

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 A LOS ALUMNOS DE ARQUITECTURA DE CHILE

Esta carta se refiere a puntos que llama a reflexionar el caso de la Vía Elevada entre Valparaíso y Viña del Mar.

### 1° Intervenir en un caso

Ser arquitecto después de Le Corbusier deja de ser un asunto privado, se vuelve un asunto público. Vale decir, ser arquitecto no es un asunto que sólo concierna al interesado, sino que concierne a la ciudad entera. Es así como Le Corbusier-joven formula su pensamiento arquitectónico y lo publica. No sólo para hacerlo llegar a su medio inmediato sino que al país, al mundo. Desde ese momento se cuenta con un pensamiento y con un arquitecto que se empeña en cumplirlo. Y que admite, por tanto, ser juzgado por todos, en cuanto a su fidelidad con sus planteamientos. Cualquiera puede pedirle cuentas. Y él responde con su actitud, con sus escritos, con sus proyectos y obras edificadas. Tal es la grandeza de Le Corbusier. Hay quienes creen que se trata de una mera publicidad. Se equivocan. No se trata de ello, sino que se trata de lo público. Por esto, en él, nada que da oculto, nada permanece en la esfera de los intereses no declarados. No por eso turbios o deshonestos, bien se entiende. En Le Corbusier todo es declarado. Ayuda a configurar así lo que ha de ser lo público. Lo público de una ciudad. De un país. Es decir, los arquitectos también contribuyen a construir lo público de una ciudad, de un país. No permanecen en la esfera de lo privado, esperando que las actitudes de otros, las disciplinas de otros, vengan a construirle lo público. El arquitecto trabaja siempre, desde su primer momento, en tal afán.

Hemos querido siempre recoger lo que abre Le Corbusier. Hemos querido siempre formular un pensamiento. Exponerlo. Que se nos pueda cobrar nuestra fidelidad. El no quedarnos atrás. Nuestra vigilia. Es por ello que hoy no hemos querido dejar que la Vía Elevada permanezca como un caso privado, que concierna a algunos. Sino que batallamos porque ello se vuelva caso público. Concerniente a todos. Porque así llegue a ser fruto de un pensamiento arquitectónico.

### 2° Intervenir con oportunidad

¿Cuándo es oportuno intervenir? La respuesta es: siempre. Pues siempre se ha de luchar contra el escepticismo de estas ciudades. Las cuales nunca dejan de sacar argumentaciones que dicen "hoy no es la ocasión. Para otra vez será". Contra este desaparecimiento del momento presente es por lo que hay que luchar. Pues el arquitecto es un hombre que abre el momento presente. Pues él sabe de las limitaciones que todo momento lleva consigo. El las conoce, no las ignora. El sabe conjugarlas. Pues él sabe siempre exponer un pensamiento, sean cuales fueran las circunstancias. La arquitectura es aquí, ahora. No mañana, en otros mundos. Esto es importante de tener claro en estos precisos instantes: en que las ciudades después de vislumbrar una nueva ordenación en la primera mitad de este siglo, hoy pierden coraje para disponerse a alcanzarlo. Y todo lo relegan al futuro.

Es por eso que en el presente caso no nos dejamos amedrentar por esa voz que dice "Debería haberse visto esta obra mucho antes. Ahora ya es tarde". Nunca es tarde. Siempre es posible y temprano, para conducir una obra a lo público. Va-

le decir, a que ella alcance un fundamento declarado. Pues el obrar del arquitecto, hombre que abre el momento presente, es un obrar con celeridad. El es rápido. Pues vive urgido. Urgido por aquellas obras que él ve como las urgentes, en virtud de una real urgencia interior, propia. El, así, no es retardador en la marcha de la ciudad, sino un verdadero constructor de lo público.

Por ello tan pronto la prensa dio a conocer el proyecto de la Vía Elevada nos pusimos en acción para volverla pública.

### 3º Intervenir en casos claves

Siempre que se discurre y discute un caso, nunca se deja de extenderlo a otros. Se pregunta así: "Por qué, entonces, no intervenir en otro caso tan semejante o en aquel otro que es mucho más importante?" Estas preguntas, se repare en ello o no, no conducen a considerar a todos los casos como si fueran de semejante naturaleza, de semejante significación, de semejantes repercusiones. Es innegable que una tendencia avanza entre aquellos que están a cargo del cuidado de las ciudades: la que dice que todos los casos se inscriben en un transfondo de semejanza. Vale decir, en último término, de falsa continuidad. Por ello, tal tendencia desemboca en un punto muerto. El punto que afirma que si no se encara el total es inútil, es perjudicial, encarar una parte. Aquí, en esto, hay una falacia. Pues no se ve algo capital: la vida de una ciudad se pone en juego hoy, aquí. Mañana allá. En esto es igual a toda vida. Por tanto, lo que realmente hay que adivinar es dónde se está haciendo el juego. Y el arquitecto con su instinto y con sus conocimientos hechos pensamiento y coraje, detecta, revela, expone y le da forma a esos casos que ponen en juego el transcurso de la ciudad. Los casos que le arman su espina dorsal para que ella una vez más se yergue y se marche. El arquitecto es así real constructor de lo público. Porque sabe dónde se juega la ciudad, sabe de las repercusiones que trae el darle forma arquitectónica a dichos casos. Toda la labor de urbanismo ha de partir de un tal saber.

Desde el primer instante comprendimos que el caso de la Vía Elevada era caso clave para Valparaíso y Viña del Mar, y a través de ellas era caso clave para el país, y a través de éste algo que concernía a América.

### 4º Intervenir con fundamento

Todo arquitecto se pregunta de continuo acerca de si su actividad y sus obras arrojan un real testimonio de la arquitectura. Por cierto él podrá pertenecer a una determinada tendencia o escuela, pero él verá que a través de ese camino él puede acceder hasta la arquitectura misma. Vale decir, hasta su vecindad. Pues nadie puede tener la certeza de llegar hasta el centro de ella. Hay en esto de alcanzar a acercarse a la arquitectura una innegable donación o regalo que reciben los arquitectos. Esto lo saben todos ellos. Sin embargo, tal donación que se recibe, no impide que quien la recibe se vuelva una autoridad. Una autoridad arquitectónica. Ahora bien, lo que todo caso que pone en juego la vida de una ciudad reclama es oír las voces con autoridad, voces autorizadas. No el silencio de ellas. Por motivos de modestia, de indiferencia, de prudencia.

Es por ello que decimos: Valparaíso es una ciudad que tiene una misión. La de señalarle al país que tiene mar. No sólo tierra. En esta ciudad el país entero se pregunta si será un pueblo con gente de mar: navegantes, comerciantes, pescadores. Si será un pueblo con destino marítimo. Valparaíso plantea a este país, que en un comienzo fue corto y ancho - no alcanzaba al desierto nórdico ni a los archipiélagos sureños y se extendía al otro lado de los Andes - y que hoy se enmarca a lo largo de 4.500 kilómetros de costa con un ancho medio de 150 kilómetros, su mar. Extraña forma la que se ha construido este país a través de victorias y errores. Extraña forma frente a la extraña forma del Pacífico. El más grande de los océanos. El más desconocido de todos. Y en Valparaíso, ambas formas se colocan una frente a otra con violencia. Piénsese cómo transformó su orilla hasta dejarla como un borde neto. Preciso. Frente al mar abierto. Porque en esto es diferente a otros puertos del Pacífico Americano, que buscaron enfrentarse al Pacífico detrás de islas, golfos, lagos interiores y fiordos. No. Este no es un puerto frente a un Pacífico atenuado. Incluso Valparaíso quiso o dejó perder su vegetación natural, para quedar como tierra desnuda, con cerros desnudos, frente al mar. Pero esta ciudad no quiso - o bien, no le resultó, lo que da lo mismo - ser puerto únicamente. Quiso ser puerto y balneario a la vez. Viña del Mar comenzó un tanto al interior y después se llegó hasta la orilla. Por tanto, la ribera no es la de un puerto aislado. Ni la de un balneario aislado. Sino la de ambos. Orilla compleja por tanto. Ahora bien, en un balneario se lleva un género de vida que es lo inverso de lo cotidiano. Esto lo saben todos. Luego en esta orilla compleja se da el trabajo del puerto - lo cotidiano - y su inverso - el balneario. Y en los veranos se acumula la gente en sus playas. Se acumula más que en Santiago, cuya gente en los días festivos se dispersa por su perímetro o alrededores. Santiago, ciudad de interior, dispersa a su gente. Valparaíso y Viña del Mar, ciudades en el litoral, concentran la gente. Y la acumulan más que en cualquier acto cívico. Ahora bien, se dice que este país no acumula. Sino que deja que todo le llegue, le ocurra, se le vaya. Tal como antaño la plata, después el salitre. Por eso el hecho que acumule a la gente no en el interior, sino en la orilla, y precisamente en un momento en que se vive lo inverso de la vida cotidiana, no puede dejar de ser significativo. Máxime si ello ocurre de frente al ancho Pacífico. Tales cosas se ponen en juego en la Vía Elevada. Por cierto que además de la eficacia del tránsito que requieren tanto las faenas del puerto en particular, como las de la ciudad en general. Además de la rapidez en el acto de transportarse, pues toda ciudad de por sí, es una vencedora.

## 5º Intervenir para sacar el caso de lo local

Puede caber la siguiente duda: ¿No se estará tomando a Valparaíso y Viña del Mar como dos ciudades muy diferentes a las demás? O ¿No se les estará concediendo una importancia mayor que la que realmente alcanzan sus notas distintivas? Esto nos lleva a que nos preguntemos acerca de cómo encaramos el que las ciudades sean diferentes o semejantes. Y aquí nos encontramos con nuestra condición de americanos. Pues América Latina fue establecida levantando muchas ciudades o villas a un mismo tiempo. Ellas, por tanto, eran hermanas. Y daban origen a territorios, a sí mismos, hermanos. Esta hermandad de lo español se la puede palpar en México observando lo que iba de una ciudad a otra. Este sen-



tido que las ciudades sean hermanas lo llevamos, entonces, sin que nos percatemos, sangre adentro. Pero la verdad es que esta heredad hoy ya no nos habla. Ella se ha vuelto pura homogeneidad. Vale decir que si nos preguntamos, sin revisar aquello que es nuestra heredad de ciudades hermanas, bien podemos respondernos que estamos tomando a Valparaíso y Viña del Mar como ciudades exageradamente individualizadas o distintas. Pero si revisamos aquello que es ser hermanos, vemos que se es hermano al cumplir una misión. Valparaíso y Viña del Mar son hermanas de las ciudades del continente si cumplen su misión. Y si para cumplirla Valparaíso y Viña del Mar cuidan su orilla, son semejantes a otras ciudades que para cumplir sus propias misiones no tienen por qué intenarse en sus bordes.

