del Mar de la carretera Internacional Valparaíso-Mendoza, y considerando :

- a) Que una obra de esa naturaleza y magnitud, constituye una oportunidad de fortalecer y reafirmar el destino de nuestra zona y de su significado en el país.
- b) Que el estudio urbanístico realizado por la Escuela de Arquitectura sobre el proyecto - parcialmente en ejecución - ha señalado graves consecuencias para el desarrollo actual y futuro de nuestras ciudades.
- c) Que dicho estudio fue entregado en Enero a las autoridades pertinentes en vista de evitar, que una realización - tan necesaria y anhelada - se transformara en un elemento ciudadano negativo.
- d) Que ante la imposibilidad de establecer un diálogo constructivo alrededor de dichas gestiones, la Escuela de Arquitectura, representando a la Universidad, inició una campaña pública - inobjetable, seria e independiente - con el único interés de aportar su voz a la dilucidación de este caso.
- e) Que realizó un proyecto, "Avenida del Mar" que declara los fundamentos para una obra urbana y concretamente muestra el modo y las formas cómo dar <sup>una</sup> respuesta urbanística y técnica ajustada a las capacidades objetivas y fondos establecidos para este tramo del Camino Internacional.
- f) Que la ciudadanía de la provincia ha respondido y manifestado su apoyo y adhesión a la proposición de la Universidad Católica de Valparaíso, "Avenida del Mar".

ESCUELA DE  
ARQUITECTURA

( Acuerdo del Claustro Pleno U.C.V. )

( 2 )

ACUERDA UNANIMEMENTE :

Reafirmar la autoridad que tiene la Universidad de intervenir en todas las materias o asuntos que constituyen su campo de estudio y acción para contribuir a resolver en concreto problemas que afecten al país.

Respaldar todas las gestiones realizadas por la Escuela de Arquitectura.

Lamentar que publicaciones anticipadas y parciales intenten desfigurar la seriedad y objetividad de aspectos de la proposición.

Solicitar al Supremo Gobierno que esta proposición sea estudiada y revisada por una Comisión que, ajena a cualquier interés contingente, pueda dar un juicio definitivo sobre sus beneficios, factibilidad y costo.

Solicitar, así mismo, que no se inicien la construcción de nuevas etapas hasta que se haya llegado a una decisión pronta y definitiva sobre los puntos en cuestión.

Agradecer a la ciudadanía que, en forma espontánea y masiva, ha dado su apoyo y comprensión a esta iniciativa que viene a probar objetivamente el valor innegable que representa para el país las intervenciones libres, críticas y desinteresadas, de la Universidad ante problemas o actitudes que conciernen a la ciudad y al país.

XXXX XXX XXXX

VALPARAISO, Junio 20 de 1969