

FUNDAMENTOS DE LA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

UNIVERSIDAD CATOLICA DE VALPARAISO

1971

**FUNDAMENTOS DE LA
ESCUELA DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD CATOLICA DE VALPARAISO
1971**

PARA UNA SITUACION DE AMERICA LATINA EN EL PACIFICO 1970

PROYECTO PARA UNA CAPILLA EN EL FUNDO LOS PAJARITOS 1952-53

MANIFIESTO DEL 15 DE JUNIO 1967

VOTO PROPUESTO AL SENADO ACADEMICO 1969

Recolección de documentos y diagramación a cargo del tercer
año del Curso de Diseño de la Escuela de Arquitectura U.C.V.
constituido por los siguientes alumnos:

R. VALENZUELA
D. VALENZUELA
N. POBLETE O.
J.A. OCARIZ
R. MENUEZ F.

Impreso en los talleres del Consejo de Rectores de las Universidades
Chilenas en Santiago.

Fotografía
J. Figueroa S.
J. Larraín M.
G. Labra M.
H. Tapia G.

Recolección de documentos y diagramación a cargo del tercer año del Curso de Diseño de la Escuela de Arquitectura U.C.V., constituido por los siguientes alumnos:

R. DE LA FUENTE
J. FIGUEROA S.
R. MENDEZ F.
J.A. OCARIZ J.
P. OLIVARES D.
H. OLIVARES G.
N. POBLETE O.
G. VALENZUELA L.
R. VALENZUELA L.

Impreso en los Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas en Santiago.

Jefe de Taller	H. Tapia G.
Prensistas	G. Labra N. J. Larenas M.
Fotografía	J. Figueroa S.



**PARA UNA SITUACION DE AMERICA LATINA
EN EL PACIFICO**

Trabajo presentado al Centro de Estudios del Pacífico por la Universidad Católica de Valparaíso. Escuela de Arquitectura. Con ocasión de la Conferencia del Pacífico. 27 de Setiembre al 3 de Octubre 1970, Viña del Mar. Chile.

Recolección de documentos y diagramación a cargo del tercer año del Curso de Diseño de la Escuela de Arquitectura U.C.V., constituido por los siguientes alumnos:

autores:

OSCAR BUTTAZONI
MANUEL CASANUEVA
ALBERTO CRUZ
CLAUDIO DIAZ
GODOFREDO IOMMI
JORGE SANCHEZ
JUAN VERCHUEREN

J. COLVIN
R. DE LA FUENTE
J. FIGUEROA
L. GUERRERO
C. LABBE
R. MENDEZ
J. A. OCARIS
P. OLIVARES
H. OLIVARES
N. POBLETE
G. VALENZUELA
R. VALENZUELA

CONTENIDO

NOTAS SOBRE NUESTRO CONOCIMIENTO DEL PACIFICO

Presentación General

Informe Histórico

Algunas constataciones en la historia Latinoamericana del Pacífico como carencia:

- Toponimia: Significado del Mar del Sur.
Significado del Pacífico y Mar de las Damas.
- Tráfico : Descubrimiento, Conquista y Virreinato.
Desde Independencia hasta 1918
Contemporáneo y Bandera Chilena.
- Frentes : Frente Americano en el Pacífico
Siglos XVI, XVII, XVIII.
Frente Americano en el Pacífico, desde
Independencia hasta hoy día.
Frente Norteamericano en el Pacífico hoy día.
- Dos Tesis: Mar Interior Latinoamericano y el Propio Norte.
Mar Interior Latinoamericano.
Existencia y Peripeccias del Mar Interior Asiático.
Referencias sobre Mar Interior de Asia, EE. UU.
Australia y América del Sur.
El propio Norte y la otra orilla de América Latina.

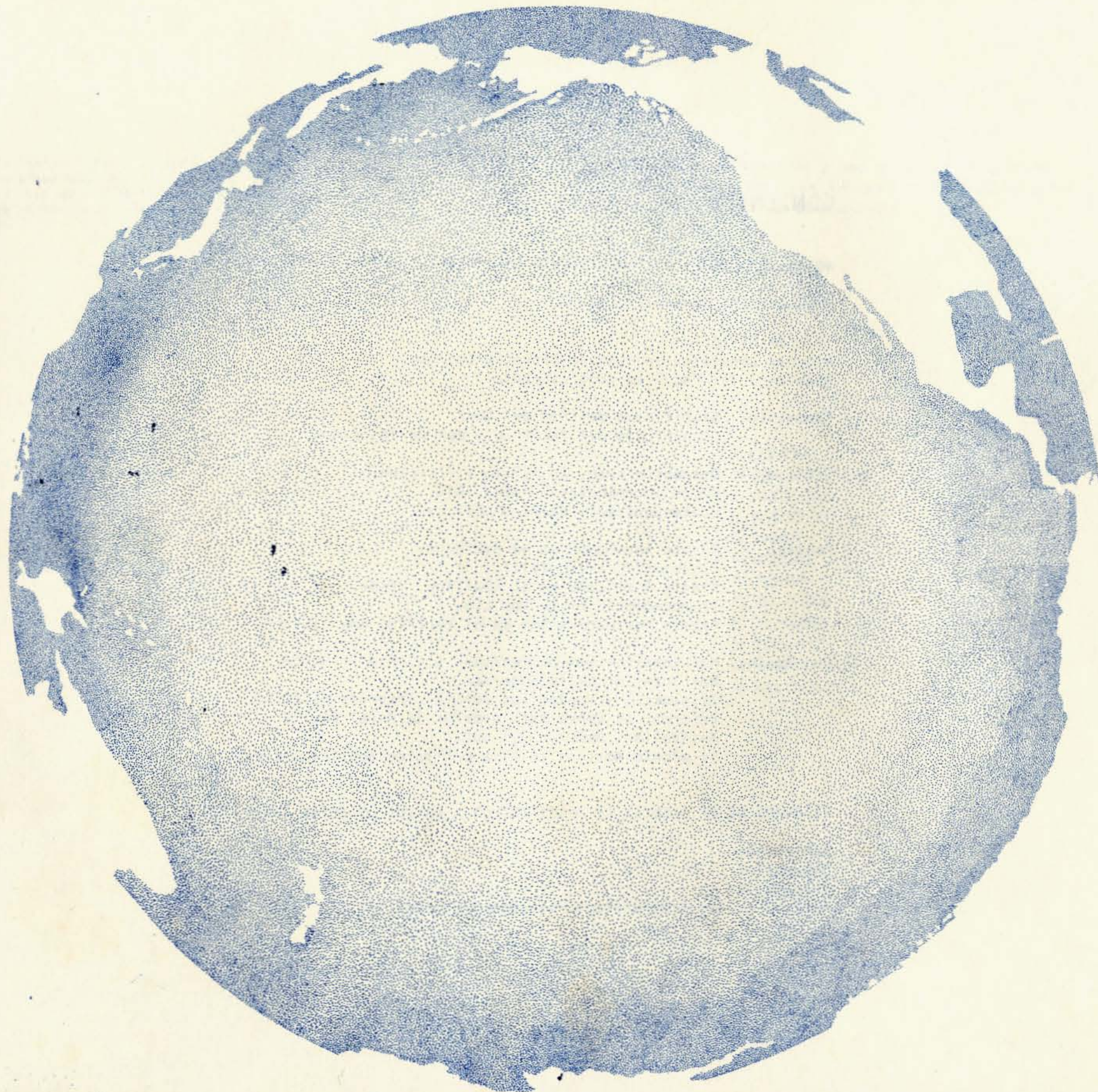
TRABAJOS DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA A LA LUZ DE ESTAS TESIS

Achupallas

Achupallas

Avenida del Mar

Maritorios del Archipiélago Patagónico Occidental.





NOTAS SOBRE NUESTRO CONOCIMIENTO DEL PACIFICO

PUNTO DE VISTA GENERAL.

...¿Qué supone un estudio? Antes que nada, un fundamento que de modo constante permita analogías y distinguos entre los datos probados y que un declarado criterio selectivo dispone.

Esta norma general la conocen y usan en nuestra América no pocos hombres de estudio. Sin embargo, no puede decirse lo mismo, en general de nuestras Universidades que rara vez trascienden la preparación de las llamadas "profesiones liberales" o de menores tecnologías. Reconocer el estado real de nuestras Universidades a ese respecto fue el paso decisivo que motivó en Chile la Reforma Universitaria tal como lo explica el Manifiesto del 15 de Junio de 1967, primer documento público que precipitó la acción:

"...las universidades latinoamericanas no fueron capaces de esclarecer y cimentar sus propios fundamentos para zafarse realmente de su interno carácter colonial (dependiente).

Incapaces de comprender, y distinguir lo que es investigación, estamento científico, docencia, profesión, relación universitaria con la sociedad, han vivido y viven fascinadas -y por eso, sin consistencia- por universidades mayores de otros continentes y sometidas a meras transposiciones que por falta de lucidez y fundamento, han sido -en la mayoría de los casos- simples ensueños y continuas improvisaciones. Buena prueba de ello son los contados casos de permanencia en una tarea específica, pues cuando se supera el decenio parece ya extraordinario.

Reconocer la falta real de investigación generalmente confundida con el ejercicio de sus técnicas peculiares o con la descripción de fenómenos -pues no hay investigación fundamental sino donde comparece una relación distinta de causa a efecto ni hay investigación aplicada sin esa base, pues ésta es generalmente consecuencia de aquella; reconocer que para su probable existencia se requiere la consolidación de instituciones y personas que se ejercitan y transmiten, durante no pocas promociones de estudiosos, siquiera una práctica científica; reconocer la peculiaridad de tales condiciones no accesibles a todos, y en consecuencia revalorizar y dignificar la docencia, que es principalmente pedagogía, medio y método de eficaz transmisión de conocimientos y no investigación ni práctica científica; reconocer el valor exacto que profesiones u oficios (sic) dentro de la Universidad para no convertir las en el criterio casi exclusivo y ordenador de los fondos y orientación universitaria, es la tarea decisiva de esta hora".

Por otra parte, es evidente que el saber poético y científico-tecnológico vigente, trae consigo un fundamento europeo que por propia luz interior tiende y se ha generalizado en el mundo de nuestros días, de suerte que el pensar matemático contemporáneo, por ejemplo, y con ello el pensar científico, dominante, no difiere en sus fundamentos del que rige en Asia, en América, en África, en Australia, del que vige en su lugar de origen: Europa.

Tras este reconocimiento, por una parte, de una real Carencia en el estudio dentro de nuestras Universidades, y por otra parte,, la aceptación del pensar poético-científico contemporáneo, hemos considerado que mucho más decisivo -en el campo del estudio- que perdemos en aspiraciones, consignas, esperanzas ideológicas que son a su vez expresión de nuestra realidad, debíamos ceñirnos con todo rigor a la elaboración de un fundamento peculiar dentro de las exigencias que le permiten serlo. De este modo, y tal vez sólo de este modo, la noción de independencia tiene hoy cabal sentido en todos los niveles y sus consecuencias. Así, tal vez, como dice el Manifiesto del 15 de Junio de 1967:

"Unicamente a la luz de esta autocritica surgida y pulida a través de los 15 años de existencia y permanencia en torno a un propósito, a un método docente y a un ininterrumpido estudio que nos llevara a fundar y sostener hasta hoy una real comunidad de maestros, profesores y alumnos, nuestra Facultad e Instituto de Arquitectura pueden constatar la perversión e incapacidad de nuestras Universidades.

Por tales graves carencias son nuestras Universidades veleidosas y mendicantes en especies, dineros, métodos, orientaciones, estudios y cultura y con ello, instituciones impedidas para dar cabida a aquello que es o podría ser nuestra propia realidad de americanos si es que la tenemos.

Por tales graves carencias nuestras Universidades no saben distinguir ni responder a las legítimas y urgente necesidades de nuestros países y menos aún abrirse a un campo situado allende toda investigación -nos referimos a la libre y desinteresada CONTEMPLACION de aquello que tal vez puede constituir nuestra propia realidad.

Unicamente estableciendo tales distinguos podremos aprender realmente de quienes saben -en la medida que podamos asimilar- pero para que esta se produzca es simultánea y necesaria la desinteresada vigilia y apertuta a la probable realidad americana.

Unicamente sobre tales bases nuestras Universidades serán órganos útiles para nuestros países y sociedades, a la vez que horizonte per-ante, despejado, donde luzca la improbable y a la vez probable realidad que nos conforma y queremos conformar.

Esas faltas han impedido distinguir con claridad que la Universidad es principal y solamente maestros, profesores y alumnos; distinguir la política, el valor social, la extensión de la cultura, el sufragio de necesidades perentorias de lo que es realmente una casa universitaria."

No basta querer ser sí mismo ni ponerse a serlo, ni esperar serlo confiando en un mañana probable y mejor que debe aún conquistarse por los votos o la violencia.

El requerimiento impostergable es recoger la poca y viva tradición de estudio de nuestra América Latina -ya el propio Humboldt la anotaba- y adentrarse con audacia, pues

los errores enseñan tanto o más que los aciertos en el campo de las propias formulaciones.

Sabemos y podemos dar testimonio de la carencia casi absoluta del estudio latinoamericano del aspecto físico-químico de nuestros mares, base imprescindible para cualquier trabajo fecundo de Biología Marina y en consecuencia de estudios reales sobre las industrias del mar.

Sabemos y podemos dar testimonio que nuestros países, y en el caso del nuestro específicamente, no supieron alentar, sostener y fecundar trabajos que buscaran una fundamentación propia. Así, por ejemplo, bajo la primera rectoría de Don Juan Gómez Millas se fundó en la Universidad de Chile un Instituto del Pacífico con la colaboración de Mario Góngora, Isidro Suárez y otros y fue disuelto por los males endémicos propios de las ideologías que consideran "inútiles" los trabajos cuyos resultados no se traducen en inmediata producción (sea para sociedades de consumo o para vicencias dichas revolucionarias).

Quando los gobiernos latinoamericanos ya reaccionarios, liberales o revolucionarios dicen enfrentar la realidad del país o del continente no lo han hecho de verdad, muchas veces -a su pesar o no- no lo hacen. Sabemos y damos testimonio que no se abren cauces que requieran la implacable y jubilosa libertad irrestricta del análisis y la crítica desprovista de fines pre-concebidos, y que sin estos análisis no hay posibilidad de fundamento propio. La Escuela De Arquitectura, cuna del movimiento reformista que estallo en Junio de 1967, desde hace 15 años, estudia y lucha en ese sentido, y con él.

Los trabajos que aquí se presentan tienen como fundamentos tesis principales: la tesis de los mares interiores y la del propio norte. Ambas tienen referencias históricas, pero han sido entrevistas a la luz de la poesía que desvela la realidad y no la comenta, ni la adjetiva, ni la pone al alcance de los sentimientos, como la suponen y la supusieron siempre todos los dirigismos habidos.. Esas tesis, dentro de las exigencias propias que le dan consistencia de tesis, permiten re-ver nuestra realidad americana desde un punto de vista propio, y desde ella mirar el mundo. Además, dichas tesis se abren y se muestran fecundas para pensar un urbanismo que no sea ya simplemente una elección óptima de posibilidades según el criterio fundante de la mera productividad de una región, de un país o de un continente.

Por cierto estos trabajos que costaron y costarán reales batallas ciudadanas y nacionales, tienen como real valor -es lo que sostenemos- abrir el campo de las fundamentaciones. En este sentido se aparta, y no sin vehemencia, de la orientación que supone posible la adopción de un esquema, de un procedimiento o de una ideología ad-usum "rellenados" con datos dichos "autóctonos".

Es en la aventura misma que la ciencia y la poesis contemporáneas nos proponen -el hallazgo de un fundamento- donde se juega la independencia y la libertad, únicas luces para una justicia social humana y cabal.



FONDO DEL OCEANO Dibujo basado en plano del National Geographic

INFORME HISTORICO

Carencia del Pacífico

Constatación en la historia Americana

TOPONIMIA: Significado del Sur

LLAMADO MAR DEL SUR

..... Todo emocionado, admira de hinojos en lontananza la rizada superficie del mar que llamó del Sur, ya que caminando en esta dirección lo había alcanzado, y que después otros españoles bautizaron con el nombre de Mar de las Damas o Pacífico. Saturado ya a solas de la ansiada visión, llama a los suyos para que con él compartieran el gozo.

Amando Melón: "Los primeros tiempos de la Colonización", pág. 329. Historia de América, A., Ballesteros, Tomo VI.

SIGNIFICADO DE LA POSESION DEL SUR

..... Núñez de Balboa, un poco teatralmente, como consciente del importante acto simbólico que iba a representar, con la espada desnuda en una mano y el pendón real en la otra, avanza majestuosamente por las aguas, y cuando éstas le llegan a las rodillas se detiene para decir con voz tonante, escuchada con religioso silencio por parte de los que le acompañaban: "Vivan los altos e poderosos monarcas Don Fernando e Doña Juana, soberanos de Castilla e León de Aragón... en cuyo nombre e por la Corona Real de Castilla tomo e aprehendo la posesión real e corporal e actualmente de estos mares e tierras e costas e puertos e islas australes con todos sus anexos e reinos e provincias que les pertenecen o pertenescer en cualquier manera e por cualquier razón e título que sea o ser pueda, antiguo o moderno en el tiempo pasado e presente o porvenir, sin contradicción alguna. E si algo otro príncipe o capitán, christiano o infiel o de cualquier ley o secta o condición que sea pretenden algún derecho a estas tierras e mares, yo estoy presto e aparejado de se lo contradecir o defender en nombre de los Reyes de Castilla presentes o porvenir, cuyo es aqueste imperio e señorío de aquellas Indias, islas e tierra firme, septentrional e austral, con sus mares así en el Polo Artico como en el Antártico, en la una y en la otra parte de la línea equinoccial, dentro o fuera de los Trópicos de Cáncer e de Capricornio según que más cumplidamente a sus Magestades e subseores a todo ello e cada cosa e parte dello compete o pertenesce, o como más largamente por escrípto protesto que se dirá o se puede decir o alegar en favor de su real patrimonio e agora e en todo tiempo en tanto quel mundo durase hasta el universal juicio de los mortales." (Oviedo).

Amando León: "Los Primeros Tiempos de la Colonización". Págs. 332-333. Historia de América, A., Ballesteros, Tomo VI.

EL MAR DEL NORTE COMO REFERENCIA

..... Dice en su cláusula final: "Estos veintidós y el escribano Andrés de Valderrábano fueron los primeros cristianos que los pies pusieron en el Mar del Sur y con sus manos todos ellos probaron el agua, que metieron en sus bocas para ver si era salada, como la de la otra mar; y viendo que lo era, dieron gracias a Dios".

Amando León: "Los Primeros Tiempos de la Colonización" pág. 333. Historia de América, A., Ballesteros. Tomo VI

EL NORTE SE VUELVE AL SUR

..... Pero en 1291 sucumbe San Juan de Acre, y el contacto con Oriente se hace difícil. Ciento sesenta y dos años después, otra fecha, y Constantinopla cae en poder de los turcos. La ruta a Oriente ha quedado truncada.

Fijémonos bien en estas dos fechas citadas, porque en 1291, y a causa de lo sucedido en San Juan de Acre, Génova organiza la expedición de los hermanos Vivaldi, la primera de los descubrimientos organizados. Y en 1453 se desconexión con Oriente impele a buscar una ruta por el Atlántico, haciendo urgente la solución de un problema geográfico. Con errores de Toscanelli y de otros sabios, más los propios, Colón los solucionará.

