

LA AVENIDA DEL MAR

Escuela de Arquitectura

Universidad Católica de Valparaíso

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 VIA 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, Viña del Mar y 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 el 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 que no es posible exponer públicamente láminas de fundamento 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 un nuevo orden que adoptan Valparaíso y Viña del Mar en relación con el Océano Pacífico. Pues estas ciudades tienen la misión de revelar el destino marítimo del país.

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.

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 periodo 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 puede 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 regir así el extenderse actual de estas ciudades, las que proceden 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.

Pero, 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 lograron 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.

**LA ESCUELA DE ARQUITECTURA Y
LA UNIVERSIDAD CATOLICA 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 OFRECIA LA COLABORACION DE SU CUERPO DE PROFESORES Y ALUMNADO.

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

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

Hoy cumplimos con la proposición y su plazo.

PORQUE ESTA ESCUELA SABE QUE LA MISION DE LA UNIVERSIDAD ES LA DE DAR A CONOCER PUBLICAMENTE SU PENSAMIENTO, EN AQUELLOS CASOS EN QUE LA CIUDAD Y EL PAIS REQUIERAN EL APOORTE DE UN AMBITO DE ESTUDIO.

PORQUE LA ESCUELA PLANTEA QUE LAS OBRAS URBANAS SE LLEVAN A CABO ALREDEDOR DE UNA PROPOSICION ARQUITECTONICA QUE LLAMA A COLABORAR A LOS DIVERSOS ESPECIALISTAS.

BASES DE TRABAJO

PARA LOS URBANISTAS:

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

PARA LOS GEOGRAFOS:

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

PARA LOS SOCIOLOGOS:

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

PARA LOS ECONOMISTAS:

LA FORMACION DE UN NUEVO FRENTE DE RETORNO DE INVERSIONES EN LA CIUDAD MEDIANTE UNA FAENA QUE CONTROLE LOS GASTOS INDIRECTOS.

PARA LOS INGENIEROS:

LA FORMA DEL TRANSITO CON FLUIDEZ Y LOS TRAZADOS, EVACUACIONES, ILUMINACION, ACUSTICA Y LAS REDES DE LOS SERVICIOS URBANOS EN GENERAL.

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 COMIENCE 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 adoptase el Gobierno.

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

VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR

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

LA LEY DE VALPARAISO HA SIDO:

PRIMERO, GENERA NUCLEOS AISLADOS QUE DESPUES SON ABSORBIDOS POR EL CRECIMIENTO EN EXTENSION DE LA CIUDAD.

LUEGO, LA RUTA INTERNACIONAL DESDE BARON HASTA CALETA ABARCÀ ATRAVESARIA HACE 60 AÑOS PARTES SEMI-RURALES:

PERO HOY ATRAVIESA LA ZONA DE UNIFICACION DE: VALPARAISO Y
VIÑA DEL MAR.