Ahora bien, pensar de este modo es zafarse de lo local. Una 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 lo aspira a acercarse a un centro. A una capital. Sólo así emerge lo propio de una ciudad.

## 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. Cierto. 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. U 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 discurre o discute se mira a sí mismo en lo que es. Es por tanto, una disputa sin fin. Que se la zanja de un tajo. Para nosotros la arquitectura es un arte. Por tanto, cuando un arquitecto va a la comunidad, sea éste pequeña o grande, simple o compleja, va, junto con recoger lo que ella opina y requiere y anhela, a revelarles lo nuevo, lo moderno, lo originario. Tal es la relación. Sin embargo, esta relación tan real, tantas veces que se ve oscurecida. Este oscurecimiento lo podemos ver claro si recordamos esas ciudades holandesas que luchaban contra el mar. En ellas, cuando se discurría a propósito de sus planes y obras no podía evidentemente dejarse de lado la presencia del mar. No se daba la opción de dejar de considerar el nivel más alto del mar sobre la tierra. Representaba entonces algo sin opción para ellos. Algo, aparentemente, cerrado. Asfixiante. Sin embargo, fue todo lo contrario. Y los vecinos pudieron ponerse de acuerdo y conquistar el mar. Y aún más, plantar la tierra conquistada con flores, con tulipanes. De modo que la tierra no fue hosca porque fue ganada en una batalla.

Sino que fue hermosa, alegre, lujosa. Ahora bien, los artistas saben de esto, de vivir junto a lo sin opción. Saben cómo de la aparente cerrazón se llega a la abertura y a lo hermoso. Este es su oficio. Por eso ellos siempre se ocupan de otear, encontrar, revelar y darle forma a aquello que nos deja sin opción al modo de esas ciudades de los Países Bajos.

Es por esto que para nosotros no hay desproporción alguna en el estado actual de Valparaíso o Viña del Mar y de los barrios que se extienden por los cerros y acantilados entre Caleta Abarca y Barón, ni en el estado actual de sus pequeñas playas frente al rudo Pacífico, ni en el abandono general de la orilla, pues ninguna consideración acerca de lo pequeño, de lo pobre, de lo insignificante puede hacer perder la ocasión de señalar y construir un paso o momento de la conformación de un lugar. De este lugar que han de llegar a ser Valparaíso y Viña del Mar. Que de cara dan al ancho Pacífico y por su espalda dan a ese otro verdadero mar que es el interior del continente americano no ocupado. Este lugar es - entonces - urgido por aquello sin opción que plantea el Pacífico y urgido también sin opción por el interior del Continente Americano.

## 7° Intervenir para que se logre una colaboración

En las mesas redondas es común que se hable un lenguaje que no es el propio de nadie, sino que es uno intermedio. Se procede de este modo pues se considera que así facilitan las cosas. Después se levanta la sesión y en los pasillos se recomienza, pero esta vez en un tono mucho más cercano a lo que cada cual quiere decir. La colaboración es lo contrario a esas mesas redondas. La colaboración requiere de la arena. De la plaza. En Grecia requirió del Agora. Sólo a sí se oyen reales voces. Que, por tanto, abren a la pugna de ideas. Esto no es algo sombrío. Sino que es algo propio del hombre y sus asuntos. Y como un arquitecto siempre mira, siempre vive mirando y donde pone la vista, ve, y donde ve, ve la forma primera de aquellas formas que luego podrá levantar, se tiene que en la plaza o arena se ha de oír la pugna de pensamientos arquitectónicos. Se han de oír pensamientos artísticos. Tal dimensión hay que comenzar a abrir en el país. Que comience a haber plaza donde se debata. Pues todo pensamiento abre y acoge. Porque él orienta. Y toda falta u ocultamiento suyo conduce a la imposición, al acuerdo, al pacto.

Hemos querido hacer de la Vía Elevada un caso que permita traer aquello que es una plaza donde se discorra. Por eso hemos actuado de modo que nuestro actuar contribuya a hacer más real el lenguaje de los arquitectos. No sólo al hablar entre ellos, sino al dirigirse a cuantos participan y trabajan en planes y obras urbanas.

Es por ello que ahora mientras ustedes se juntan y por primera vez los alumnos de las cuatro Escuelas de Arquitectura se hablan de frente, y frente a la arquitectura, es que nos otros les hacemos presente nuestros intentos.

Alberto Cruz Covarrubias

ESCUELA DE ARQUITECTURA  
UNIVERSIDAD CATOLICA DE VALPARAISO

FUNDAMENTO DE LAS CRITICAS AL  
PROYECTO ACTUAL DE LA VIA ELEVADA

VINA DEL MAR, Abril 1° de 1969

Nuestra posición de rechazo al proyecto del tramo Valparaíso-Viña del Mar del camino internacional a Mendoza, se basa en que el desconoce y destruye la realidad de Valparaíso, de Viña del Mar y del conjunto de ambas ciudades.

Examinemos dichas realidades.

Valparaíso tiene una misión dentro del país. La de señalar que Chile no sólo posee tierras agrícolas, ganaderas, mineras, sino que también posee un mar. Aquí, en la ciudad, nadie puede dejar de preguntarse cual es nuestra relación con el mar. Si nuestro destino es viajar, comerciar, pescar en el mar. Curiosa la historia de este país. Poco a poco fue conformando la forma de su territorio hasta llegar a tener una larguísima costa de unos 4.500 Km. y un ancho de sólo 180. 4.500 Km. frente al mar más grande del mundo, el Océano Pacífico, a su vez el mar menos conocido de todos. Es imposible que Chile le dé la espalda al mar. Que lo olvide.

Valparaíso es la ciudad que cuida en Chile que no se olvide el mar. Y Valparaíso olvida su misión el país entero puede olvidarlo. Entonces una parte del continente americano no ya sabe, no vive, el mar que lo rodea.

Y Valparaíso cuida y testimonia la relación con el mar a través de todas sus obras urbanas. Por eso este proyecto de la Vía Elevada hay que mirarlo a la luz de esta misión de Valparaíso en Chile y en América.

Esto es lo que vamos a hacer.

Para ello lo primero que hay que señalar es que el elemento Central, así como en Santiago es la Alameda, aquí en Valparaíso es la orilla, el borde mismo del mar. Este no puede ser abandonado, dejado oculto, mísero, <sup>inabarcable</sup> ~~oculto~~. Hace años propusimos que fuese todo un elemento urbano. La Avenida del mar la llamábamos. Ella ha de ser la espina dorsal de la ciudad. El crecimiento y renovación de la ciudad debe ser pensado a partir de ella.

Por su parte Viña del Mar tiene una igual misión. Ella nació junto a la Estación de Viña e inició una verdadera marcha hacia la orilla del mar. Véase como hoy vuelve playa hasta el último puñado de arena. Ella ha de regirse también por esa espina dorsal urbano que es avenida del mar. De esta Avenida ha de partir, asimismo la concepción de los nuevos barrios. Antes que se edificase Achupallas propusimos que ella no se desarrollara en su ubicación actual, sino en el faldeo del cerro junto a una Avenida que era un verdadero balcón que miraba al mar. No fue acogida esta proposición y hoy cualquiera puede ver lo inhóspito de esa parte de Viña.

En cambio lo que ha recibido la influencia de la orilla se vivifica.

Y la gente se viene de Valparaíso a Viña del Mar, porque en estos últimos tiempos Viña ha estado más atenta a su orilla. Pero hoy es llegado el momento que Valparaíso reaccione. Y que entre ambas ciudades construyan una Avenida del Mar que se extienda desde Quebrada Verde hasta Concón. O aún hasta Quinteros. En ella alternarán instalaciones portuarias y balnearios. Porque este puerto que nació solo y junto a él surgió un balneario, ahora plantean que la orilla no es algo simple. No sólo la orilla de un puerto. Ni sólo la orilla de un balneario. Sino que una orilla densa, compleja. Es es la Avenida del Mar. Densa, compleja. Así debe ser entendida.

Y el proyecto del nuevo camino en cuestión no la vé así, la ve simple. No ve los balnearios. Mira entonces con una mirada más simple que lo que ha acumulado, que lo que se proponen estas ciudades. Y de ésto provienen todos los absurdos de este proyecto.

Absurdos que vuelven aún más irreales si se piensa que esta obra, que hace que Valparaíso de puerto que cubre una región nacional pase a cubrir a una región internacional, es la ocasión precisa para realizar un reforzamiento de la orilla. Esa verdadera espina dorsal de la ciudad.

Todo lo contrario. Es así como:

1° El proyecto actual ignora los balnearios, tanto los <sup>en uso</sup> ~~usados~~ como los posibles de habilitar. Pues deja debajo de la estructura soportante en

Caleta Abarca	20% de su superficie
Recreo - Poca Ola	80%
Club de Yates	100%
Portales	30%
Placeres	100%
Fuerte Andes	100%

Excepto Caleta Abarca, estos porcentajes significan la pérdida total de estos balnearios en cuanto tales. Al respecto obsérvese el estado actual bajo el puente de los Capuchinos. Lo que en verdad se propone que esa situación de abandono y suciedad se prolongue a 4,5 Km. Y que forme un verdadero muro que impida la vista y el acceso al mar.

La pérdida de estos balnearios, evidentemente representa una pérdida en el patrimonio de los bienes que paso a paso estas ciudades han conquistado al mar. El conjunto de estas playas alcanzan una superficie de 40,88 Ha. que pueden recibir unos 3.000.000 <sup>de personas</sup> al año.

Para los efectos de una medición, podemos pensar que <sup>la</sup> gente pague

como en el Balneario de Recreo <sup>º</sup> 3 los estudiantes <sup>º</sup> 5 los adultos. Lo cual arroja una entrada de unos <sup>000</sup>  $\text{E}^{\circ}$  12.000. No se trata por cierto de cobrar entradas. Todo lo contrario. Pero se mide que la pérdida que representan estos balnearios <sup>que</sup> en ocho años vienen a duplicar el valor de la Vía Elevada. 9.000.000 de Dólares. *según dicen*

2º Estas playas representan la posibilidad de acceso a pie a los Balnearios a:

50.000	habitantes de	Barón y Cerro Lecheros
35.000	"	" Placeres y Esperanza
26.000	"	" Recreo y Caleta Abarca.