F. Morales Padrón: "Manual de Historia Universal", Tomo V. Historia General de América, pág. 116

EL NORTE SE VUELVE AL SUR

..... Los descubrimientos geográficos puros, de acuerdo con el criterio expuesto, fueron tarea exclusiva de Occidente, en tanto que los demás pueblos no hicieron sino colaborar en la génesis. A pesar de lo dicho, que no es peyorativo, hay que tener en cuenta las navegaciones asiáticas u de la antigüedad, aparte de las concepciones geográficas, porque su carácter de circunstancia

CARENCIA COMO DESCONOCIDO

Significado del Mar del Sur

desaparece si las agrupamos, como hizo Humboldt; y vemos que prueban, en palabras de Menéndez Pelayo, "la necesidad histórica del descubrimiento en el punto y hora en que se hizo, merced a esa labor incansable y oculta que va conservando y cultivando desde la antigüedad cierto número de nociones más o menos confusas, hasta que de todas ellas resulta un como impulso irresistible que se transforma en acción".

F. Morales Padrón: "Manual de Historia Universal", Tomo V. Historia General de América, pág. 119

EL NORTE SE VUELVE AL SUR

..... Los antiguos no habían conocido ni la Rosa de los Vientos ni la Brújula; solo se guiaban por la Estrella Polar, que facilitaba la latitud del observador calculando su altura.

F. Morales Padrón: "Manual de Historia Universal", Tomo V. Historia General de América, pág. 120

EL NORTE SE VUELVE AL SUR

..... Con tales medios técnicos y en tales circunstancias, el hombre europeo de Iberia vencería al atlántico. Camino de Oriente, por la ruta conocida se había logrado penetrar bastante hondo con Marco Polo y demás viajeros.

El Oriente también se había acercado a Europa por el Índico y por el interior terrestre de Asia. Del Japón a Gibraltar se extendía el marco conocido de la humanidad. Pero más allá del Estrecho ibérico se suponían tierras separadas por el Atlántico, supuesto océano tenebrosus en la conciencia medioeval. Dentro de él estaba el mar de los Sargazos, donde se enredaban las naves. Se tenía por dogma que las regiones ecuatoriales eran innavegables por su alta temperatura y se suponía la existencia de una "zona perusta", de acuerdo con la idea aristotélica. Todo el mundo creía que al sur del Cabo Bojador (caput finis aethiopiae) se extendía el horrible mare tenebrosus, mezcla de aguas cálidas y frías, que unida a niebla y arenas del desierto producían una masa impenetrable. Esa era la barrera, el finis mundo.

F. Morales Padrón: "Manual de Historia Universal", Tomo V. Historia General de América, pág. 123

MAPA DEL MUND
DESCUBRIMIENTO DEL PASAD
Y DEL DE LOS DIAS



-  BLOQUEO OTOMANO
-  NORTE LO CONOCIDO
-  SUR LO DESCONOCIDO

TOPONIMIA: Significado de Pacífico
y Mar de Las Damas.

CARENCIA COMO LEJANIA Significado del Pacífico y mar de las Damas

Pacífico circunscrito a las costas de América Latina

..... En 1º de Diciembre de 1520, cuando han dejado atrás desde la salida del Estrecho cerca de cincuenta y cinco leguas, se alejan un poco del dicho litoral, pero sin perderlo de vista hasta el día 16. En esta fecha habían alcanzado la latitud austral de 36º 30'. Después tuercen hacia el NO., debiendo pasar entre el Continente y las islas Marianas.

Unos tres meses dura la travesía del Gran Océano, que puede darse por terminada cuando abordan al archipiélago de las Marianas.

Amando Melón: "Magallanes y la Primera Vuelta al Mundo", pág. 615. Historia de América A. Ballesteros. T. VI.

Torno Viaje

La ruta de la armada magallánica a través del Gran Océano puede decirse que fue la ruta del hambre; la impuesta por la necesidad de la búsqueda de alimentos frescos y de agua potable. Ante este problema angustioso hubo que demorar la llegada a la meta final del viaje. ¡ Tanto tiempo pensar en las Molucas y soñar con ellas para no seguir el camino más conveniente y corto para alcanzarlas! Pero las primarias necesidades mandan tiránicamente en muchas ocasiones; en las mismas que pasan a segundo plano los más impacientes deseos, determinantes de los mayores heroísmos y empresas. Lo normal, cuando se quiere conseguir algo, es aceptar el camino más breve; más, cuando el camino más corto es el más fácil y cómodo. Magallanes sabía bien la situación en latitud ecuatorial de las Molucas. La buena lógica le trazaba el camino a seguir: alcanzar las proximidades del Ecuador, y después, dejarse arrastrar por los vientos viajeros del Sur; sin embargo, se desvió de esta buena y corta ruta para adentrarse bastante en latitudes boreales, en demanda de islas pobladas y con agua, donde todos pudieran recuperar fuerzas y aliviar casi mortales penalidades. Las circunstancias mandaron a Magallanes; no, como algunos dicen, su impericia marinera y su desorientación.

Amando Melón: "Magallanes y la Primera Vuelta al Mundo" Pág. 615. Historia de América. A., Ballesteros. T. VI.

Mar del Pacífico . Mar de las Damas

..... Tan suaves y pocas maniobras exigía la navegación por sus aguas, que designaron a su conjunto con el nombre de Mar Pacífico. Tan pocos esfuerzos requerían de la marinería el avanzar por sus tranquilas aguas, que podían confiarse las naves, con toda seguridad, a seres de más débiles fuerzas que los musculosos y avezados marineros. Casi a mujeres no avezadas en el trabajo físico. Por eso al Gran Océano también le calificaron de Mar de las Damas. Todas estas circunstancias de tan plácida navegación, en la que aparecen los elementos domeñados a su servicio, no pueden extrañarnos. Los tripulantes magallánicos se movieron hasta la llegada a las Marianas dentro de la zona menos turbulenta o más tranquila del Gran Océano; en el llamado Mar del Sur, y en el Mar del Coral en sentido lato; sin llegar en el punto más avanzado hacia el Norte al Trópico de Cáncer; sin alcanzar en el punto más avanzado hacia el Sur la tempestuosa zona del llamado por los hidrógrafos modernos océano Austral.

Amando León: "Magallanes y la Primera Vuelta al Mundo" Pág. 616-617. Historia de América., Ballesteros. T., VI.

Concepto de Lejanía

..... LEY I QUE ANTES DE CONCEDER NUEVOS DESCUBRIMIENTOS, SE PUEBLE LO DESCUBIERTO. Porque el fin principal, que nos mueve a hacer nuevos descubrimientos es la predicación, y dilatación de la Santa Fé Católica, y que los Indios sean enseñados, y vivan en paz y policía: Ordenamos y mandamos, que antes de conceder nuevos descubrimientos y poblaciones, se de orden de que lo descubierto, pacífico y obediente a nuestra Santa Madre Iglesia Católica, se pueble, asiente y perpetúe, para paz y concordia de ambas Repúblicas, como se dispone en las leyes, que tratan de las poblaciones, y habiéndose poblado, y dado asiento en lo que está descubierto, pacífico, y debajo de la obediencia espiritual de la Santa Sede Apostólica, y de la nuestra, se trate de descubrir y poblar lo que con ello confina y de nuevo se fuere descubriendo.

REF: Recopilación de Leyes de Indias, Libro IV, Título I: De los Descubrimientos.

Concepto de Lejanía

..... LEY II: QUE LAS TIERRAS QUE SE HUBIEREN DE POBLAR, TENGAN BUENAS ENTRADAS, Y SALIDAS POR MAR Y TIERRA

Las tierras que se hubieren de poblar, tengan buenas entradas y salidas por Mar y Tierra, de buenos caminos y navegación, para que se pueda entrar, y salir fácilmente, comerciar y gobernar, socorrer, y defender.

REF: Recopilación de Leyes de Indias, Libro V, Título V: De las Poblaciones.

Concepto de Lejanía

..... LEY X^{VI}: QUE EN GASTANDO LA MITAD DE LOS BASTIMENTOS SE VUELVAN LOS DESCUBRIDORES A DAR RAZON DE LO DESCUBIERTO.

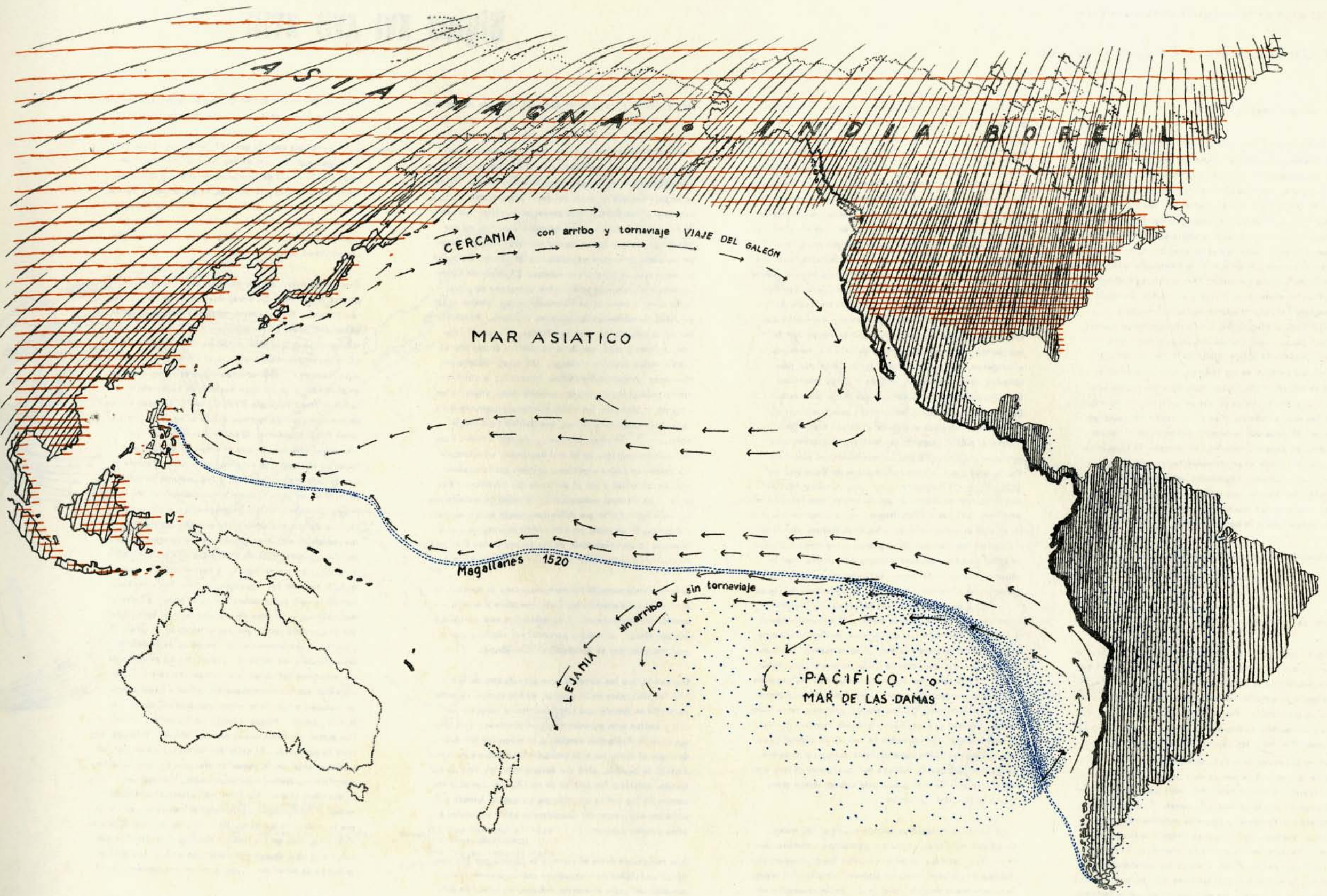
Ordenamos, que los descubridores hagan balance y tanteo de los bastimentos con que se hallaron en ocasión de descubrimientos; y habiendo gastado la mitad de la provisión no se detengan más por ninguna causa si los bastimentos de la tierra no les dieran con abundancia el sustento que hubieren menester para perfeccionar el intento, y vuelvan a dar razón de lo que hubieren hallado y descubierto, y alcancen a entender así de las gentes que hubieran tratado, como de las comarcas de que se pudiere tener noticia.

REF: Recopilación de Leyes de Indias, Libro IV, Título I: De los Descubrimientos.

El Concepto de Lejanía

..... El enfrentarse con la tierra Americana es enfrentarse a la Extensión Americana, provocadora de pavor como toda extensión y provocadora por ende de la acción de la gran densidad.

REF: Arquitectos Alberto Cruz C., Juan Ferchueren R.
✓ Texto: "Para un Seminario de Urbanismo".



INFORME HISTORICO

Carencia del Pacífico

Constatación en la historia Latino-Americana

TRAFICO: Descubrimiento, Conquista y Virreinato

Noción de gran Imperio

..... La unión histórica de las Indias y Castilla hizo que el territorio americano marchase a remolque del europeo, sufriendo la grandeza, los ataques y hasta el declinar de éste. Hubo una interdependencia entre ambas historias, que aún en pleno siglo XIX persistió. En las Indias imperaron las ideas económicas, políticas, religiosas, etc., de la península ibérica y por eso es imposible, como indica muy bien Zorraquín Becú, estudiar separadamente ambos mundos. Y por eso, igual que en la Península, en el mundo americano hay que considerar una evolución o alternativas que fueron modelando la vida y variándola a medida que pasaban los años. Nada permaneció invariable o inmutable. Todo evolucionaba, y en este cambio se pueden fijar tres etapas: desde el descubrimiento hasta la creación del Consejo de Indias, época de formación en que la personalidad política de las Indias no está aún definida y en que lo hallado sigue siendo mera dependencia de Castilla; un segundo momento en que se reconoce la importancia de los reinos indios y se crean organismos para gobernarlos, dándose una homogeneidad imperial en la que se distinguen diversos estados; finalmente, la llegada de los Borbones señala el tercer momento, en que desaparecen los particularismos regionales, produciéndose una consolidación del imperio, que ya no se compone de reinos, sino de dominios que mantienen autonomía jurídica y que se ven compelidos a la centralización.

F. Morales Padrón: "Manual de Historia Universal"
Tomo V: Historia General de América, Pág. 376.

Noción de Virreinato

..... Méjico y Lima fueron las cortes virreinales por excelencia. Ellas vibraron y crecieron al conjunto de la capitalidad que les proporcionaba la presencia del virrey. Cuando uno de ellos hacía su entrada, la ciudad toda experimentaba una sacudida inolvidable. Por años se comenaba luego cómo había sido recibido el duque de Escalona en Méjico o Amat en Lima. Por todas las vías de acceso a la capital se alzaban verdes arcos de triunfo, donde sonreía la multicolor fruta de la tierra. Los poetas no dormían aquellas noches componiendo versos en honor del virrey que navegaba desde Europa en una larga teoría de naves. Podía dirigirse a Portobelo o a Veracruz, y nosotros podemos seguir a uno o a otro. Vayamos con el que se dirige a la ciudad de la laguna. Veracruz era la puerta de ingreso en el virreinato, y allí aguardaban al nuevo virrey las autoridades. Todo el mundo se había engalanado ese día, hasta los barcos fondeados en el puerto. En el momento en que la fortaleza hacía las salvas de rigor, el virrey se metía en una falúa con toldo de damasco y abandonaba la nao capitana que

le había servido de morada durante el viaje. Imaginemos que iba vestido con un traje corinto, bordado de plata, greguescos acerados, calzas de punto, ancha gorguera, sombrero con plumas y joyel de perlas, botas de baldés y una banda roja cruzada al pecho. Las autoridades se apiñaban en el muelle, entre la turba curiosa, las milicias formadas y los impacientes caballos. Al desembarcar, el virrey saludaba a los presentes y montaba a caballo, que lo conducía a la iglesia primero y a las casas del cabildo después. Luminarias, cohetes, flores, plumerías, danzas y toros llenaban por varios días el programa de festejos hasta que el virrey decidía ponerse en camino rumbo a Méjico. La ruta que otrora anduvo y desanduvo Hernán Cortés con fatigas y sangres, la recorría ahora el virrey en medio de los mayores agasajos. Por pueblos, ventas y conventos discurría la comitiva virreinal, sintiendo la curiosidad de las gentes y el homenaje sincero de criollos, mestizos e indígenas. Regalos de plata, aguas de colores perfumadas, arcos triunfantes, dulces y flores aportaban las autoridades de los pueblos y los pobladores de ellos, que se asomaban a los caminos para ver pasar al Virrey, cuya comitiva engrosaba cada vez más. En Tlascala, subían de punto los festejos; se entregaban entonces las llaves de oro, se representaban comedias. Por lo menos así se hizo con el duque de Escalona en 1640. Puebla, Cholula, Huejotzingo y demás poblaciones de la ruta se desvivían por presentar unos festejos admirables. Así hasta Chapultepec, maravilloso palacio desde el cual el virrey salía para hacer la entrada oficial en Méjico en una carroza. Ni que decir tiene que caballos, criados, guardias, lacayos y demás ministriles iban de punta en blanco en tal caso. Difícilmente se abría paso el virrey por entre la multitud, que le aguardaba de pie en las calles o arracimadas en los balcones. La catedral, como siempre, era la primera meta. Allí bombardeaban al pobre virrey con tedéums, canzonetas, diálogos latinos e interminables cuartetos de loa. Y no pensemos que todo acababa en esto, que, aunque dicho en una página, había durado dos meses. No, otros dos meses más prolongaban los festejos organizados por el Ayuntamiento, la Audiencia, los gremios, etc. Bailes, saraos, cucañas, toros, luminarias, comidas extraordinarias y demás números propios de todas las fiestas ocupaban la vida de la capital virreinal, que aún no sabía cómo se iba a comportar el nuevo mandatario, aunque ya hubiese tenido algunos gestos simpáticos típicos de todo gobernante cuando desea ganarse la voluntad del pueblo.

Lima no cedía un ápice en fiestas en honor del virrey. La ciudad del Rimac alzaba un gran arco de entrada, donde el virrey juraba ante misal respetar los privilegios concedidos a la ciudad, como en España lo hacían los reyes. Tras este breve detenimiento, la procesión proseguía su marcha en este orden: compañía de indios armados: compañías de infantería armadas; compañías de gentiles-hom-

CARENCIA COMO TRAFICO

Siglos XVI XVII XVIII

bres a caballo y armados; criados del virrey de dos en dos caballerías de vecinos y gente ilustre de la ciudad; la Universidad con sus atributos e insignias; los maceros con la Audiencia; los reyes de armas; un criado del virrey con el estoque desnudo sobre el hombro; al cual acompañaban cuatro lacayos con librea del virrey. Delante un paje portaba el guión del rey. Seguían más criados, músicos, alabarderos, hasta perderse de vista. La entrada del conde de Lemos registró notable pompa, ya que más de quinientas barras de oro sirvieron para pavimentar un tramo de la ruta recorrida por el virrey. Cada barra valía más de doscientos marcos. El conde de Castellar volvió a pisar más tarde sobre adoquines de plata. Todo sucedía como si se tratara de un rey, porque casi potestad de tal tenían los virreyes indios. Asistidos por un secretario, estaban facultados para repartir tierras, solares y autorizar la venta pública de las tierras consideradas como de realengo. Un virrey fundaba poblaciones -ordenaba fundarlas- fomentaba la colonización o población, organizaba expediciones, vigilaba los abastos, cuidaba de las obras públicas y supervisaba a todas las demás autoridades, que debían consultarle siempre a él. El virrey era todo y atendía a todo. Fueron superintendentes de la real hacienda; autorizaban los gastos en casos urgentes; velaban por la explotación de las minas y por el envío de los caudales a España. Los virreyes ordenaban la cantidad de moneda que se podía acuñar y la que debía ser puesta en circulación y digamos, finalmente, para no ser farragosos, que cuidaban de la administración de las rentas de los distintos monopolios y fomentaban el incremento de las mismas.