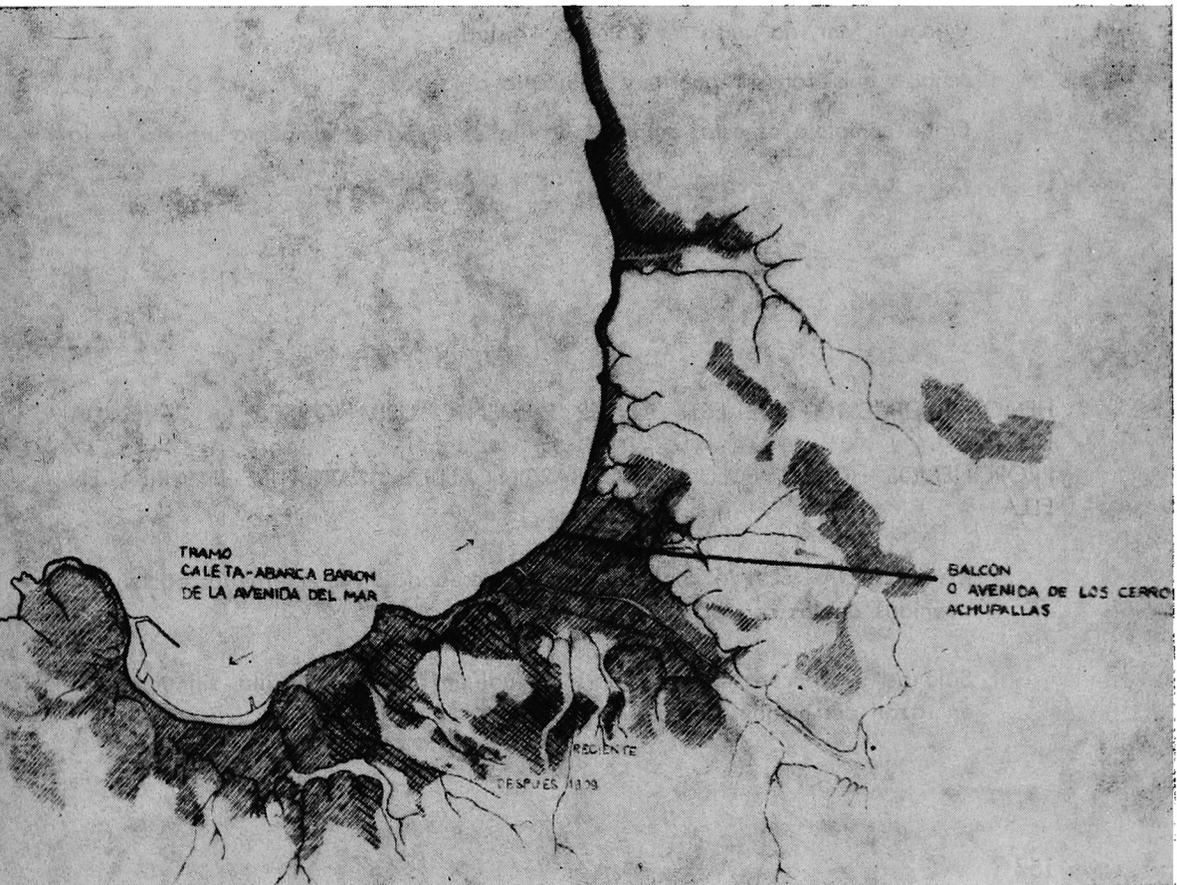
POR TANTO, ES UN ELEMENTO EMINENTEMENTE URBANO.

VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR

CADA VEZ SE EXTIENDEN MAS AMPLIAMENTE;
ELLO LES REPRESENTA EL MENOR ESFUERZO.

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

1909



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 playas.

Valparaíso, no quiso ser un puerto aislado.

Viña del Mar, no quiso ser balneario aislado.

Ambos, quisieron ser puerto y balneario a la vez.

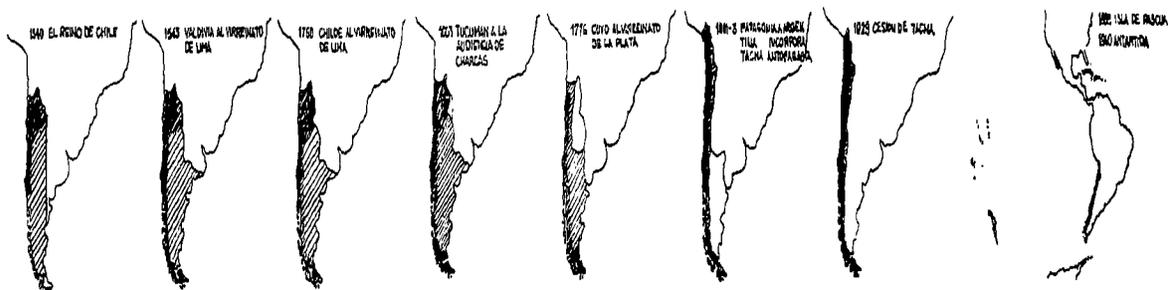
Orilla compleja es ésta, entonces, y ella es el primer elemento urbano de la ciudad.

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 barrios sin orilla, sin mar, sólo en razón del menor esfuerzo.



CHILE

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

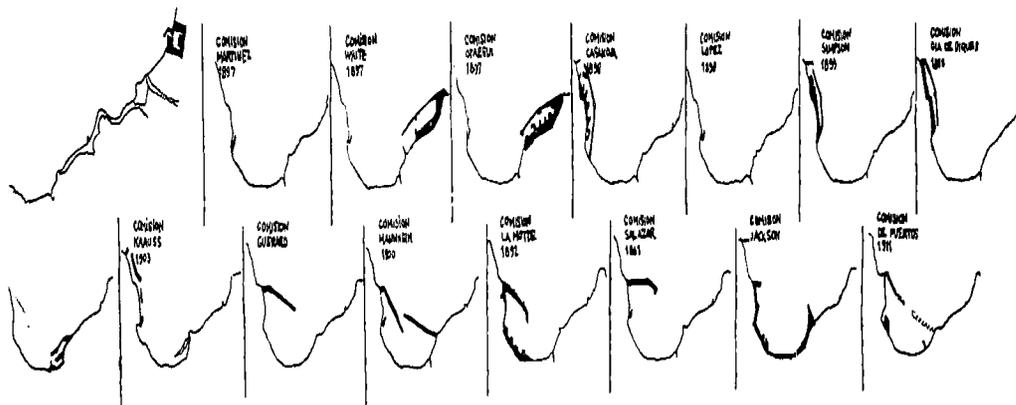
La historia de este país es así, la historia de poblar esta larga franja de tierra.