Ese total de 100.000 personas perderá esa fluidez para llegar hasta el mar y deberá recurrir al transporte. Este será intercomunal. Pues ~~es~~ una estimación que mide la pérdida de Balnearios de ubicación central, tendrá que considerar que los existentes están copados, luego habrá que habilitar otros, más allá de la desembocadura del Aconcagua. El pasaje será del orden de  $\text{E}^{\circ}$  10. ida y vuelta. Luego nos encontramos ante una nueva situación: el encarecimiento del acceso a la orilla. Asunto que en el hecho, afectaría a toda la ciudad. ~~Q~~ las personas de escasos recursos.

Y dentro de las personas de escasos recursos, en particular, a las idas a la playa en familia.

En lugar de destruir los balnearios, esta obra <sup>urgente</sup> es la ocasión para establecer la Avenida del Mar, de modo tal que ~~el~~ peatón, no sólo accediera a la playa desde sus viviendas, sino que ellos y todos los otros habitantes de la ciudad pudiesen recorrer el largo de la orilla. Y <sup>se</sup> pudiese conformar las riquezas de la orilla, tan echadas al olvido, por el urbanismo: del baño de mar y el buceo, el paseo en traje de baño, los baños de sol.

Sin embargo este proyecto desprecia todo este aspecto social. Y pierde el tesoro de las playas de ubicación o playas netamente urbanas.

3º La pérdida de estos balnearios, implica de pérdida de la posibilidad de mejorarlos. Piénsese en un sólo ejemplo: el Club de Yates. Si se piensa que los 3.000.000 de esas personas que las playas pueden recibir, un cuarto son turistas nacionales y extranjeros y si se piensa que cada uno de ellos puede dejar - pongamos algo mínimo -  $\text{E}^{\circ}$  30. diarios, se tiene una cifra que redobla el valor de la Vía Elevada. Tal cosa produce el no considerar al trazar la Vía Elevada la función turística. Función que cada vez más alcanza rango internacional. Pues no sólo el trabajo, las faenas del puerto se vuelven internacional sino que también el turismo. En razón de aquel sentido de estas ciudades que como se dijo marchan juntas íntimamente relacionando lo que pertenece al trabajo con lo que pertenece al turismo.

Pero la vida de una ciudad ni la vida de los países no se detiene. Habrá por tanto que habilitar nuevos balnearios. Habrá que sumarle su costo al costo de la Vía Elevada.

4° La Vía Elevada desvaloriza los terrenos:

- 1° al pie del cerro frente a la vía elevada, al destruirles su relación con el mar, su vista y acceso.
- 2° a las ciudades enteras al hacerlas perder sus playas urbanas.

Consideremos sólo el primer punto. Se puede hablar que una franja de unas 10 Hs. aproximadamente entran en absolescencia. Se trata de un promedio de P 60. el m2. que arroja una pérdida de P 6.000.000.

Pero dentro de esta franja pierden sus significación ciertos sitios claves. Ellos son:

- Los terrenos ocupados por la Maestranza de los Ferrocarriles entre Barón y Yolanda.
- Los terrenos ocupados por el Matadero en Portales.
- La Puntilla ocupada por la Industria Robinson Crusoe.
- Los terrenos anteriormente ocupados por la Industria Soquina en Recreo.
- Los terrenos frente a la playa Poca Ola en Recreo.

Y ellos son sitios claves pues reúnen la ubicación central en la ciudad con su proximidad al mar. Son por tanto elementos valiosos para todo proyecto que se proponga hacer de la orilla una espina dorsal de la ciudad.

Pero la Vía Elevada mata todas estas posibilidades.

Toda la posibilidad de recuperar <sup>la orilla a través de</sup> para una obra urbanística que reafirme en el día de hoy que Valparaíso y Viña del Mar son los lugares donde más fuertemente se declara en Chile su relación con el Océano Pacífico: o sea el destino marítimo del país.

5° Todas estas pérdidas se pretente absorberlas con el tramo que va desde Barón a Caleta Abarca. Lo que logre la Vía Elevada bastaría -así se piensa- para absorber estas pérdidas y para no preocuparse por la relación que se destruye entre la ciudad y el mar.

Pero el proyecto:

A: No se presenta <sup>en</sup> suscrito en un sistema. Es un tramo aislado. Los accesos en Barón y Caleta Abarca no forman parte del proyecto. Estos accesos pasan de un regimen de alta velocidad a un regimen de calles a nivel, con todas las congestiones propias a un trazado urbano apto para producir congestión. Máxime si se considera que ambos accesos o nudos se encuentran de inmediato con dos evacuaciones importantes: la de Playa Caleta Abarca que puede calcularse en 10.000 personas y la de la Estación Barón.

O sea el recorrido del tramo se realiza a 90 km. y dura 3 minutos. Se tiene que termina en un descenso brusco que reduce las velocidades a 20 o 30 Km. Realmente se produce una discontinuidad en el manejo. Lo que todo sistema moderno no acepta. Discontinuidad que lo hace peligroso con las evacuaciones ya citadas.

B. Así como no se presentan los nudos de accesos de Barón y de Calta Abarca, tampoco se presentan las conexiones con la parte de la ciudad que se extiende entre ambos accesos. No hay nudos intermedios. Ni arranques que saquen a la obra de una rigidez con respecto a la evolución de la ciudad. Todo ello ciertamente por que se la considere una ciudad vencida. Que no es capaz de rehacer su orilla. Para reordenarse conforme a su misión.

C. Es por eso que esta vía, si su estructura resistente no es muy estudiada en cuanto a su pilarización, vigas, etc., va a <sup>constituir</sup> representar un verdadero muro, que sumado a la línea del ferrocarril conformará el centro de esta ciudad en un verdadero <sup>anti-</sup>espacio de esos suburbios de las primeras épocas industriales.

Vale decir, todo aquello que denuncié el urbanismo hace <sup>ya</sup> treinta años.

Y todos los <sup>terrenos</sup> trozos no ocupados por la estructura se volverán trozos, retazos de terrenos.

La prueba de fuego de una obra urbanística en una ciudad <sup>que</sup> es no en generar retazos.

Porque, eso, evidentemente es traer el caos urbano. <sup>en</sup> un retroceso.

Por tanto, este tramo sin continuidad ni fluidez de velocidad, con pura apariencia de ganar tiempo, sin ninguna política de conexiones intermedios, que provoca atochamientos y que puede en el futuro prolongarse por el frente costero del Cerro Castillo y de ahí cruzar el estero seguir por Uno Norte o por Avenida San Martín, destruyendo toda la relación turística de Viña con el mar, es lo que hay que cambiar del todo.

No se trata de variarlo. Ni de mejorarlo.

Se trata, sí, de cambiar las bases para concebir el <sup>nuevo</sup> proyecto.

Se trata de cambiar <sup>radicalmente</sup> el enfoque del problema.

Se trata de no concebirlo como si fuese un tramo que cruza una zona rural. Y por cierto <sup>no</sup> de cultivos, sino que ~~una~~ desértica.

Se trata de no repetir el trazado del ferrocarril que no se cuidó en su época de la problemática de la orilla en estas ciudades.

Ahora que el puerto evoluciona de un puerto de carácter nacional a u no de ~~carácter~~ influencia internacional hay que proceder con criterios más complejos.

Por tanto es obra que ha de ser mirado con ojo de arquitecto.



Las nuevas bases, el nuevo enfoque tiene, desde el primer instante ~~que~~ señalar.

- 1° La realidad ya expuesta de estas ciudades.
- 2° Las reales leyes del tránsito moderno. Donde ciertamente el automóvil cada vez avanza más. Piénsese en lo que aportará el desarrollo de la industria del automóvil nacional. Piénsese, así mismo que el ferrocarril no es ya el único medio como antaño.
- 3° La realidad de estas ciudades y del tránsito moderno en el sentido de preguntarse cuándo la vitalidad de esta ciudad alcanzará a que su magnitud de 700.000 habitantes (con Quilpué, Villa Alemana, Peñablanca, Concón) no se limite a una vía única como los pueblos, sino que logre una red de circulaciones.

#### CONCLUSIONES

1° Rechazamos:

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

2° Rechazamos:

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

3° Rechazamos:

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

4° Pedimos:

Que los funcionarios responsables pongan a disposición de los círculos arquitectónicos locales - profesionales, municipales y universitarios, la totalidad de los antecedentes.

Y el proyecto completo. Antes del día 15 de Abril. A fin de examinar con todos los elementos de juicio, la proyección de las críticas formuladas por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso y otros profesionales.

5° Pedimos:

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

6° Proponemos:

Se solicite la intervención técnica de CORMU, la cual, en colaboración con los círculos arquitectónicos loca-

les, elabore las bases y objetivos urbanísticos que deberá cumplir el nuevo proyecto que se estudie para este caso.

7° Ofrecemos:

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

8° Ofrecemos:

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

Esta Escuela de Arquitectura hace un llamado al

al Colegio de Arquitectos de Valparaíso

al Instituto de Urbanismo

a la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile

a las Universidades

a PLANDES - Valparaíso

a los Organismo de Desarrollo Comunales y Regional

a las Direcciones de Turismo de Valparaíso y V.del Mar

a los Organismos de Movilización Colectiva particulares y estatal.

a los Organismos estudiantiles y gremiales: Cut, Comach,

Asiva, Cámara de Comercio

Juntas Vecinales y

Clubs deportivos

al Diario El Mercurio, al Diario La Unión, al Diario La Estrella,

a todas las Radios Emisoras de Valparaíso y V. del Mar

a participar en la formación de un comité para la defensa de la ciudad, ante el actual proyecto de la Vía Elevada.

FUNDAMENTO DE LAS CRITICAS AL  
PROYECTO ACTUAL DE LA VIA ELEVADA

CONCLUSIONES

1° Rechazamos:

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

2° Rechazamos:

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

3° Rechazamos:

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

4° Pedimos:

Que los funcionarios responsables pongan a disposición de los círculos arquitectónicos locales - profesionales, municipales y universitarios, la totalidad de los antecedentes.

Y el proyecto completo. Antes del 15 de Abril.

A fin de examinar con todos los elementos de juicio, la proyección de las críticas formuladas por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso y otros profesionales.

5° Pedimos:

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

6° Proponemos:

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

7° Ofrecemos:

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

lación de la nueva proposición.

