



Revista AUS

ISSN: 0718-204X

ausrevista@uach.cl

Universidad Austral de Chile
Chile

Kusanovic, Boris Ivelic; Segura Arias, Edison
Recuperar nuestro destino marítimo en la concepción de un maritorio habitable y
sustentable.

Revista AUS, núm. 19, enero-junio, 2016, pp. 88-93
Universidad Austral de Chile
Valdivia, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281749193014>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

- ▲ **Palabras clave/** Maritorio, espacio público, destino marítimo, Valparaíso
- ▲ **Keywords/** Seascapes, public space, maritime destination, Valparaíso.
- ▲ **Recepción/** 11 marzo 2016
- ▲ **Aceptación/** 6 abril 2016

Recuperar nuestro destino marítimo en la concepción de un maritorio habitable y sustentable¹.

Recovering our maritime fate in the conception of an inhabitable and sustainable seascapes.

FICHA TÉCNICA

Nombre de la obra

Avenida del Mar

Ubicación

Borde costero Viña del Mar-Valparaíso

Arquitectos

Boris Ivelic
Edison Segura Arias

Colaboradora

Carolina Chávez, Diseñadora Industrial

Asesores:

Cálculo estructural

Salvador Zahr, Arquitecto

Eficiencia Energética

Ramiro Mege, Ingeniero Mecánico
Jorge Pastene, Ingeniero Marítimo

Año del proyecto

2009 - 2015

Mandante

Auto encargo

Boris Ivelic Kusanovic
Edison Segura Arias
Arquitectos

RESUMEN/ Los principales puertos del mundo han derribado sus muros y se han abierto a la ciudad. Sin embargo, los cerros y el plan de Valparaíso han perdido la posibilidad de acceder y gozar del mar debido al obstáculo que constituyen sus vías y al hecho de que la Industria Portuaria cerrara el borde costero. Se propone aquí el concepto de maritorio como análogo a territorio, esto es, hacer habitable el mar para romper conceptualmente el límite del mar con la tierra como obstáculo y, por el contrario, crear un ancho de fusión de agua y tierra. A partir de un análisis y proyecciones arquitectónicas se presenta el proyecto "Avenida del Mar", en el que se buscó el 'agua calma', no desafiando al mar, sino ingresándolo controladamente a tierra. **ABSTRACT/** The main ports in the world have torn down their walls and become open to cities. However, Valparaíso's hills and downtown strip have lost their opportunity to access and enjoy the ocean due to the block posed by its routes and the fact that the Port Industry has decided to shut down the coastal border. The concept of seascapes is proposed as an analogy of landscape, i.e., making the ocean inhabitable to conceptually break the frontier between ocean and land as an obstacle, and on the contrary to create a merged front between water and land. Based on an architectonic analysis and projections, the project "Sea Avenue" is introduced, looking for "pacific waters" that do not challenge the ocean but rather take it into the land in a controlled manner.

escasez de una planificación de su borde costero. Lo anterior, sumado a los continuos acontecimientos vinculados a la naturaleza, como temporales, tsunamis, marejadas, entre otros, no sólo pone en riesgo la vida de las personas, sino que también destruye parcial o totalmente obras costeras. Un punto álgido en la discusión académica y ciudadana, a propósito del borde costero en Valparaíso, es la posible expansión de la industria portuaria y el papel del Estado en él (Imagen 1). En este contexto, se quiso poner en diálogo dicha problemática a través de una propuesta de arquitectura y urbanismo sostenible. En específico, se trata del proyecto para el litoral: La Avenida del Mar.

PRESENTACIÓN.

