

# LA SEGUNDA VÍA

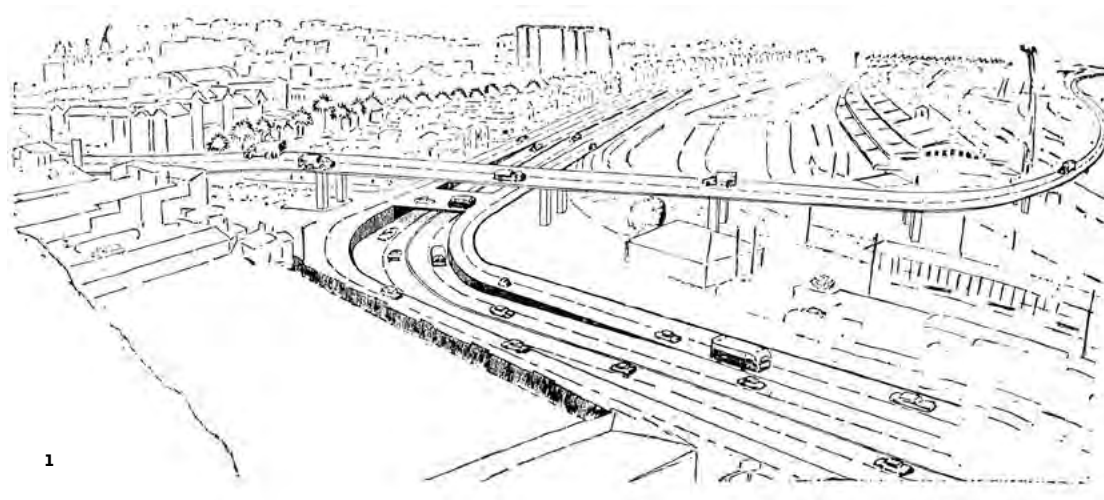
## La controversia pública por la irrupción de la Escuela de Arquitectura de la UCV ante el proyecto de la Vía Elevada de 1969

### Palabras clave

Escuela de Arquitectura  
Valparaíso  
Alberto Cruz  
Infraestructura  
Contraproyecto

Por su condición pública y su envergadura, las infraestructuras viales implican la participación de muchos actores. No muchos de ellos, sin embargo, son capaces de participar en el debate con una contrapropuesta. Eso fue precisamente lo que hizo la EAUCV en 1969 con su proyecto para la Avenida del Mar. Pero, como argumenta este texto, la lamentable derrota tras haber llevado este debate hasta las más altas esferas, habría sellado el destino de esta escuela.

**H**ace prácticamente cincuenta años, y luego del triunfo del movimiento de Reforma Universitaria, los estamentos de la Universidad Católica de Valparaíso (UCV) orientaron gran parte de sus esfuerzos a participar propositivamente de los problemas del agitado y polarizado Chile de los sesenta. En esa línea, la UCV se manifestó a favor de la nacionalización del cobre, formuló críticas observaciones respecto a la propuesta de la Escuela Nacional Unificada impulsada por el Gobierno de Allende y sugirió importantes políticas de transporte y puertos de actividad marítima (Allard, 2002). Por su parte, la Escuela de Arquitectura (EAUCV), protagonista de la detonación del movimiento reformista en la universidad porteña, entraría activamente en escena en 1969 al proponer la Avenida del Mar: una alternativa a la cuestionada



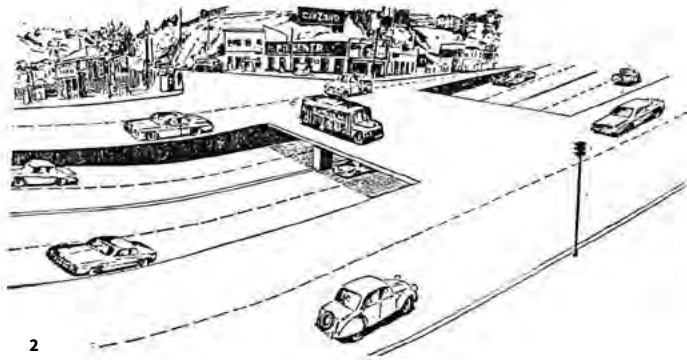
Vía Elevada diseñada por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), tramo que conectaría Valparaíso y Viña del Mar dentro de la nueva y extensa autopista entre Valparaíso y Mendoza.

Durante el proceso, los enfrentamientos con autoridades de Gobierno y los rigores de llevar a cabo una importante y desgastante empresa intelectual acabarían por sobrevenir en una notoria transformación en las formas de vinculación de la EAUCV con el ámbito público. A pesar de ser una de las controversias urbanísticas locales más mediatizadas de la época, las bases del diferendo remitían, aunque por distintos derroteros, a las de emblemáticos enfrentamientos por los planes urbanos para Greenwich Village (1955) y al del contemporáneo California State Route 480 (1968) en Estados Unidos. Mientras tanto, mediando tibia oposición, en Chile aún se discutían los alcances de la propuesta de la ambiciosa obra de la autopista Norte-Sur – conocida como vía ‘Panamericana’- en Santiago<sup>1</sup>. En este texto, pondré en relieve las estrategias performáticas y comunicacionales empleadas por la Escuela para situar su contrapropuesta en la esfera pública, así como también una serie de fricciones sostenidas con importantes sectores políticos del país. Propongo, en definitiva, articular una serie de dialécticas de conflicto que, como es habitual en estas grandes intervenciones, levantan más polvo del que frecuentemente es posible observar dentro del análisis disciplinar.

### La Vía Elevada: antecedentes del conflicto

Durante la primera mitad de los sesenta tanto autoridades locales como centrales coincidieron en

**FIG 1** Cabezal Estación Barón de la Vía Elevada, versión de 1967. En: *El Mercurio de Valparaíso*, 4 de mayo de 1967. / *Elevated Highway at Estación Barón, 1967 version*. In: *El Mercurio de Valparaíso*, May 4, 1967. Fuente / Source: Archivo Biblioteca Nacional de Chile.

