

VALPARAISO METROPOLITANO

EL URBANISTA CARLOS MENA M., JEFE DE LA OFICINA DEL PLANO INTERCOMUNAL DE VALPARAISO, NOS ENTREGA SU DIAGNOSTICO DE LA CIUDAD.

AUCA.— ¿Existe una verdadera preocupación urbanística sobre la región de Valparaíso? ¿A quién corresponde?

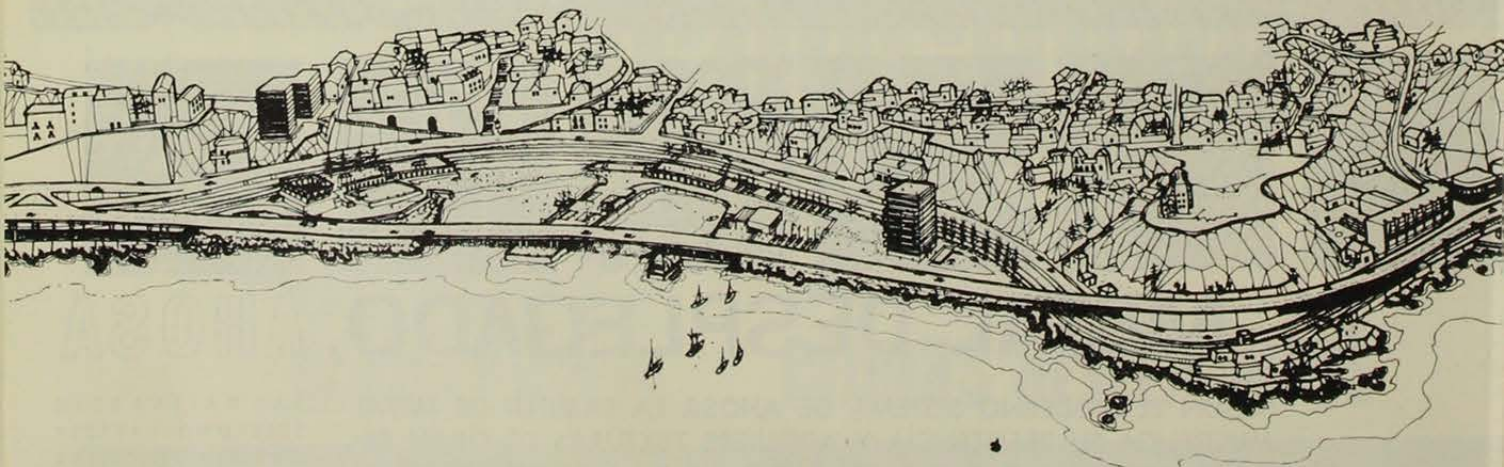
MENA.— Me atrevería a decir que siempre existió "preocupación" urbanística por parte de las Direcciones de Obras Municipales que aplicaban sus ordenanzas locales de líneas, alturas de edificación u otras normas en distintos sectores de la ciudad. Pero "preocupación" no es el término adecuado para lo que la comunidad requiere. La acción ejercida no ha sido integral, sino hasta la última década, en que comienza a actuar el concepto de Plan Intercomunal, a escala regional, una estructura completa de desarrollo metropolitano en sus relaciones con el área geográfica y económica en la cual forma parte. Hasta la reciente creación del Ministerio de la Vivienda, el Plan Intercomunal dependió de la Dirección de Planeamiento y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas. Desde ese momento, pasa a formar parte de la Dirección General de Planificación y Presupuesto, con el nombre de Plan Intercomunal Metropolitano.

Durante la visita de un mes que hiciera a este puerto el célebre urbanista británico Arthur Ling, hace unos pocos años, se dió un impulso al estudio del plano y la determinación de sus fundamentos estadísticos. Por ejemplo, esta oficina llevó a cabo, por primera vez en la región, un censo completo (años 63-64-65) del tránsito vehicular entre Valparaíso y Viña del



El "cuello de botella" porteño en las cercanías de plaza Sotomayor.

Abajo: Proposición de la Oficina del Plano Intercomunal de Valparaíso para la remodelación de Avenida España, sector Recreo.



Mar, a fin de determinar las necesidades de remodelación de dicha vía. Sin embargo, el principal obstáculo para progresar en esta materia no es tanto la falta de medios como la falta de coordinación.