VALPARAISO

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

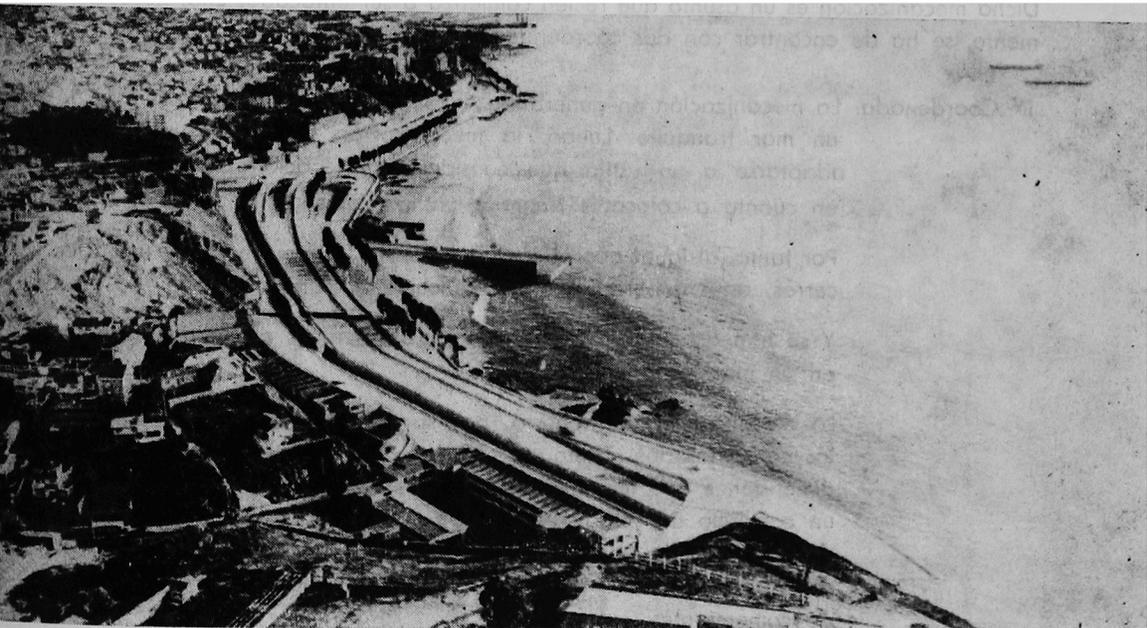
Valparaíso tiene por misión señalarle al país el mar, para preguntar si su gente será también un pueblo de hombres de mar, navegantes, comerciantes, industriales, pescadores.

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





me Costero



omontaje.

EN CUANTO AL USO DEL FERROCARRIL SE TIENE LO SIGUIENTE:

Pueden darse dos clases de tránsito:

Tránsito interurbano vinculado a la red nacional.

Tránsito urbano: Hasta Quillota en el momento presente, y posibilidad 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:

1ª Coordenada: La mecanización en general se lleva a cabo dentro del supuesto de un mar tranquilo. 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 vencerse dificultades.

Y se han de conformar, asimismo, generaciones que sepan trabajar en un mar intranquilo.

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 generaciones de comerciantes.

2ª Coordinada: 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 hasta 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 portuario, desde el 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.