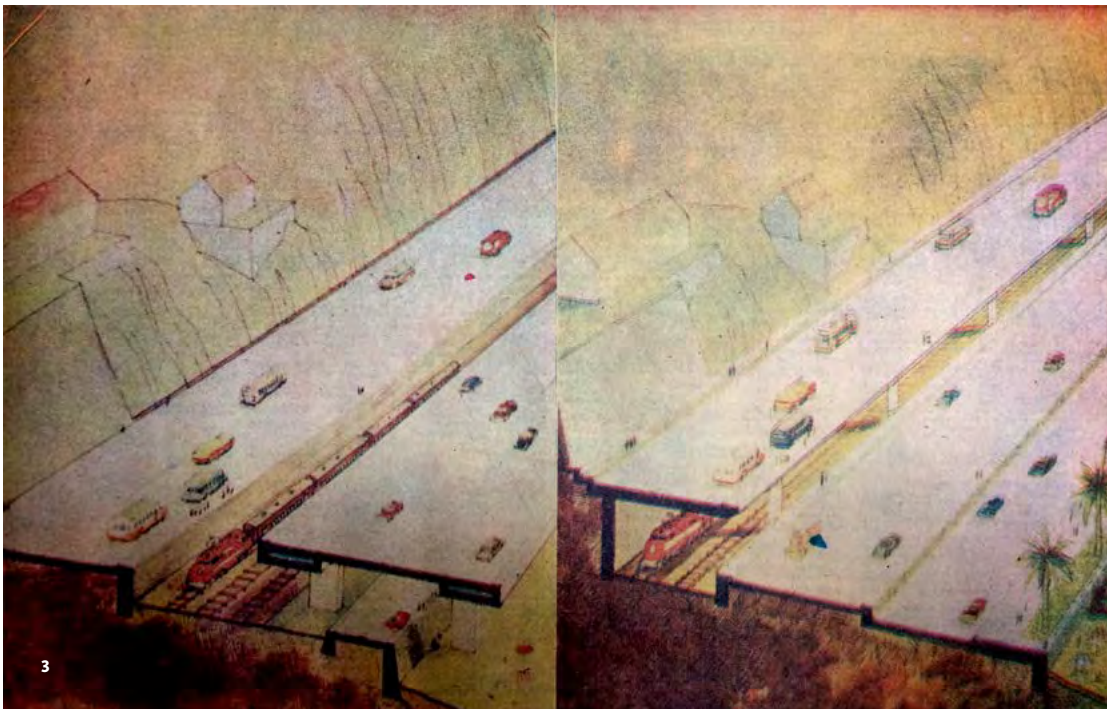


**FIG 2** Cruce con el desaparecido Matadero Municipal (hoy INACAP), versión de 1967. En: *El Mercurio de Valparaíso*, 4 de mayo de 1967 / *Intersection with the ex Municipal Slaughterhouse (today INACAP), 1967 version*. In: *El Mercurio de Valparaíso*, May 4, 1967. Fuente / Source: Archivo Biblioteca Nacional de Chile.

la necesidad de modernizar la infraestructura vial de la región de Valparaíso con el fin de conectar, de forma expedita, el creciente flujo de desplazamientos desde y hacia las provincias de Cuyo (Argentina), las que demandaban una pronta salida comercial al océano Pacífico. Las gestiones para la construcción de una nueva autopista se incrementaron por los cada vez más habituales problemas de congestión en el puerto y, no en menor medida, por las constantes presiones de las cámaras de comercio de Valparaíso y Mendoza hacia sus respectivos gobiernos centrales. En medio de este escenario, en 1967 el MOP llevó a cabo una exposición en la Intendencia de Valparaíso, haciendo pública por primera vez una imagen objetivo – muy distante de la que comenzó a construirse – del proyecto denominado ‘Vía Elevada’ (FIG. 1, 2), tramo de 4,3 kilómetros comprendidos entre el empalme de la Avenida Argentina con la Estación Barón, en Valparaíso, y el cabezal de Caleta Abarca al unirse con la calle Viana, en Viña del Mar: segmento fundamental de la nueva autopista entre Valparaíso y Mendoza.

Hacia 1968, y con la venia de un crédito aprobado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para financiar cerca del 45% de su costo total, el Gobierno de Frei Montalva dio marcha al proceso de construcción de la Vía Elevada con el llamado a licitación de obras. La propuesta fue enérgicamente impulsada por el intendente de la provincia, Enrique Vicente, y desarrollada por la Dirección de Vialidad del MOP. Contemplaba la construcción de doce pistas: seis de ellas serían para tránsito rápido intercomunal, estimando conectar Valparaíso y Viña del Mar en sólo cinco minutos; cuatro pistas de tránsito local hacia los cerros y dos de tránsito costero. Además, se proponía un tercer riel para el nuevo ferrocarril metropolitano, la remodelación total de la caleta Portales, la reconstrucción del nuevo Club de Yates con estándares internacionales y la ejecución de nuevos rellenos para extender las zonas balnearias en veinte metros hacia el mar.

Este último punto suscitaría las inquietudes más importantes en la EAUCV. Junto con denunciar que nunca se había tenido certeza sobre una versión definitiva del proyecto de la Vía Elevada, desde la



Escuela se consideró que la propuesta del MOP atentaba flagrantemente contra la relación entre la ciudad y su orilla, y no cedieron en su convicción de que la Vía Elevada acabaría por destruir toda posibilidad de acceso al mar en el tramo a intervenir (FIG. 3-5). «Valparaíso es la ciudad que cuida en Chile que no se olvide el mar [...] si Valparaíso olvida su misión el país entero puede olvidarlo», enfatizaba Alberto Cruz (EAUCV, 1969b:28) en las ideas fundamentales que sostuvieron la contrapropuesta que presentaría la EAUCV.