Si la hacienda merecía tal celo, no menos lo merecía la economía, cuyo aspecto agrícola, ganadero y minero era mimado por los virreyes. Las industrias eran establecidas por ellos, y el trabajo personal era vigilado con igual atención que se acechaba el contrabando.

Dijimos ya que los virreyes eran presidentes de las Audiencias radicadas en la capital, en las cuales su poder consistía en decidir qué negocios tenían carácter judicial y cuáles eran puramente administrativos. Los choques con la Audiencia estaban a la orden del día debido a que el virrey no sólo proveían los cambios de jurisdicción de aquella, sino que determinaba los días de sesiones, asistía a los juicios de residencia, conoca las causas de los indios asistido por un asesor letrado y decidía las cuestiones de competencia entre tribunales civiles y eclesiásticos.

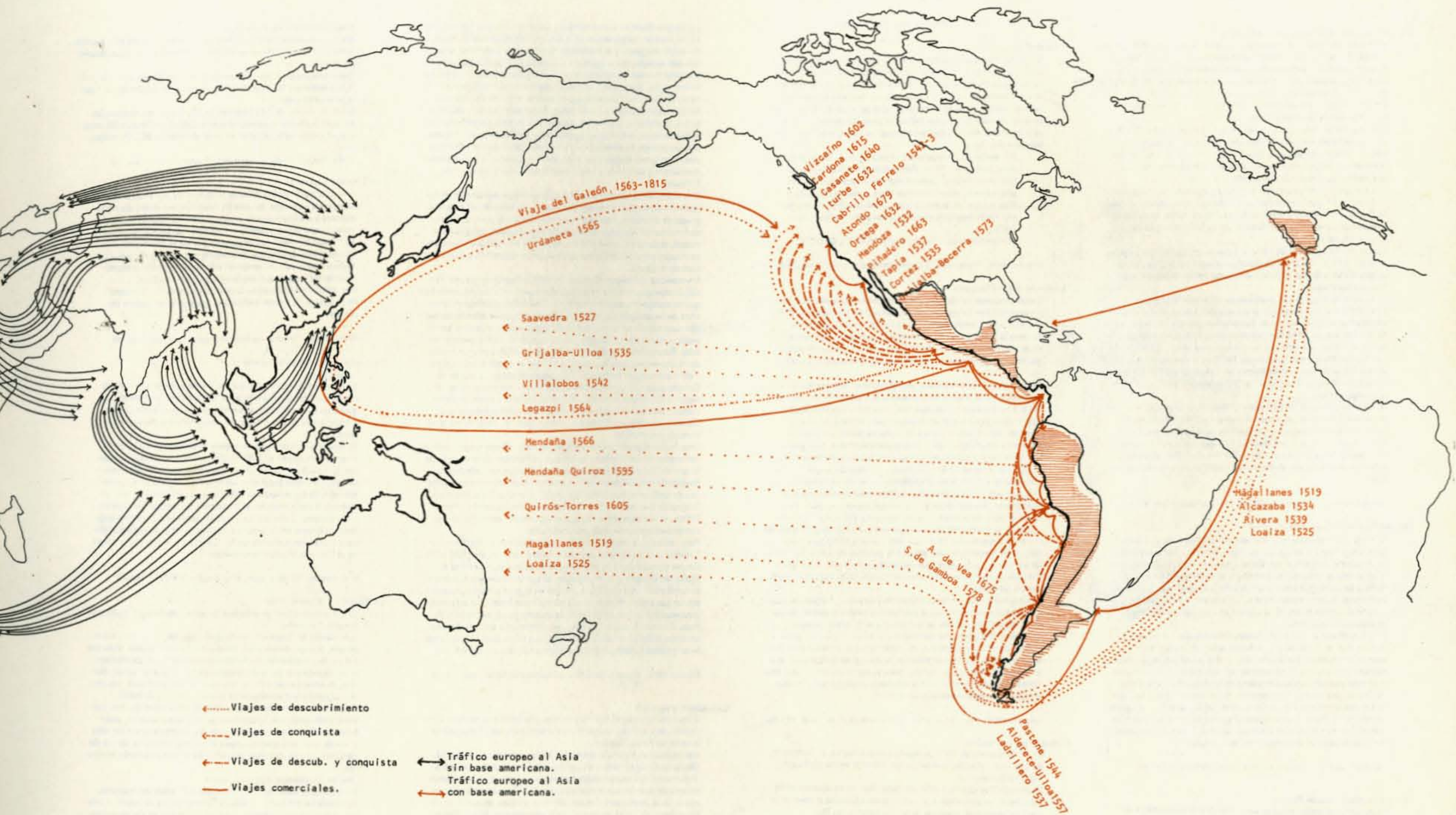
Las relaciones entre el virrey y la Iglesia nos las sintetiza su calidad de vicepatrono con funciones que emanaban del regio Patronato indiano; en virtud de éste a la corona española le correspondía la presentación de las dignidades eclesiásticas y la percepción de los

diezmos, con la obligación de atender antes que nada a los gastos ocasionados por la elección de Iglesias.

Como virrey era capitán general, tenía que actuar también como supremo jefe de las fuerzas armadas, contando con la ayuda de una junta de guerra y de un auditor. La piratería y la indiana, especialmente hacían funcionar esta faceta de los virreyes, que se desvelaban por defender y fortificar su territorio y por enviar situados, es decir, asignaciones a los presidios o plazas militares pobres.

Eran los virreyes, en una palabra, verdaderos reyes, pero no vitalicios. Un virrey cesaba en su mando, generalmente, a los seis años, teniendo entonces que someterse al juicio de residencia y a la tarea de redactar una memoria de gobierno donde hacía constancia de su experiencia gubernamental, con el fin de que sirviera a sus sucesores. Podía acontecer que el virrey muriese en el mando, y en tal caso sucedía la Audiencia o se recurría (fines del siglo XVII) a abrir el llamado pliego de providencia o de mortaja, donde el rey designaba a quien debía sucederle. O podía darse el caso -sólo una vez aconteció- de que el virrey se alejase y situase en su lugar a la virreina, como hizo el conde de Lemos. No era esto natural, y lógicamente mereció la reprobación real. Tampoco era natural que los virreyes llevasen una vida nada ejemplar, y sin embargo, más de una vez en la corte virreinal se murmuró de las andanzas nocturnas que efectuaba el representante del Rey. Cuenta Ricardo Palma que al Conde de Alba de Liste, virrey algo hereje, le fastidiaba el campanero de la torre de San Agustín repicando sus campanas cuando lo veía pasar embozado en su capa. El virrey marchaba hacia la casa de una amada, y el campanero, que le guardaba rencor por cierta trastada, lo acechaba y tañía estruendosamente las campanas al divisarlo, despertando a los vecinos. Toda Lima se enteraba de las aventuras del virrey, y el campanero se escudaba alegando que las ordenanzas obligaban a hacer sonar las campanas cuando el primer mandatario pasaba junto a la Iglesia. Menos legendarios fueron los amores Don Manuel de Amat con la mestiza Micaela Villegas, cómica de profesión. El serio don Manuel, todo un catalán perdió el seso por la pequeñez graciosa de aquella mujer, que él, en su castellano catalanizado, llamaba perri choli, ... por perra chola. La Perricholi alteró el protocolo virreinal e indispuso a la aristocracia limeña con el virrey, que no veía sino por el par de ojazos de Miquita Villegas. Y Miquita, toda gracia limeña, consiguió de Amat lo que quiso a cambio de sus encantos y de un hijo que allá, en la quinta de Miraflores, jugaba con el sexagenario virrey.

F. Morales Padrón: "Manual de Historia Universal"
Historia General de América,
Págs. 383-384-385-386.



CARENCIA COMO TRAFICO TRANSOCEANICO EN EL PACIFICO

en barco chileno desde la independencia hasta viaje de la "Lautaro" en 1918

aparicion del pacifico en la independencia latinoamericana

INFORME HISTORICO

Algunas constataciones en la Historia de América Latina, sobre el Pacífico como Carencia.

TRAFICO DESDE LA INDEPENDENCIA HASTA VIAJE DE LA LAUTARO. 1918.

Uso del Pacífico - La Guerra contra España.

... El Virrey del Perú José Fernando Abascal, comisionó al Brigadier de Marina Antonio Pareja, para que volviera a someter a la provincia chilena. Este último reclutó gente en Chiloé y Valdivia y luego desembarca en la bahía de San Vicente el 26 de Marzo de 1813, ocupando Talcahuano, Concepción y Chillán. En vista de que este ejército es vencido, llegan refuerzos al mando del Brigadier Gabino Gaínza. Con este fin se firma un Tratado de Paz (Lircay, Mayo 1814). Nuevamente en Julio del mismo año un nuevo desembarco español al mando de Mariano Osorio viene a someter a Chile, terminando con el desastre de Rancagua en Octubre de 1814 en que concluye la reconquista española.

Los patriotas revolucionarios fueron perseguidos, y emigraron a Mendoza (Argentina) donde al mando del ilustre General José de San Martín, Gobernador de Cuyo, comenzaron lentamente a organizar un ejército que tendría como fin liberar Chile y toda América del Sur.

En los primeros meses de 1817 el ejército de Los Andes atravesó la cordillera y después de derrotar al ejército realista, en la Cuesta de Chacabuco (12 de Febrero de 1818) entró sin resistencia a Santiago.

El General O'Higgins fue proclamado Director Supremo. Los realistas se retiraron a la provincia de Concepción y se encerraron en la plaza fuerte de Talcahuano. Un año después, el 12 de Febrero de 1818 fue proclamada la independencia de Chile. Sin embargo, los realistas no tardaron en recibir, por mar, refuerzos del Perú y a principios de 1918 un nuevo ejército al mando del General Osorio desembarca en Talcahuano. Por fin en la batalla de Maipú el 5 de Abril de 1818, se selló definitivamente la independencia.

Durante el gobierno de Bernardo O'Higgins se organizó la primera escuadra nacional, que bajo el mando del Almirante inglés Lord Cochrane destruyó en el Pacífico la escuadra española. Además en unión con San Martín, O'Higgins formó la expedición que unida a Bolivia y a los colombianos había de poner término en el Perú a la dominación española en la América del Sur.

Jaime Eyzaguirre: "Historia de Chile", Enc. ESPASA, Tomo XVII

Uso del Pacífico - Guerra del Pacífico.

... El Perú y Bolivia habían celebrado en 1873 un Tratado secreto de alianza. Segura del apoyo del Perú, Bolivia violó abiertamente el tratado de límites con Chile, imponiendo una contribución a las salitreras chilenas de Antofagasta. Chile pidió al Perú que hiciera de mediador amistoso, pero Perú se negó, declarando la existencia de un tratado secreto. Entonces Chile declara la guerra a la Confederación. El principio de las operaciones fue exclusivamente marítimo.

El 21 de Mayo de 1879, la Corbeta "Esmeralda" al mando de Arturo Prat es hundida por el Acorazado "Huáscar" frente al puerto de Iquique. Ese mismo día el más poderoso de los Acorazados Peruanos la "Independencia" encalló en Punta Gruesa mientras combatía con una goleta chilena de 200 tons. y fue destruido por su débil antagonista. La toma del "Huáscar" por la Escuadra chilena el 8 de Octubre de 1879, acabó de aniquilar la marina del Perú. Luego siguió la guerra terrestre que terminó con el Tratado de Ancón (Octubre de 1883) en que Perú cedió definitivamente el Departamento de Tarapacá.

Jaime Eyzaguirre: "Historia de Chile", Enc. ESPASA, Tomo XVII

Uso del Pacífico - Isla de Pascua

... Chile tomó posesión efectiva de la Isla el 9 de Septiembre de 1888 con todos los ceremoniales del estilo: levantándose un Acta en idioma castellano y en Pascuense; suscrita por el Capitán Policarpo Toro, Comandante del "Angamos", por 20 indígenas que se decían Jefes de la Isla y por el comerciante francés señor Salmón, los cuales declararon que reconocían la soberanía de la Isla, cediéndoles sus derechos.

Ignacio Silva (1903): "Biblioteca Geográfica e Histórica Chilena"

Pesca de Perlas

... En 1826, Pedro Alessandri, José Manuel Cea, Francisco Javier Urmeneta y otros, formaron una sociedad para equipar y fletar una expedición a las islas del Pacífico Sur a pescar perlas. No contentos con esto, los propietarios también obtuvieron para su barco —la goleta Terrible— una patente de corso a fin de que, en caso de resultar fallida la pesca de perlas, se dirigiera a las costas de las Filipinas a atacar las naves mercantes de bandera española.

Sin embargo, la expedición corsaria de la Terrible no tuvo éxito y en 1827, Pedro Alessandri decidió cambiar de actividad, aunque manteniéndose dentro del giro naviero. Hizo construir doce camarotes a proa y diez a popa de la goleta y organizó una firma para hacer viajes regulares con pasajeros entre Valparaíso y Callao.

(El Mercurio de Valparaíso, 15-IX-827 y 6-I-877)

Claudio Véliz: "Historia de la Marina Mercante de Chile", págs. 26-27

Bergantín Ellen Elizabeth

... Existe documentación bastante completa acerca del caso del bergantín Ellen Elizabeth, de propiedad del armador de Valparaíso, José Tomás Ramos. Este barco llegó al puerto de Lambayeque procedente de Polinesia y cargado con nativos en el mes de octubre de 1863, cuando ya el tráfico de polinesios, por diversas razones, estaba francamente en decadencia.

El Gobierno peruano estaba, en esta época, rescatando esclavos mediante el pago a los armadores y traficantes de una suma por cada uno a fin de que fueran repatriados en los mismos barcos que los habían transportado al Perú. El precio ofrecido por el Gobierno era de ochenta pesos por cabeza, pero los armadores en general demandaban hasta cien pesos por cada nativo. Hecha la transacción, los armadores se comprometían a devolver a los nativos a sus islas de origen y a no reanudar el tráfico. Este procedimiento se vio empañado por rumores que circularon acerca de capitanes de naves de este tipo que se alejaban algunas millas mar adentro y, para ahorrar el costoso y largo viaje de retorno a Polinesia, sencillamente se deshacían de su cargamento echándolo por la borda. A fin de impedir que esto ocurriera —si es que no había ocurrido— el Gobierno peruano adoptó la política de enviar un oficial de marina en cada barco que retornaba a Polinesia a fin de cerciorarse de que en efecto los nativos eran repatriados en condiciones normales.

El bergantín chileno Ellen Elizabeth permaneció algún tiempo en Lambayeque mientras su capitán regateaba el precio de venta de los nativos. Al fin se acordó que el Gobierno pagaría ochenta y dos pesos por cada uno y el Ellen Elizabeth zarpó a Polinesia con su cargamento humano. Este es el único caso que se conoce de un armador chileno, residente en Valparaíso, que se haya dedicado a este tráfico, pero es significativo ya que José Tomás Ramos era un armador de cierta importancia y poseía varias naves registradas bajo su nombre.

Claudio Véliz: "Historia de la Marina Mercante de Chile", págs. 151-152.

Eyzaguirre y Compañía.

... El 17 de Agosto de 1819 se legalizó ante notario, la formación de una compañía de navegación de ultramar encabezada por Agustín Eyzaguirre. El plan de Eyzaguirre y Cía. era fletar barcos en puertos chilenos, llevar cargamentos de cobre y plata a Calcuta y traer en el viaje de regreso té, especias, seda, maderas finas, etc. El Senado, con el asentimiento de O'Higgins y en atención al hecho de que esta compañía era la primera organizada en Chile para la navegación de ultramar, concedió el privilegio de la liberación total de derechos de exportación y una gracia de seis mil pesos en el pago de derechos de importación sobre las mercaderías que trajera de Asia.

La fragata Carmen zarpó rumbo a Calcuta el 9 de noviembre de 1819, con un cargamento de 3.200 quintales de cobre. Al cabo de un prolongado y accidentado viaje, arribó a ese puerto en tan mal estado que el agente de la compañía se vio obligado a enajenar la nave y adquirir otra —la fragata Stanmore— en treinta mil pesos. Esta, a su vez, cargó mercaderías surtidas y zarpó hacia Valparaíso, llegando a este puerto el 10 de Octubre de 1820. Algunas semanas más tarde, la compañía fletó nuevamente a la Stanmore, que volvió a Calcuta con otro cargamento de cobre chileno, mientras el agente en la India, a su vez, enviaba dos naves más, la James Scott y la Lady Blackwood a Sudamérica, la primera cargada de trigo para el Callao y la segunda con mercaderías de China e India para Manila, Centroamérica y Valparaíso.

A primera vista, parece que al fin los desvelos del gobierno, las oportunidades del comercio libre y la iniciativa de un pequeño grupo de armadores estaban labrando las bases para una actividad mercantil nacional de bastante importancia. Desgraciadamente, esta febril actividad ocultaba una maniobra de carácter extralegal característica de muchas de las operaciones mercantiles de la época.

En realidad, la fragata Carmen no había llegado en estado tan deplorable que hiciera necesaria la enajenación. Lo ocurrido fue que la compañía, aprovechando la liberación absoluta de derechos de exportación que había obtenido, quería además conseguir una rebaja en los derechos de exportación cobrados por la India y para esto necesitaba fletar un barco de bandera británica. Esto se hizo vendiendo la Carmen en Calcuta y comprando la Stanmore, que fue registrada bajo el nombre del capitán —de nacionalidad británica. Esto permitió cargar y zarpar de Calcuta pagando derechos de exportación muy reducidos. Al llegar la Stanmore a Valparaíso, se la presentó como de nacionalidad chilena —ya que en teoría estaba reemplazando a la Carmen, vendida en Calcuta— y se obtuvo la rebaja en los derechos de importación.

Tres factores pusieron fin a estos negocios; desde luego, tarde o temprano las autoridades británicas tenían que darse cuenta de lo que estaba ocurriendo, ya que los cónsules en cada puerto tenían obligación de enviar a Londres listas semestrales detalladas de todo el movimiento mercantil, clasificado por bandera. A medida que estos informes eran examinados en el Foreign Office, se iba descubriendo que la Stanmore cambiaba de nacionalidad con cada viaje que efectuaba.

Pero, además, el intenso tráfico entre la costa del Pacífico Sur Oriental y la India tuvo una declinación violenta en 1824-1825. En esa época estalló la primera guerra birmana, que cerró el Golfo de Bengala a la navegación. Durante el tiempo que duró el conflicto —casi tres años— la India empezó a recibir cuantiosos cargamentos de zinc de los países escandinavos y este metal reemplazó al cobre en la limitada metalurgia de esa región de Asia. Cuando finalizó la guerra, ya el mercado de la India para el cobre chileno se había perdido y los embarques en gran escala se estaban haciendo directamente a Europa o a los EE. UU.

Claudio Véliz: "Historia de la Marina Mercante de Chile", págs. 28-29-30-31.