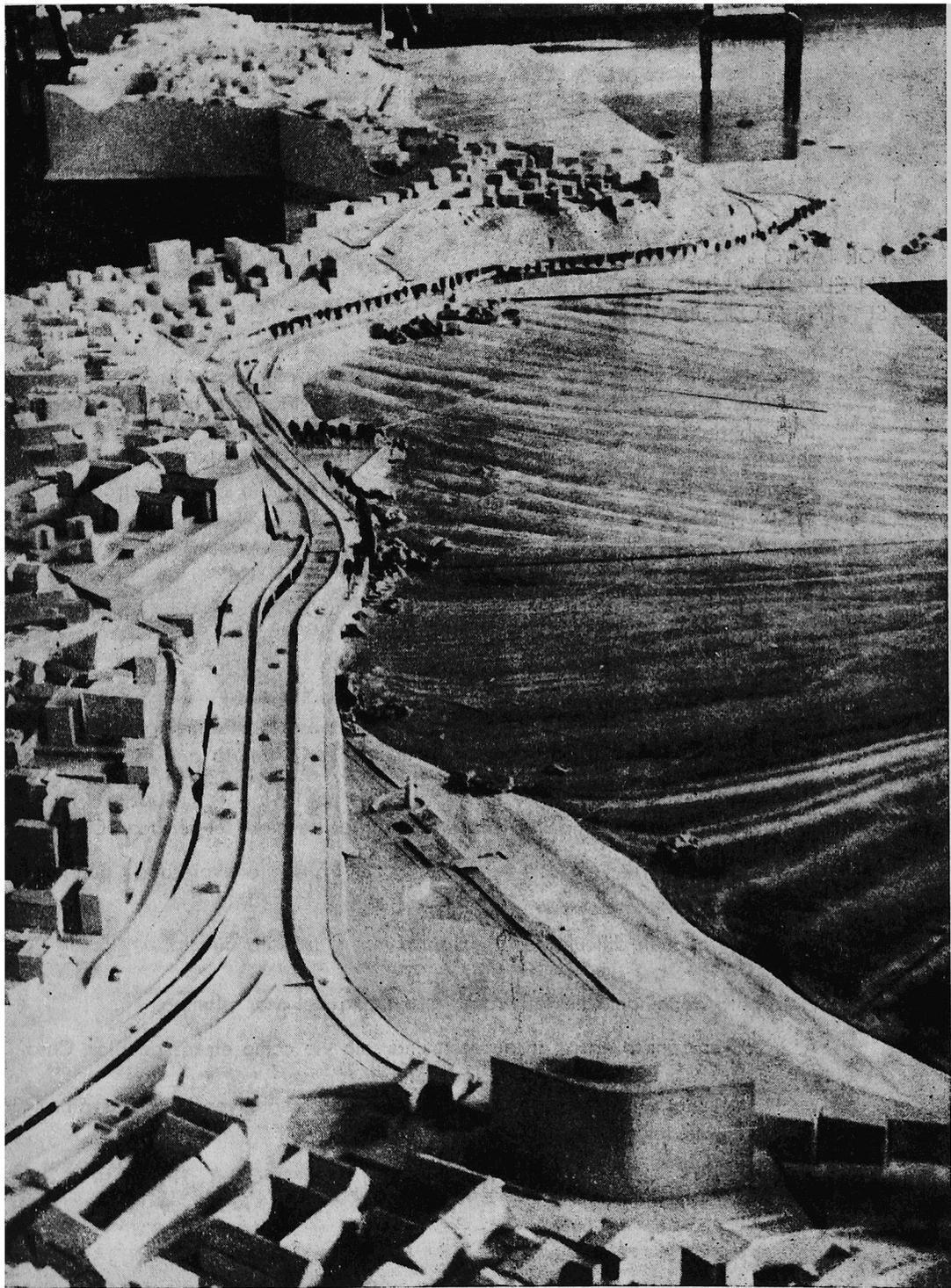
Afluencia del transporte portuario:

Se tiene que el transporte de retiro de mercaderías prima sobre el transporte de acceso. Y dentro de éste, 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 VIA DE AUTOMOVILES.
EN CUANTO AL PUERTO, EL TIENE QUE MODERNIZARSE



Maquette de la Avenida del Mar.

VALPARAISO - VIÑA DEL MAR

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

POR 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; ya 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.