8° Ofrecemos:

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

Esta Escuela de Arquitectura hace un llamado al

al Colegio de Arquitectos de Valparaíso

al Instituto de Urbanismo

a la Escuela de Arquitectura de la U. de Chile

a las Universidades

a PLANDES - Valparaíso

a los organismos de Desarrollo Comunales y Regional

a las Direcciones de Turismo de Valparaíso y V.del Mar

a los organismos de Movilización Colectiva particular y estatal.

a los organismos estudiantiles y gremiales:

Cut, Comach, Asiva,

Cámara de Comercio

Juntas Vecinales y

Clubs deportivos

al Diario El Mercurio, al Diario La Unión, al Diario La Estrella

a todas las Radios Emisoras de Valparaíso y V.del Mar

a participar en la formación de un Comité para la defensa de la ciudad, ante el actual proyecto de la Vía Elevada.

ANALISIS ARQUITECTONICO Y URBANISTICO  
DEL PROYECTO DE LA VIA ELEVADA

- I. Clase Inaugural, dictada por el señor José Vial A., Director de la Escuela de Arquitectura.
- II. Gestión de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso ante la Vía Elevada, arqto. señor Arturo Baeza D., Consejero Superior de la Universidad.
- III. Fundamento de las críticas al proyecto actual de la Vía Elevada, arqto. señor Alberto Cruz C., Jefe de Estudios de la Escuela y Director del Instituto de Arte de la Universidad.

Estamos aquí en la iniciación de un período de clases universitarias.

Esto es, la Universidad se hace en la calle.

Así como el año pasado nuestra clase inaugural se hizo en la plaza de la Iglesia Matriz, para dejar instaurado entre nosotros en Valparaíso el signo americano de Dionisio Faúndez, hoy día, es el testimonio del destino de Valparaíso, y por eso, ocurre en este lugar junto al mar.

Y este testimonio, como siempre, es el preludio de una lucha, que irrumpe en nuestros estudios y nos trae aquí, a este borde, que deberá ser, y deberá constituirse en la es pina dorsal de la ciudad: la Avenida del Mar.

Esta irrupción que nosotros vivimos hoy, a la vez que es un llamado, es un ofrecimiento que, de puro evidente, parece velado a los ojos de quienes detentando el poder, los medios y el tiempo para trazar nuestra ciudad, la devastan ciegamente con el proyecto de la Vía Elevada.

¿ Por qué ocurre ésto ?

El Manifiesto de la Escuela de Arquitectura del 15 de Junio de 1967, con que comenzó la re-originaación de la Universidad, en Chile, nos da la respuesta:

" Ellos no saben distinguir ni responder a las legítimas y urgentes necesidades de nuestros países, y menos aún abrirse a un campo situado allende toda investigación - nos referimos a la libre y desinteresada contemplación de aquello que tal vez puede constituir nuestra propia realidad. "

Y por no abrirse a la contemplación, fundamento y método de la arquitectura, los autores de este proyecto excluyen a los arquitectos, y su obra - con ello - se hace ciega, devastadora y ajena al permanente y trascendental ofrecimiento, el horizonte, que el mar nos abre para fundar en él nuestro destino.

Por eso, estamos aquí, los arquitectos, aceptando esta irrupción en nuestra vida regular, que nos llama a luchar, esta vez por el urbanismo.

El Manifiesto del 15 de Junio señala de una manera transparente esta situación.

Dice:

" América existió, existe e irrumpe invitándonos sin tregua al coraje para abrirnos a su realidad, coraje para aceptar su historia y sus medidas, coraje para conformarnos en el riesgo y la aventura de SER LO QUE PODEMOS SER.!"

Por esto, se equivocan lamentablemente quienes cierran y sellan toda posibilidad de comprensión, creyendo que los arquitectos reclaman por asuntos estéticos.

No.

Los arquitectos luchan por el riesgo y la aventura de la ciudad, para que ella sea lo que puede ser.

Y esa misión, hoy está deformada por la fascinación de otros continentes, que nos someten a meras transposiciones sin fundamento y que terminan en ensueño, prejuicios e improvisaciones.

Nosotros estamos aquí, porque nos hacemos dado la tarea de llevar la vida al estudio y al trabajo. La vida de la ciudad nos atañe, entences en lo más íntimo.

Vida, trabajo y estudio, deben estar unidos.

Por eso, Escuela de Arquitectura está en la calle, y su presencia, así, significará colaboración y denuncia, llamado a la misión de los arquitectos, aquí y ahora, para que América, el país y la ciudad, tengan el coraje de aceptarse a sí mismas y sea lo que puede ser.

GESTION DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD  
CATOLICA DE VALPARAISO ANTE LA VIA ELEVADA

La gestión de la Escuela se puede definir como una historia, que dura hoy tres meses, para obtener de las autoridades implicadas en este proyecto una respuesta a nuestras formulaciones que demuestran que, de ejecutarse la obra tal como ha sido proyectada se eliminará definitivamente la orilla costera de Viña del Mar-Valparaíso, con las consecuencias para la ciudad que posteriormente se analizarán.

Esta gestión se realizó con la mayor prudencia y cuidados, para que nuestra actitud no fuera confundida como una obstrucción o fuera usada con otros fines.

Estábamos convencidos de que las autoridades responderían a estas críticas ante la inquietud producida en medios arquitectónicos locales y en organismos municipales, con el proyecto que ya se inicia y cuyos detalles y los estudios técnicos que lo avalan son desconocidos aún.

La ciudad conoció en los primeros días de Noviembre de 1968, a través de la prensa, el llamado a propuestas públicas para la construcción de este proyecto. En esa oportunidad, y con esos fines, se conoce a través de un pequeño dibujo el trazado propuesto.

Esto provoca en la Escuela de Arquitectura una gran alarma: ese dibujo ya muestra el grado de devastación que se va a provocar a la ciudad.

Esta Escuela había entregado en 1952 un estudio que señalaba cuáles debían ser los elementos urbanísticos para que la ciudad que hoy conocemos - y que abarca desde el río Aconcagua a Quebrada Verde y en el interior incluye hasta Quillota - pudiera alcanzar su desarrollo y sentido de ciudad-puerto, ciudad balnearios.

Por otro lado, 15 años de formación de arquitectos con la visión del valor del mar y sus riberas, sus cerros y bordes, son antecedentes que explican nuestra inmediata reacción ante la obra así anunciada.

Poco después del anuncio, con ocasión del Día Mundial del Urbanismo, concurrimos a ese acto donde el Ministerio de Obras Públicas explicaría el proyecto por primera vez.

En esa oportunidad, también explicaría el arquitecto urbanista del Plan Intercomunal, don Carlos Mena, los estudios y proyectos que, para los mismos fines, había desarrollado esa oficina.

Las explicaciones dadas por el representante de M.O.P., los antecedentes proporcionados, demuestran que el proyecto para el cual se ha llamado a propuestas es muy distinto al elaborado por la oficina del Plan Intercomunal.

Tampoco lo expuesto explica y justifica ese cambio radical.



Además, la impresión producida por su explicación, hace aparecer el proyecto oficial como una alternativa en estudio. Queda otro hecho demostrado que, incluso los arquitectos del Plan Intercomunal así como los de las respectivas Municipalidades, conocen por vez primera este proyecto.

Se reúne nuevamente el Consejo de Profesores y Alumnos de la Escuela y decide invitar al arquitecto Mena para que exponga la historia de esta obra y las modificaciones que ha ido teniendo con el tiempo.

En esa reunión, que dura varias horas, nos expone las diferentes soluciones que se han desarrollado hasta la fecha. Sólo se pudo disponer - y por muy breve tiempo - de la única copia que del proyecto oficial había en Valparaíso. Esta copia no había sido conocida por ningún otro organismo de la llamada comisión de tránsito rápido - que funciona desde fines de 1966- y que la forman además del M.O.P. arquitectos y urbanistas de las distintas Municipalidades.

Todos los antecedentes aportados por el citado arquitecto viene a confirmar la alarma que nos había producido el anuncio del proyecto.

La forma final, su trazado y su envergadura habían sido elaboradas con un criterio exclusivamente ingenieril. No se había tomado en cuenta para nada las implicaciones urbanísticas de este trazado; incluso el trazado propuesto era diferente a aquel que la oficina local del M.O.P. había estudiado.

Se afirma que este último proyecto había sido rechazado directamente por un funcionario del B.I.D. En definitiva, el proyecto había sido elaborado por un organismo especializado llamado Instituto de Geodesia.

Estas constataciones deciden al Consejo de Profesores que la Escuela haga un estudio del proyecto de la Vía Elevada. Se trata de conseguir todos los antecedentes posibles. Se recurre a la oficina del M.O.P. y no se obtienen.

En esos días a raíz de una visita que realiza el Presidente Frei a la Escuela para conocer el estudio sobre el puerto de Valparaíso, concurren invitados, entre otros, el arquitecto del M.O.P. en la ciudad. En esa oportunidad, nos anuncia que nos invitarían a formar parte de la comisión de tránsito rápido, en el caso que el resto de la comisión estuviera de acuerdo. Dicha invitación, hasta la fecha, no ha sido hecha.

Para llevar a cabo el estudio que nos habíamos propuesto, se hacía imprescindible contar con los planos de la obra. Aquí en Valparaíso no los tenían o no los pudimos conseguir.

Fue entonces que enviamos a Santiago directamente al Ministerio a uno de nuestros profesores, quien logró apropiarse de una copia, la que posteriormente le fue facilitada a la oficina del Plan Intercomunal que tampoco disponía de una.

Mientras se desarrollaba el estudio, tuvimos la posibilidad de informar al Director Nacional de ODEPLAN de las características negativas para el desarrollo de la ciudad que tenía la solución adoptada.

ODEPLAN no conocía el detalle del proyecto y pidió le enviáramos mayores antecedentes.

A fines de Diciembre terminamos este análisis y, para una mejor comprensión de las autoridades a quienes iba dirigida, le dimos una forma de folleto que contenía planos, esquemas, fotografías y escritos mediante los cuales se mostraba lo que ocurriría y se solicitaba una revisión de las bases de estudio que habían decidido este trazado.

Estos folletos deberían ser entregados a las autoridades competentes a fin de alertarlas ante los daños irreparables que ocurrirían en el caso de ser construídos.

Coincidió la finalización de nuestro estudio con el período eleccionario recién pasado. Este fue el motivo por el cual no hicimos público en Enero el folleto aludido. Estimamos que los argumentos y las críticas que formulábamos podrían ser usadas con otros fines que los que habían motivado nuestro estudio.