Generalmente los organismos fiscales de los diferentes Ministerios, trabajan aisladamente, sin tener un conocimiento global de lo que sucede en un área determinada.

Es necesario mejorar las conexiones a nivel regional, para integrar los diferentes esfuerzos en un programa común.

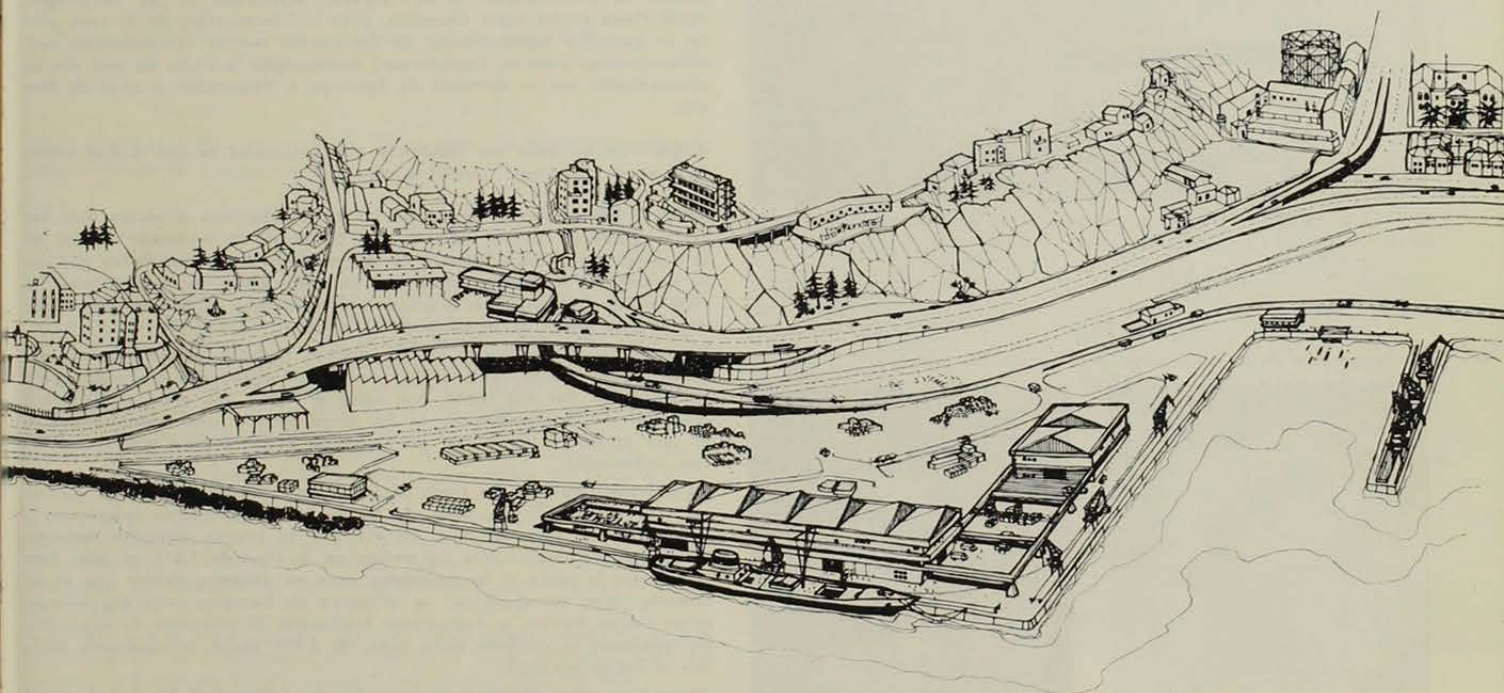
AUCA.— ¿Cómo formularía usted, a grandes rasgos los problemas de que afectan al área metropolitana de Valparaíso?

MENA.— En términos generales, esos problemas derivan del hecho de que las áreas metropolitanas de la región del Valle del Aconcagua presentan diferentes comunidades urbanas entre la costa y el interior de la región, cuyos centros o polos de gravitación son dos: Valparaíso, como centro de poder regional, administrativo, empresarial y marítimo y Viña del Mar, con su equipamiento turístico de vida estacional.