La Lautaro y su viaje.

Zarpó de Iquique el 4 de Septiembre de 1819 con destino a Honolulu, donde hizo escala de cinco días para seguir después al puerto de Kobe (Japón). De Iquique a Honolulu demoró 44 días, y de éste a Kobe 52. Después de cinco meses de permanencia en Kobe se dirigió a Yokohama, y recorrió dicho trayecto en ocho días, quedándose en este puerto tres meses catorce días. Totalizando, permaneció en el Japón ocho meses veinte y un días, desde el 14 de Diciembre de 1919 hasta el 5 de Septiembre de 1920. Tan larga permanencia se debió no sólo a la falta de flete sino también, a la espera de un cargamento de pólvora y armas para el ejército de Chile, que no estuvo listo en época oportuna. Además de dicha carga se completó el cargamento con dos mil toneladas de carbón.

Zarpó el buque con destino a Chile el 5 de Septiembre de 1920,

haciendo escala en Honolulu.

De Yokohama a Honolulu demoró 42 días y 93, de este puerto a Valparaíso, sin contar su estancia de seis días en aque puerto de escala.

Debemos advertir que el viaje de Honolulu a Valparaíso se prolongó debido a 20 días de inmovilidad en la región de las "calmas ecuatoriales".

El 25 de Enero de 1921 fondeó la "Lautaro" en Valparaíso después de haber navegado durante 236 días (7 meses 26 días) y en cuyo periplo recorrió un total de más de 26.000 millas.

Alejo Marfán: "Viaje al Japón de la Fragata Lautaro", pág. 13.

La Lautaro y su carga

... Por otra parte, como dijimos al comenzar nuestra narración, debíamos embarcar así mismo unas 750 toneladas de armamentos y explosivos para nuestro Ejército que no estaban listas, o que aún no siendo así, la casa fabricante, el sindicato "Tabei Kumiai", no entregaba por estar pendiente el juicio relativo a la pérdida de armamento, entregado por ella misma, hacía más o menos un año en el incendio y hundimiento del buque que debía transportarlo a Chile. Por ambas circunstancias la permanencia de la "Lautaro" se prolongó en forma indefinida, quedando en espera de órdenes.

Alejo Marfán: "Viaje al Japón de la Fragata "Lautaro", pág. 69

La Lautaro y su estar en Oriente

Deserciones:

El personal de marinería que no puede bajar a tierra diariamente, ya que sus medios no se lo permiten, a causa de los gastos que ello implica, se ve obligado a quedarse a bordo, y así el tedio y la nostalgia van apoderándose de su ánimo cada vez más.

El buque se encontraba en espera de órdenes y sin expectativas aún de volver a Chile. Todo contribuía, pues, a mantener tal estado de depresión y aburrimiento. Además, cuando los marineros bajaban a tierra solían encontrarse con camaradas de otras nacionalidades y aún con chilenos que tripulaban buques mercantes o vapores de compañías inglesas o americanas. Estos les hablaban de sus buenos sueldos pagados en libras o en dólares, de modo que todo se confabulaba para inducirlos a abandonar la "Lautaro". Y así, no tardaron en producirse algunas deserciones.

Alejo Marfán: "Viaje al Japón de la Fragata "Lautaro", pág. 76

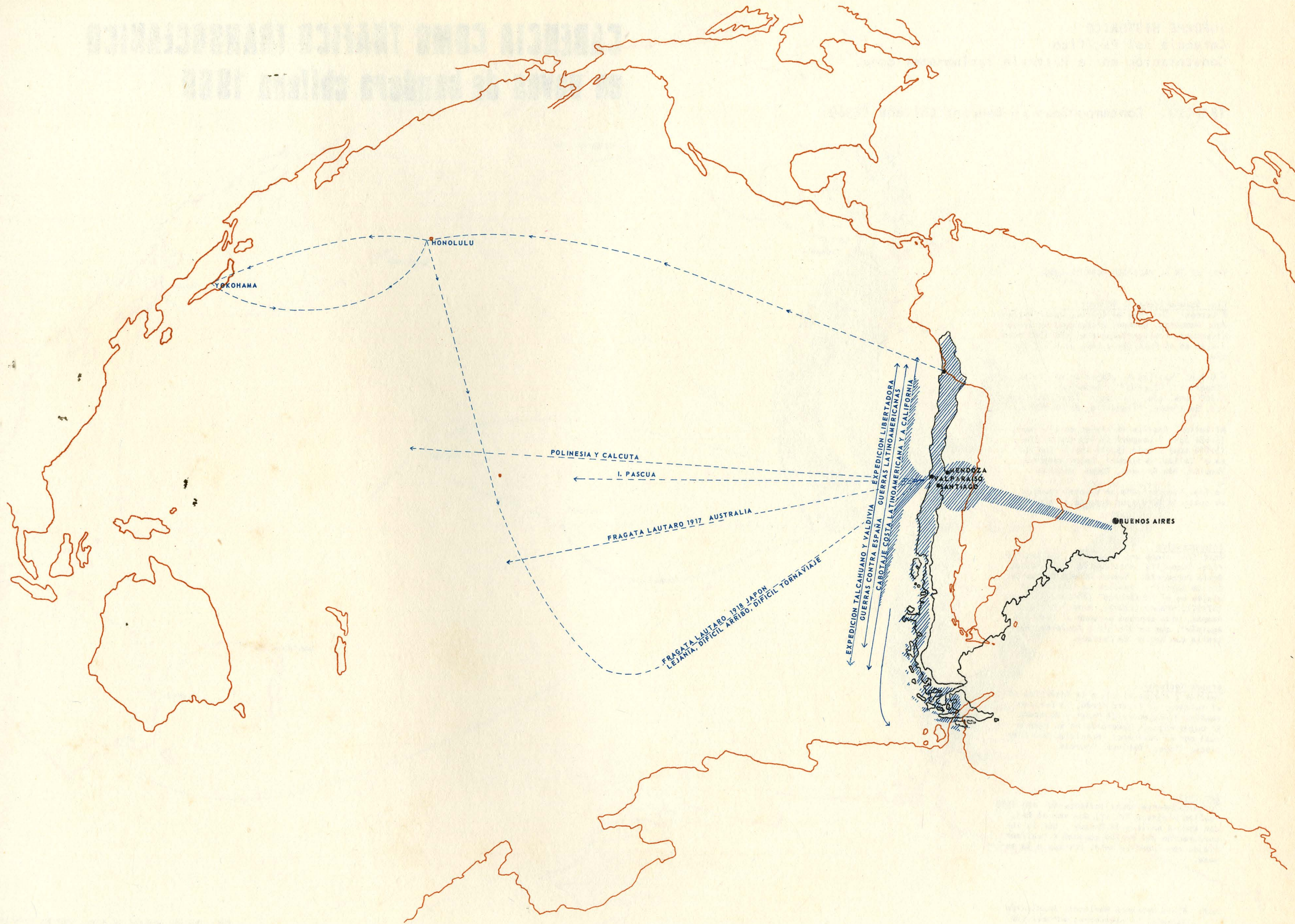
La Lautaro y el torno viaje

... Que fue éste el primer viaje comercial al Japón auspiciado por nuestro Gobierno. Que siendo la "Lautaro" un buque muy marinerío, de un casco que, a pesar de sus años, estaba en perfecto estado y de sus excelentes cualidades de flotabilidad, su velamen dejaba bastante que desear, pues la mayoría de las velas eran viejas, muchas de ellas tenían más de seis años de uso continuo, habiendo cumplido por consiguiente el doble de su vida hábil. Que carecía de instalaciones y de confort modernos. Así, no tenía radiotelégrafo, frigoríficos para guardar víveres, caloríferos, ventiladores, ni luz eléctrica. Su alumbrado era de vela y aceite, y en el Japón se adquirieron unas lámparas de gas de parafina para las cámaras, que sólo dieron un resultado mediocre. Que no llevábamos médico cirujano.

En resumidas cuentas, en pleno siglo XX, salvo las mayores dimensiones del barco, la mayor resistencia de su casco, la mejor calidad de los víveres y el perfeccionamiento de los instrumentos y artículos de navegación, el viaje se hizo en las mismas condiciones que cruzaban el mar los navegantes de una época remota.

Tal fue la realidad.

Alejo Marfán: "Viaje al Japón de la Fragata "Lautaro", pág. 156



YOKOHAMA

HONOLULU

POLINESIA Y CALCUTA

I. PASCUA

FRAGATA LAUTARO 1917 AUSTRALIA

FRAGATA LAUTARO 1918 JAPON
LEJANIA, DIFICIL ARRIBO, DIFICIL TORNAVIAJE

EXPEDICION TALCAHUANO Y VALDIVIA
GUERRAS CONTRA ESPAÑA

CAROTAJE COSTA LATINOAMERICANA Y CALIFORNIA

EXPEDICION LIBERTADORA
GUERRAS LATINOAMERICANAS

MENDOZA
VALPARAISO
SANTIAGO

BUENOS AIRES

INFORME HISTORICO
Carencia del Pacífico
Constatación en la Historia latino-americana.

CARENCIA COMO TRAFICO TRANSOCEANICO en naves de bandera chilena 1969

TRAFICO: Contemporáneo en Bandera Chilena (1969)

TRAFICO EN EL PACIFICO DURANTE 1969

Cía. Sudamericana de Vapores

A Europa: Con ruta al Callao, Canal Rotterdam, Hamburgo, Bremen, Amsterdam, Amberes, Liverpool, realizó durante el año 1969 ocho viajes en el Andalién y Lebu de 4.457 ton. c/u.

A U.S.A: Realiza 22 viajes en el "Maipo", "Imperial", "Copiapó", "Aconcagua", de 6.369 tons. c/u. con ruta: Canal Charleston, Baltimore, Filadelfia, Nueva York.

Al Golfo: Realiza 16 viajes en el Limari (5.652 ton.) Longaví (5.485 ton.), Loa (5.818 ton.) y Laja (5.417 ton.). Con ruta al Callao, Guayaquil, Canal Veracruz Tampico, New Orleans, Tampa, Houston.

La Cía. Sudamericana de Vapores realiza un total de 62 viajes durante el año 1969.

Interoceánica

Esta Cía. tiene una sola ruta: Callao, Arica, Tocopilla, Antofagasta, Valparaíso, Bahía Concepción, Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro. Realiza un total de 16 viajes en el "Antártico" (88404), Allipén (67151), Arauco (72004), Acapulco (72004). Además, esta empresa arrendó al Perú "El Aguipén", que se dirigió a Adelaida, Australia con harina de pescado.

Armada Nacional

Realiza 2 viajes al año a la Antártica en el Yelcho y el Piloto Pardo, a Curacao realiza 4 viajes en el Montt y Araucano. El buque-escuela Esmeralda en su ruta anual por el Pacífico: Honolulu, San Francisco, Sidney, Oakland, Papeete.

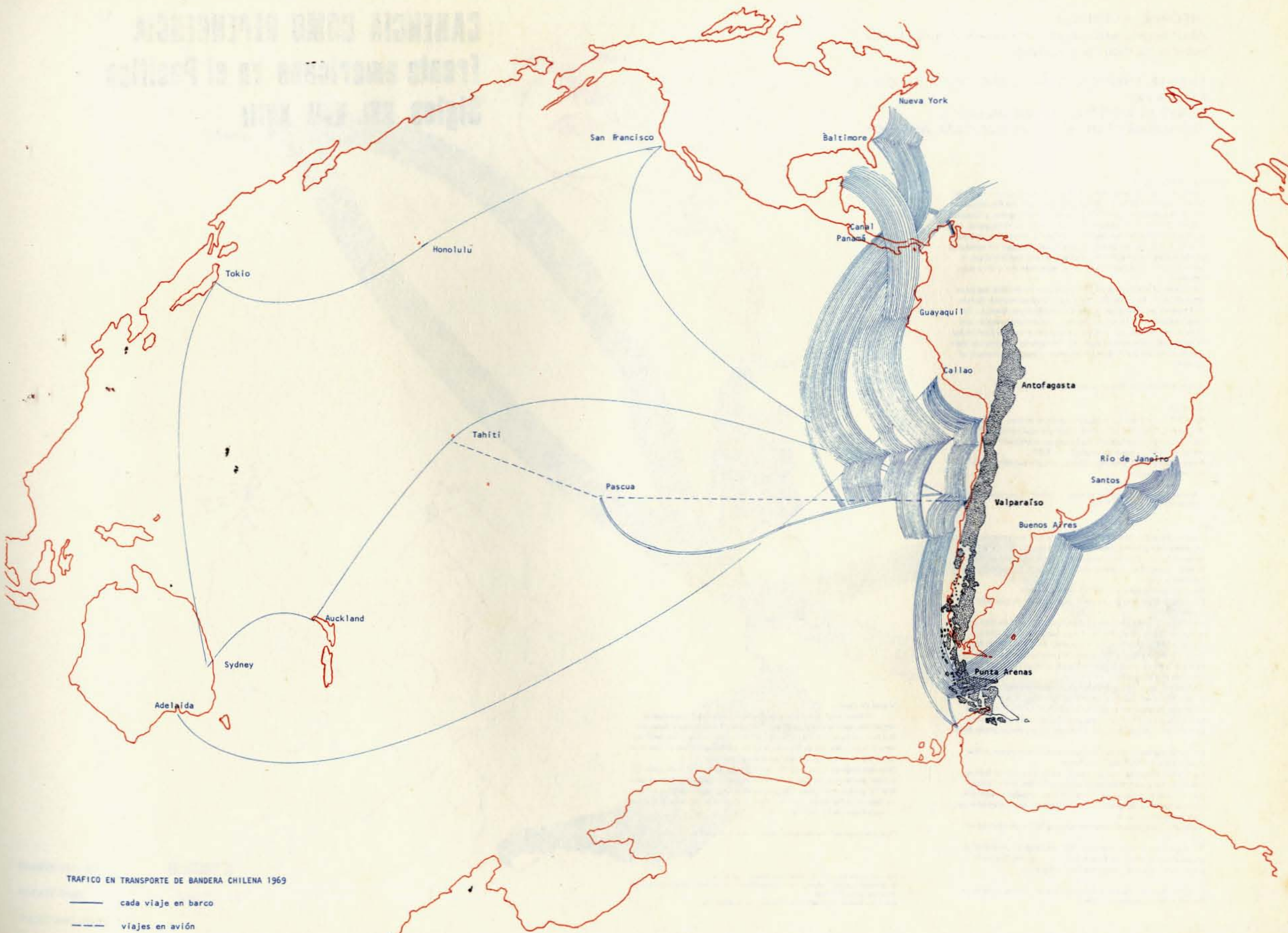
Lan Chile

Aproximadamente hasta mediados del año 1969 realiza viajes a Tahití, una vez al mes, con escala en isla de Pascua. Con la incorporación del Boeing comenzó a realizar viajes con idéntica ruta, una vez a la semana.

REF: Flota Mercante Nacional, Asociación Nacional de Armadores, actualizada al 30 de Agosto de 1969.

Armada Nacional

LAN Chile



TRAFICO EN TRANSPORTE DE BANDERA CHILENA 1969

- cada viaje en barco
- - - viajes en avión

INFORME HISTORICO

Algunas características en la Historia de América Latina, sobre el Pacífico como Carencia.

FRENTE AMERICANO EN EL PACIFICO SIGLOS XVI XVII-XVIII.

RENTE EUROPEO CON BASE AMERICA

RELACIONES EUROPA, ASIA CON BASE AMERICA.

CARENCIA COMO DEPENDENCIA

Frente americano en el Pacífico

Siglos XVI XVII XVIII

El Galeón de Manila.

The next year the king-emperor sent Juan García Jofre de Loaysa with six ships to follow Magellan's path into the Pacific and to succor the small company of Spaniards from Magellan's Trinidad, left stranded in the Moluccas as prisoners of the Portuguese. Loaysa, the friar-commander, died in mid-Pacific, followed a few days later by Del Cano, his second in command. Though the remnants of the expedition reached the Philippines and the Moluccas, it proved a disastrous failure and only aggravated the rivalry with Portugal.

Convinced of the futility of further efforts to develop the route around South America, Charles V next ordered Hernán Cortés to despatch an expedition across the Pacific from Mexico. The small squadron of Alvaro de Saavedra, driven westward by the trade winds to the north of the equator, reached the East Indies in 1528 with comparative ease, but two attempts to retrace their way back across the Pacific failed when almost within reach of success...

William Lytle Schurz: "El Galeón de Manila", pág. 19.

a en Alaska

En 1728 Vitus Boering, navegante danés al servicio de Rusia, descubre el Estrecho de su nombre con lo cual facilita a Rusia el título de propiedad de esta zona cuya posesión vino a tomar en 1784, y fue mantenida hasta 1867.

Entre 1769 y 1771 Boering y Chiricov hacen notables navegaciones en Alaska.

F. Morales Padrón: "Manual de Historia Universal", Tomo Historia General de América, página 777-789.

ña.

Toda la costa del Pacífico desde Panamá hasta el reino de Chile...

Un padre llamada Salvatierra sale de México en 1697 y en 1701 comprueba que California es una península; dos padres más, Kino y Ugarte, comprueban una vez más la peninsularidad de California.

En 1769 se descubre la bahía de San Francisco.

El virrey Bucaleli inicia una serie de expediciones que arrancan desde 1774.

En 1774 el alférez Juan Pérez abandona el puerto de San Blas rumbo al Norte. El viaje se prolongó hasta los 55 grados a la altura del 49 grados tuvo conocimiento de la entrada de Nutka.

En 1775 una corbeta y una goleta mandadas por Bruno de Heceta y Juan Francisco Bodese y Quadra, zarpan y logran anclar a la altura de 58 grados.

En Febrero de 1779 Ignacio Arteaga y Juan Francisco Arteaga y Juan Francisco Quadra, abandona San Blas. A la altura de 56 grados fondean en el puerto Bucareli en la isla Príncipe de Gales, donde el alférez levantó planos y se exploró la fauna y la flora. En Julio estaban a la altura del 60 grados en plena Alaska.

En 1778 sale Martínez con instrucciones de reconocer y fijar Nutka, vista en 1774 por Juan Pérez.

En 1790 el virrey de Nueva España vuelve a remitir al marino Francisco Elisa con órdenes de asegurar Nutka, e inmediatamente envió al teniente de navío Salvador Hidalgo a reconocer la costa hasta los 60 grados examinando éste detenidamente los establecimientos rusos.

Alejandro Malaspina se remonta hasta la bahía de Boering en 1791.

Por expediciones más en el año 1702 de carácter científico, se prepara a las órdenes de Alcalá Galeano y Jacinto Caamaño; éstos navegan la costa entre los 30 y 60 grados.

F. Morales Padrón: "Manual de Historia Universal", Tomo Historia General de América, páginas 777-789.

Viajes de Cooks.