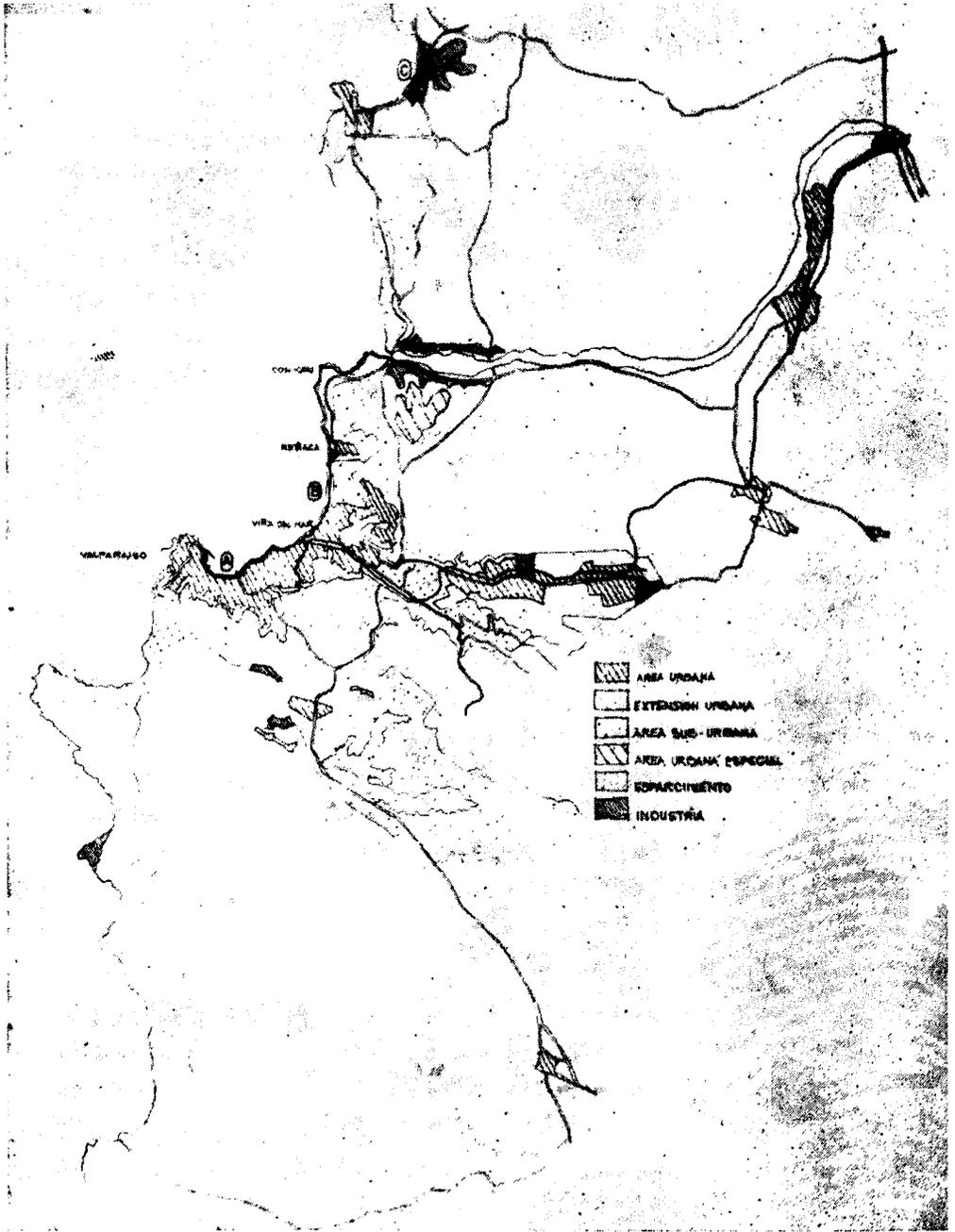
En lugar del concepto de velocidad, la AVENIDA DEL MAR se rige por el concepto de fluidez.