Por ello fue que a partir de esa fecha intentamos y gestionamos una reunión con el Ministro de Obras Públicas. Reunión que fue imposible obtener, por cuanto el señor Ministro estaba de viaje en el sur de Chile y posteriormente viajó al extranjero.

Hicimos viajes a Santiago y entregamos y explicamos el contenido de la Carpeta al Director Nacional de ODEPLAN; lo mismo hicimos con los ejecutivos de la Corporación de Mejoramiento Urbano del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo. En ambos casos solicitamos la máxima prudencia en la información.

ODEPLAN nos recomendó fuera el Intendente de la Provincia quien solicitara a la CORMU un informe-estudio del impacto urbano que produciría esta obra. Esta consulta no hecha hasta la fecha podría producir uno de los objetivos que buscábamos: modificar las bases del estudio y poder dar curso a un proyecto nuevo, capaz de solucionar la totalidad del problema de la unión Viña del Mar-Valparaíso.

El Consejo Superior de nuestra Universidad, unánimemente a coge la preocupación de esta Escuela y le oficia al señor Intendente esa preocupación y le solicita considere las objeciones de la Escuela de Arquitectura.

Dado que aún no podíamos entrevistarnos con el Ministro de Obras Públicas y que la gestión de la CORMU no había fructificado, don Fernando Aguirre, Director de ODEPLAN, concierta una entrevista con el Director Nacional de Vialidad, ingeniero Erazo.

Viajamos a Santiago, le exponemos las críticas y le explicamos las consecuencias urbanas.

El nos da a conocer que el criterio seguido por el M.O.P. corresponde a considerar este proyecto como el de un camino, considerando además que Valparaíso ya tiene perdido el borde por el tren y sus instalaciones.

Llega a esa reunión el señor Director Nacional de Obras Públicas, ingeniero Díaz Ossa.

Este señor estima que las críticas son estéticas, que el problema es otro; que el camino debe realizarse; que de hacerse públicas estas consideraciones, él tendría que dar las órdenes para apresurar la construcción. Y, por último, nos presiona para que le expliquemos nuestra solución.

Al exponerle cuál era nuestro interés, y como antes que él lo dijera o <sup>quizás</sup> solicitara nosotros habíamos procedido con la máxima y aún, demasiada prudencia le explicamos que una solución debía partir de ciertas bases que aseguraran ser acogidas.

Los funcionarios del Ministerio nos solicitan entonces una posible solución y nos aseguran que ésta podría ser tomada en cuenta y nos dan un plazo de dos y medio meses. Esto fue calificado por el señor Erazo como un pacto de caballeros.

El equipo de profesores de la Escuela comienza de inmediato a abocarse a este trabajo. Llevábamos un tiempo en este estudio, cuando la Universidad recibe la respuesta del señor Intendente, en la cual manifestaba:

que agradecía el aporte de la U.C.V., que había enviado las críticas al arquitecto del Plan Intercomunal, calificándolas como estéticas y haciendo ver que el proyecto en propuesta podía sufrir alteraciones de detalles.

Que en todo caso, reafirmaba categóricamente que el trazado propuesto era irreversible.

Esta reacción es la primera negativa, después de dos meses de gestiones.

Días después, en artículo del diario El Mercurio, el M.O.P. hace público sus puntos de vistas a propósito de las críticas hechas.

Las objeciones a que débilmente se responde, coinciden en casi cada una de las 14 señaladas en nuestro informe.

Estas negativas y el punto de vista sustentado por el M.O.P., nos hacen considerar que el "pacto de caballeros" - como lo llamó el Director de Vialidad - había sido roto. Y no sólo esto había ocurrido, sino que habíamos perdido 3 meses de tiempo en nuestras gestiones. Tres meses y hoy nos encontramos ante la iniciación de los trabajos.

Por esto es que decidimos hacer público nuestros planteos y esperar que de este modo se logre conseguir las bases urbanísticas que aseguren el camino y que éste sea un bien tan largamente esperado por esta ciudad.

Y que la esperanza no se frustre con la construcción inmediata de una obra que históricamente señalará el grado de descuido o inconsecuencia de toda una región.

Arturo Baeza Donoso

Arqto. Prof. y Consejero Superior  
de la Universidad Católica

VINA DEL MAR, Abril 3 de 1969.

Nuestra posición de rechazo al proyecto del tramo Valparaíso-Viña del Mar del camino internacional a Mendoza, se basa en que él desconoce y destruye la realidad de Valparaíso, de Viña del Mar y del conjunto de ambas ciudades.

Examinemos dichas realidades.

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

Si nuestro destino es viajar, comerciar, pescar en el mar.

Curiosa la historia de este país. Poco a poco fue conformando la forma de un territorio hasta llegar a tener una larguísima costa de unos 4.500 Km. y un ancho de sólo 180.

4.500 Km. frente al mar más grande del mundo, el Océano Pacífico, a su vez el mar menos conocido de todos. Es imposible que Chile le de la espalda al mar. Que lo olvide.

Valparaíso es la ciudad que cuida en Chile que no se olvide el mar. Y si Valparaíso olvida su misión el país entero puede olvidarlo. Entonces una parte del continente americano no ya sabe, no vive, el mar que lo rodea.

Y Valparaíso cuida y testimonia la relación con el mar a través de todas sus obras urbanas. Por eso este proyecto de la Vía Elevada hay que mirarlo a la luz de esta misión de Valparaíso en Chile y en América.

Esto es lo que vamos a hacer.

Para ello lo primero que hay que señalar es que el elemento Central, así como en Santiago es la Alameda, aquí en Valparaíso es la orilla, el borde mismo del mar. Este no puede ser abandonado, dejado oculto, mísero, inaccesible. Hace años propusimos que fuese todo un elemento urbano. La Avenida del Mar la llamábamos. Ella ha de ser la espina dorsal de la ciudad. El crecimiento y renovación de la ciudad debe ser pensado a partir de ella.

Por su parte Viña del Mar tiene una misión igual. Ella nació junto a la Estación de Viña e inició una verdadera marcha hacia la orilla del mar. Véase como hoy vuelve playa hasta el último puñado de arena. Ella ha de regirse también por esa espina dorsal urbana que es Avenida del Mar. De esa Avenida ha de partir, asimismo la concepción de los nuevos barrios. Antes de edificarse Achupallas propusimos que ella no se desarrollara en su ubicación actual, sino en el faldeo del cerro

junto a una Avenida que era un verdadero balcón que miraba al mar. No fue acogida esta proposición y hoy cualquiera puede ver lo inhóspito de esa parte de Viña.

En cambio lo que ha recibido la influencia de la orilla se vivifica.

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

En ella alternarán instalaciones portuarias y balnearios.

Porque este puerto que nació sólo y junto a él surgió un balneario, ahora plantean que la orilla no es algo simple. No sólo la orilla de un puerto. Ni sólo la orilla de un balneario. Sino que una orilla densa, compleja. Es la Avenida del Mar. Densa, compleja. Así debe ser entendida.

Y el proyecto del nuevo camino en cuestión no la ve así, la ve simple. No ve los balnearios. Mira entonces con una mirada más simple que lo que ha acumulado, que lo que se proponen estas ciudades. Y de ésto provienen todos los absurdos de este proyecto.

Absurdos que vuelven aún más irreales si se piensa que esta obra, que hace que Valparaíso de puerto que cubre una región nacional pase a cubrir una región internacional, es la ocasión preciosa para realizar un reforzamiento de la orilla. Esa verdadera espina dorsal de la ciudad.

Todo lo contrario. Es así como:

1° El proyecto actual ignora los balnearios, tanto los en uso como lo posibles de habilitar. Pues deja debajo de la estructura soportante en

Caleta Abarca	20%	de su superficie
Recreo-Poca Ola	80%	
Club de Yates	100%	
Portales	30%	
Placeres	100%	
Fuerte Andes	100%	

Excepto Caleta Abarca, estos porcentajes significan la pérdida total de estos balnearios en cuanto tales. Al respecto obsérvese el estado actual bajo el Puente de los Capuchinos. Lo que en verdad se propone que esa situación de abandono y suciedad se prolongue a 4,5 Km. Y que forme un verdadero muro que impida la vista y el acceso al mar.

La pérdida de estos balnearios, evidentemente representa una pérdida en el patrimonio de los bienes que paso a paso estas ciudades han conquistado al mar. El conjunto de estas playas alcanza una superficie de 10,88 Ha. que pueden recibir unos 3.000.000 de personas a lo largo del año.

Para los efectos de una medición, podemos pensar que la gente pague como en el Balneario de Recreo E° 3 los estudiantes E° 5 los adultos. Lo cual arroja una entrada de unos E° 12.000.000 No se trata por cierto de cobrar entradas. Todo lo contrario. Pero se mide que la pérdida que representan estos balnearios que en ocho años vienen a duplicar el valor de la Vía Elevada. 9.000.000 de Dólares, según dicen.

2° Estas playas representan la posibilidad de acceso a pie a los balnearios a:

50.000	habitantes de	Barón y Cerro Lecheros
35.000	"	" Placeres y Esperanza
26.000	"	" Recreo y Caleta Abarca

Ese total de 100.000 personas perderá esa fluidez para llegar hasta el mar y deberá recurrir al transporte. Este será intercomunal. Pues una estimación que mide la pérdida de balnearios de ubicación central, tendrá que considerar que los existentes están copados, luego habrá que habilitar otros, más allá de la desembocadura del Aconcagua. El pasaje será del orden de E° 1 ida y vuelta.

Luego nos encontramos ante una nueva situación: el encarecimiento del acceso a la orilla. Asunto que en el hecho, afectaría a toda la ciudad. A las personas de escasos recursos.

Y dentro de las personas de escasos recursos, en particular, a las idas a la playa en familia.

En lugar de destruir los balnearios, esta obra representa la ocasión para establecer la Avenida del Mar, de modo tal que los peatones no sólo accedieran a la playa desde sus viviendas, sino que ellos y todos los otros habitantes de la ciudad pudiesen recorrer el largo de la orilla. Y se pudiese conformar las riquezas de la orilla, tan echadas al olvido, por el urbanismo: del baño de mar y el buceo, el paseo en traje de baño, los baños de sol.

Sin embargo este proyecto desprecia todo este aspecto social. Y pierde el tesoro de las playas de ubicación o playas netamente urbanas.