"El Océano Pacífico es para América una carencia" (Varios Autores 1967), es decir, el continente sufre la falta de visión oceánica, lo que afecta a 12 naciones de América Latina. Chile es parte de esta realidad y en el caso de Valparaíso es evidente la

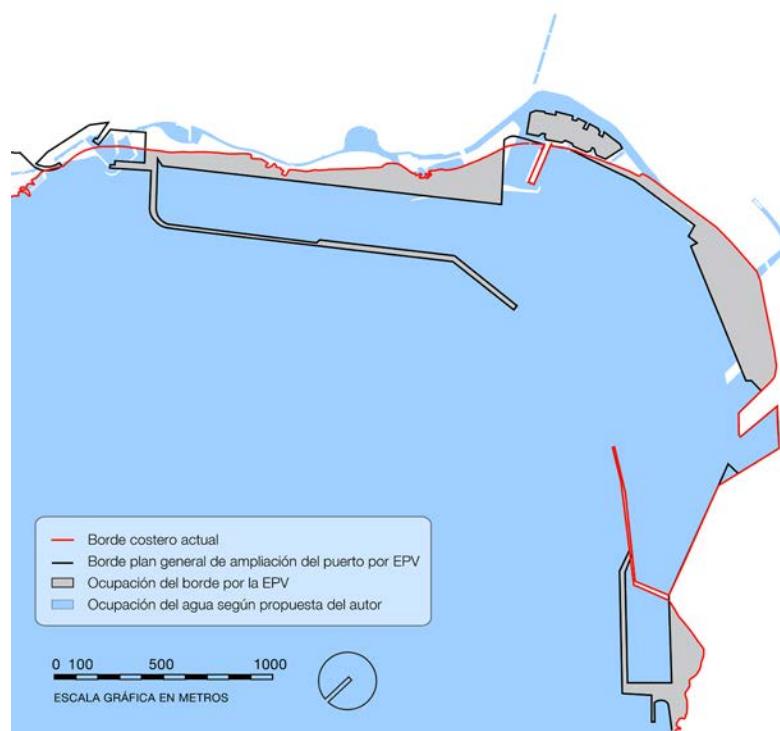


Imagen 1. Plan de expansión del Puerto. Pérdida definitiva del mar para Valparaíso (fuente: Los autores en base a Empresa Portuaria de Valparaíso 2002).



Imagen 2. Plan para el Puerto de Valparaíso, 1906. Dársena interior en el Barrio Almendral. Aguas calmas, donde no se desafía al Pacífico con obras ciclópeas (fuente: Los autores en base a Marambio 1906, en Paravic 2004).

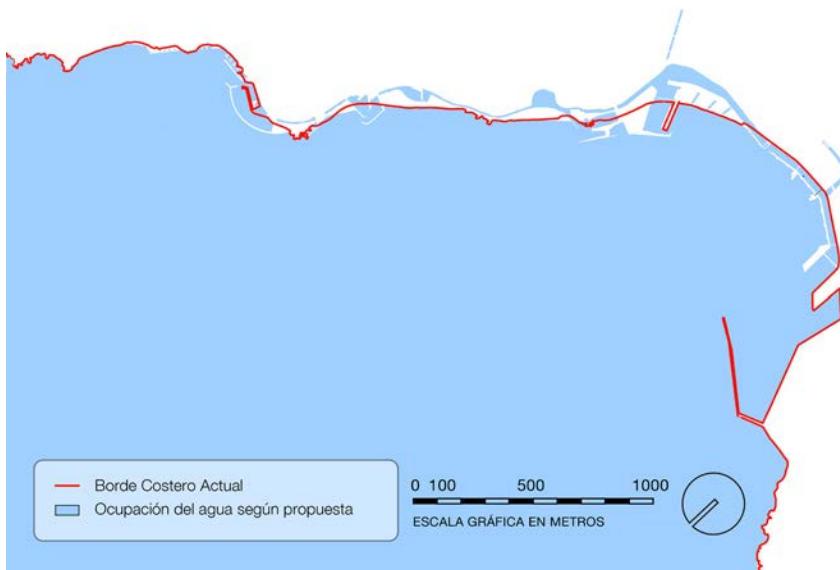
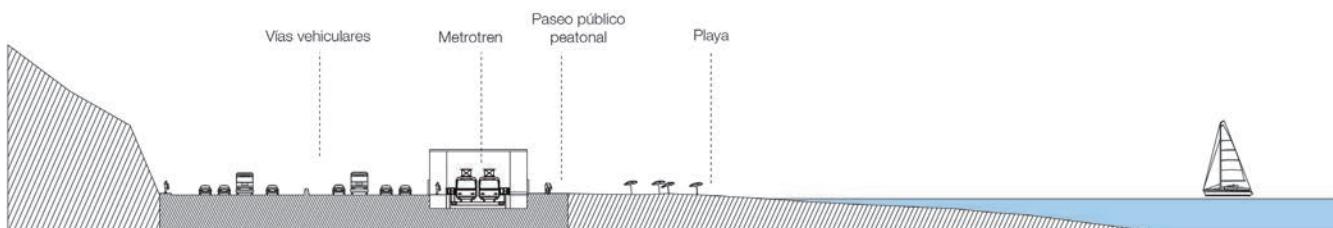