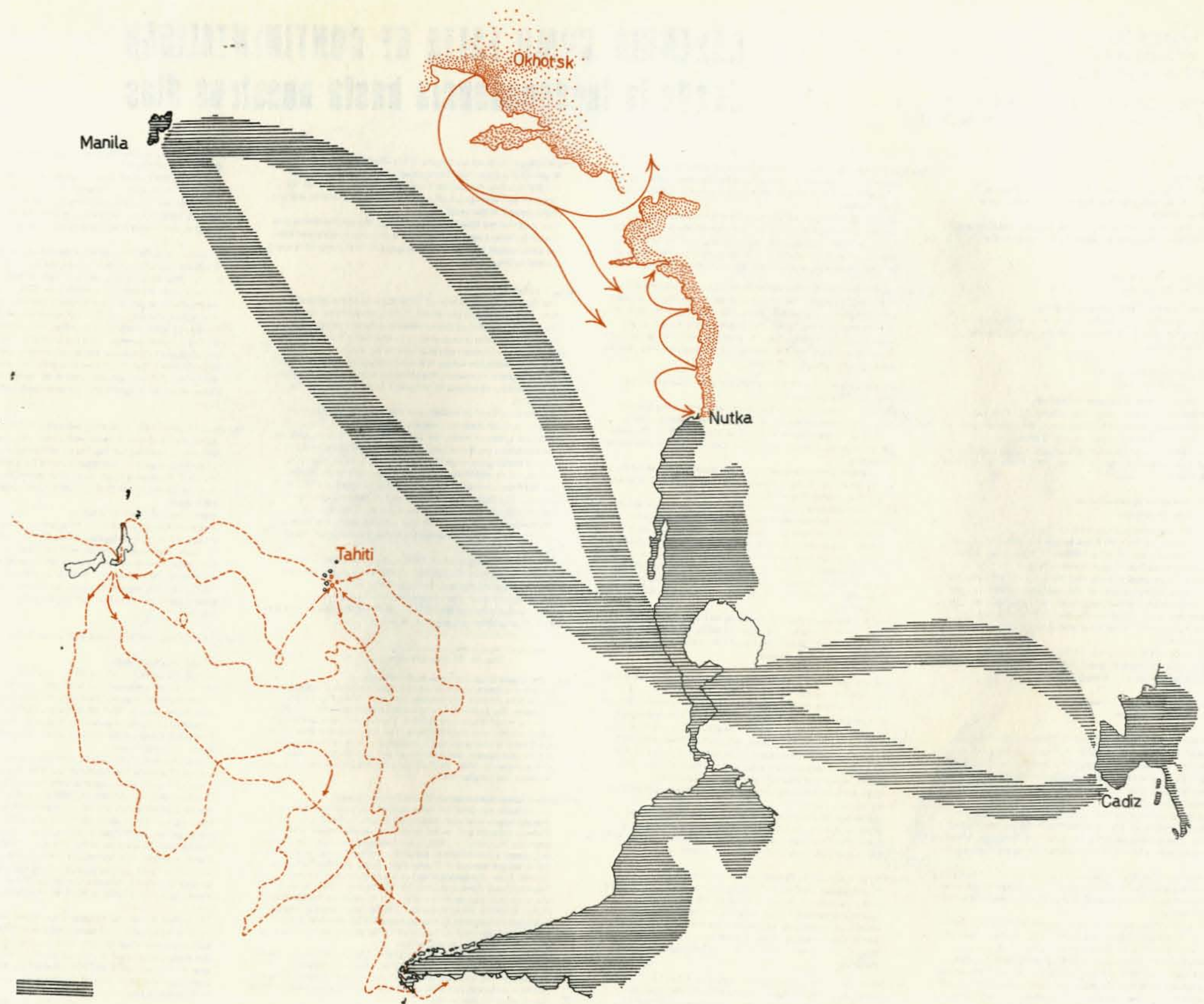
... Primer viaje, Cooks sale de Plymosillo en 1768; atraviesa el Atlántico, toca la costa de Brasil, Tierra del Fuego, pasa a Cabo de Hornos, cruza el Pacífico tocando en la Polinesia la esta Societe; navega a la primera isla de Nueva Zelandia, rodeandola luego recorre la costa del Pacífico australiana pasando a Oceanía. Segundo viaje de Cooks, 1773, toma la ruta de las costa africana. El primer punto que toca en el Pacífico es Nueva Zelandia. Baja al paralelo 70 grados meridiano 100 grados en el Océano Antártico, recorre las islas de la Polinesia, retorna a Nueva Zelandia, atraviesa el Pacífico y cruza Cabo de Hornos en 1774.

"Los tres viajes del Capitán James Cooks", Vol. I, mapa 25

William Lytle Schurz: "El Galeón de Manila", pág. 19

F. Morales Padrón: "Manual de Historia Universal", Tomo Historia General de América, págs. 777-789.

Los tres viajes del Capitán James Cooks, Vol. I, mapa 25.



Manila

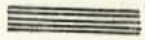
Okhotsk

Nutka

Tahiti

Cadiz

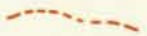
FRENTE ESPAÑOL



FRENTE RUSO



VIAJES BRITANICOS



INFORME HISTORICO

Algunas Características en la Historia de América Latina, sobre el Pacífico como Carencia

FRENTE AMERICANO EN EL PACIFICO A RAIZ, DE LA INDEPENDENCIA, HASTA NUESTROS DIAS.

CARENCIA COMO FALTA DE CONTINENTALIDAD desde la independencia hasta nuestros dias

As the Story Develops

1. Americans become interested in expansion overseas.
2. The Spanish-American War makes the United States a colonial power.
3. The nation acquires the Philippines, Hawaii, and Samoa.
4. The United States exerts increasing influence in the Far East.

Todd Curti - Rise of the American Nation
Cap. 30 - pág. 585

Americans Become Interested in Expansion Overseas

By the opening years of the 1900's, nearly all of the underdeveloped regions of the world have been divided among the rival colonial empires.

Todd Curti - Rise of the American Nation
Cap. 30 - pág. 586

Americans Become Interested in Expansion Overseas

America's lack of interest in acquiring colonies is, of course, easy to understand. For three hundred years, the undeveloped West was, in a sense, an American "colony". Even as late as 1867, when Secretary of State Seward bought Alaska (see above), it was not unreasonable for people to ask, "What does the United States want with more land?"

Todd Curti - Rise of the American Nation
Cap. 30 - pág. 587

Americans Become Interested in Expansion Overseas

Even more influential than the book by the Reverend Mr. Strong was one written by Captain Alfred Mahan in 1890 under the title *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Mahan's book attempted to show that the greatest nations of the world had risen largely because of their sea power and the greatness was not possible without sea power. He argued that the United States must therefore strengthen its navy. It must also secure colonies were needed as naval bases and as refueling stations or "coaling stations". He also pointed out that colonies would provide raw materials and markets, thereby strengthening the industrial organization on which a great sea power must rely in modern times.

Todd Curti - Rise of the American Nation
Cap. 30 - pág. 588

The Spanish-American War Makes the United States a Colonial Power

The Spanish-American War of 1898 marked a turning point in American History. Before the war, which lasted only a few weeks in the spring and summer of 1898, Alaska and the Midway Islands were the only lands that the United States owned beyond its immediate boundaries.

Within a few years after the war ended, the American flag was flying over a number of islands in the Pacific Ocean, the United States was deeply involved in the Far East, and American influence was being strongly exerted in the lands bordering the Caribbean Sea.

The Spanish-American War Makes the United States a Colonial Power

Spanish misrule plus an economic crisis finally plugged Cuba into another revolution. The United States was partly responsible for the economic crisis. In 1890, as you have seen, Congress adopted the McKinley Tariff Act. This act allowed Cuban sugar, which was the major crop of the island, to enter the United States free of duty. As a result, trade between the United States and Cuba prospered, reaching a total of over \$100,000,000 a year. However, in 1894 the United States adopted the Wilson-Gorman Tariff Act, which placed a 40 per cent duty on all the raw sugar imported into the United States. As soon as the 1894 tariff went into effect, sugar began to pile up in Cuban warehouses, plantations close down, and thousands of Cuban workers lost their jobs. Driven to desperation by the economic crisis and angry at Spain's failure to provide the reforms promised in 1878, the Cubans rose in revolution.

The Spanish-American War Makes the United States a Colonial Power

When he received word the war has been declared, Dewey promptly headed for the Philippine Islands, the center of Spanish power in the Pacific.

On the night of April 30, Dewey's six ships slipped past the fortresses of Corregidor and into the harbor of Manila, capital of the Philippines (see map, this page). At daybreak on May 1, the American war ships opened fire. Their guns outranged those on the Spanish vessels, and by noon the one-sided battle was over.

The Spanish-American War Makes the United States a Colonial Power

Two months passed. Then, early in August, American transports arrived with a strong landing party. The position of the Spanish garrison was hopeless. Cut off by Dewey's war ships from all hope of relief, surrounded on the land side by the Filipino revolutionists, and faced with an attack by an American army, Manila surrendered on August 13, 1898.

The Spanish-American War Makes the United States a Colonial Power

Victory in the Atlantic. On May 1, while Commodore Dewey was destroying Spanish sea power in the Pacific, Spain's Atlantic fleet was gathering at the Cape Verde Islands of the west coast of Africa. On April 29, the Atlantic fleet under Admiral Cervera (seh-veh-rah) started westward.

News that Admiral Cervera's fleet was streaming toward America threw Americans living in coastal areas into a panic. One coastal town after another begged for naval protection.

The alarm was unwarranted. Cervera's fleet was hopelessly inadequate for the task assigned to it, and the gallant admiral sailed only with the thought of saving the honor Spain, nor with the hope of victory. Instead of attacking, the Spaniards slipped into the harbor at Santiago, Cuba, for refueling. Here they were bottled up by an American squadron commanded by Admiral William T. Sampson and Commodore W.S. Schley (see map, opposite page). On Sunday morning, July 3, Cervera's force made a wild dash for the open sea.

But the American ships were waiting and thus the Spanish fleet raced out of the harbor and steamed along the coast, it was met by murderous fire. Within four hours the battle was over. Not a single Spanish vessel escaped.

The Spanish-American War Makes the United States a Colonial Power

On June 24, the two armies clashed. Slowly, by hard fighting, the Americans under General William Shafter pushed the enemy back through the fortified village of El Caney and across San Juan Gil (see map, this page). By July 2, American forces had advanced to within a mile and a half of Santiago. It was this fact that led Admiral Cervera to make his desperate attempt to escape with the Spanish fleet. The destruction of the Spanish navy was the final blow. General Ramón Blanco, commander at Santiago, surrendered his forces on July 17. Meanwhile, another American army, under General Nelson A. Miles, landed on the Spanish island of Puerto Rico, east of Cuba. The Americans encountered no opposition, and by the last day of July were in control of the island.

The Nation Acquires the Philippines, Hawaii and Samoa

The Hawaiian soldiers, concluding that the marines had come to the assistance of the revolutionists, refused to fight. The new government, controlled by the foreign business interests and missionaries, asked to be annexed to the United States. The American Minister promptly raised the Stars and Stripes, and on February 1, 1893, marines began to patrol the islands.

The Nation Acquires the Philippines, Hawaii and Samoa

After studying the report, Cleveland concluded that the only way to make amends was to apologize to Queen Liliuokalani and to restore her to her throne. But to do this would have required government. By now Congress was fed up with the whole affair, and in 1894 it adopted a resolution refusing to interfere further in Hawaii.

Americans Begin to Build an Empire in the Caribbean

Negotiations were therefore opened with Great Britain, and in 1901 the Hay-Poincote Treaty was signed. In this treaty Great Britain abandoned all rights to share the building and the management of the canal. As a result of the Hay-Poincote Treaty, the United States was free to build and operate the canal. But it was understood that the canal would be open to all nations and that it would remain neutral in time of war.

Tracing the Main Ideas

The Spanish-American War of 1898 marked a turning point in America's position in the world. During the opening decade of the 1900's, the United States embarked upon a program of imperialism similar in many ways to that being followed by the powers of the Western world as well as by Japan. Driving by complex forces that were reshaping the patterns of life throughout the world, the United States began at the turn of the century to extend its influence in the Pacific and the Caribbean.

The Panama Canal provided a connecting link between the various parts of America's rapidly growing empire. To protect that vital artery of trade, the United States took steps to bring the Caribbean countries under its influence. Each new step the United States government took, each new commitment it assumed, led to additional steps and additional commitments. By 1914 the United States had formulated two basic foreign policies. The Open Door Policy aimed to secure a quality of opportunity for Americans in the Far East. The Monroe Doctrine, to which new teeth had been added by the Roosevelt Corollary, aimed to safeguard United States interests in the Western Hemisphere.

During the opening years of 1900's, the United States became a world power. But the position of the world power brought with it new problems and new responsibilities.

In the next chapter you will see how and why the United States was drawn into World War I, and how the nation emerged from that conflict as a great world power.

Todd Curti: "Rise of the American Nation"
Cap. 30 - 31 pags. 585 - 616

The United States Grew from the Atlantic Seaboard

In colonial times, a part of what is now the United States was claimed by France, and another part was claimed by Spain. However, the British Colonies made up the core area of our country when it was first formed. The rest of the country was added to this area piece by piece. The map opposite shows how the United States grew to its present size. It does not include Alaska and Hawaii, our forty-ninth and fiftieth states, admitted to the Union in 1959. To find out how the United States expanded overseas, see chapter XVI.

The United States has become a World Political Leader

It was really not until the latter half of the nineteenth century that we began to launch into world affairs. In 1867, we annexed Midway Islands and, in the same year, we purchased Alaska from the Russians. In 1898, the Hawaiian government petitioned to become a United States possession. After the war with Spain in 1898, we got control of Puerto Rico, Cuba, and the Philippine Islands. Later, Panama granted us a perpetual lease on the Panama Canal Zone and we built the Panama Canal. At about the same time our government set out to establish the Open-Door Policy in China. Many important Chinese ports were giving trading privileges to favored European nations. Our demand for an "open door" was a demand that ports of China give equal treatment to ships and merchants of all nations. By the time of World War I, the United States had become a world power. Some nations, as well as some Americans, however, did not realize this. In 1800, we were but a tiny set of states along the Atlantic seaboard. In 1900, we were a great nation extending from the Atlantic to the Pacific.

Kohn and Drummond: "The World Today"
Unit 1, pags. 178 - 224

The Nation Acquires the Philippines, Hawaii and Samoa

Annexation of Hawaii
Then came the Spanish-American War which, as you have seen, generated a new spirit in America. The question of Hawaii once again was brought up on the floor of the Congress. This time, in 1898, by an overwhelming vote, the islands were annexed to the United States and given Territorial status.

The Nation Acquires the Philippines, Hawaii and Samoa

The three countries—Great Britain, Germany, and the United States—then became involved in a lively scramble for control of the islands. At one point, in the year 1889, a naval clash among the three powers was narrowly averted, largely because of a typhoon which blew the rival squadron out to sea. Finally, in 1899, the British withdrew and the islands were divided between Germany and the United States. Germany lost control of its share of the islands when it was defeated in World War I. But Tutuila with its excellent anchorage in the harbor of Pago-Pago remained in the hands of the United States which developed it into a major naval base in the Pacific.

The United States Exerts Increasing Influence in the Far East

As a result of this conference and a later one, the United States and Japan signed the Treaty of Kanagawa. With this treaty both countries expressed a desire for peace, friendship, and developing trade. Japan also agreed to open two ports to United States trading vessels. Later, Japan opened other ports.

Japan enters the race for Empire

Few events in modern history have had such far-reaching effects as the opening by the United States of the doors of Japan. Two major developments followed at one. In the first place, Americans and other traders started a lively commerce with Japan that grew to large proportions in the 1900's. Second, Japanese leaders were convinced that they should adopt the industrial techniques of the western nations.

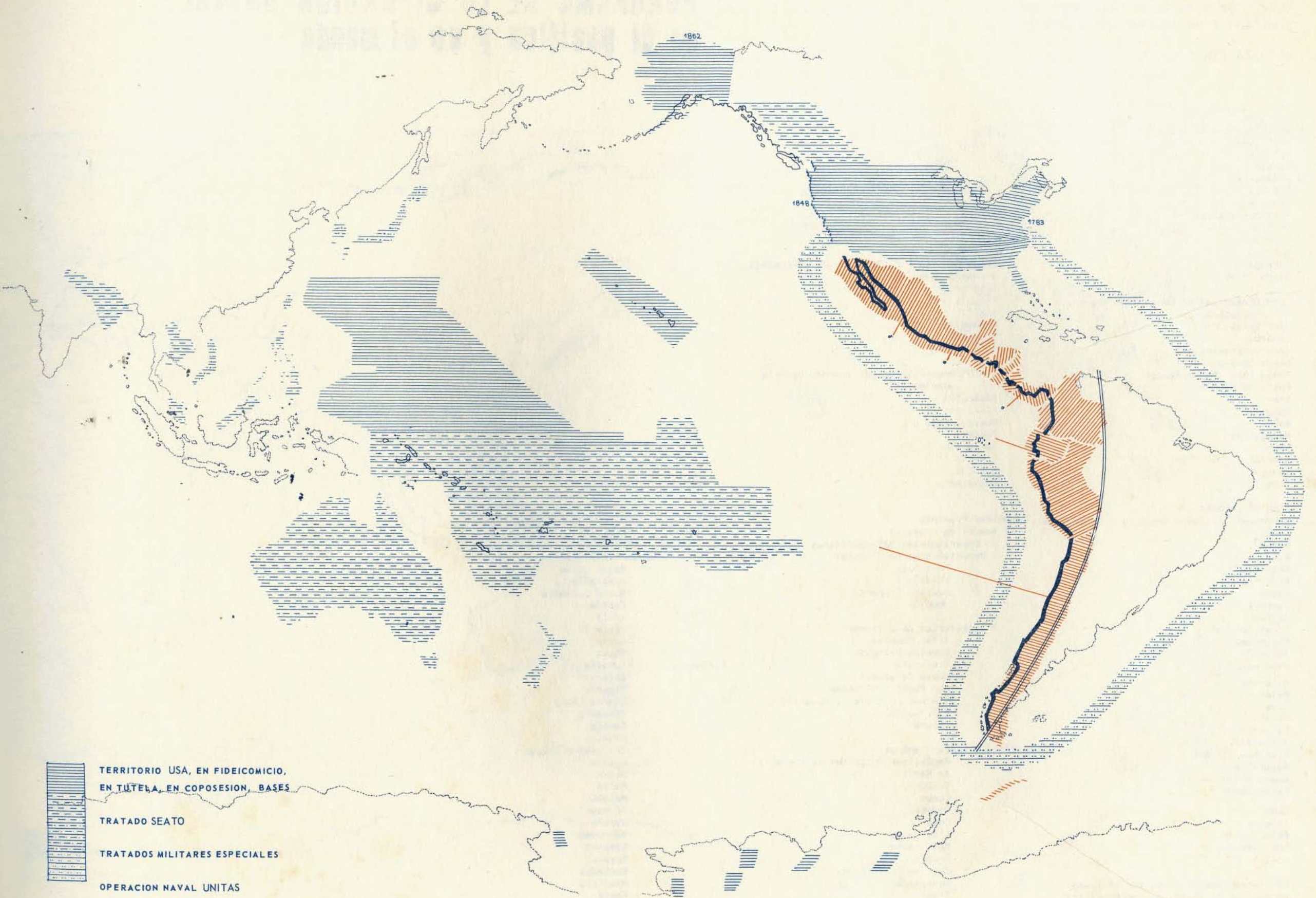
The United States Exerts Increasing Influence in the Far East

Tracing the main ideas

During the latter half of the 1800's, the major colonial powers of Europe were engaged in a lively race for empire. The United States, however, was not especially interested in entering the race. To be sure, in 1867-68 Secretary of State Seward persuaded Congress to annex the Midway Islands and to purchase Alaska, but Congress did so reluctantly and Americans on the whole were indifferent.