3° La pérdida de estos balnearios, implica de pérdida de la posibilidad de mejorarlos. Piénsese en un sólo ejemplo: el Club de Yates. Si se piensa que los 3.000.000 de esas personas que las playas pueden recibir, un cuarto son turistas nacionales y extranjeros y si se piensa que cada uno de ellos puede dejar - pongamos algo mínimo - E° 30 diarios, se tiene una cifra que redobla el valor de la Vía Elevada. Tal cosa produce el no considerar al trazar la Vía Elevada la función turística. Función que cada vez más alcanza rango internacional. Pues no sólo el trabajo, las faenas del puerto se vuelven internacional sino que también el turismo. En razón de aquel sentido de estas ciudades que como se dijo marchan juntas íntimamente relacionando lo que pertenece al trabajo con lo que pertenece al turismo.

Pero la vida de una ciudad ni la vida de los países no se detiene. Habrá por tanto que habilitar nuevos balnearios. Habrá que sumarle su costo al costo de la Vía Elevada.

4° La Vía Elevada desvaloriza los terrenos:

- 1° al pie del cerro frente a la Vía Elevada, al destruirles su relación con el mar, su vista y acceso
- 2° a las ciudades enteras al hacerlas perder sus playas urbanas.

Consideremos sólo el primer punto. Se puede hablar que una franja de unas 10 Hs. aproximadamente entran en obsolescencia. Se trata de un promedio de E° 60 el m<sup>2</sup>. que arroja una pérdida de E° 6.000.000. Pero dentro de esta franja pierden su significación ciertos sitios claves. Ellos son:

Los terrenos ocupados por la Maestranza de los Ferrocarriles entre Barón y Yolanda.

Los terrenos ocupados por el Matadero en Portales.

La Puntilla ocupada por la Industria Robinson Crusoe.

Los terrenos anteriormente ocupados por la Industria Soquina en Recreo.

Los terrenos frente a la playa Foca Ola en Recreo.

Y ellos son sitios claves pues reúnen la ubicación central en la ciudad con su proximidad al mar. Son por tanto elementos valiosos para todo proyecto que se proponga hacer de la orilla una espina dorsal de la ciudad.

Pero la Vía Elevada mata todas estas posibilidades.

Toda la posibilidad de recuperar la orilla a través de una obra urbanística que reafirme en el día de hoy que Valparaíso y Viña del Mar son los lugares donde más fuertemente se declara en Chile su relación con el Océano Pacífico: o sea el destino marítimo del país.

5° Todas estas pérdidas se pretende absorberlas con el tramo que va desde Barón a Caleta Abarca. Lo que logre la Vía Elevada bastaría - así se piensa - para absorber estas pérdidas y para no preocuparse por la relación que se destruye entre la ciudad y el mar.

Pero el proyecto:

- A. No se presenta inscrito en un sistema. Es un tramo aislado. Los accesos en Barón y Caleta Abarca no forman parte del proyecto. Estos accesos pasan de un régimen de alta velocidad a un régimen de calles a nivel, con todas las congestiones propias a un trazado urbano apto para producir congestión. Máxime si se considera que ambos accesos o nudos se encuentran de inmediato con dos evacuaciones importantes: la de Playa Caleta Abarca que puede calcularse en 10.000 personas y la de la Estación Barón.
- C sea el recorrido del tramo se realiza a 90 Km. y dura 3 minutos. Se tiene que termina en un descenso brusco que reduce las velocidades a 20 o 30 Km. Realmente se produce una discontinuidad en el manejo. Lo que todo sistema moderno no acepta. Discontinuidad que lo hace peligroso con las evacuaciones ya citadas.
- B. Así como no se presentan los nudos de accesos de Barón y de Caleta Abarca, tampoco se presentan las conexiones con la parte de la ciudad que se extiende entre ambos accesos. No hay nudos intermedios. Ni arranques que saquen a la obra de una rigidez con respecto a la evolución de la ciudad. Todo ello ciertamente porque se la considere una ciudad vencida. Que no es capaz de rehacer su orilla. Para reordenarse conforme a su misión.
- C. Es por eso que esta Vía, si su estructura resistente no es muy estudiada en cuanto a su pilarización, vigas, etc., va a constituir un verdadero muro, que sumado a la línea del ferrocarril conformará el centro de esta ciudad en un verdadero anti-espacio de esos suburbios de las primeras épocas industriales.



Vale decir, todo aquello que denunció el urbanismo ha ce ya treinta años.

Y todos los terrenos no ocupados por la estructura se volverán trozos, retazos de terrenos.

La prueba de fuego de una obra urbanística en una ciudad es que no engendra retazos.

Porque, eso, evidentemente es traer el caos urbano.

El retroceso.

Por tanto, este tramo sin continuidad ni fluidez de velocidad, con pura apariencia de ganar tiempo, sin ninguna política de conexiones intermedios, que provoca atochamientos y que puede en el futuro prolongarse por el frente costero del Cerro Castillo y de ahí cruzar el estero seguir por Uno Norte o por Avenida San Martín, destruyendo toda la relación turística de Viña con el mar, es lo que hay que cambiar del todo.

No se trata de variarlo. Ni de mejorarlo.

Se trata, sí, de cambiar las bases para concebir el nuevo proyecto. Se trata de cambiar radicalmente el enfoque del problema.

Se trata de no concebirlo como si fuese un tramo que cruza una zona rural. Y por cierto ella no de cultivos, sino que desértica.

Se trata de no repetir el trazado del ferrocarril que no se cuidó en su época de la problemática de la orilla en estas ciudades.

Ahora que el puerto evoluciona de un puerto de carácter nacional a uno de influencia internacional hay que proceder con criterios más complejos.

Por tanto es obra que ha de ser mirada con ojo de arquitecto. Las nuevas bases, el nuevo enfoque tiene, desde el primer instante señalar:

1° La realidad ya expuesta de estas ciudades.

2° Las reales leyes del tránsito moderno. Donde ciertamente el automóvil cada vez avanza más. Piénsese en lo que aportará el desarrollo de la industria del automóvil nacional. Piénsese, así mismo que el ferrocarril no es ya el único medio como antaño.

3° La realidad de estas ciudades y del tránsito moderno en el sentido de preguntarse cuándo la vitalidad de esta ciudad alcanzará a que su magnitud de 700,000 habitantes

(con Quilpué, Villa Alemana, Peñablanca, Concón) no se limite a una vía única como los pueblos, sino que logre una red de circulaciones.

#### CONCLUSIONES

1° Rechazamos:

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

2° Rechazamos:

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

3° Rechazamos:

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

4° Pedimos:

Que los funcionarios responsables pongan a disposición de los círculos arquitectónicos locales - profesionales, municipales y universitarios - la totalidad de los antecedentes. Y el proyecto completo. Antes del día 15 de Abril. A fin de examinar con todos los elementos de juicio, la proyección de las críticas formuladas por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso y otros profesionales.

5° Pedimos:

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

6° Proponemos:

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

7° Ofrecemos:

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

8

CORMU, sea para la formulación de la nueva pro  
posición.

8° Ofrecemos:

En las condiciones anteriores, poner a disposi  
ción de la CORMU la totalidad de los estudios  
y antecedentes de que dispone, realizados en a  
ños pasados y que digan relación con el caso.

Esta Escuela de Arquitectura hace un llamado

al Colegio de Arquitectos de Valparaíso  
al Instituto de Urbanismo  
a la Escuela de Arquitectura de la Universidad  
de Chile  
a las Universidades  
a PLANDES - Valparaíso  
a los organismos de Desarrollo Comunales y Re-  
gional  
a las Direcciones de Turismo de Valparaíso y  
Viña del Mar  
a los organismos de Movilización Colectiva par-  
ticular y estatal  
a los organismos estudiantiles y gremiales:  
Cut, Comach, Asiva,  
Cámara de Comercio,  
Juntas Vecinales y  
Clubs deportivos  
al Diario El Mercurio, al Diario La Unión, al  
Diario La Estrella,  
a todas las Radios Emisoras de Valparaíso y Vi-  
ña del Mar

a participar en la formación de un Comité para la Defensa de  
la Ciudad, ante el actual proyecto de la Vía Elevada.

Arquitecto Alberto Cruz Covarrubias  
Director del Instituto de Arte

Señores auditores:

Las objeciones hechas, hasta ahora, a la vía elevada, como solución de alternativa a la Avenida España, <sup>han sido</sup> ~~eran~~ muchas, <sup>de</sup> provenían más del grueso público que los profesionales y técnicos especializados en este género de obras públicas.-

No debe mirárselas en menos, sin embargo, porque el público tiene una dosis de buen sentido mucho mayor de lo que suele crearse y vé con claridad y precisión notables, aunque con simplicidad, aquello mismo que los doctos aprueban o condenan tras pacientes estudios, ordenación de datos estadísticos y descarte de las soluciones menos factibles.-

Ahora, las cosas han cambiado porque la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso ha dicho su autorizada palabra sobre el particular, realizando con seriedad y valor cívico lo que ha llamado la "radiografía del proyecto" en el acto inaugural del actual año académico.-

Era un análisis que se echaba de menos, tras el silencio guardado por el Instituto de Urbanismo de Valparaíso, el Colegio de Arquitectos, las Municipalidades de ambas ciudades, las Juntas de Vecinos, los gremios de la locomoción colectiva y otras entidades a las cuales la ejecución del proyecto habrá de afectar ~~extremadamente~~ gravemente en

uno u otro sentido.-

El análisis, fruto de largos desvelos, tiene el sello de seriedad de las cosas universitarias y debe ser juzgado, en rigor estricto, como un valioso aporte de la docencia a la proyectación de una obra pública de enorme trascendencia, tanta que parece llamada a comprometer el porvenir de estas ciudades.-

El Rector de la Universidad, Don Raul Allard, comenzó por manifestar que, después de la construcción del molo de abrigo, ninguna otra se ha emprendido en la zona que tenga mayor importancia, razón más que suficiente para que su Escuela de Arquitectura, dentro de su función orientadora, se ha ~~ha~~ sentido obligada a participar en este debate público, ofreciendo su opinión, pero exigiendo también la opinión de cuantos pueden aportar sus pareceres útiles al cabal esclarecimiento del asunto.-

El Director de la Escuela de Arquitectura, Don José Vial, expresó a continuación que el proyecto de la vía elevada, tal como se halla concebido, destroza y devasta lo que constituye el horizonte de Valparaíso y Villa del Mar: el mar.-

La Escuela ha soñado siempre con la realización de la Avenida del Mar, aspiración que el proyecto malogra, ajeno a toda superior consideración urbanística y aun a cualquiera consideración de tipo meramente estético.-