Imagen 3. Se deja entrar el mar interior, para romper el límite como obstáculo, generando "aguas calmas" de circulación y recreación (fuente: Los autores 2009-2015).

Corte Actual Sector Playa Caleta Portales:



Corte Propuesta Sector Playa Caleta Portales:

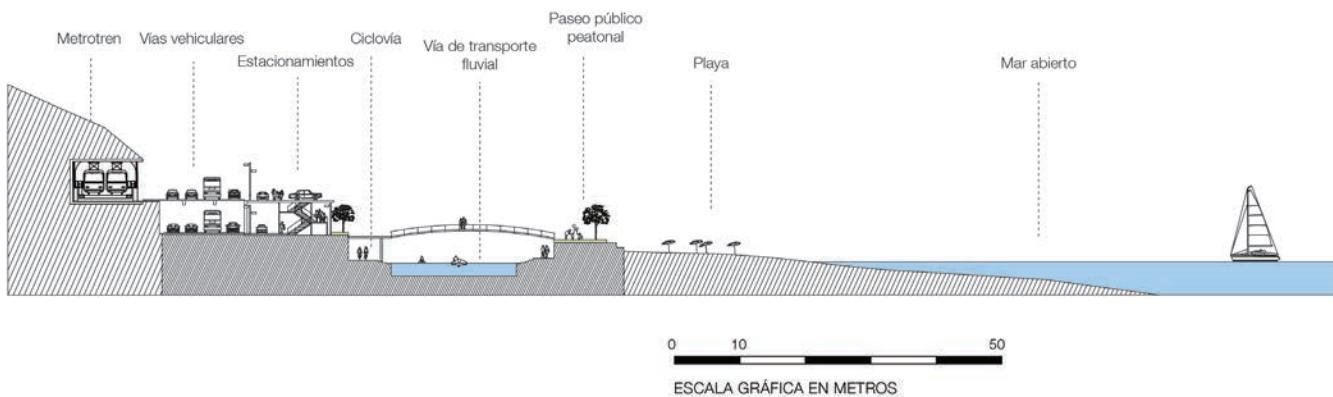


Imagen 4. La Avenida del Mar reduce a 28m los actuales 60m que ocupa la Avenida España. Se ganan ciclovías y una vía fluvial de circulación colectiva y de turismo (fuente: Los autores 2009-2015).

4. EL AGUA, ELEMENTO URBANO.

El urbanismo de las grandes ciudades incorpora el agua como elemento constitutivo urbano: piénsese en Venecia, el río Sena en París y Hamburgo y sus aguas fluviales y lacustres. De la misma forma, en las ciudades nórdicas de Copenhagen, Estocolmo, Oslo y Helsinki, el agua y la tierra se entrelazan, así como Holanda es atravesada por una red de canales navegables. Lo mismo ocurre en la ciudad del Tigre en Argentina, que hace del Delta del Paraná una ciudadela habitable surcada por embarcaciones. En Chile, esta relación con el agua se da en los bordes marítimos, fluviales o lacustres (Imagen 2 y 3).