### La Avenida del Mar. Primeras escaramuzas

Luego de analizar la Vía Elevada, a comienzos de 1969 la EAUCV emitió un documento de catorce objeciones al MOP, las que luego de dos meses fueron calificadas como de mero carácter estético. Ante esto, la Escuela en pleno constituyó un equipo de trabajo compuesto por los talleres cursantes de segundo y quinto año con el propósito de elaborar una contrapropuesta sometida a los mismos límites presupuestarios que el proyecto oficial (Pérez de A. y Pérez O., 2003). Proveniente de una nutrida cantidad de estudios referentes a la relación de la ciudad con el mar<sup>2</sup>, la EAUCV concibió su 'Avenida del Mar' como un primer elemento urbano que situase a Valparaíso y Viña del Mar en directa relación con el océano Pacífico (EAUCV, 1971). La propuesta comprendía el aprovechamiento de una nueva ribera de balnearios (FIG. 6, 7), la remodelación del borde de los cerros y la supeditación del tránsito del automóvil a la fluidez urbana y no a la velocidad de la autopista. La presentación del proyecto fue acompañada por el llamamiento de Alberto Cruz

**FIG 3** Ilustración comparativa de un fragmento de ambas propuestas en 1969. A la izquierda, la Vía Elevada; a la derecha, la Avenida del Mar de la EAUCV. En: *El Mercurio de Valparaíso*, portada del 8 de junio de 1969. / *Illustration comparing a fragment of both proposals in 1969. On the left, the Elevated Highway; on the right, EAUCV's Sea Avenue. In: El Mercurio de Valparaíso, front cover June 8, 1969.* Fuente / Source: Archivo Biblioteca Nacional de Chile.



**FIG 4** Balneario de Recreo antes de las obras de la Vía Elevada en 1969. / *Recreo beach before works on the Elevated Highway in 1969.*  
Fuente / Source: Archivo Histórico José Vial Armstrong, EAUCV.

a los estudiantes y arquitectos chilenos, instándolos a intervenir como actores públicos y a difundir su pensamiento al país y al mundo.

La campaña de publicidad de la Avenida del Mar inició el 3 de abril de 1969, justamente en las terrazas del balneario de Recreo (FIG. 8). En una exposición pública que contó con la asistencia de Raúl Allard, en su calidad de rector de la UCV y regidor del Partido Demócrata Cristiano (PDC), fuerza política de Gobierno; Víctor Vicencio, también regidor; Graciela Lacoste, diputada del PDC; profesores, alumnos y diversas personalidades invitadas<sup>3</sup>, la Escuela llamó abiertamente a rechazar la propuesta del MOP y a no permitir la ejecución de soluciones parciales. En la instancia intervinieron el mismo Allard; José Vial, director de la EAUCV; Arturo Baeza, profesor de la Escuela y senador académico de la UCV; y Alberto Cruz, profesor fundador de la Escuela y por entonces director del Instituto de Arte de la UCV. Al referirse a la Vía Elevada, este último advirtió la eventual pérdida de fluidez en el acceso a las playas, lo que afectaría a cien mil personas principalmente de Valparaíso<sup>4</sup>.

Los primeros respaldos a la campaña de la EAUCV surgieron desde el mundo universitario. Contando con la venia de la rectoría de la UCV, se sumó también el apoyo de la Unión Nacional de Estudiantes de Arquitectura (UNEA). En un comunicado enviado el 17 de mayo a las escuelas de arquitectura adscritas, la organización estudiantil instó a todas las partes involucradas a exponer sus puntos sobre la nueva autopista, puesto que «en ella se juega el destino de la arquitectura y el urbanismo en Chile» (EAUCV, 1969c: 6).

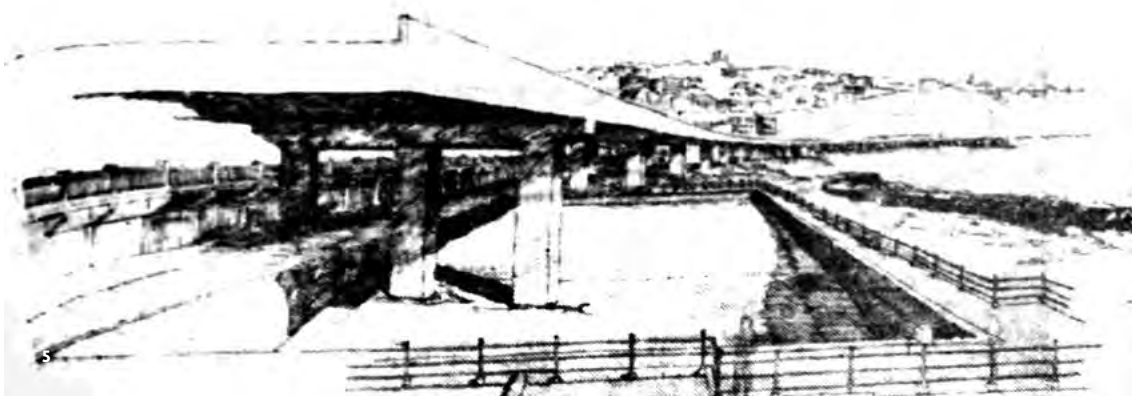
Al finalizar su declaración, la UNEA convocó a un paro que se hizo efectivo en el casino de estudiantes de la UCV el día 24 de mayo del mismo año, donde además se llevó a cabo una asamblea estudiantil en la que dieron cuenta de las infructuosas invitaciones al MOP para establecer una mesa de diálogo. Cerrando la asamblea, los estudiantes acordaron realizar una masiva y pacífica manifestación por las calles de Valparaíso (FIG. 9).

La estrategia de adhesión a la propuesta también incorporó las expresiones de diversos y connotados arquitectos latinoamericanos, las que fueron publicadas en insertos pagados tanto en el diario *La Unión* como en *El Mercurio de Valparaíso* (EMV) del 9 de agosto del año en cuestión. A raíz de las gestiones y viajes de Alberto Cruz a Río de Janeiro y Buenos Aires, la Avenida del Mar sumó a sus filas la firma de los arquitectos brasileños Óscar Niemeyer, Lucio Costa y Sergio Bernardes; y de los arquitectos argentinos Jorge Ferrari Hardoy, Clorindo Testa, Francisco Bullrich, Alicia Cazzaniga, Alberto Prebisch, César Janello, Eduardo Bustillo, Rafael Iglesia y Amancio Williams. Por su parte, los arquitectos chilenos que participaron de la declaración, en los que cabe mencionar a Germán y Liliana Bannen, Juan Borchers, Mario Pérez de Arce, Fernando Castillo, Jaime Bellalta y Miguel Eyquem – en representación de la Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU) – entre varios más, se manifestaron moderadamente llamando a constituir una comisión multidisciplinar que decidiera lo más conveniente para la región.