En cuanto a Valparaíso en sí, es una metrópolis lineal entre mar y cerro, originada históricamente en dos cascos extremos:



El Mercado Común y la Vía Internacional Mendoza reservan un destino brillante al puerto de Valparaíso. Hay que prepararlo para esa etapa.



La Matriz por el sur y El Almendral por el norte, cuya comunicación, entonces interrumpida a la altura de la Cueva del Chivato, se conquistó, conjuntamente con el área central de la ciudad, ganando terreno al mar.

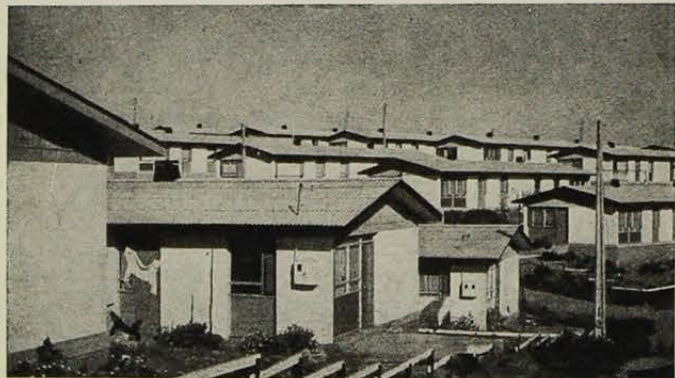
De este hecho congénito derivan sus principales problemas de infraestructura, a saber: el tránsito interurbano, que se enfrenta al verdadero "cuello de botella" existente desde "El Mercurio" hasta la Plaza Sotomayor; la vialidad y equipamiento previsible para las áreas de crecimiento, en una ciudad cuya franja costanera aparece sometida al dominio del ferrocarril, con sus vías rígidas, sus peligros y la presencia física de almacenes e instalaciones; y, finalmente, la remodelación de su puerto, hoy insuficiente para el destino que el mercado común latinoamericano reserva a la ciudad.

Estos son algunos de los temas de la supervivencia metropolitana, para no mencionar otros tan importantes como las vías de acceso nacional e internacional ya señaladas, el abastecimiento de agua y redes sanitarias, de complejas características, la preservación de sus valores históricos, etc.

AUCA.— Acaba usted de mencionar el problema del tránsito. ¿Cuál es su diagnóstico?

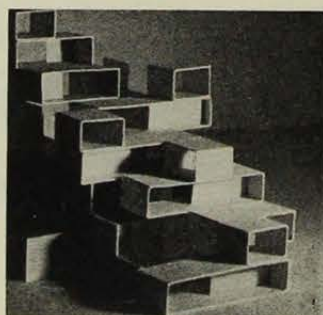
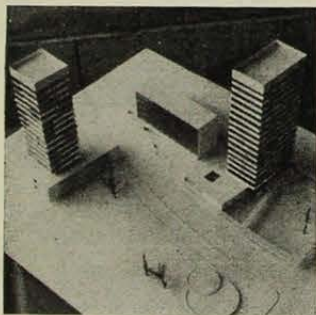
MENA.— Ante todo, quiero referirme a las vías de penetración a la ciudad. Estas son dos: la que viene de la capital, bifurcada entre Santos Ossa y Agua Santa y la llamada Vía Internacional llamada a conectar Valparaíso con Mendoza, que en la actualidad aparece confundida con la conexión interurbana Valparaíso Viña del Mar, a través de la única carretera plana existente. Nuestro censo 63-65, ya mencionado, detectó una movilidad vehicular de 30.000 pasadas al día por la Avda. España, que tiene escasamente cuatro pistas y un trazado excesivamente sinuso. De ahí que los proyectos de remodelación de la vía o construcción de una nueva bajo diferentes alternativas, corresponden a una necesidad impostergable. Deberán solucionar adecuadamente, tanto el transporte cotidiano de esa considerable población que hoy trabaja en Valparaíso y duerme en Viña del Mar, como el desplazamiento de alta velocidad que corresponde a una carretera internacional.

Valparaíso tiene desde hace años su propio metropolitano, confundido con el ferrocarril intercomunal.



UNIDADES AUTOSUFICIENTES: primer paso en la expansión habitacional de la ciudad.