El profesor Arturo Baaza, Consejero Superior de la Universidad, reveló los entretelones de la elaboración del proyecto.-

Fué pensado y elaborado -dijo- por el Instituto de Geodesia de la Universidad de Chile, con criterio exclusivamente ingenieril y lejos del medio en que habrá de prestar sus servicios.-

El proyecto, aprobado posteriormente por el Ministerio de Obras Públicas, no es tampoco el mismo proyecto ~~en su~~ inicialmente ideado por la Oficina del Plan Intercomunal de Valparaíso.-

La Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica local quiso, en su oportunidad, porque ese era su deber, conocer detalladamente los términos del proyecto, los datos, los planos, los cálculos.- No lo logró, sin embargo, porque las cosas se llevaron <sup>con</sup> cierto inexplicable sigilo.- Cuando a última hora conoció los antecedentes, en la Oficina de Planificación, se dispuso a estudiarlo y pidió un plazo razonable para hacerlo a conciencia.- Se le dieron dos meses y medio para ello.- En esto se hallaba cuando se le avisó que el proyecto era irreversible y que sus afanes de estudio y crítica constructiva no tenían, en consecuencia, ~~sentido~~

*razón de ser*  
*resulta así*

La quemante acusación ~~está así~~ una gravedad indiscutible, pero ella no puede extrañar a nadie porque el centralismo administrativo, desdén como siempre, de los intereses y actividades de las regiones y localidades, aparece mostrando <sup>una vez más,</sup> sus orejas de lobo veraz.-

¡ Eso que la Escuela tuvo la discreción de no levantar su voz acusadora sino hasta después de las elecciones parlamentarias del pasado 8 de Marzo para que nadie sacase partido político de su sana y recta intervención.-

Finalmente, el profesor de la misma Escuela, Don Alberto Cruz, abundó en otras consideraciones, igualmente condenatorias para el proyecto.-

Desconoce y destruye-expresó- la realidad de Valparaíso y Viña del Mar porque una y otra son ciudades levantadas junto al mar y en éste reside toda la fuente de su grandeza futura.-

Si el elemento central de Santiago es la Alameda, el de Valparaíso y Viña del Mar no puede ser otro que una gigantesca Avenida del Mar que comience en Algarrobo y el Quisco o aun mas al sur y se prolongue hasta *o aun mas al norte,* Quintero, densa y compleja.-

Sin embargo, el proyecto ~~destruye~~ anula de una plumada todos o casi todos los balnearios de la zona, como Caleta Abarca, Recreo, Poca Ola, Portales, Placeres, etc, pero tambien el Club de Yates, vedando a las gentes la posibilidad de la vida playera con incalculables perjuicios para los sectores sociales mas modestos.-

La vía elevada será un verdadero muro alzado frente al mar, repitiéndose así al mismo error del pasado, cuando se construyó la vía férrea junto al mar que tanto ha dañado a Valparaíso, aunque mucho menos a Viña del Mar, puesto que esta última ciudad conserva intactos sus accesos al mar, que tantos adelantos urbanísticos y estéticos le han significado.-

Tampoco la considera el profesor Cruz una solución comercial adecuada porque, concebida un tanto forzosamente como el remate o término,

de la nueva carretera pavimentada Mandoza-Valparaíso, no podrá absorber, en forma fluida, la totalidad de su movimiento, obligando, por añadidura, a disminuir la velocidad normal de los vehículos de 90 kilómetros por hora a una de no más de 20 o 30 entre los nudos de Caleta Abarca y Barón.--

Las conclusiones de este debate, que han impresionado a la opinión pública, resultan, de este modo, lógicas y categóricas: el equipo de estudios de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso rechaza la forma cómo han sido conducidos el estudio y la ejecución del proyecto de la vía elevada; rechazan <sup>tanto</sup> el proyecto mismo, ~~como~~ en su solución general como en sus soluciones parciales, juzgándolo digno de un cambio total y no de simples emiendas o mejoras; rechazan igualmente las condiciones efectos negativos ulteriores que la ejecución de este proyecto impondrá a las futuras obras de mejoramiento de estas ciudades; piden que se suspendan, por un tiempo limitado, los trabajos de iniciación de la obra mientras se proceda a la revisión del proyecto y a la elaboración de uno nuevo; solicitan la puesta a su disposición de todos los antecedentes hasta ahora acumulados y el proyecto completo que todavía permanece en el misterio; reclaman la intervención de la CORU, de PLANDES y otros organismos administrativos de reciente creación y ofrecen, en fin, con lealtad generosa, la resuelta colaboración de la totalidad de los profesores y alumnos de la Escuela para los nuevos estudios y proyectos que deberán formularse.--

Son conclusiones claramente orientadoras, que llama-



das a prestar a la comunidad el mejor de los servicios que nadie debería honestamente rechazar.-

Nótase, entretanto, que el debate planteado por las autoridades y profesores de la Universidad Católica de Valparaíso deja de lado los múltiples y gravísimos problemas <sup>que</sup> habrán de suscitarse el día que la Avenida España sea cerrada y queden estas ciudades, de hecho, incomunicadas por vaya a saberse cuanto tiempo.-

Para atenuar la efectividad de estos daños se asegura que la Avenida España no habrá de permanecer cerrada más de cinco meses, de abril a septiembre de este año.-

Es una afirmación difícil de creer porque todos sabemos, por amarga experiencia, lo lento y engorrosos que son en Chile los trabajos públicos, aun los mas sencillos, como la demolición, por ejemplo, de los edificios del sector Bellavista que van a cumplir, dentro de poco, un año de duración, a pesar de tratarse de construcciones viejas y de material ligero.-

Pero este aspecto solamente temporal de los inconvenientes producidos por el cierre de la Avenida España basta con plantearlo para comprender, al punto, el verdadero trastorno, la auténtica ~~dislocación~~ dislocación de la vida organizada de estas ciudades, cuyas poblaciones deberán movilizarse con desesperante lentitud por los cerros o por la vía /Santos Ossa-A. ua Santa, ya que los ferrocarriles no van a poder absorber 44

desplazamiento con la frecuencia y la fluidez actuales.-

Los plazos, entretanto, corren de una manera fatal y nada, de una manera fundada, seria y responsable, excepto esta Escuela universitaria, había dicho, hasta ahora, lo que era menester decir, a fin de provocar un movimiento masivo de opinion que nos ponga a salvo de este colosal error urbanistico y de las molestias, peligros y perjuicios que todos vamos a sufrir dentro de muy poco.-

Gracias y muy buenas tardes, señores auditores.-

1 - MAYO 1969

LA AVENIDA DEL MAR DE LA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA DE LA  
UNIVERSIDAD CATOLICA VALPARAISO

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

- Primer momento : De inmediato al conocer el Proyecto de la Vía Elevada, se dice NO a las autoridades.
- Segundo momento : En vista que las autoridades no consideran la realidad de este "NO", se propone públicamente nuevas bases para que se re-estudie la Vía Elevada.
- Tercer momento : En vista que no se consideran estas nuevas bases de estudio, se presenta un proyecto : La Avenida del Mar.

Se llega así de un "NO" a un proyecto que se expone en lugares céntricos de Valparaíso y Viña del Mar, y próximamente en Santiago, el cual consta de :

1. Lámina inicial que declara el grado de desarrollo del proyecto.
2. Láminas que formulan el fundamento general urbanístico.
3. Láminas que formulan el fundamento de cada parte de la obra.
4. Láminas que definen el trazado
5. Láminas que definen su capacidad de tránsito.
6. Láminas que formulan su plan de ejecución.
7. Láminas que definen sus costos directos.
8. Láminas que definen los beneficios que aporta al plan de ejecución.
9. Láminas que definen los beneficios que aporta la obra al barrio.
10. Maquette general de la ciudad en la ubicación de la obra.
11. Maquette de la obra.
12. Fotomontajes que dan cuenta de lo que será la obra.

El contenido y forma de esta exposición significa una toma de posición arquitectónica :

- A. Que va desde declarar el propio fundamento hasta mostrar la obra en una maquette de grandes proporciones fácilmente accesible a la mirada del habitante corriente.
- B. Que en su primera lámina invita a los técnicos y especialistas a colaborar apoyándose en las bases de trabajo que define el proyecto.

Esta posición arquitectónica es diametralmente opuesta a una posición directa o indirectamente escéptica, que considera no es posible exponer pública, ente láminas de fundamentos o que no es adecuado informar acerca de la totalidad del proyecto y de cada una de sus consecuencias.

Aún más, este proyecto y su exposición dicen que siempre es oportuno intervenir en las grandes obras urbanas. Pues sólo así se construye el real ámbito de la ciudad, uno que no permanezca ajeno e indiferente respecto a las obras que se levantan y le confieren un rostro a la ciudad. Es por ello que se abre un libro de firmas y cada cual puede adherirse o no al proyecto. Puede, así, intervenir.

Es necesario reconocer la existencia de esta posición arquitectónica de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, para entrar a examinar los fundamentos, la forma, la construcción y los costos de la obra que ella propone.

1. La Avenida del Mar es el primer elemento urbano de una nueva orden que adoptan Valparaíso y Viña del Mar en relación con el Océano Pacífico.  
Pues estas ciudades tienen la misión de revelar el destino marítimo del país.

2. Así, la Avenida del Mar comprende :

1. El aprovechamiento de la nueva ribera de balnearios.
2. La nueva Vía de tránsito del turismo
3. La nueva Vía de tránsito expreso
4. La nueva Vía de tránsito local sobre la línea de ferrocarril.
5. La remodelación del borde de los cerros.

3. Estas cinco proposiciones se encuadran y, por tanto, le dan vida a cinco circunstancias o condicionantes :

1. La estrechez de una costa en acantilados.
2. La capacidad del tránsito automovilístico requerido.
3. La continuidad de dicho tránsito durante el período de ejecución de las obras.
4. El encuadre de los costos de tres Vías dentro del orden de costos que el M.O.P. le atribuye a la Vía Elevada.
5. La entrega de tramos que hagan utilizable cuanto antes la obra.

3. El tránsito del automóvil no se rige por la velocidad de la autopista, sino por la fluidez urbana. Toda ciudad pue

de inventar sus propios ritmos y no sólo ha de remitirse a copiar sin vitalidad.