### La Escuela de Arquitectura, la política y los medios

En el desarrollo de la estrategia de difusión de la Avenida del Mar, la EAUCV recurrió principalmente a los medios escritos, en específico al diario EMV. A diferencia de otros, EMV pondría el diferendo entre sus portadas y principales informaciones, y se constituiría en el principal conducto de ofensiva y contraofensiva tanto de la Escuela como de los adherentes a la Avenida del Mar. La relación de la Escuela con el diario ya se había puesto a buen tono con la completa cobertura

**FIG 5** Incidencia de la estructura de la Vía Elevada sobre el balneario de Recreo según diagnóstico de la EAUCV. En: *El Mercurio de Valparaíso*, 6 de abril de 1969. / Incidence of the Elevated Highway's structure on Recreo beach according to EAUCV's diagnosis. Fuente / Source: Archivo Biblioteca Nacional de Chile.





**FIG 6** Fotomontaje Avenida del Mar, sector balneario Recreo. / *Sea Avenue's photomontage, Recreo beach area.*  
Fuente / Source: PÉREZ DE A., PÉREZ (2003).

**FIG 7** Fotomontaje de la franja peatonal costera propuesta en la Avenida del Mar. / *Photomontage of Sea Avenue's coastal pedestrian walkway.*  
Fuente / Source: PÉREZ DE A., PÉREZ (2003).

**FIG 8** Exposición pública en las terrazas del desaparecido balneario de Recreo. Panorámica del autor a partir de fotografías existentes. / *Public exhibition on the terraces of the former Recreo beach. Photomontage by the author based on existing photographs.*  
Fuente / Source: Archivo Histórico José Vial Armstrong, EAUCV.

de los eventos de la Reforma Universitaria de 1967<sup>5</sup>. En adelante, las determinaciones y pronunciamientos de la campaña de la Escuela no escatimarían en buscar la atención de diversos actores políticos y, como era de esperar, la figura del presidente Frei Montalva tampoco tardaría en aparecer en escena.

A comienzos de junio, y luego de haber conocido la presentación de la propuesta de la Vía Elevada en la oficina de la Delegación de Obras del MOP en Valparaíso, el presidente de la república se hizo presente en la Sala Portales, en pleno centro de la ciudad y en donde se llevaba a cabo la exposición de la Avenida del Mar de la EAUCV (FIG. 10). Siempre acompañado por Raúl Troncoso, secretario general de Gobierno; Juan Andueza, alcalde de Viña del Mar; y el intendente Enrique Vicente, el mandatario fue recibido por Raúl Allard y los arquitectos Alberto Cruz, Fabio Cruz y Arturo Baeza. Luego de presentar el proyecto, este último solicitó al presidente que paralizase la construcción de la Vía Elevada hasta que una comisión multidisciplinaria nacional emitiese una resolución luego de evaluar ambas propuestas. El mandatario, silencioso durante gran parte de la presentación, formuló un único comentario referente a su preocupación por el costo de la inversión de la propuesta de la EAUCV<sup>6</sup>.

Las presiones ejercidas por la EAUCV y sus adherentes comenzaron a inquietar a los departamentos de Gobierno, los que incluso amenazaron con paralizar las obras de continuar las públicas detracciones. De todas formas, y mientras Arturo Baeza lograba acercar la exposición de la Avenida del Mar a Santiago, se hizo cada vez más incipiente el fuego cruzado entre sectores de Gobierno, simpatizantes y oposición en torno a ambas propuestas (FIG. 11). En tanto, el Partido Nacional (PN), perteneciente al ala de derecha chilena,

manifestaba severos descargos contra la propuesta del Gobierno y solicitaba considerar seriamente la Avenida del Mar, mientras que el Partido Comunista (PC) solicitaba oficiar al MOP ante el presidente de la Cámara de Diputados para evaluar los antecedentes de ambas propuestas. Por su parte, el PDC cerró sus filas irrestrictamente con el presidente y las oficinas del MOP, acusando «politiquería y falta de patriotismo»<sup>7</sup> de quienes se habían plegado contra la ejecución de la Vía Elevada (FIG. 12).

Al respecto, y desmarcándose de las versiones y dichos que asociaban a la EAUCV con compromisos partidistas con sectores de derecha, Arturo Baeza declaraba en el diario *El Clarín* del 29 de julio de 1969:

[...] A nosotros nos han acusado primero de estar al servicio de la Democracia Cristiana, cuando colaboramos en la evaluación de daños del terremoto que afectó a la provincia; posteriormente, de anarquistas marxistas cuando se inició la revolución universitaria en el país y nos tomamos la sede, y ahora de 'momios' porque estimamos que el proyecto del Gobierno no es el más adecuado para el desarrollo urbanístico de la provincia<sup>8</sup>.

A mediados de agosto, y en vísperas de una nueva visita del presidente de la república a la región, algunos profesores de la Escuela, en compañía de cerca de doscientos estudiantes, encabezaron una marcha pacífica hacia el Palacio Provincial (FIG. 13), en donde se reunieron con el intendente subrogante para hacer llegar un petitorio al mandatario para, entre otras cosas, solicitarle la conformación de la mentada comisión nacional para la evaluación de ambas propuestas (EAUCV, 1969a).