Dos respuestas de la arquitectura a la topografía porteña.....



...y una solución que atropella el paisaje con su cortina edificada.



En cuanto al tráfico urbano propiamente tal, él se inicia en la Estación Barón con un recorrido longitudinal en forma de carrousel, que tiene los siguientes valores positivos:

Primeramente, Valparaíso es la única ciudad chilena que dispone de un ferrocarril metropolitano capaz de recorrerla en toda su longitud. En efecto, mediante el sistema de automotores Viña-Puerto, complementado con una adecuada red de estaciones locales, podría descongestionarse con gran facilidad. En segundo lugar, destaquemos el hecho de que no hay recorridos transversales cerro-mar debido a la exiguidad de estas distancias en la parte plana. Este hecho, evita cruces y congestión de calles. Pero hay también aspectos negativos que considerar en el enfoque del tema. La actual estructura de calles, por ejemplo, en la cual el recorrido N-S por la Avda. Pedro Montt se interrumpe violentamente a la altura de Plaza Victoria. Enseguida, el ya denominado "cuello de botella", entre las Plazas Anibal Pinto y Aduana. En este sector, solamente tres calles, que disponen en total de nueve pistas asumen todo el compromiso de tránsito de ida y vuelta por la ciudad, incluyendo el volumen de carga portuaria pesada. En unos pocos años más, se habrá producido la saturación completa de estas vías. Solamente la construcción de un "by pass" elevado por la Avda. Errázuriz se perfila como solución.

El otro serio desafío de tránsito porteño es el acceso a los cerros, hoy densamente poblados. Entre las cotas 100 y 150 mts. existe parcialmente un camino de circunvalación o de "cintura" susceptible de ser completado desde Playa Ancha hasta Chorrillos, para la interconexión de la zona alta de la ciudad y especialmente, de los nuevos centros habitacionales previstos en estos sectores. También está contemplada la unión de esta vía de circunvalación con la carretera de Santiago a Valparaíso, a nivel de Placilla.

AUCA.— Se ha dicho con insistencia que Valparaíso es una ciudad estancada en su crecimiento. ¿Usted lo cree así?

MENA.— Históricamente, la ciudad ha aumentado más o menos diez veces su población en un siglo, lo cual constituye un fenómeno natural en el cuadro metropolitano chileno. Lo que verdaderamente ocurre es que, en la actualidad, Valparaíso constituye un gran centro de empleo para la clase media y obrera pero, a mayor nivel económico de la población, tanto menor es el grado de su sollicitación residencial.

En cuanto a la localización de la industria regional, obviamente, las actuales áreas urbanas de la ciudad no ofrecen condiciones adecuadas para su desarrollo. Por esa razón, con vistas a lograr una racional estructura industrial de la intercomuna, se ha propendido a una descentralización, la cual constituye, a su vez, un factor de estímulo para una redistribución poblacional.

De ahí que, mientras las tasas de crecimiento de Quilpué y Villa Alemana, alcanzan el 5% en razón de los nuevos asentamientos industriales -residenciales y Viña del Mar, un 4% por su intensa atracción turística-residencial, Valparaíso sólo ha crecido en la cifra de 1.8% al año. Esto parece dar la razón a los pesimistas, pero no debemos olvidar que en la llamada "área metropolitana" se adicionan sin fronteras estas dos últimas, cuyos límites tienden a desaparecer totalmente. El promedio de expansión metropolitana en conjunto sería, pues, de 2.8% anual, notablemente idéntico al índice nacional.

Ahora bien: ¿Hay límites a la expansión de Valparaíso? La ciudad actual muestra un área plana estratificada con edificación antigua de 2 ó 3 pisos. Su mayor porción, constituida por El Almendral, es un vecindario mixto de instalaciones industriales, garages, bodegas, comercio y vivienda. Una adecuada remodelación podría llevar 30.000 habitantes más a esa zona. Mientras tanto, vemos a las nuevas poblaciones encumbrarse hacia los cerros. Por otra parte, también habría que alterar el criterio de edificación en los cerros: ésta debería ser mixta o alta, precisamente por las ventajas visuales y de orientación que proporciona la pendiente bien aprovechada para los conjuntos de vivienda colectiva.