4. La Avenida del Mar contempla la posibilidad de una tercera línea ultra rápida de ferrocarril. Sin embargo, aún nadie ha pensado bien, en relación al destino del país, el hecho que Valparaíso sea ciudad diferente a Santiago, y que este angosto país tenga dos ciudades diferentes: una frente a otra.
5. La Avenida del Mar abre la posibilidad de reordenar los cerros entre Barón y Caleta Abarca. Y gobernar así el extenderse actual de estas ciudades, las que procedan de este modo en razón del menor esfuerzo. Luego, aquí en esto del esfuerzo, se plantea algo que toca el fondo de la vida de un puerto.

Sero, al mismo tiempo, hay que reparar que la Avenida del Mar ha desencadenado una polémica.

Esta polémica en verdad no ha podido darse como tal, pues :

- A. Jamás las autoridades aceptaron realmente la existencia de otra voz que la suya.
- B. Que ellas nunca lograrán exponer la Vía Elevada como un real proyecto urbanístico, vale decir, su fundamento, su forma y los datos completos relativos a sus costos y beneficios.

## VALPARAISO

Cuida su misión de señalar el destino marítimo del país cuidando, no abandonando, la orilla del mar con su puerto.

## VIÑA DEL MAR

Cuida su misión de señalar el mismo destino, cuidando, no abandonando, la orilla del mar con sus pl ya s.

Valparaíso , no quiso ser un puerto aislado.  
Viña del Mar, no quiso ser balneario aislado.

Ambos, quisieron ser puerto y balneario a la vez.  
Orilla compleja es ésta, entonces, y ella es el pr im er e l e m e n t o u r b a n o de la ci u d a d e.

HEMOS PROPUESTO QUE ESTE PRIMER ELEMENTO URBANO SEA LA "AVENIDA DEL MAR".  
PROPONEMOS HOY QUE EL TRAMO BARON-CALETA ABARCA SE INSCRIBA EN ELLA.

La Avenida del Mar renueva la ciudad creando en los cerros los balcones o avenidas de los cerros.  
Sólo así se vencerá ese extenderse actual en ba rr icos sin or illa, sin mar, sólo en razón del menor esfuerzo.

## 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 HASTA CALETA ABARCA ATRAVESARIA HACE 60 AÑOS PARTES SEMI-RURALES :  
PERO HOY ATRAVIESA LA ZONA DE UNIFICACION DE VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR  
POR TANTO, ES UN ELEMENTO EMINENTEMENTE URBANO.

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

TODA NUEVA OBRA DEBE REINICIAR TEMPLE EN ESTA CIUDAD QUE LE REVELA AL PAIS SU DESTINO MARITIMO.



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 po  
blar esta larga franja de tierra.

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

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

Valparaíso cumple su misión colocándose - así -  
frente al inmenso Océano Pacífico, no detrás de  
islas protectoras o en fondo de fiordos, sino fren-  
te a un mar no estenuado, y sus obras portuarias  
- más allá de toda aparente sensatez o insensatez  
- reafirman tal propósito.

CHILE

VALPARAISO

BASE DE TRABAJO PARA LOS URBANISTAS :

LA RENOVACION DEL SECTOR CENTRICO BARON-CALETA ABARCA Y LOS LIMITES DE EXPANSION VALPARAISO-VINA DEL MAR, EN RAZON DE DICHA RENOVACION

BASE DE TRABAJO PARA LOS GEOGRAFOS :

LA REVITALIZACION URBANA Y LAS RUTAS REGIONALES, NACIONALES E INTERNACIONALES.

BASE DE TRABAJO PARA LOS SOCIOLOGOS :

La RENOVACION DE AREAS CENTRICAS URBANAS DESTINADAS A REUNIR MASAS EN EL MOMENTO DE SU RECREACION.

BASE DE TRABAJO PARA LOS ECONOMISTAS :

LA FORMACION 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 TRANSITO CON FLUIDEZ Y LOS TRAZADOS, EVACUACIONES, ILUMINACION, ACUSTICA 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.

ESTAS BASES DE TRABAJO PARA LOS ESPECIALISTAS PERMITEN DARLE TERMINO CON CELERIDAD Y RAPIDEZ A LA PRESENTE PROPOSICION ARQUITECTONICA Y QUE NUESTRO PROYECTO COMIENZE A SER EJECUTADO CUANDO LOS 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 adopta se el Gobierno.

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

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

PORQUE PIDIO A LAS AUTORIDADES QUE RECONSIDERARAN  
EL PROYECTO DE LA VIA ELEVADA Y CON NUEVAS BASES  
SE ELABORARA UN NUEVO PROYECTO.  
PARA EL CUAL SE OPRECIA LA COLABORACION DE SU CUER  
PO 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 Escue-  
la, pero posteriormente se desentendió.  
Hoy cumplimos con la proposición y su plazo.

PORQUE ESTA ESCUELA SABE QUE LA MISION DE LA UNI-  
VERSIDAD ES LA DE DAR A CONOCER PUBLICAMENTE SU  
PENSAMIENTO, EN AQUELLOS CASOS EN QUE LA CIUDAD Y  
EL PAIS REQUIERAN EL APORTE DE UN AMBITO DE ESTU-  
DIO.

PORQUE LA ESCUELA PLANTEA QUE LAS OBRAS URBANAS SE  
LLEVAN A CABO ALREDEDOR DE UNA PROPOSICION ARQUI-  
TECTONICA QUE LLAMA A COLABORAR A LOS DIVERSOS ES-  
PECIALISTAS.

EN CUANTO AL USO DEL FERROCARRIL  
SE TIENE LO SIGUIENTE :

Puede darse dos clases de tránsito :

Tránsito interurbano vinculado a la red nacional.

Tránsito urbano: Hasta Quillota en el momento presente, y posible de extenderse en líneas a las Ventanas y Casablanca.

Puede pensarse en eliminar el ferrocarril en la zona urbana :

Que el tránsito de pasajeros urbanos sea traspasado a los servicios de buses y movilización particular.

Que el tránsito interurbano nacional llegue hasta una estación ubicada en la periferia de la ciudad, en El Salto por ejemplo, y desde ella se transite de puerta a puerta hasta las diferentes destinaciones en las ciudades y viceversa.

Que el tránsito del trabajo del puerto sea traspasado al sistema de camiones.

El traspaso del tránsito del trabajo del puerto, del ferrocarril a camiones puede coincidir con un proceso de mecanización de las faenas portuarias.

Dicha mecanización es un asunto que recién comienza a ser enfocado. Ella, necesariamente, se ha de encontrar con dos coordenadas :

1. Coordinada : La mecanización en general se lleva a cabo dentro del supuesto de un mar calmo. Luego, la mecanización de Valparaíso deberá adaptarse a un estilo que considere la vocación de este puerto en cuanto a colocarse frente a un mar abierto.

Por tanto, al igual que el caso del tránsito de puerta a puerta en los cerros, aquí deberán también verse dificultades.

Y se han de conformar, así mismo, dinastías de gente que sepa trabajar en un mar no calmo. La mecanización del puerto, por su parte, exige una magnitud a los consignatarios. Tanto en cuanto a recibir la mercadería en las dimensiones que imponen los containers, como en cuanto a ejercer un comercio de retorno, etc. Ello implica un cambio en la manera de proceder de la comercialización que, al igual que en el caso del trabajo mecanizado, deberá asentarse a través de dinastías de comerciantes.

2. **Coordenada** : El puerto de Valparaíso es algo visible. Es semejante en cierto modo a una gran plaza y sus habitantes admiten cualquier burla menos acerca del puerto mismo. Y cuando Ventanas busca conformarse como un lugar aprovecha una alta torre para elevar así su presencia. Elevar una referencia, un punto visible; y en esto procede al modo de Valparaíso. Por tanto, este puerto al mecanizarse, deberá considerar esta realidad urbana suya.

Luego, se puede concluir de las dos coordenadas recién expuestas, que el puerto se transformará, si no en forma lenta, al menos pesadamente. Dicha transformación podrá conducir de acuerdo a la transformación general que sufren hoy los grandes lugares de trabajo, a que el puerto se conforme en "Unidades Portuarias".

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 tal vez 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 los del camión trailer. Los argumentos se referirán al convoy. Aquel que logre el tren. Aquel otro que logren 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 atraviesan 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, él 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

FOR TANTO :  
EN CUANTO AL USO DEL AUTOMOVIL  
SE TIENE LO SIGUIENTE :

Hace 40 años una persona se iba a pie desde su casa hasta la estación, por ejemplo, del Salto viajaban al puerto entre conocidos que hacían del vagón un club de charlas de negocio y de política, descendían y se iban a pie 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 :

Automóvil en ciudad satélite

Ferrocarril urbano.

Auto o a pie en la city.

Valparaíso y Viña del Mar permanecen en una escala intermedia. En ésta 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 - así - el vehículo del tránsito 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
  2. Tránsito expreso o directo entre lugares claves urbanos y con los accesos a la ciudad sea
  3. Tránsito liviano o
  4. Tránsito pesado (camiones) situaciones propias de esta ciudad
  5. Tránsito del trabajo del Puerto
  6. Tránsito 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 guíen.



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 - VÍA DEL MAR

VALPARAISO y VIÑA DEL MAR, en Verano, acumulan en sus playas - a pesar de lo exiguo e incómodo e incómodo 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 sólo 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 actos 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 :

MAITENCILLON - VENTANAS - EXTREMO NORTE

hasta

LAGUNA VERDE - LAS DOCAS - EXTREMO SUR.

En ambos extremos se dan los campamentos.

En éstos, 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 pagar.

Más allá de dichos extremos, de los campamentos, se dan los balnearios. Tal como CON-CON, REÑACA, 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

Ellos cuentan con plazas, las cuales, puede decirse, yacen a la espera de que les llegue una feria. A estos balnearios viene la gente de la ciudad, la que naturalmente vive dispersa en la extensión de este, no por tanto concentrada al modo de los balnearios vistos anteriormente, tales como Reñaca.

Por ello, sólo 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 que por cierto se desarrolla de manera tal que sabe volverse, abrirse al paisaje natural.

En esto se da también un acto de apropiación de la orilla. Se párese 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 ésta.

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 cómo se hace vida social nocturna en tenidas tan acentuadamente deportivas.

Pero los balnearios representan, aun 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 paisaje natural. Es por tanto, a través de esta compleja relación del interior exterior que se conforman los balnearios clubs.

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 atraviesa 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 puede pensarse, entonces, pensarse en el tercer modo, propio es éste a grandes metrópolis.

Pero no sólo 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 - MINIMA REMODELACION INICIAL  
PROPONE REMODELAR LA AVENIDA BORDE DEL CERRO.

VIÑA DEL MAR, Mayo de 1969  
inp.