Inesperadamente, el 14 de agosto el presidente visitó las obras en la Curva de los Mayos – a los pies de la sede de la EAUCV – y varios profesores que advirtieron su presencia bajaron a su encuentro. En la







**FIG 9** Marcha de estudiantes contra la Vía Elevada desplazándose por la Avenida Pedro Montt, Valparaíso. / *Students' march against the Elevated Highway at Pedro Montt Avenue, Valparaíso.*  
Fuente / Source: Archivo Histórico José Vial Armstrong, EAUCV.

improvisada reunión, Frei Montalva mantuvo una cordial conversación con Alberto Cruz, Fabio Cruz, Justo Uribe y un grupo de estudiantes (FIG. 14). Al ser invitado a compartir un almuerzo en la sede de la Escuela, y como muestra del tono amable del encuentro, el presidente se excusó de no poder participar, mientras sonreía y miraba a Alberto Cruz, señalando que «la comida no parece ser muy buena, ya que hay profesores tan delgados»<sup>9</sup>. Instado por los profesores a intervenir en el diferendo, Frei Montalva mantuvo su inquietud respecto a los costos de la propuesta, siendo enfático en señalar que no era el dueño de los dineros, ni del país, ni de las obras. Al finalizar el encuentro, afirmó no estar molesto con la actitud de la EAUCV y que, muy por el contrario, veía con buenos ojos el compromiso y preocupación que la colectividad académica manifestaba por la ciudad y el país.

Mientras tanto en Santiago, Arturo Baeza lograba ingresar el debate dentro de la Cámara Alta. La gestión contó con el respaldo de una expresa solicitud de constituir una sesión especial por parte de senadores de diferentes tiendas políticas, entre los que figuraban Jorge Montes y Volodia Teitelboim del PC; Salvador Allende y Rafael Tarud, del Partido Socialista (PS); Tomás Chadwick, de la Unión Socialista Popular (USP); Luis Bossay y Raúl Morales, del Partido Radical (PR); Alberto Jerez, del PDC; y Víctor García, Pedro Ibáñez y Fernando Ochagavía, del PN. Finalmente, el 13 de agosto del mentado año, el Senado abordó la situación del tramo Valparaíso-Viña del Mar del camino Valparaíso-Mendoza en una acalorada sesión que se extendió por más de dos horas, presidida por el senador del PC,

Víctor Contreras, en ausencia del vicepresidente de la Cámara, el senador del PDC Alejandro Noemi.

En su mayoría, los pronunciamientos coincidieron en la necesidad de conformar una comisión de evaluación técnica para ambas propuestas, la que nunca acabaría por constituirse de forma integral. Aun así, intervenciones como las del senador Pedro Ibáñez (PN) interpellaron vehementemente el diagnóstico presupuestario realizado por los departamentos de Gobierno para desistir de la propuesta de la EAUCV<sup>10</sup>. No obstante, y de manera extensa, los senadores Luis Corvalán (PC) y Narciso Irureta (PDC) alzaron fuertes cuestionamientos al carácter prioritario del debate por la autopista, en desmedro de las urgencias habitacionales y los problemas de servicios básicos en el sur del país, recientemente afectado por un agresivo temporal<sup>11</sup>.

Simultáneamente, los organismos de Gobierno ya habían comparecido en que la discusión resultaba desfavorable para el cumplimiento de los plazos de su programa administrativo, lo que también era acusado por las dudas que ya circulaban entre algunos militantes del propio PDC hacia la Vía Elevada. De esta forma, la EAUCV y su Avenida del Mar no lograban hacer retroceder a la Intendencia de Valparaíso, a los Municipios involucrados ni al MOP en su empeño por materializar uno de los proyectos emblemáticos de la administración en ejercicio.

### Proyectos truncados

Alineados por el intendente, los diversos departamentos de Gobierno en conjunto con otras oficinas de Obras Públicas insistieron en cuestionar fuertemente los criterios presupuestarios de la EAUCV y acordaron emitir una declaración a través de un inserto pagado en el diario *La Unión* de Valparaíso para así, de forma unilateral, dar por finalizada la controversia. Con tono suspicaz, los suscriptores incluso apuntaron sus dardos a la Escuela y su eventual complicidad con el diario EMV:

Resulta curioso que la Escuela de Arquitectura haya recurrido a una página entera de 'El Mercurio' para tratar de demostrar que los precios del M.O.P. son mayores, en circunstancias que en los dos rubros más importantes que tomaron hormigón y acero (concreto armado), ellos consultaron en sus propias estimaciones de costos exhibidos en su Exposición: en el Cuadro de Especificaciones Generales, donde puede leerse: Hormigón armado para muros de Contención E° [Escudos] 660 el m<sup>3</sup> y el M.O.P. llega a valores menores que oscilan entre E° 420 y E° 600 el m<sup>3</sup> de acuerdo a la dosificación de acero, cuyo detalle está en la carpeta que obra en poder de ellos<sup>12</sup>.

Menos de un mes después, y en pleno desarrollo de las obras de la Vía Elevada, el rector Allard lograba coordinar una reunión entre los profesores



**FIG 10** El Presidente Frei Montalva saliendo de la exposición de la Avenida del Mar de la EAUCV, en la Sala Portales de Valparaíso. En: *El Mercurio de Valparaíso*, 8 de junio de 1969. / *President Frei Montalva leaving the EAUCV's exhibition on the Sea Avenue, in Portales Hall, Valparaíso. In El Mercurio de Valparaíso, June 8, 1969.* Fuente / Source: Archivo Biblioteca Nacional de Chile.

## SIGUE LA MOCHA POR VIA ELEVADA

El Senado discutió en una sesión especial ayer el problema suscitado sobre la construcción de una nueva vía entre Valparaíso y Viña del Mar.

El senador demócratacristiano Eugenio Ballesteros, manifestó durante el debate que las municipalidades de ambas ciudades se habían pronunciado por unanimidad en favor de la construcción de la Vía Elevada. Agregó el parlamentario que también se había pronunciado en la misma forma el Automóvil Club de Chile y diversos sindicatos.

El senador socialista, Carlos Altamirano se pronunció



ALTAMIRANO

también por la Av. del Mar. El representante comunista Luis Corvalán expresó ser partidario de que esos fondos fueran destinados a la construcción de viviendas y a solucionar problemas económicos y sociales

que enfrentan los habitantes de la provincia porteña. Dijo además, que no se pronunciaba por ninguno de los dos proyectos, sino que una comisión del Ministerio de Obras Públicas entablara un diálogo con todos los sectores interesados en la materia y en el plazo de 2 meses entregará una solución definitiva.