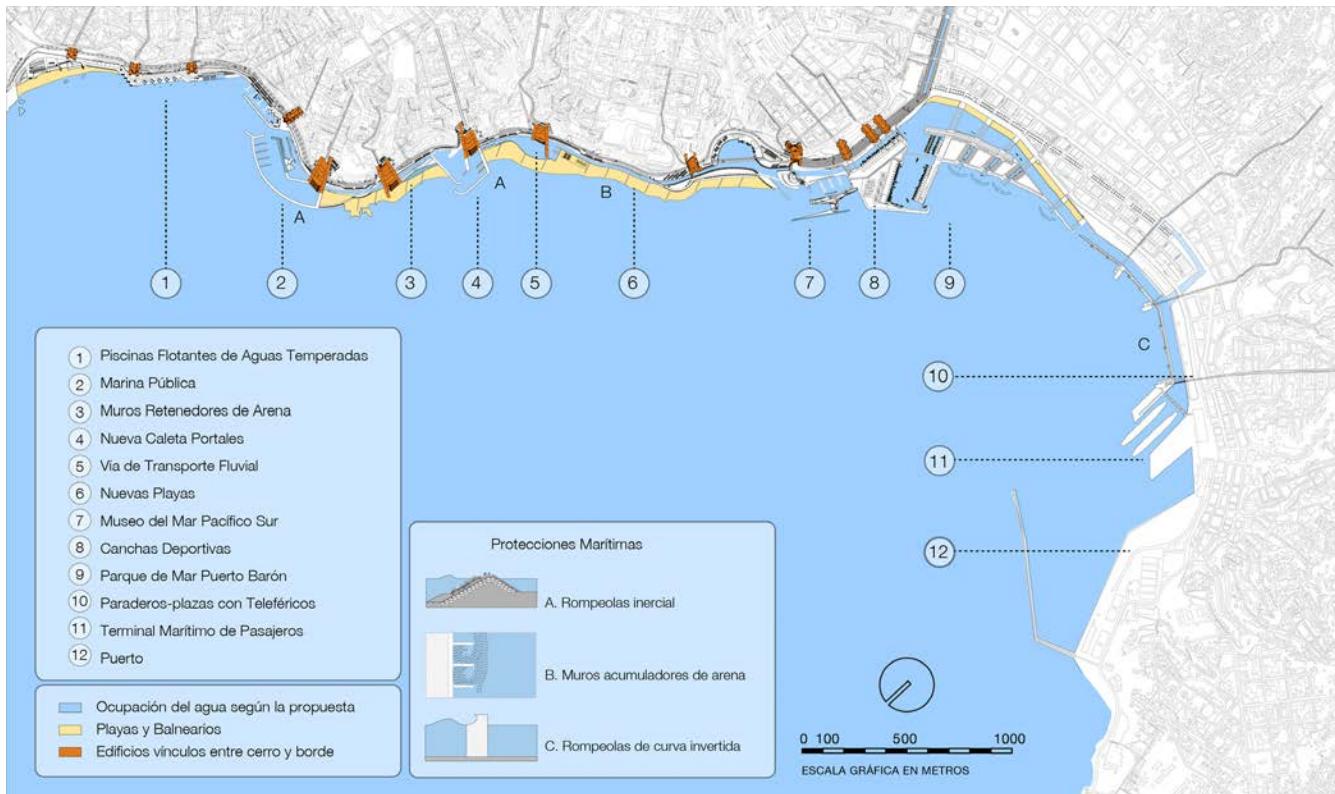


Imagen 5. Plan general del borde costero. Recuperación del espacio público y el mar (fuente: Los autores 2009-2015).