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

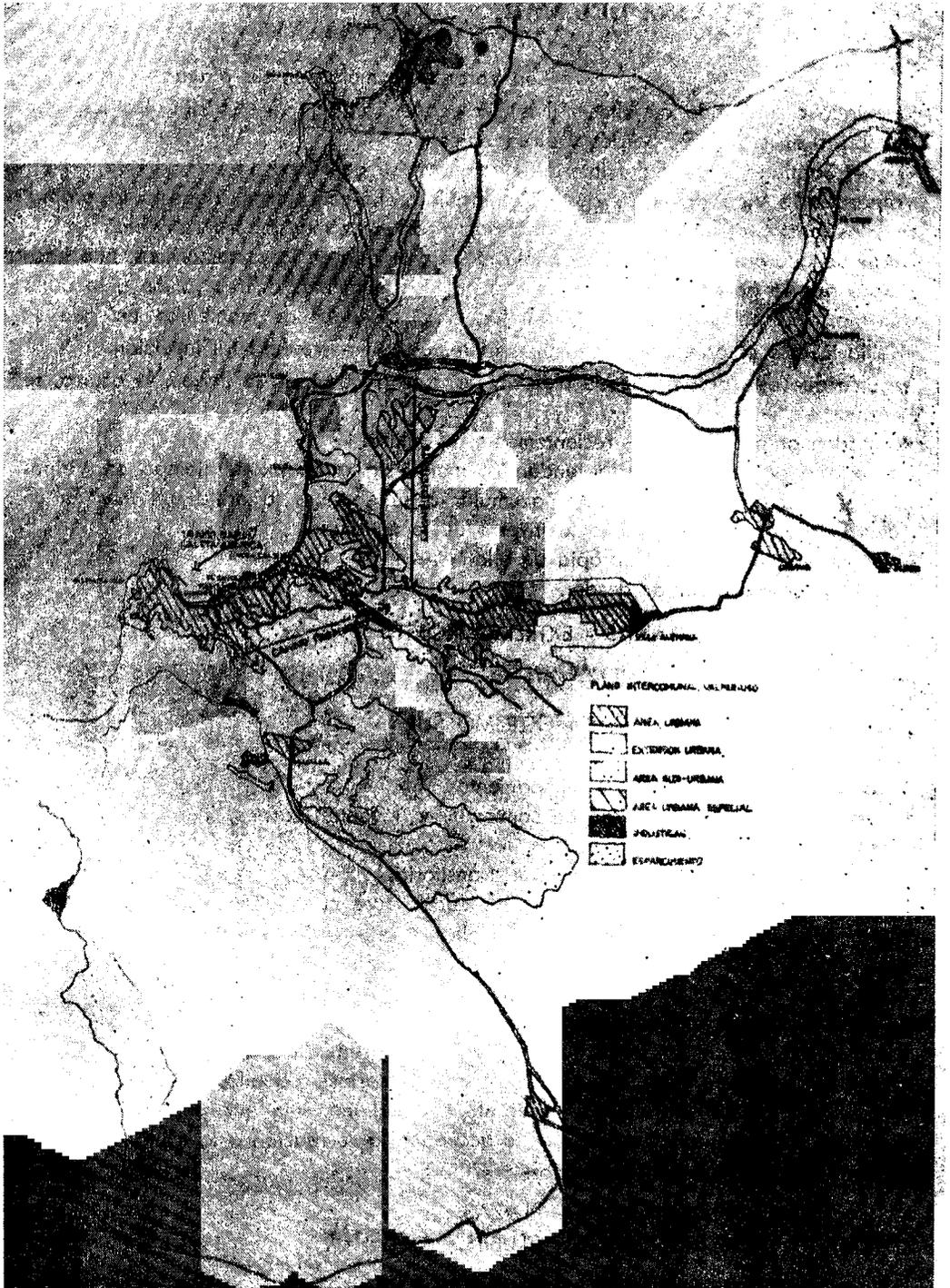
Prima entonces la seguridad en su doble aspecto:

- Seguridad contra los accidentes.
- Seguridad contra los retardos.

Por tanto, la fluidez configura las cuatro situaciones de tránsito de la AVENIDA DEL MAR.



Plano intercomunal Valparaíso.



LA AVENIDA DEL MAR: —TRANSITO CON FLUIDEZ.

LA AVENIDA DEL MAR: —PRIMER ELEMENTO DE LA FUTURA RED VIAL DE VALPARAISO - VIÑA DEL MAR.

VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR,

en Verano, acumulan en sus playas —a pesar de lo exiguo 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 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:

MAINTENCILLO - 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 CONCON, REÑACA, que son semejantes a Cochagua, Zapallar, Algarrobo . . .

Se trata de playas rodeadas por viviendas.