El senador radical, Luis Bossay se pronunció a favor de la Avenida del Mar, pero señaló que lo importante era reconstituir un camino que era el término de la unión entre Valparaíso y la ciudad argentina de Mendoza. Destacó los esfuerzos desplegados por el Gobierno sobre la materia agregando que es necesario encontrar una solución rápida al problema.



HAMILTON

Finalmente el senador del PDC, Juan Hamilton, pidió que se le solicite la opinión a los personeros de la Dirección de Planificación Urbana, organismo creado durante esta Administración que hasta el momento no ha sido consultado. No está contra el progreso, pero señala que también se precisa construir caminos en el extremo sur donde tantas falta hacen para sacar del aislamiento a esas regiones.

11

**FIG 11** Cobertura de la discusión en torno a ambas propuestas dentro de los partidos políticos. En: *El Clarín*, 14 de agosto de 1969. / *Coverage of the debate on both proposals within political parties. In: El Clarín, August 14, 1969.* Fuente / Source: Archivo Histórico José Vial Armstrong, EAUCV.

José Vial, Arturo Baeza y Andrés MacDonald con el ministro de Obras Públicas, Sergio Ossa, en lo que sería el último esfuerzo de la colectividad por incorporar algunos puntos de su Avenida del Mar al proyecto. Aunque la reunión se llevó a cabo en buenos términos, desde la EAUCV la calificaron como una absoluta decepción. José Vial apuntó a que el ministro no tenía reales intenciones de trabajar colaborativamente, sino sólo reafirmar que la Vía Elevada podría mejorarse, pero bajo ningún punto de vista ser permutada por otro proyecto<sup>13</sup>. Agotadas todas las instancias, la EAUCV acogió con amarga resignación la deliberación del Gobierno de continuar con los trabajos de la Vía Elevada y evitar así cualquier enfrentamiento dentro su propia tienda política o bien con los partidos de oposición.

Si bien el malogrado desenlace del proyecto para el concurso de la Escuela Naval (1956-57) registró el temprano escepticismo de la Escuela respecto a los cauces de promoción profesional habituales (Purcell, 2017), lo ocurrido con la Avenida del Mar comportaría un importante rechazo hacia el aparato político y su capacidad de decidir lo mejor para la ciudad. Por otra parte, la Vía Elevada proyectada por el MOP tampoco tendría buen pasar durante su construcción, siendo muchas de sus partidas paralizadas indefinidamente al iniciar 1970 (Leiva, 2012) tanto por innumerables imprevistos de obra – una falla geológica detectada justamente en Curva de los Mayos, por ejemplo – que elevaron los costos como por los vaivenes institucionales que comenzaban a agudizarse en el país. A día de hoy, aún es posible identificar una serie de estructuras inacabadas y otras deterioradas masas de hormigón sin destino alrededor de la actual autopista costera.

Al llegar los setenta, y en un total cambio de rumbo de su proyecto académico, la EAUCV se plegó al pleno convencimiento de que la única posibilidad de hacer efectivo el ejercicio de la ‘libertad de estudio’,

# Politiquería y falta de patriotismo en torno al proyecto de la Vía Elevada

La Mesa que preside el Consejo Provincial del Partido Demócrata Cristiano, reunida extraordinariamente hoy domingo 20 de julio, resolvió dar a la publicidad la siguiente declaración:

1.º— El Gobierno demócratacristiano del Presidente Frei, consciente del verdadero destino de Valparaíso como primer puerto del país y también como punto de apoyo para la integración latinoamericana, ha programado y está realizando numerosas obras públicas de gran envergadura y positivo progreso para Chile y nuestra provincia, como el Túnel de Lo Prado; la reconstrucción de la Cuesta de Barriga; la construcción del nuevo Camino Troncal; el Camino Internacional a Mendoza; la remodelación del Espigón de Valparaíso, y finalmente, la Vía Elevada.

2.º— Todas estas obras —DE LAS QUE POR LARGOS AÑOS MUCHO SE HABLO Y RESPECTO DE LAS CUALES JAMÁS SE HIZO NADA— han sido sistemáticamente negadas u obstruidas por quienes tienen interés en que no sea el actual Gobierno quien las lleve a cabo, anteponiendo así sus menudados intereses políticos a los verdaderos y superiores intereses de Chile.

3.º— Respecto de la Vía Elevada, la opinión pública ha presenciado la campaña que se ha levantado, valiéndose del estudio denominado "Avenida del Mar" presentado por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, Escuela a la cual somos los primeros en reconocer el mérito que tiene su preocupación por los problemas de la comunidad y que, estamos ciertos, debe repudiar el intento de aprovechamiento político que se está haciendo de su trabajo.

4.º— La Mesa Provincial del Partido Demócrata Cristiano cree que el país no puede seguir siendo víctima de este tipo de pequeñeces que va retardando el desarrollo de nuestra patria y el futuro del pueblo de Chile, y, frente a la campaña que desde hace tiempo se viene desarrollando en Valparaíso en contra de la construcción de la Vía Elevada, acuerda:

a) Denunciar ante la opinión pública que esta campaña tiene una inequívoca inspiración política, como quedó hoy de manifiesto con las declaraciones simultáneas del Partido Nacional y del diputado de ese partido don Gustavo Lorca, cuyas redacciones tienen textuales coincidencias con los términos y expresiones que estamos acostumbrados a leer y oír durante toda esta campaña;

b) Denunciar también que en estas declaraciones se repite la falsedad que el Ministerio de Obras Públicas no habría considerado para la ejecución de estas obras a las Municipalidades de Valparaíso y Viña del Mar, en circunstancias que, como lo hizo público el Intendente de la Provincia en declaración a "El Mercurio" aparecida en ese diario el lunes 30 de junio último, ya en 1967, cuando se concretó el proyecto de Obras Públicas, el Ministerio les pidió a ambos Alcaldes, por sendos oficios que instruyeran a sus urbanistas para que se pronunciasen sobre los planos que se les enviaba, agregándoseles a la vez que era deseo del Ministerio afinar dicho proyecto, en lo propiamente urbano, con los arquitectos y técnicos municipales.