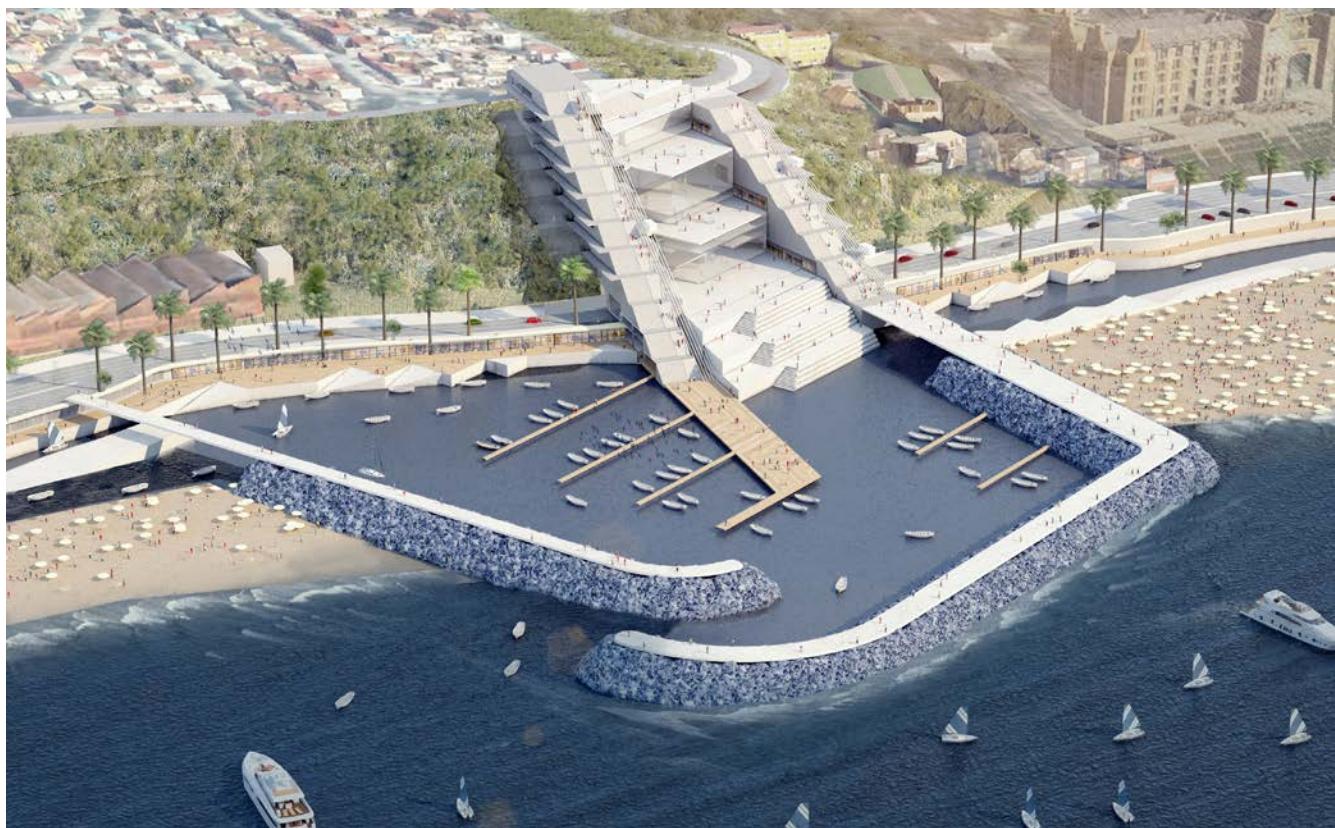


Imagen 6. Perspectiva edificio-vínculo de unión e integración con el mar y Caleta Portales (fuente: Los autores 2015, en base a Baeza 2009).