Cinco factores básicos determinan el emplazamiento adecuado de los nuevos centros habitacionales: empleo, vialidad, urbanización (en especial, abastecimiento de agua y topografía (pendientes). De acuerdo a esas premisas, el Plan prevee la ubicación para 100.000 futuros habitantes en cuatro grandes unidades o centros poblacionales, algunos de desarrollo ya iniciado, a saber:

Sector 1.— Sistema de mesetas ubicado en Playa Ancha.

Sector 2.— Sistema de mesetas entre variantes Santos Ossa y Agua Santa.

Sector 3.— Sistema de mesetas ubicadas en Forestal y Chorrillos, fundo Las 7 hermanas.

Sector 4.— Sistema de mesetas en Achupallas-Miraflores Alto.

Estos centros están concebidos como unidades satélites autosuficientes con el equipamiento necesario y adecuadamente relacionadas con los centros de empleo de sus pobladores.



1. El acceso a los cerros: eterno problema vial de Valparaíso.

2 y 3. Camino de "cintura", embrión de una futura vía alta de circunvalación para la ciudad.

AUCA.— ¿Cuál es, en su concepto, el proyecto de mayor trascendencia para el futuro de Valparaíso?

MENA.— Sin duda, la remodelación del Puerto. El 90% del intercambio del Mercado Común se operará por vía marítima y, con los proyectos de la Corporación Andina, la vía internacional a Mendoza ya mencionada y, muy especialmente, el Mercado Común Latinoamericano, la solicitud del puerto de Valparaíso crecerá notablemente. Debemos prepararnos para devolver a Valparaíso el papel preponderante que jugó antes de la construcción del Canal de Panamá. Se ha previsto, para los próximos diez años, un incremento de 50% de su capacidad de carga, la cual podrá subir de 1.200.000 a 2.000.000. de toneladas. Para éste propósito, se requiere ampliar en 1.100 mts. el actual molo de abrigo, a fin de obtener casi 200 hectáreas de la bahía abrigadas. Desde luego esta obra es en este momento muy cara para las posibilidades reales de financiamiento. Existe la propuesta de una firma alemana de cambiar todas las grúas e instalaciones de bodega en el espigón nuevo, de acuerdo a la más moderna técnica de estibación conocida. La actual Maestranza Barón podrá ser trasladada a Peña Blanca y en su lugar, quedarán disponibles 10 Hás. que se complementarán con otras 12 mediante rellenos del mar en el litoral de cota baja. Se obtendrá así una vasta extensión disponible para ampliación portuaria..

Por cierto que la expansión de su puerto creará nuevas presiones de tipo administrativo, de circulación y almacenamiento sobre la ciudad. Pero ese impacto está previsto en los nuevos planes de desarrollo urbano.

AUCA.— Si la zona costera de la ciudad será completamente integrada a la industria portuaria y transporte, subsistirá la pérdida de contacto físico entre la ciudad y el mar. ¿Cómo enfrentan ustedes esta contradicción?

MENA.— Considerada de ese modo, la contradicción es un fenómeno inherente al destino de la ciudad, a su base económica. Pero si no es posible una completa apertura a lo largo del litoral, hemos considerado la creación de "ventanas" hacia el mar, una de las cuales ya está formada históricamente en Plaza Sotomayor.

El ante-proyecto de remodelación Bellavista estudiado en esta oficina, es un ejemplo elocuente y atiende a la recuperación de otra de estas "ventanas" frente a Plaza Victoria en un sector plenamente residencial de edificios torres. El área verde existente tiene en ese proyecto un remate de costanera, con cruce de vías a desnivel.

Otras remodelaciones pueden proyectarse hacia El Almendral con criterio similar, de evitar la incomunicación entre la ciudad y el mar en su parte baja.

Por lo que respecta a balnearios y playas propiamente tales, no toda la costa, como es sabido, tiene condiciones y, además del desarrollo de las actuales, se dispone potencialmente de grandes reservas de litoral turísticamente adecuado entre Concón y Quinteros. Pero, obviamente, sus planes de formación y adaptación no tienen prioridad en las inversiones fiscales, desde que ellos caen con más propiedad, en la esfera de acción de los municipios o de las asociaciones de éstos con intereses privados del país o del extranjero.