c) Poner de relieve que la seriedad y factibilidad de un proyecto de esta índole obviamente no puede

decidirse por consulta popular, sino con la seriedad y profundidad de profesionales y técnicos experimentados en este tipo de obras, como lo son los que constituyen el equipo del Ministerio de Obras Públicas. Además, sin menoscabo de la idea de la Avenida del Mar, es un hecho de público conocimiento que el proyecto de la Vía Elevada fue adoptado después de examinarse y estudiar diez alternativas diversas, por dichos ingenieros, urbanistas y técnicos del Ministerio, como es igualmente público que este proyecto del Gobierno ha tenido el más amplio respaldo de instituciones de tanta seriedad y prestigio en Valparaíso como son: el CENTRO PARA EL PROGRESO DE VALPARAISO, que preside el ingeniero don Francisco Pastene, por feliz coincidencia presidente también del Consejo Regional del Colegio de Ingenieros; del INSTITUTO DE URBANISMO DE VALPARAISO, encabezado por el prestigioso arquitecto don Alfredo Vargas Stoller; del COLEGIO DE CONSTRUCTORES CIVILES; del AUTOMOVIL CLUB DE CHILE que, tras un estudio pedido por él a varios ingenieros, profesores universitarios expertos en cálculos de tránsito, se pronunció así mismo en forma categórica a favor de la construcción de la Vía Elevada; de los INGENIEROS DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES, que expresaron semejante opinión, ponderando además lo impracticable del traslado de la vía férrea en los términos que supone el otro anteproyecto; y en fin, de todos los GREMIOS DEL TRANSPORTE y de los pobladores organizados en las UNIONES COMUNALES DE VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR, que serán los mayores usuarios de esta obra trascendental

para nuestra provincia.

Con la fuerza de todos estos antecedentes, la Mesa Directiva Provincial del Partido Demócrata Cristiano de Valparaíso, que —no obstante conocer desde hace tiempo la existencia del sustrato político que existía bajo esta campaña en contra del proyecto del Gobierno, no había querido terciar en ella, porque tiene conciencia que es sólo a nivel técnico y presupuestario que la obra se debe resolver— hoy, ante la pública evidencia que todos hemos conocido estima su obligación hacer esta denuncia ante la opinión pública y PIDE:

A LA CIUDADANÍA TODA DE VALPARAISO, que repudie públicamente esta mezquina maniobra de baja politiquería que se ha estado llevando a cabo en perjuicio de los superiores intereses de Chile y en particular de nuestra provincia, con daños para las clases trabajadoras y para las industrias de la región que en estas obras encontrarán ocupación para sus fuerzas y sus productos, durante dos años o más; y

A SU EXCELENCIA EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, que con el respaldo que le da toda la opinión consciente y no comprometida en la maniobra que denunciamos, disponga lo necesario para que en el presupuesto del año próximo se consignen los recursos necesarios para continuar los trabajos de la Vía Elevada, obra que la ciudadanía entera agradecerá a Su Excelencia y a su Gobierno por muchos años.

Valparaíso, 20 de julio de 1969.

Mesa Directiva Provincial

Partido Demócrata Cristiano de Valparaíso.

FIG 12 Contraofensiva del Partido Demócrata Cristiano ante las cada vez más frecuentes adherencias a la propuesta de la EAUCV. En: *El Mercurio de Valparaíso*, 22 de julio de 1969. / *The Christian Democratic Party's counter-offensive before the increasingly frequent adhesions to EAUCV's proposal. In: El Mercurio de Valparaíso*, July 22, 1969. Fuente / Source: Archivo Biblioteca Nacional de Chile.

demandada en el manifiesto que dio origen a la Reforma Universitaria en la UCV, sería fuera de todo margen normativo e institucional. Así, la Escuela volcaría sus esfuerzos en consolidar la Ciudad Abierta (CA) de Ritoque, un lugar para la experimentación de arquitectura ubicado a cuarenta kilómetros al norte de Viña del Mar. Aunque ideada hacia fines de 1968 (AA.VV., 1971), la CA alojaría los enunciados y



13

**FIG 13** Estudiantes en protesta frente al entonces Palacio Provincial. En: *El Mercurio de Valparaíso*, 13 de agosto de 1969. / *Students' protest in front of the former Provincial Palace*. In: *El Mercurio de Valparaíso*, August 13, 1969. Fuente / Source: Archivo Biblioteca Nacional de Chile.

**FIG 14** El improvisado encuentro entre el mandatario, profesores y alumnos de la EAUCV en Curva de los Mayos, a los pies de la casa de la EAUCV. Frente al Presidente, Fabio Cruz; a sus espaldas, Alberto Cruz. En: *El Mercurio de Valparaíso*, 15 de agosto de 1969. / *The improvised meeting between the President, teachers and students of EAUCV at Curva de los Mayos, by EAUCV's headquarters*. Facing the President, Fabio Cruz; behind him, Alberto Cruz. In: *El Mercurio de Valparaíso*, August 15, 1969. Fuente / Source: Archivo Biblioteca Nacional de Chile.