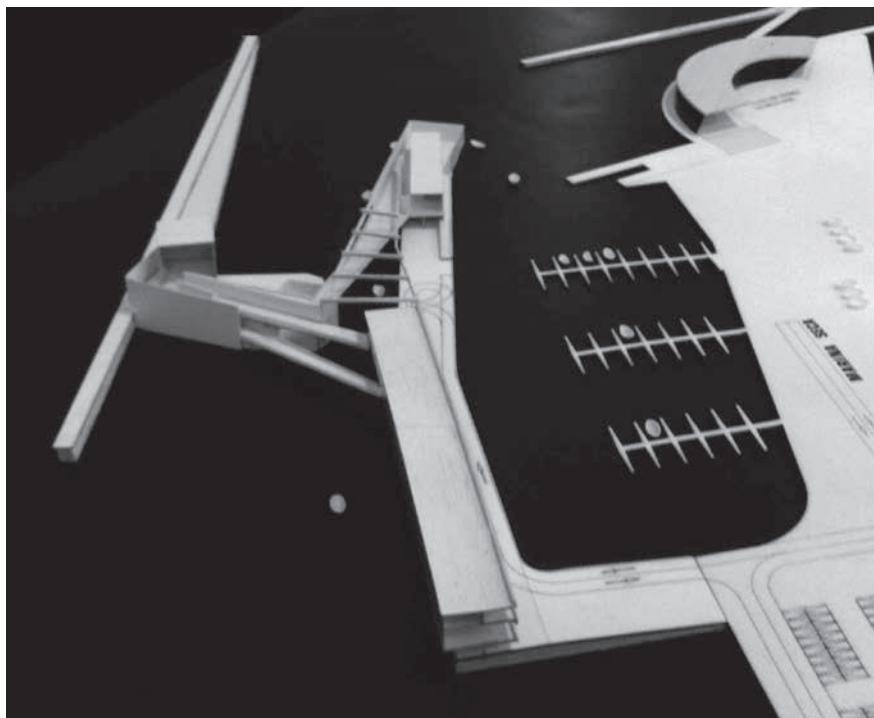


Imagen 7. Museo del Mar Pacífico Sur (fuente: Victoria Jolly 2013).

Tierra y agua, lo fijo y lo móvil, continente y contenido. El agua toma la forma del elemento que lo contiene, aquel sólido. Se construye la forma del agua dando forma a la tierra por medio de las dársenas, canales, puertos, marinas, balnearios, caletas, playas, de modo de traer el agua al interior de la tierra. No obstante, el mar implica otra relación entre ambos elementos, pues no se puede competir con el mar abierto, como en el caso del Océano Pacífico. Es así como

el encuentro entre tierra y mar requiere de protecciones que fijan, normalmente, un límite rígido. Sin embargo, la infraestructura para este objetivo ha entendido a los límites como obstáculos, a través de la negación de un acceso. La propuesta presentada aquí quiere, por el contrario, lograr una transparencia de este límite, una invitación abierta que vincule la tierra y el agua. El nuevo proyecto de La Avenida del Mar busca recuperar el borde costero, reduciendo los 60m de ocupación vial que posee actualmente (Avenida España) a 28m, a través de dos caminos:

- a.** El ferrocarril se soterra en el cerro, dejando abierta la fachada hacia el mar y las pistas se construyen en dos niveles, reduciéndose la franja en un 46%.
- b.** Se gana un canal interior de aguas calmas: vía náutica de circulación colectiva y de turismo (Imagen 4).

Además, se proponen las Transversales Peatonales; edificios de vínculo entre cerro-acantilado-mar; edificios terrazas con calzadas públicas peatonales y teleféricos de conexión con el mar (Imagen 6); edificios paraderos del Metro Valparaíso (Merval) y de la circulación colectiva cada 700m, con departamentos, oficinas o servicios. Respecto al equipamiento costero, se propone:

- a.** En Recreo, la remodelación de la marina y se recupera la playas y los baños temperados (Imagen 5).
- b.** En Portales, una dársena para la caleta (Imagen 6).
- c.** En Yolanda, un museo del Pacífico Sur (Imagen 7).
- d.** En Barón, el Parque de Mar Puerto Barón (Imagen 8).
- e.** En Bellavista, el terminal de pasajeros (Imagen 5). **AUS**