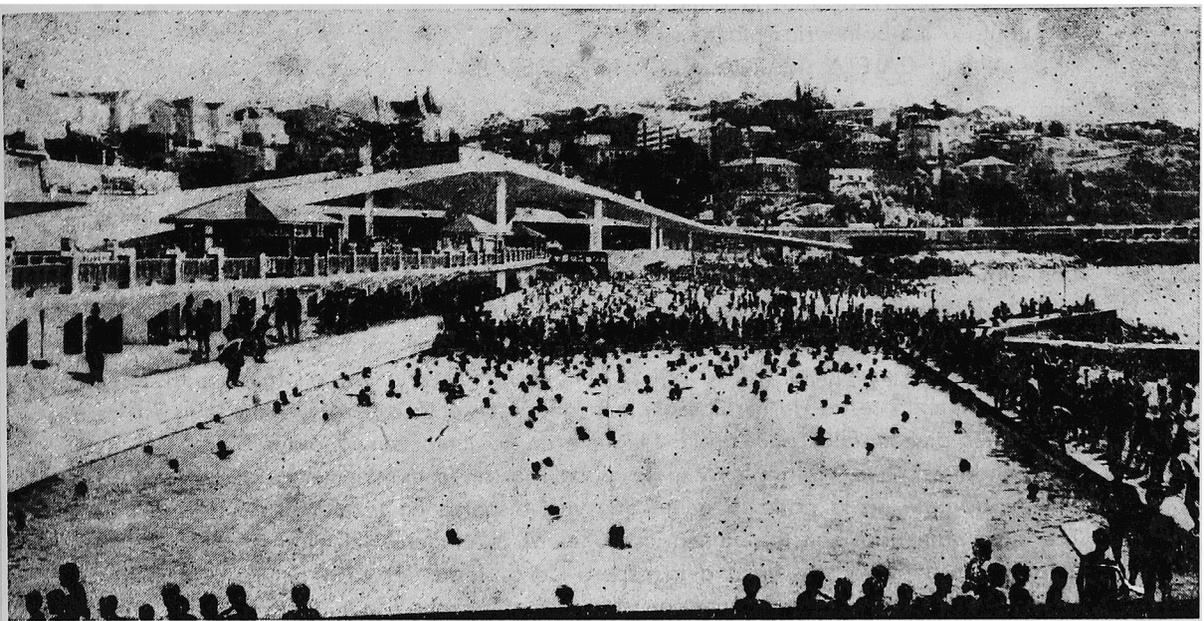
Estas, por cierto, no son transitorias, o de fines de semana a lo largo del año.

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 CLUBES.



Piscina Recreo.



Caleta Portales.

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 éste, 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-clubes. 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 volcarse, abrirse al paisaje natural.

En esto se da también un acto de apropiación de la orilla. Repárese al respecto en los numerosos restaurantes, que son edificios, en la costa misma. Sean ellos de categoría o no, cómo 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, aún más, el goce de estar al aire libre.

Ello va con el avance del desnudo.

Pero aquí se ha de notar que el goce de estar al aire libre, va con estar junto o junto de interiores arquitectónicos que saben volcarse o abrirse al paisaje natural.

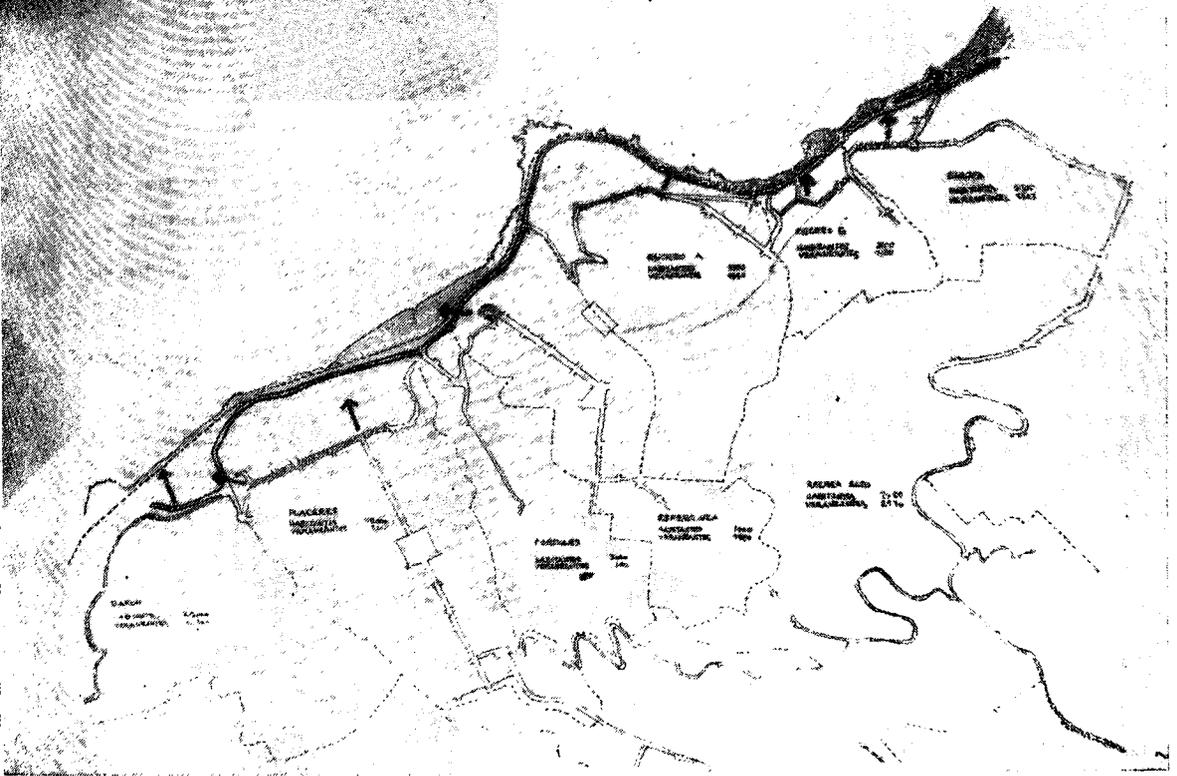
Es, por tanto, a través de esta compleja relación del interior-exterior que se conforman los balnearios clubes.