Toward the end of the 1800's, American sentiment began to change. It was the Spanish-American War, however, that finally stated the United States down the road of imperialism. The Spanish-American War of 1898 was begun in protest against Spanish policy in Cuba. It ended with a treaty in which Spain agreed to give up its claim to Cuba and in which the United States gained the Philippine Islands, as well as Guam and Puerto Rico. In addition to the Philippines and Guam, the United States acquired other territories in the Pacific area. Hawaii was annexed in 1898, and portions of Samoa was acquired in 1899. To protect its growing interests, the United States insisted upon an equal opportunity to share in the business and trade of the Far East.

This policy, known as the Open Door Policy, involved Americans in the troubled affairs of eastern Asia, and committed the United States to a role of power politics in the Pacific. But America's interest in colonies was not confined to the Pacific area. As you will see in the next chapter, the Caribbean offered even larger and more inviting opportunities for the development of American interests.



PANORAMA DE LA SITUACION ACTUAL en el pacífico y en el mundo

REFERENCIA HISTORICA

Cuadro de posesiones Norteamericanas
y alianzas defensivas con E.E.U.U.

ALIANZA CON E.E.U.U.

Area de influencia de E.E.U.U.

NATO (OTAN)
Belgica
Canadá
Dinamarca
E.E.U.U.
Francia
Holanda-Islandia
Italia
Luxemburgo
Noruega
Portugal
Reino Unido

OCAM (Organización Común Africana y
Malgache)
Alto Volta
Comerún
Rep. Centroafricana
Congo (Brazzaville)
Congo (Rep. Democrática)
Costa de Marfil
Chad
Dahomey
Gabón
Madagascar
Níger
Ruanda
Senegal
Togo

PLAN DE COLOMBO
Comunidad Británica del S. y S.E. de Asia
Japón
Canadá
E.E.U.U.
Afganistán
Birmania
Bután
Camboya
Ceylán
Corea del Sur
Filipinas
India
Indonesia
Maldivas
Malasia
Laos
Nepal
Pakistán
Tailandia
Viet Nam del Sur
Australia
Nueva Zelandia
Reino Unido

CENTO
Turquía
Reino Unido
Pakistán
Irán

OUA (Organización de Unidad Africana)
Agrupación de 38 países independientes
excluyendo la República de Sudáfrica.

UNION EUROPEA OCCIDENTAL (Sede en LONDRES)

Alemania (Rep. Federal)
Bélgica
Francia
Italia
Luxemburgo
Holanda
Reino Unido

SEATO* (Organización del tratado de Asia Sudoriental)

Australia
Filipinas
Nueva Zelandia
Pakistán
Tailandia
Francia
E.E.U.U.
Inglaterra

Comunidad Francesa.

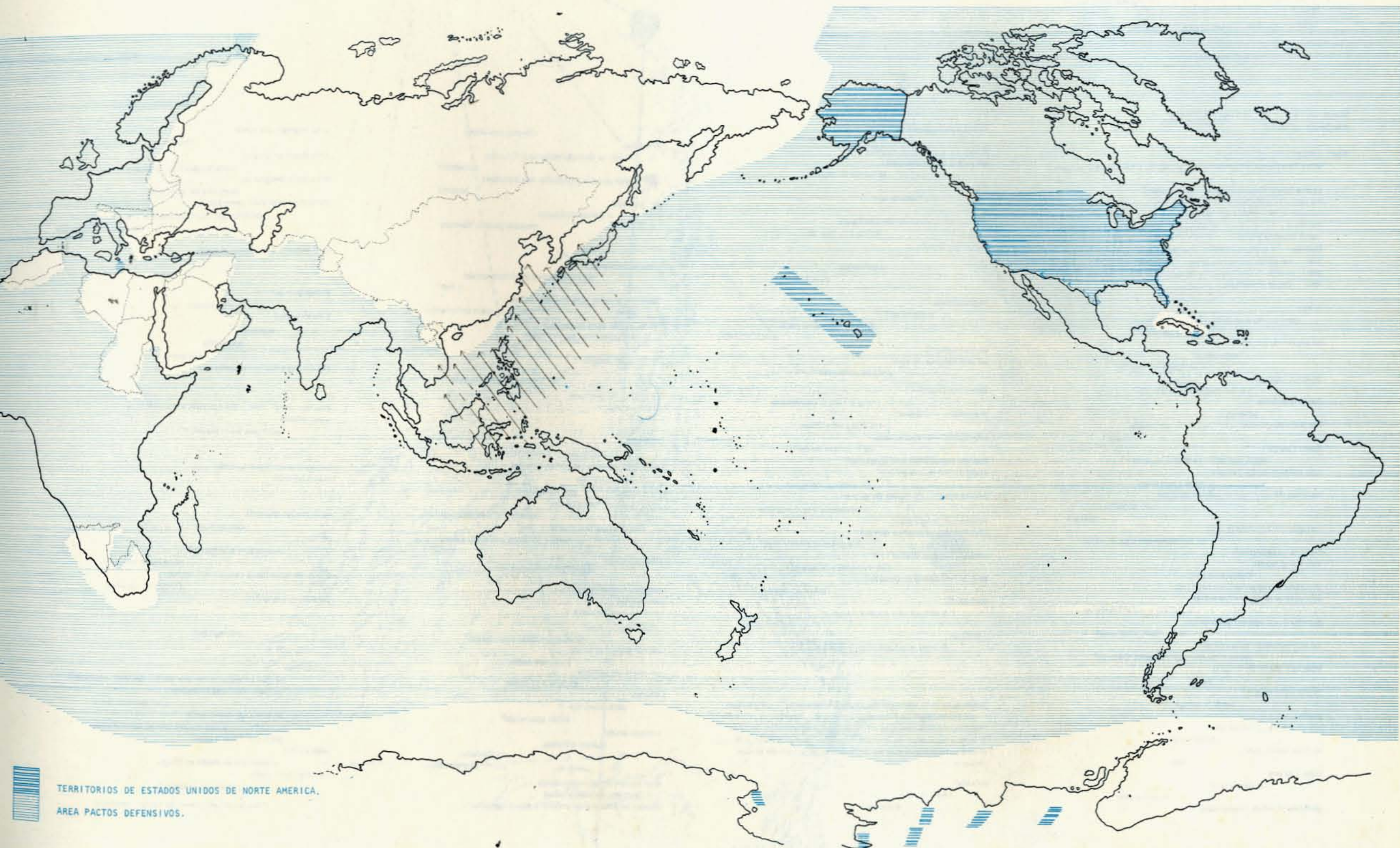
A) República Francesa
90 Departamentos Metropolitanos
4 Departamentos de Ultramar
Martinica
Guadalupe
Guayana Francesa
Reunión

7 Territorios de Ultramar
Islas Comoras
Somalia Francesa
Polinesia
Nueva Caledonia
San Pedro y Miguelón
Tierras Australes y Antárticas
e Islas Wallis.
Futura

Polinesia

Comunidad Británica

Reino Unido
Australia
Nueva Zelandia
Canadá
India
Pakistán
Ceylán
Ghana
Malasia
Chipre
Nigeria
Sierra Leona
Tanzania
Gambia
Jamaica
Trinidad y Tobago
Uganda
Kenya
Malta
Malawi
Sinapur
Zambia
Botswana
Leshoto
Guyana
Barbados
Mauricio
Naurú
Suazilandia



TERRITORIOS DE ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMERICA.

AREA PACTOS DEFENSIVOS.

2 tesis : EL MAR INTERIOR LATINOAMERICANO EL PROPIO NORTE

... Es menester abrir el camino y es que en esto se podría decir es un Mare Magno e oculto porque aunque se ve los más dello se ynora los nombres.

Fernández de Oviedo: Crónicas.

... Porque anoté cuatro estrellas en figurados como una almendra que tenía poco movimiento y si Dios me da vida y salud espero pronto volver a aquel hemisferio y no regresar sin notar el Polo.

Américo Vespuccio, "Costas" (Traducción de Godofredo Tommi.)

MAR INTERIOR LATINO AMERICANO PROPIO NORTE.

Mar Interior

... entre simulacros y fantasmas las gentes de América sólo imitamos

... ¿tiene signo nuestro origen? ¿qué origen?
los actuales soñamos en un largo idioma luso-castellano en países que no alcanzan a ser naciones en razas múltiples aún tamiéndose y nos decimos americanos la presencia y el nombre —esta nuestra presencia y nuestro nombre— se desprenden de Europa la antigua robada sepamos que las historias registran las mediciones constatan los artificios operan más que la poesía tras toda luz es signo que vela y desvela el sentido jamás tendencia

... colón
nunca vino a América
en medio de su afán buscaba las indias
esta tierra irrumpe en regalo

... América regalada
¿se ha aceptado a sí misma?
desde la proeza América
fue palpada querida y ocupada por sus bordes
y aún

desde elcano
—que por América acabó mundo—
¿no vivimos en los bordes
—mudas aún alejo
las señas de álvar núñez cabeza de vaca
—de su ñufllo—

ya bajar ni remontar ni salir
se dio continente para entrar
hasta su propia cruz?
vivimos al borde

frente a cuanto
no cobra transparencia de realidad
en nuestras propias existencias
y oscuro y amenazante es
aquello cuyo don no percibimos

mas ¿cómo llamarlo?
¿cómo provocar su aparición
aunque pueda mostrársenos distinto?
intacta a través de lenguas
caos

suenan en la nuestra
desde la griega
y ellos
antiaguos nuestros
percibiendo

lo inventaron mar
sube a la voz
tal apariencias
de nuestra muda interioridad
el nuevo mar

¿y no concluye acaso
el advenimiento americano
el mar de aguas en el mundo?
así América nos desnuda
la luz de su regalo
y es ésta ya
su primer mapa
... vivir en los contornos de una figura
frente a su mar de dentro
es nuestro modo
huir
o enfrentar
es guardarnos

incursionarlo
o andar por él
desde y para otra parte
que sí mismo
es no aceptarlo
un mar interior se abre
para nuestra consistencia

¿no vivimos acaso
con ausencia o falta o continente
ni querido ni olvidado
pero apagado y mudo?
¿alcanzamos a reconocerlo
en la propia desazón
cuando inquirimos una identidad?
¿admitimos su irrupción
en nuestro instinto?
¿no es nuestro de modo de quererlo
—tendencia a la conquista—

íntimamente colonial?
¿no nos sobrellevamos aún así
los propios americanos?
América independiente
¿no es nuestra propia colonia?
su mar nos delata enajenados
sobre un borde

comedido
y aún en lo indígena o seguro
imitamos
—reflejos
de otro acto que origina el dominio

(imitamos en la nostalgia de pasados infecundos o indigenistas
en la nostalgia de futuros promisorios huímos en el resentimiento de folklores que no esconden su agresividad con que se atan y dependen de la orilla huímos con el trabajo y la eficacia civilizadora que no esconden el desprecio de lo que abusan)

... desvelar
rasgar el velo
a través

—la voz nos dice—
travesía
que no descubrimiento o invento
consentir
que el mar propio y gratuito nos atraviere
levantar
en gratitud
o reconocimiento
nuestra propia libertad
... ¿no heredamos
esta capacidad de desconocido
o mar
que nos ahueca para la admiración
y el reconocimiento?
es menester abrir el camino —
y lo que en esto se podría decir
decir
es un mar magno
e oculto
porque aunque se ve
lo más dello se ynora
los nombres —

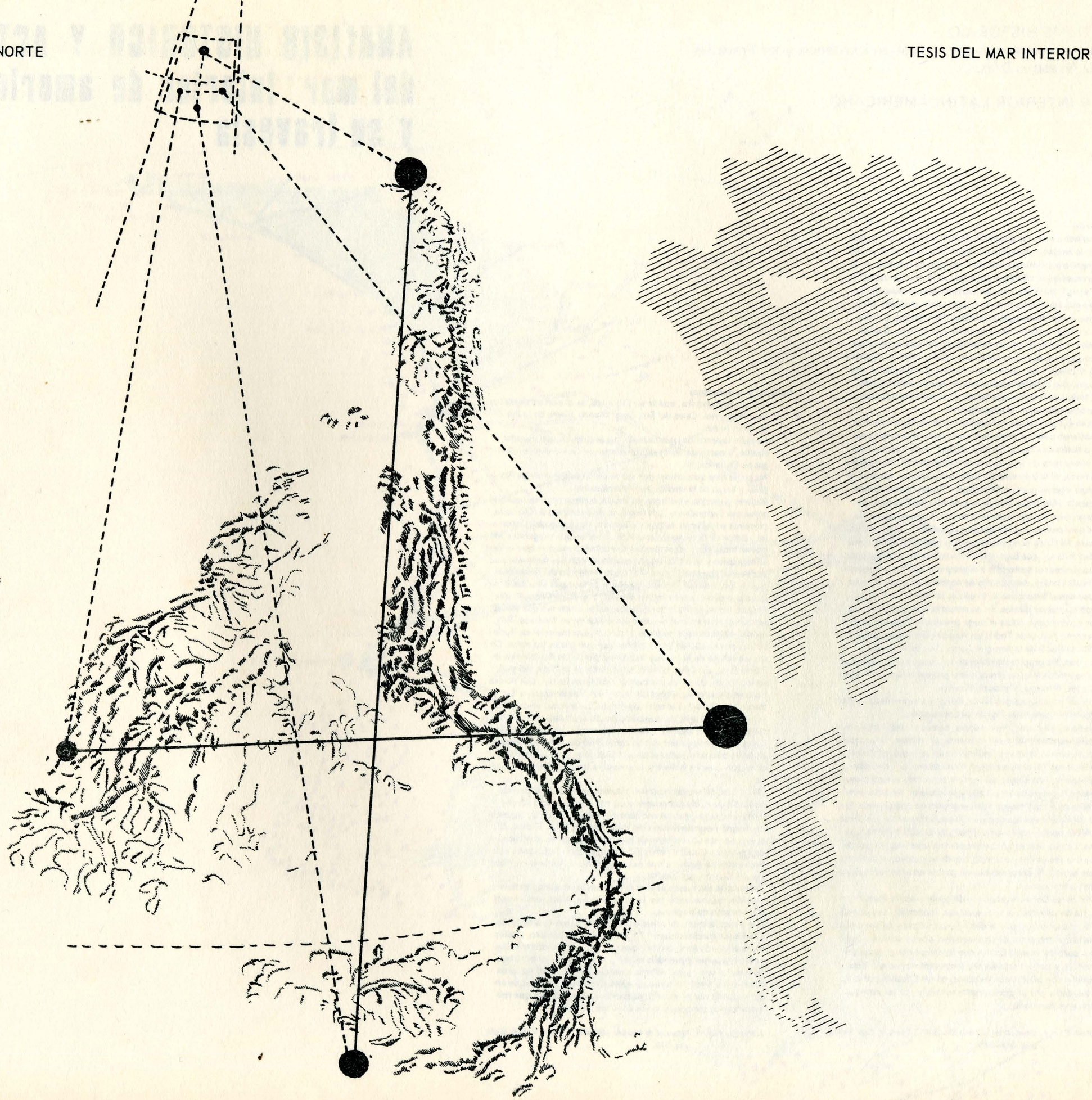
Propio Norte

... este mar
que engeguece al navegante
para levantarle la cara a las estrellas
¿no guió así el cielo
por las aguas
para volverlas mar y el mar
océano conjurado en cifra?
¿no aparece la historia
donde la tierra y el cielo se unen y se miden?
¿qué otra cosa
significa horizonte?
un mar tiñe su vocación
de estrella
y nos lega
¿que ha sido pues
de nuestro cielo americano?
aun lo desconocemos
y no nos habla
un norte en cambio
se ciñe a su polar
¿hubo
para nosotros
señal aparecida?
... porque anoté
cuatro estrellas
entiguradas
como una almendra
que tenían poco movimiento
y si Dios me da vida y salud
espero pronto volver pronto a aquel hemisferio

y no regresar sin notar
el polo
... ellas abren en su cruz
todos los puntos cardinales
el norte la designa sur
pero ella no es el sur
porque en este cielo americano
también sus luces equivocan la esperanza
—regalo o constelación
para encender de nuevo el mapa
... y mas que sur
¿no es ella nuestro norte
y su extremo
cumbre
aparecida
a quiénes
por primera vez la remontaron?
... ¿no iluminan así las estrellas a los hombres
y esclarecen
para que haya pueblo?

la travesía consigue su cielo
como los ojos
su tierra así transida
¿no expondrá en la carne
un ritmo
que mueva a lenguaje?
todas las rutas hacia nuestra intimidad
porque sin lenguaje
aunque se adueñen
deforman y engañan

¿un lenguaje?
¿acaso este
el que ya escucha las olas sordas del mar americano
golpear tras toda imitación
y arrepentimiento
el que urge continente
y nos abraza con su constelación
para que haya suelos?
bajo su luz
la carencia se muda en riesgo
de otro significado
o vuelo de sentido



INFORME HISTORICO

Algunas Referencias que Indican su Existencia y las Travesías hasta Nuestros Días.

MAR INTERIOR LATINOAMERICANO.

La Penetración

... Tan variada e inmensa geografía no fue extraña al conquistador, ni le amilanó. Andaban sin parar, mientras "se quedaba el compañero arrimado a un árbol, muerto de hambre; en la otra arrebatava el caimán al pariente; en la otra llevaba el tigre al amigo; en la otra morían rabiando los soldados de las heridas que con hierba le habían dado; enfermedades, hambres que suelen hacer más intolerables los trabajos, y sobre todo sin saber a dónde van y qué galardón habrán, si serán tomados a manos de gentes no vistas ni conocidas, por ellas hechas pedazos, se meten ahora con ánimo, invictos cargados de sus comidas y con sus armas a cuestras, por una sierra adelante que sólo el mirarla ponía temor, sujetándose en todo y por todo a la fortuna, que pocas veces suele dar esperanza con entero contento." (Padre Aguado)

Carecían del sentido de lo imposible y de las distancias. Por eso pudieron caminar como lo hizo Alvar Núñez Cabeza de Vaca o Nuflo de Chaves. La luminosidad del trópico no era nada nuevo para un andaluz acostumbrado a la luminosidad de su tierra, ni la brevedad del crepúsculo para un canario, ni la pampa ingente para un manchego... Todos habían tenido su antesala. Había que jalonar la geografía huldiza para no perderse física o espiritualmente en ella. Era preciso exorcisar las denominaciones indígenas o clavar otras donde no había nada. Ni física ni espiritualmente se perderán en la nueva realidad telúrica, que bautizan con nombres familiares, robándole topónimos al santoral o a la geografía ibérica. Semejando un vínculo cordial, este rosario de nombres enlazará el suelo europeo con el americano o, lo que es lo mismo, la vieja patria con las nuevas patrias. En su remembranza llegaron a ser poetas e incrustaron sobre el mapa americano topónimos tan bellos como Puebla de Todos los Angeles, Cartagena de Indias, Santa María de la Antigua, Santa Cruz de la Sierra...

Otras veces, los propios nombres de los conquistadores se quedaron agarrados al suelo alzando una geografía heroica: Valdivia, Cortés, Almagro, Mendoza, Pizarro...

La entrada en esta realidad física, difícil y atormentada, la harán siguiendo unas rutas lógicas de penetración.