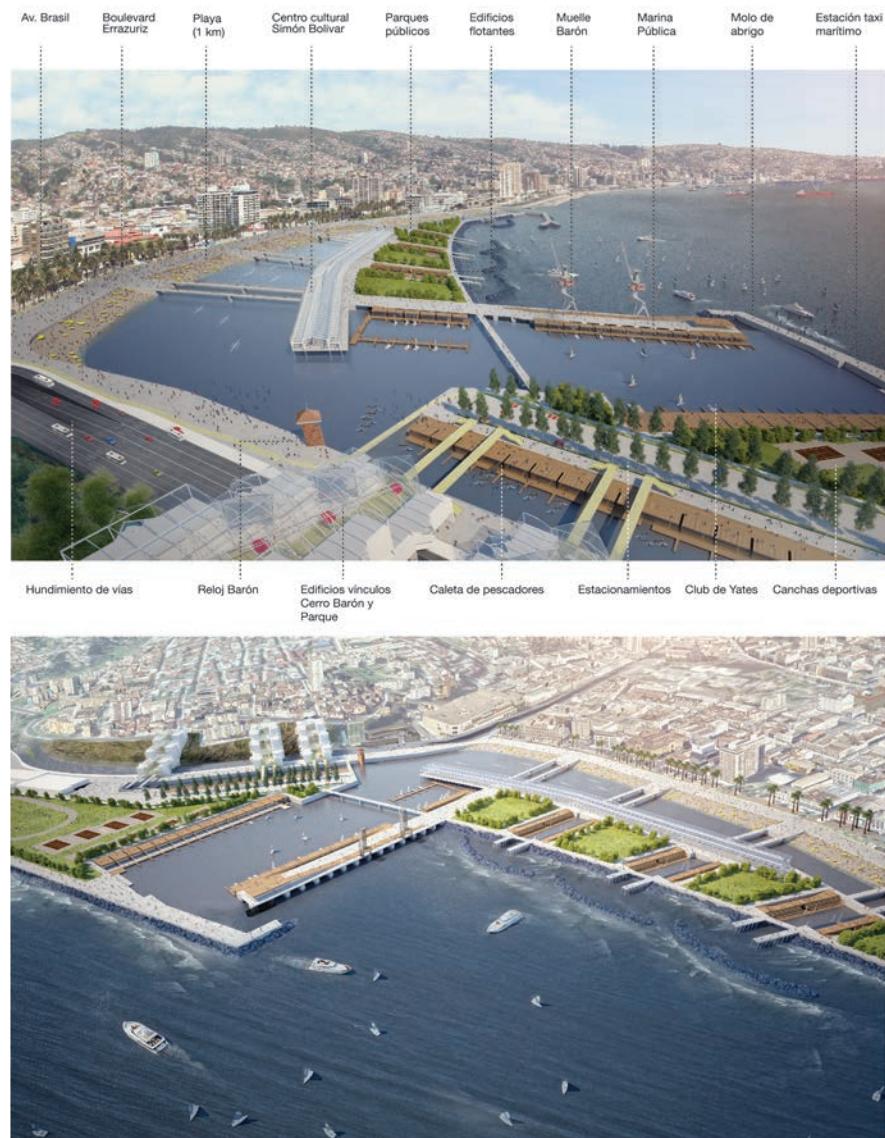


Imagen 8. Perspectivas del Parque de Mar Puerto Barón
(fuente: Los autores 2015).

REFERENCIAS

- Escuela de Arquitectura PUCV, 1971. "Avenida del Mar." *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura, Universidad Católica de Valparaíso, Santiago.*
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2009. *Indicador: Áreas verdes con mantenimiento por habitante.* <http://www.observatoriourbano.cl/indurb/index.asp> (12.2014)
- Organización Mundial de la Salud, 2010. *Urban Planning, Environment and Health: From Evidence to Policy Action*
- Varios Autores, 1967. *Amereida.* Editorial Cooperativa Lambda, Colección de Poesía: Santiago. http://wiki.ead.pucv.cl/images/a/a3/AME_1967_Amereida.pdf