* * *

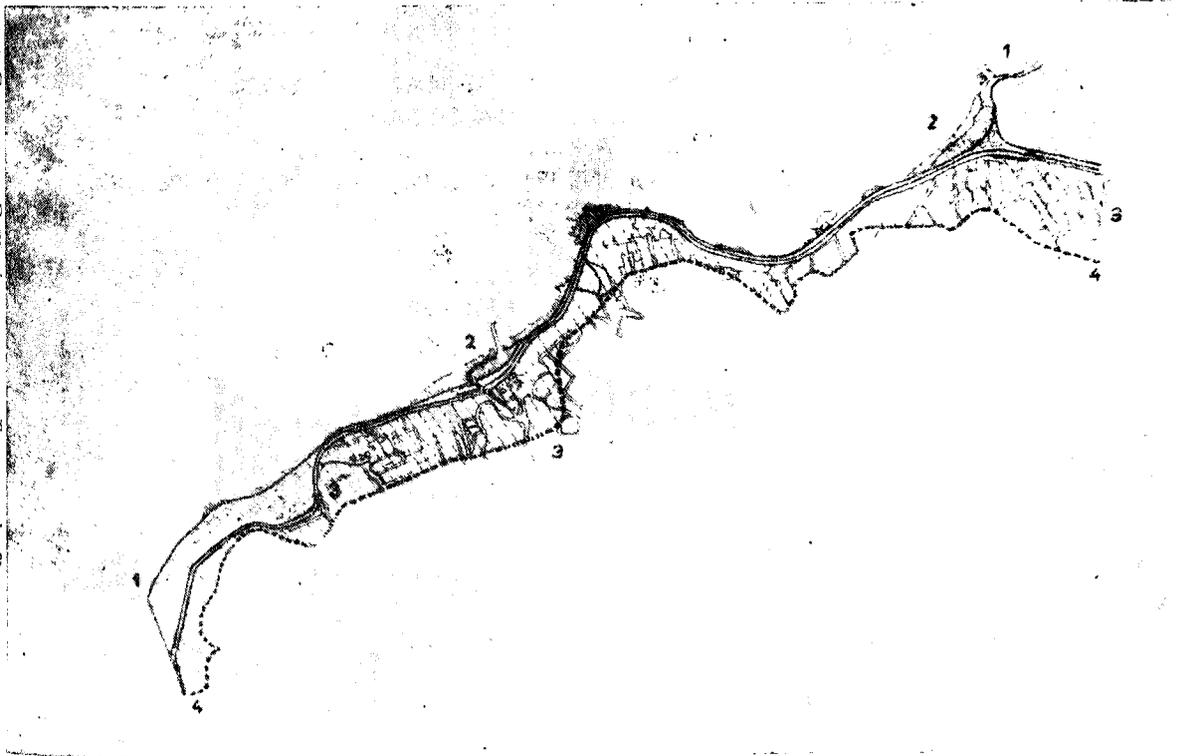
Cuando la magnitud de la remodelación es muy grande, se pueden presentar tres modos de concebir la vía:

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

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



VALPARAISO y VIÑA DEL MAR: La vía atraviesa la ciudad y sus barrios...



VALPARAISO y VIÑA DEL MAR: La vía se aísla de la ciudad...

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, 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 QUE BORDEA
EL CERRO.

VIÑA DEL MAR, mayo de 1969.