Pensando en los mitos impulsores, hemos podido creer que el español se movió atolondradamente, sin rumbo, de un lado a otro, siguiendo la versátil indicación de un indio astuto deseoso de sacudirse al advenedizo. Nada de eso. Las entradas se hicieron con estrategia, tal como si hubieran conocido de antemano la geografía americana y se hubieran sentado ante una mesa de estado mayor a trazar el plan de operaciones. El físico de América se fue destapando paulatinamente. En la cartografía es posible seguir paso a paso tal descubrimiento y aumento. Lo que se cree un continente son unas islas; lo que se piensa una isla es una península; donde se supone un estrecho hay un istmo... El conquistador no poseía un atlas sobre cuyas láminas trazar rutas.

... "Y como Cortés en todo era diligente —aclara Bernal—, y por falta de solicitud no se descuidaba, trayamos una aguja de marear, y a un piloto que se decía Pedro López y con el dibujo del paño que trayamos de Guaxacoalco, donde venían señalados los pueblos, mandó Cortés que fuésemos con el aguja por los montes, y con las espadas abríamos camino hacia el Este..." Navegaban con pilotos por las selvas, como si fueran por el mar, ayudados por la técnica rudimentaria y por las estrellas cuando eran familiares...

ANALISIS HISTORICO Y ACTUAL del mar interior de america latina y su travesia

Orellana y el Amazonas

... Pero en Sudamérica, aparte de Eldorado, se dieron otros mitos: Amazonas, Casas del Sol, César Blanco, Sierra de la Plata, Gran Paitití.

La bella leyenda de las amazonas fue importada, del mundo clásico, y quizá los libros de caballería revivieron el mito (Ser-gas de Esplandián).

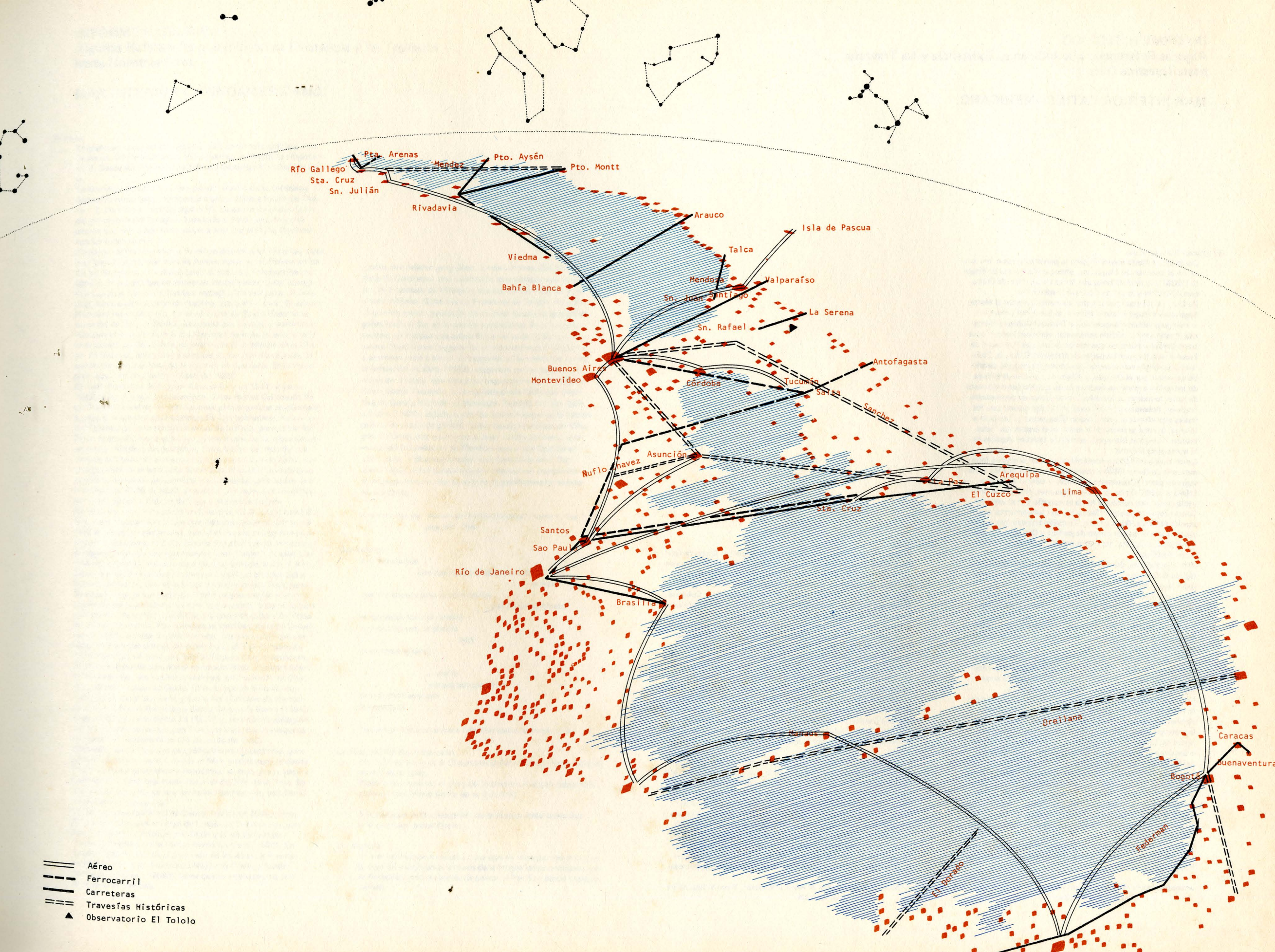
No tenía base autóctona: por eso se ubicó primero en las Antillas y luego en la cuenca del río Amazonas.

Mujeres guerreras existieron en Indias, aunque no eran las amazonas del Termodonte. Los hombres de Francisco de Orellana, primeros en recorrer el gran río amazónico, y el padre Carvajal, relator de la navegación, creyeron ver en sus márgenes a indias combatientes identificadas con aquellas mujeres que vivían en república y que sólo tenían relaciones con hombres una sola vez al año, guardando para sí el fruto femenino de dichas relaciones. En realidad, el mito fue el eco de las casas incaicas donde se guardaban las vírgenes del Sol. Y el fraile Carvajal, que aseguró verlas, quizá le funcionaba mal el único ojo que tenía, porque el otro se lo eliminaron los indios de un flechazo. Allí, en el Tahuantinsuyo peruano, radicó el gran manatí de ilusiones. A este citado de las amazonas hay que añadir los otros. Como un reflejo de la riqueza incaica surgieron las ilusiones de la Tierra Rica, del César Blanco, de la sierra de la Plata, del país de los Mojos, de los caracaras y del Gran Paitití, que no era nada más que el espejismo del inca y del Tahuantinsuyo. La sierra de la Plata fue el cerro de Potosí. La leyenda se originó así: Unos naufragos de la expedición de Solís esparcieron noticias relativas a fabulosas riquezas en metales existentes en las llanuras del río que por ello se llamó Río de la Plata. Después de Solís buscaron todos el reino fabuloso y, persiguiéndolo, rindieron viaje en Bolivia y se unieron a los que venían del Perú.

Más al Sur, en tierras australes, situaron la ciudad vagabunda de los Césares, ciudad errante y no hallada que nació al reflejo de la riqueza peruana por obra de la imaginación de algunos naufragos y por derivación del mito sobre el César Blanco. El origen de esta última leyenda hay que buscarlo en el nombre de Francisco César, miembro de la expedición de Caboto, que llega hasta los Andes y trae noticias de las deslumbrantes riquezas del Cuzco y del inca.

Después de todo, esto es lo más bello en la conquista indiana. Movidos muchas veces por la ilusión, hicieron un nuevo mundo, trasunto de su patria.

Dan ganas, a veces, de robarle unas frases a Don Quijote y decirles a los conquistadores: "Y a vos, alma de cántaro, ¿quién os ha encajado en el cerebro que sois caballero andante y que vencéis gigantes y prendéis malandrines? Andad en hora buena y en tal se os diga: volveos a vuestra casa, y criad vuestros hijos, si los tenéis, y curad de vuestra hacienda, y dejad de andar vagando por el mundo, palpando viento y dando que reír a cuantos os conocen y no os conocen."



- ==== Aéreo
- Ferrocarril
- Carreteras
- ==== Travesías Históricas
- ▲ Observatorio El Tololo

INFORME HISTORICO

Algunas Referencias que Indican su Existencia y las Travesías hasta Nuestros Días.

MAR INTERIOR LATINOAMERICANO.

El Interior Sudamericano

Desde Santa Marta cogera ímpetu la penetración que, en oposición al caminar del Magdalena, alcanzará la meseta de Bogotá (1538) y se dará de boca con los que ascienden de Quito con Balalcázar y bajan de Coro con Federmann.

De Coro se avanzará hacia todos los rumbos menos al Norte, llegándose a Bogotá, como dijimos, al limen del Orinoco, y al triángulo también expansivo de Trinidad-Cubagua-Margarita. A este último nódulo seminsular, semicontinental, aportaron barcos y hombres que venían de las islas Antillas o de España, atraídos por las perlas de Margarita Cubagua, Eldorado o la simple colonización. Su constante empeño consistió en entrar por el Orinoco y Amazonas la fama de Eldorado les obligó a poner su hombro junto a extranjeros deseosos de hallar lo mismo, o los colocó en el trance de combatirlos (ingleses, holandeses y franceses). A la larga quedó para los frailes capuchinos la colonización (Guayanas) y, también a la larga, la zona se desdibujó y entró en el área de las "islas inútiles" (Antillas Menores), verdadero talón de Aquiles de la monarquía indiana.

Desde Perú arrancó una corriente que buscó la cuenca intermontana de Quito (1534); corriente que torció al Este y, navegando por el Amazonas o el Orinoco, salió al Atlántico (1540 y 1560). Quito, como consignamos, también se proyectó hacia otro rumbo, y hacia el norteño por el valle del Cauca hasta converger en Santa Fe, con las corrientes que venían de Santa Marta y Coro. También tropezó con la proyección que tenía por punto de partida a Cartagena, y que sirvió para conquistar las tierras colombianas de la vertiente del Pacífico.

Pedro de Valdivia, dándose cuenta de las posibilidades estratégicas de Santiago para la expansión, comunicaba al emperador lo siguiente:

"Así, que nuestra majestad separa que esta ciudad de Santiago del Nuevo Extremo es el primer escalón para armar sobre él los demás y ir poblando por ellos toda esta tierra a vuestra majestad hasta el estrecho de Magallanes." Chile, con una frontera natural más acentuada, se englobó dentro del virreinato peruano.

Tanto en el ámbito del Alto Perú o Bolivia, como detrás de la cordillera andina —Tucumán— los soldados conquistadores entraron en contacto con otros cuyo núcleo de proyección estaba en la fachada atlántica de Sudamérica.

Eran los hombres del Río de la Plata puestos en movimiento entre la fundación de Lima y la de Santiago de Chile. Habían abordado al continente independientemente, desde la metrópoli fundando un primer punto expansivo en las bocas del Plata (1536). Diversas circunstancias les conminó a desalojar este centro, que cambiaron por el de Asunción del Paraguay (1541), en la juntura del río Pilcomayo con el Paraguay. De Asunción nació la línea conquistadora que, cruzando el Chaco, llegó a los contrafuertes andinos y se ligó a los "peruleros". También de Asunción se apartó una corriente hacia el Uruguay y otra, más tardía y regresiva, que murió en la desembocadura del río y motivó la segunda fundación de Buenos Aires (1580), sede de próximas expediciones hacia el interior.

Cincuenta años costó recorrer y domar en lo fundamental esta geografía, llena pronto de sonoros y evocativos topónimos hispánicos.

El Orinoco

El primero en entrar por el Orinoco o Huyapari es Diego de Ordás (1531). Había capitulado la conquista de las sierras comprendidas entre el cabo de la Vela y la desembocadura del Orinoco. Al llegar, se encuentra con dos jurisdicciones: Trinidad, gobernada por Antonio Sedeño, que la está conquistando, y Cubagua. Ordás, por su parte, funda San Miguel de Paria, y construye unos bergantines con los que se mete por el Orinoco. Los indios gritan: ¡Ugana, uganaf!, que significa pálido, amarillo; pero los de Ordás creen adivinar tras la exclamación la presencia de ricas tierras: Guayana. Navega hasta el Meta y comprueba que a Eldorado no se puede llegar por el río. Proyecta alcanzarlo por vía terrestre y se fija en Cumaná como base. Va a Cubagua donde lo apresan por usurpación de territorios y lo remiten a Santo Domingo. Allí recibe documentos oficiales rectificando que la zona de su conquista serán doscientas leguas costeras desde la boca del Orinoco. Ya es tarde, no tiene hombres ni barcos y, para colmo, lo envenenan yendo a España. Atrás quedaban cuatro hombres dispuestos a seguir la empresa: Sedeño, Alonso de Herrera (substituto de Ordás), Alvaro de Ordás (sobrino) y Jerónimo Ortal. Todos se van eliminando.

La Guayana, disputada por cinco países, permaneció todo el siglo XVI por conquistar. Antonio de la Hoz Berrio, nieto de Jimenez de Quesada, va de Tunja a conquistarla. Cree que Trinidad le pertenece en los 1.600 kilómetros que del nuevo reino le han dado, y termina de anexionarla en 1592. De allí va a Guayana y funda Santo Tomé, donde ya Ordás, en 1532, había hecho una fundación. Su afán radica en localizar Eldorado; no lo halla él, ni Sir Walter Raleigh, un inglés que también anda por la región. La conquista será obra de capuchinos catalanes, quienes a partir de 1682, inician las fundaciones. El ritmo misional se acelera en el siglo XVIII, verdadera época de la conquista guayanesa.

INFORME HISTORICO

Algunas Referencias que Indican su Existencia y las Travesías hasta Nuestros Días.

MAR INTERIOR LATINOAMERICANO.

El Plata

El quehacer conquistador no será obra de un solo hombre, sino de varios. Dos momentos se distinguen en la conquista ríoplatense: 1. Desde don Pedro de Mendoza a Domingo Martínez de Irala.

La corriente penetrativa entra por el estuario, sube, establece Asunción como foco y comienza a proyectarse a través del Chaco. 2. De Irala a fines del siglo XVI. La corriente se desvía hacia el noroeste del Paraguay buscando el Perú, pero tropieza con otras y retrocede hasta volver a salir por el Plata. Predominan las fundaciones.

Mendoza remite una nave al Brasil en demanda de vituallas; otros hombres dirigidos por Juan de Ayolas navegan río Paraná arriba. En tal coyuntura, la indiana cercó el poblado. Fue horrible; el hambre hizo que algunos comieran los cadáveres de los compañeros caídos. La misma hambre replegó a los indígenas. Pronto llegó Ayolas con noticias alentadoras sobre el interior. El mismo Mendoza remonta el río, funda el fuerte de Buena Esperanza, cerca del de Corpus Christi, levantado por Ayolas, y adelanta a éste más al interior. Con él iba Martínez de Irala. A éste lo deja en el puerto de Candelaria, en tanto que él se interna en el Chaco. Al retornar, con botín y después de dar con los charcas, se encuentra con que Irala no le aguarda en Candelaria. Sólo los indios, que lo sitiaron y matan (Abril de 1538).

El total abandono de Buenos Aires se hizo en 1541, y ya en 1542 arriba el segundo adelantado: Alvar Núñez Cabeza de Vaca. Traía el mandatario instrucciones para organizar ampliamente algo que apenas había comenzado. Los pobladores habían estado planeando la entrada a la sierra de la Plata, pero Alvar Núñez la suspendió hasta que cayó, como todos, en la sugestión argentífera. Aliado a los guaraníes, hizo, sin frutos, más de una entrada al Chaco. Al entrar en Asunción, en Abril de 1544, notó algo hostil en el ambiente. En efecto, el pueblo no veía bien su boato, su mando personalista y sus medidas para acabar con la poligamia. El 25 de Abril, el pueblo, alentado, por los oficiales reales, apresó a Cabeza de Vaca y lo envió a España.

No obstante ello, Irala partió en Enero de 1548. Llegó hasta Bolivia y allí tropezó con indios que hablaban español. Otros del Perú se le habían adelantado. Los oficiales reales impulsieron el regreso y depusieron a Irala. Pero le devuelven el mando cuando al regresar, ven que hay que someter a los "leales" alzados. Calmado el ambiente, volvió Irala a planear entradas hacia el Amazonas. En 1533 se realiza "la mala entrada"; al año, los leales fundan Ontiveros. Dos años faltan para que muera Irala, pero en ellos le llega el tan esperado título de gobernador e instrucciones donde se prohíbe continuar la conquista. Esta no se para, sólo cambia de rumbo y se dirige a la desembocadura del Plata en misión fundadora. Por entonces se efectúan los repartimientos de indios, prueba de sedentarismo y colonización que embarga ya a los pobladores. Al morir Irala, el 3 de Octubre de 1556, concluía un ciclo que habían forjado dos generaciones. El país ya se puede considerar como sometido. Merecen citarse, sin embargo, dos capitanes insignes: uno es Nuflo de Chaves y el otro es Juan de Garay. Chaves, que ha militado con Irala, actúa con el siguiente gobernador (Gonzalo de Mendoza) y funda Nueva Asunción y Santa Cruz de la Sierra (1561); Juan de Garay funda Santa Fe (1573) y, con mando delegado del gobernador consorte Juan Torre de Vera, hace la segunda fundación de Buenos Aires (11 de Junio de 1580).

Tucumán, como Cuyo, es geográficamente ríoplatense, pero su descubrimiento se hizo desde el Perú, y su conquista desde Chile. El factor geográfico y económico se impuso a la larga y hubo de unir estas gobernaciones a las del Río de la Plata. Su conquista, luchando contra los indios calchaquíes, está llena de violencias y tragedias.

La Gasca, igual que Vaca de Castro, remite en 1549 a Juan Núñez de Prado con encargo de fundar en Tucumán un pueblo que facilite la relación con Chile y el río de la Plata. Hacen la fundación y la llaman Barco (Junio de 1550). Enterado Valdivia, manda al otro lado de los Andes a Francisco de Aguirre, el cual expulsa a Núñez de Prado y funda Santiago del Estero (1553), labor que es interrumpida por la muerte de Valdivia.

Zorita, con acierto geográfico, funda Londres, Cañete y Córdoba de Calchaquí, tres localidades que desaparecen en tiempos de Francisco de Villagrán, sucesor de Don García en el mando chileno. Gobernando Francisco de Toledo, éste pensó que era mejor consolidar los núcleos fundados que proseguían hacia el Sur en la carrera fundacional. Pero los gobernadores no fundan una población en el valle de Salta, como quiere Toledo para asegurar las comunicaciones Chile-Lima, y se matan unos a otros. Corresponde a Hernando de Lerma la fundación de Salta (1582), asegurada por su sucesor, Ramírez de Velasco, que alza para resguardarla Jujuy y Madrid. Cuyo, como Tucumán, se conquistó desde Chile por iniciativa de García Hurtado de Mendoza. Remitió éste en 1559, a Pedro Castillo, debido a que los indios huarpes se lo habían pedido en unión de ganado. Gobernando Francisco de Villagrán en Chile, éste comisionó a Juan Jufre y Montesa, que consolidó la fundación de Mendoza hecha por Castillo en 1561. Jufre y Montesa añaden otra fundación más: San Juan (1562), y los sucesivos gobernadores van completando el mapa colonizador de esta zona pacíficamente anexionada a Chile.