14

formulaciones arquitectónicas más innovadoras de la EAUCV a partir de 1970. En el acto de apertura de los terrenos, la experiencia de la Avenida del Mar circuló vivamente en las palabras del poeta y fundador de la Escuela, Godofredo Iommi, quien personificó en la planificación la figura de un arrollador antagonista que, a su entender «por una mala interpretación y consiguiente influencia de la ingeniería [...] creemos que ese es un modo de perder el fundamento mismo» (1971:15). Desde ahí, la oposición a las formas de producir ciudad se realizaría, con sigilo conventual, en los extramuros de las agudas fricciones sociales y políticas de un país en vías de una irreparable escisión. **ARQ**

## Bibliografía / Bibliography

- AA.VV. *Apertura de los terrenos*. Viña del Mar: Ediciones de la Ciudad Abierta, 1971. Online en: [https://wiki.ead.pucv.cl/Apertura\\_de\\_los\\_terrenos](https://wiki.ead.pucv.cl/Apertura_de_los_terrenos) (último acceso 21 de febrero de 2018).
- ALLARD, Raúl. *35 años después. Visión retrospectiva de la Reforma 1967-1973 en la Universidad Católica de Valparaíso*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2002.
- EAUCV. *Correspondencia Proyecto Avenida del Mar 1969*, Vol. I. EAUCV: Valparaíso, 1969a. Online en: [https://wiki.ead.pucv.cl/Correspondencia\\_Avenida\\_del\\_Mar\\_-\\_V%C3%ADa\\_Elevada](https://wiki.ead.pucv.cl/Correspondencia_Avenida_del_Mar_-_V%C3%ADa_Elevada) (último acceso 21 de febrero de 2018).
- EAUCV. *Declaraciones Proyecto Avenida del Mar*, Vol. I y II. EAUCV: Valparaíso, 1969b y 1969c. Online en: [https://wiki.ead.pucv.cl/Declaraciones\\_proyecto\\_Avenida\\_del\\_Mar](https://wiki.ead.pucv.cl/Declaraciones_proyecto_Avenida_del_Mar) (último acceso 21 de febrero de 2018).

- EAUCV. *La Avenida del Mar de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso*. Valparaíso: EAUCV, 1971.
- IOMMI, Godofredo. *Manifiesto del 15 de junio 1967*. Viña del Mar: EAUCV, 1971. Online en: [https://wiki.ead.pucv.cl/Manifiesto\\_del\\_15\\_de\\_Junio\\_1967](https://wiki.ead.pucv.cl/Manifiesto_del_15_de_Junio_1967) (último acceso 21 de febrero de 2018).
- LEIVA, Gustavo. "Aproximación al conflicto Vía Elevada – Avenida del Mar 1969 en una mirada desde el cruce de escalas". Tesis para optar al grado de Magíster en Arquitectura y Diseño mención Ciudad y Territorio. Valparaíso: EAUCV, 2012.
- PÉREZ DE A., Rodrigo; PÉREZ, Fernando. *Escuela de Valparaíso. Ciudad Abierta*. Madrid: Tanais Ediciones, 2003.
- PURCELL, Juan. Entrevistado por Nicolás Verdejo. Viña del Mar, marzo de 2017.

---

## Notas / Notes

- 1 El proceso de elaboración de la propuesta de la Norte-Sur y sus imbricaciones con el escenario político y profesional del país está siendo actualmente investigado por el historiador Gonzalo Cáceres.
- 2 Según declaraciones de Alberto Cruz, en 1952 la Escuela había entregado a organismos públicos un estudio urbanístico que apuntaba a que la única vía de desarrollo para el Gran Valparaíso, incluso sus interiores, era asumir una condición de ciudad-puerto y ciudad-balneario.
- 3 Ante la invitación de Arturo Baeza para participar del acto, el alcalde de Valparaíso, Juan Rodríguez, y el intendente Enrique Vicente, entre otros, se excusaron de no asistir.
- 4 S/A. «Vía Elevada no es solución urbanística ni comercial». Diario *El Mercurio de Valparaíso*, 4 de abril de 1969.
- 5 Desde ese año, y en varias ocasiones, tanto profesores como alumnos de la Escuela calificaron públicamente a EMV como el medio más serio, imparcial y objetivo de la época.
- 6 S/A. «La Vía Elevada y la Avenida del Mar. Dos soluciones para Valparaíso» y «S.E. conoció ayer el proyecto 'Avenida del Mar'». Diario *El Mercurio de Valparaíso*, 8 de junio de 1969.
- 7 S/A. «Politiquería y falta de patriotismo en torno al proyecto de la Vía Elevada». Diario *El Mercurio de Valparaíso*, 22 de julio de 1969.
- 8 S/A. «A muerte será pelea contra Vía Elevada». Diario *El Clarín*, 29 de julio de 1969.
- 9 S/A. «S.E. visitó en forma repentina obras de autovía». Diario *El Mercurio de Valparaíso*, 15 de agosto de 1969.
- 10 Según consta en acta de la sesión en el Senado, Ibáñez señaló que el costo real de la intervención de la EAUCV ascendería a 127.000.000 de escudos y no a 232.000.000, como lo había estimado el MOP.
- 11 «Acta Sesión Especial N° 29 del Senado», en *Diario de sesiones del Senado*, miércoles 13 de agosto de 1969. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Online en: <https://www.bcn.cl/laborparlamentaria/wsgi/consulta/verDiarioDeSesion.py?id=594469> (último acceso 21 de febrero de 2018).
- 12 S/A. «MOP responde a Escuela de Arquitectura de UCV». Diario *La Unión*, 13 de agosto de 1969.
- 13 S/A. «Crítica de la Escuela de Arquitectura al MOP». Diario *El Mercurio de Valparaíso*, 9 de septiembre de 1969.

---

## Nicolás Verdejo Bravo

<neverdejo@uc.cl>

Arquitecto, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile, 2013. Magíster en Arquitectura con distinción máxima, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2017, a través de la adjudicación de la Beca Conicyt para Magíster Nacional en 2015. Es distinguido con el reconocimiento a la Excelencia Académica el año 2017 por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Es co-editor del libro *Santiago Babylon*, a cargo de la ONG AriztíaLAB, publicación parte de la muestra homónima y finalista en el premio a la categoría profesional de la XX Bienal de Arquitectura y Urbanismo de Chile. Recientemente destaca su co-autoría en el libro *Neoliberalism and Urban Development in Latin America* (Londres, 2017). Se desempeñó además como colaborador en la investigación Fondecyt N° 1150308: "La capital antes de su modernización. La mirada urbana de la expedición naval astronómica de James Melville Gilliss" en la Pontificia Universidad Católica de Chile. Actualmente es profesor asistente de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Finis Terrae.