J. Morales Padrón: "Manual de Historia Universal", Tomo V, Cap. XVII, págs. 351 - 355.

Mar Interior

¿no heredamos
esta capacidad de desconocido
o mar
que nos ahueca para la admiración
y el reconocimiento?
es menester abrir el camino -
y lo que en esto se podría
decir
es un mare magno
e oculto
porque aunque se ve
lo más dello se ignora
los nombres -

"Amereida" Volumen primero Colección poesía Santiago - Chile

La Realidad del Sur Americano

... En 1970 se inaugura el Observatorio Astronómico Internacional en el Tololo Chile. Hasta este momento el cielo del hemisferio Sur con respecto al cielo del hemisferio Norte no es conocido.

Ver analogía de la concepción de lo desconocido como Sur y lo conocido como Norte.

El Lenguaje

... El mar interior de América Latina aún no incorporado al lenguaje español y occidental a través de la lengua latinoamericana hasta Amereida, para un modo de pensar el Pacífico desde Latinoamérica.

MAR INTERIOR ASIATICO

... SEGUN LA TEORIA TRADICIONAL, LOS BARBAROS FORMABAN EN LOS CONFINES DE LA CHINA LOS CUATRO MARES

M. Granet: "La Civilización China" (Traducción de Leonor de Páez U.T.H.E.A. - 1959).

BLOQUEOS

Area de Guerra Permanente en el Occidente de Eurasia

1. Esta área se establece en el tiempo, con el comienzo de los conflictos que enfrentaron a Europa —los griegos— con el Asia interior (es decir, el Asia que no tiene salida natural al Mediterráneo).

Los conflictos de esta área alcanzaron magnitud continental en el siglo V A.C. y desde entonces, hasta hoy, por casi 2.500 años, no la han perdido.

2. Estimativamente, se puede determinar esta área como un círculo con centro en el islote de Castellorizón —en la costa meridional del Asia Menor— y radio algo menor de 640 km. Dentro de este círculo quedan comprendidos los mares Egeo y de Levante, y una superficie seca no mayor que la de Chile. Pero también las siguientes ciudades:

- a) En el Norte: Estambul, llave de los estrechos que unen el Mediterráneo con el Mar Negro (siendo este último, el único lugar de Occidente en que el Corredor de las Estepas —la mejor vía entre el extremo Oriente de Europa— toca el mar. Y siendo también el extremo meridional de la mejor vía entre la cuenca del Báltico y el Mediterráneo.) (*)
- b) En el Sur, Alejandría, llave de las comunicaciones entre el Mediterráneo y el Mar Rojo y el Océano Indico —y la mejor ruta entre Europa y el Pacífico.
- c) Al Oriente, Antioquía, que se encuentra en la salida natural al Mediterráneo de los países de la cuenca del Golfo Pérsico; y además, en el paso forzado entre Asia y Africa
- d) Al Occidente, Atenas, corazón de Europa al momento de establecerse esta área (**)

(*) El lugar que goza de estas dos propiedades es más bien el puerto de Odesa; pero la existencia de los estrechos, las transfiere a Estambul.

(**) Otros lugares de gran importancia estratégica, que se ubican dentro de esta área, o tocándola: Troya, Salónica, Las Termópilas, Corinto, Creta, Chipre, Port Said, Jerusalén —ciudad santa de las tres religiones que rodean el Mediterráneo— y Damasco, que controla las rutas del desierto distantes de Antioquía, etc....

La encrucijada de invasiones

... La encrucijada de invasiones se constituye en bloqueo al mar interior de Asia, a partir de las campañas de Ciro el Grande contra los pueblos de la estepa —en las cuales perdió la vida—, en el siglo VI A.C. fundó allí la mayor parte de sus Alejandrías.

Esta encrucijada coincide aproximadamente con el actual Afganistán. Y se genera geográficamente a partir del nudo de cordilleras del Pamir, por la propiedad que éstas tienen de comportarse como ríos —uniendo a lo largo, por sus húmedas laderas, y separando al través— en general, en los desiertos.

Así, pues, este nudo de cordilleras resulta ser también una encrucijada de caminos entre desiertos.

Dos de estos caminos llevan al mar interior de Asia, otro es la única vía terrestre de invasión al aislado subcontinente Indio, y otro es una de las dos vías entre el mar interior y la región Indico-Mediterránea (la otra pasa entre el Cáucaso y el Caspio). En el siglo XIX los rusos construyeron un ferrocarril a través del desierto para —apoyándose en el mar Caspio— disputar la encrucijada a los ingleses, a su vez apoyados en la India.

En el siglo XIV Timur, usando esta encrucijada como base, amago la totalidad del mundo conocido; y conquistó efectivamente la mayor parte de la región indico-mediterránea, el subcontinente indio, el Asia Central y Europa Oriental.

En los últimos tiempos esta zona ha sido mantenida "fría".

Faja de conflictos entre intereses oceánicos y continentales.

... En las zonas de los mares del Japón, Amarillo, Oriental y Meridional de la China y el de Andaman conviene anotar la siguiente situación a través de su historia desde el siglo II A.C. hasta 1970: la política de las islas y penínsulas fue tradicionalmente de bloqueo al Continente.

En las zonas del Océano Indico, desde griegos helenísticos pasando por romanos, hindúes, árabes, portugueses, holandeses, franceses, italianos, alemanes, ingleses, y actualmente estado-unidenses, controlaron y controlan la política oceánica.

Area de guerra permanente en el Oriente de Eurasia.

Conquista China de Manchuria y

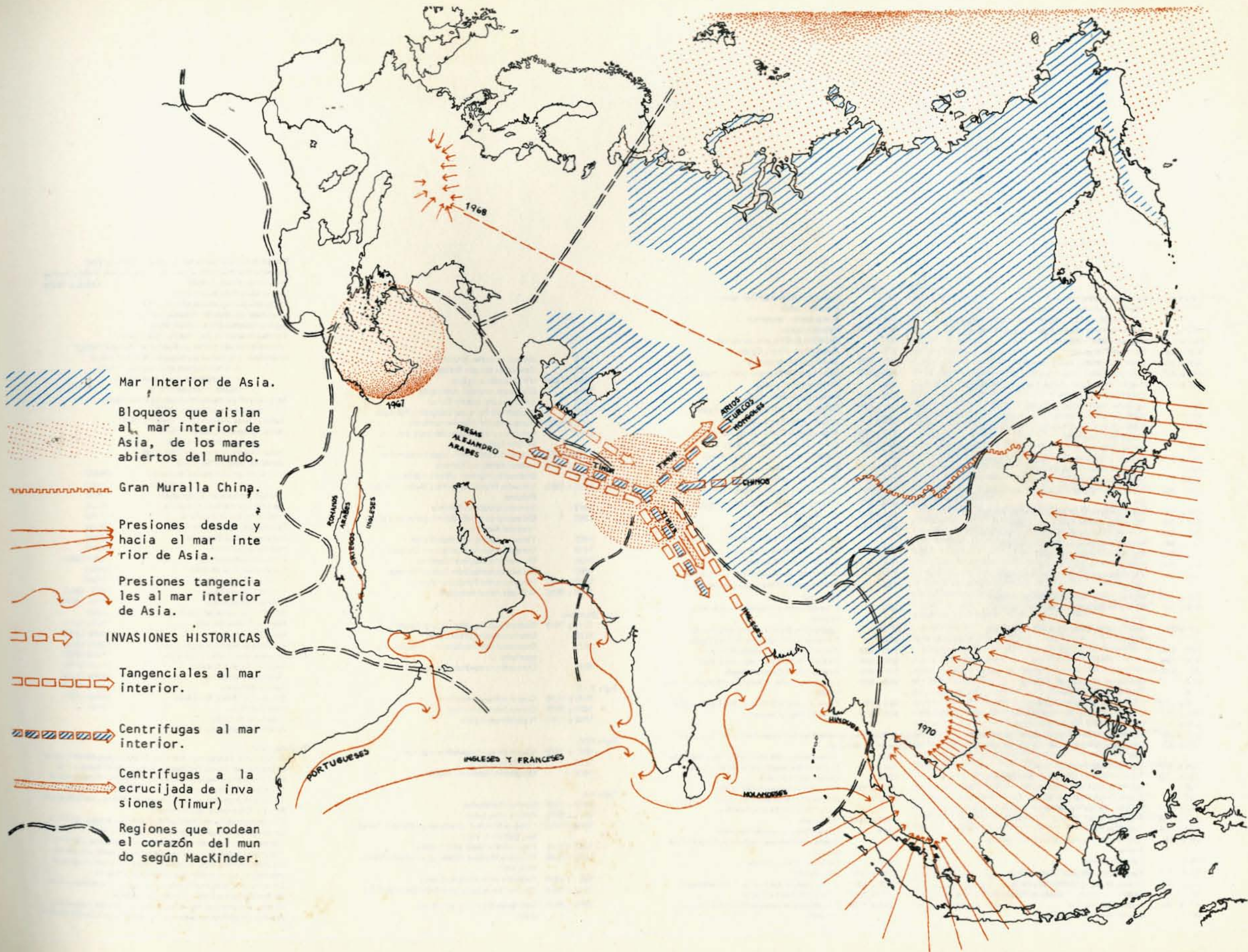
Corea (-111 a -108)

Influencia sobre Japón

Conquista de Tonkin (-87)

Victorias sobre coreanos y japoneses (649 a 683)

Anexión de Manchuria y Corea por los mongoles (926)



Mar Interior de Asia.

Bloqueos que aislan al mar interior de Asia, de los mares abiertos del mundo.

Gran Muralla China.

Presiones desde y hacia el mar interior de Asia.

Presiones tangenciales al mar interior de Asia.

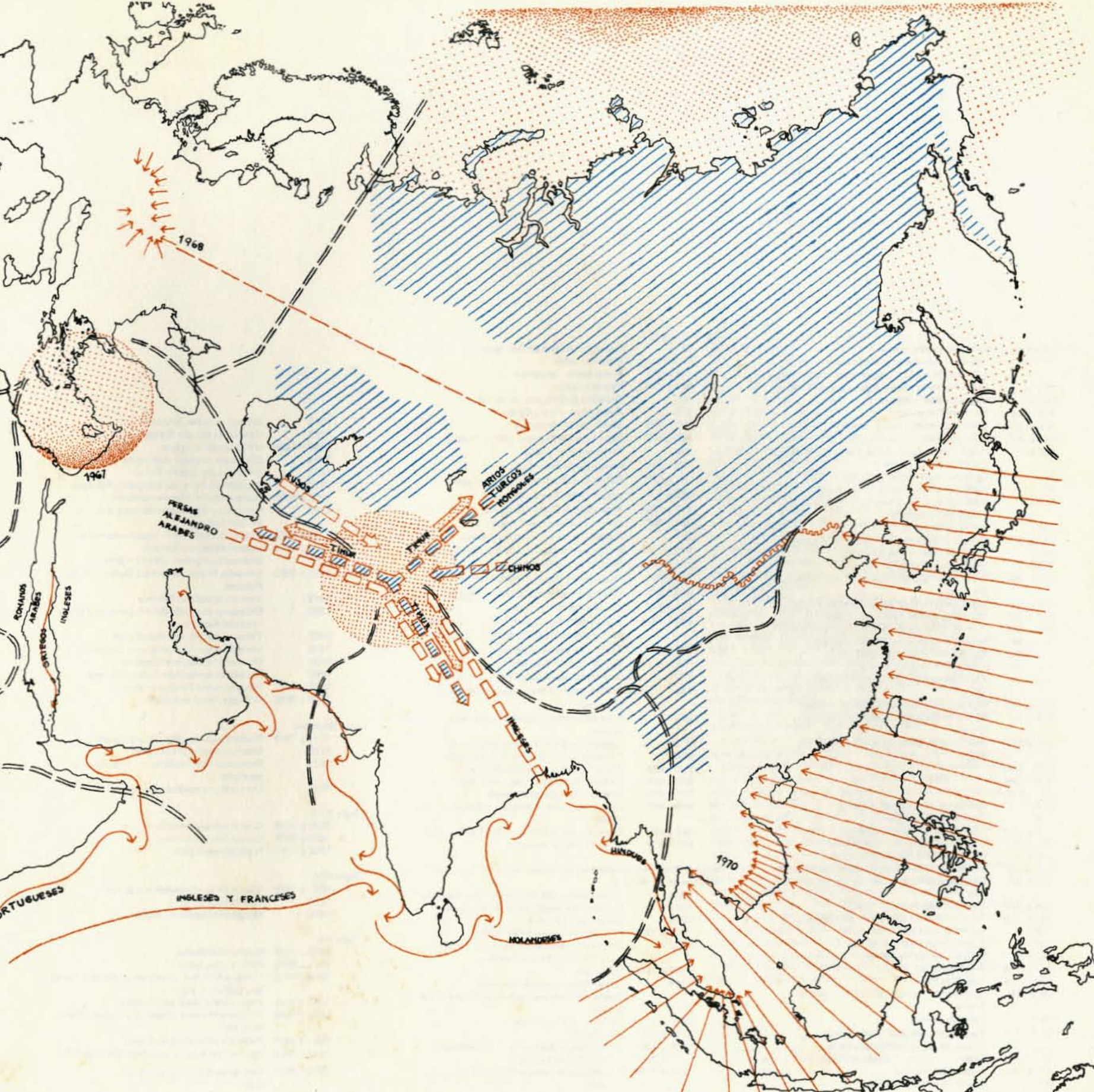
INVASIONES HISTORICAS

Tangenciales al mar interior.

Centrifugas al mar interior.

Centrífugas a la ecrucijada de invasiones (Timur)

Regiones que rodean el corazón del mundo según MacKinder.



1968

1961

ROMANOS
ARABES
INGLESES

PERSAS
ALEJANDRO
ARABES

INDIOS

TURCOS

INDIOS
TURCOS
ROMANOS

CHINOS

PORTUGUESES

INGLESES Y FRANCÉSES

HOLANDESES

1970

Cronología para el Area de Guerra Permanente	
... -499 a -494	rebelión frustrada de las ciudades griegas de Asia Menor, apoyadas por Atenas, contra Persia.
-486	Rebelión, frustrada, de Egipto contra Persia.
-481 a -479	Segunda Guerra Médica
-478 a -449	Contraataque griego
-448 a -446	Guerras de Atenas con Esparta
-441 a -439	Guerra de Samos (con Atenas)
-431 a -404	Guerras del Peloponeso (Atenas es vencida por Esparta con oro persa)
-405	Egipto se independiza de Persia
-403	Rebelión contra los Treinta, en Atenas
-401	Rebelión de Ciro el Joven, con mercenarios griegos (los Diez Mil)
-400	Rebelión de Jonia
-395 a -386	Guerras entre Atenas y Esparta (oro persa)
-390	Chipre se independiza de Persia
-378 a -371	Guerra entre Esparta y Atenas
-370 a -362	Guerras de Esparta y Atenas contra Tebas (con oro persa)
-365 a -351	Rebelión general de las satrapías de Persia
-357 a -355	Guerra de Atenas contra sus aliados
-357 a -346	Guerras de Filipo de Macedonia con Atenas
-343 a -341	Reconquista persa de Egipto y Chipre
-342 a -338	Guerras de Filipo con Atenas
-337 a -336	Guerra de Filipo con Persia
-334 a -332	Alejandro conquista Asia Menor, Siria y Egipto
-323 a -322	Atenas contra Macedonia; es derrotada
-316 a -311	Guerra de los diádocos (en Siria, Grecia y el Egeo)
-310 a -301	Guerra de los diádocos (en Siria, Grecia y el Egeo)
-294, -288, -286, -284, -281, -279, -277, -279	Guerras de los diádocos (Grecia)
-276 a -272	Invasión de los galatas
-276 a -272	I Guerra Siria (de los diádocos)
-260 a -255	II Guerra de Siria (de los diádocos)
-246 a -241	III Guerra Siria (de los diádocos)
-241 a -230	Guerra fratricida (de los diádocos: Asia Menor)
-230 a -228	Conquista de Asia Menor (Guerra de los diádocos)
-204 a -200	Guerra de los diádocos: Siria
-192 a -188	Roma contra los diádocos y Asia Menor
-168	Guerra de los Diádocos (Egipto)
-162	Guerra de los diádocos (Siria)
-166 a -161	Rebelión de los Macabeos
-147 a -146	Roma destruye Corinto
-120 a -107	Guerra en Ponto
68 a -85	Guerra entre Roma y Mitridates; toma de Atenas
-86	Toma de Atenas
-74 a -62	Roma conquista Asia Menor y Siria
-71 a -67	Guerra de Roma contra los piratas
-48	Guerra civil romana: César en Alejandría
-42 a -36	Guerra civil romana
-30	Egipto, provincia romana

Paz Romana, S. I.

14	Campaña romana en Asia Menor
66 a 70	Rebelión judía
113 a 117	Roma contra los partos
132 a 135	Rebelión judía
161	Rebelión de Siria por los partos
175	Rebelión en Siria y Egipto
195 a 199	Roma contra los partos
267 a 272	Guerra contra Palmyra (Siria y Egipto)
378	Invasión de los godos
251 a 272	Persas se apoderan de Siria
268 a 272	Palmyra contra Roma (Siria y Egipto)
293 a 302	Roma contra Persia (Armenia)
310 a 379	Persia contra Roma (Armenia)
378 a 396	Guerra Gótica en los Balcanes
387	Roma y Persia se reparten Armenia
400 ss	Guerra endémica entre Persia y Constantinopla
527 a 565	Guerras de Justiniano
572 a 591	Desastres de Bizancio contra Persia
613 a 619	Persas toman Siria, Palestina y Egipto
621 a 629	Bizancio derrota a Persia
634 a 661	Árabes derrotan a persas y bizantinos, toman Siria, Palestina, Egipto, Chipre, Asia Menor
673 a 677	Ataque a Bizancio y derrota, árabes
695 a 717	Guerra Civil en Bizancio
700 ss	Guerra endémica entre Bizancio y los árabes
826	Árabes toman Creta (sigue guerra endémica con Bizancio)
865	Expedición de normandos, rusos contra Constantinopla.
877	Egipto gana Damasco en guerra con Bagdad
909	Fatimitas se elevan al califato en Egipto
913 a 929	Ataque búlgaro a Constantinopla
920 a 944	Victorias Bizantinas sobre los árabes
941 a 945	Ataque ruso a Constantinopla
959 a 963	Bizancio obtiene el dominio del Mediterráneo Oriental
963 a 969	Bizancio recupera Chipre, Antioquía y Siria
969 a 976	Bizancio llega a Jerusalén

Imperio Bizantino, Guerra Endémica con Árabes en Siria y con Búlgaros en los Balcanes

1064	Turcos seldjucidas derrotan a los bizantinos
1071	Derrotan decisivamente a los bizantinos
1076	Conquistan Jerusalén
1095 a 1099	I Cruzada reconquista Jerusalén
1100 ss	Guerra endémica entre francos - cruzados y musulmanes en Siria y Palestina
1147 a 1149	II Cruzada
1154	Los seldjucidas toman Damasco
1171	Egipto extiende sus conquistas hasta el Asia Menor
1187	Saladino toma Jerusalén
1187 a 1192	III Cruzada
1202 a 1204	IV Cruzada se apodera de Constantinopla
1217 a 1221	V Cruzada, contra Egipto
1228 a 1229	VI Cruzada, se recupera (diplomáticamente) Jerusalén

1244	Árabes recobran Jerusalén
1248	Genoveses ocupan Rodas
1248 a 1254	VII Cruzada, a Egipto
1268	Cristianos retornan Antioquía
1270	VIII Cruzada, contra Túnez
1272	Cruzada del Príncipe Eduardo a Palestina
1288 a 1326	Fundación del imperio otomano
1303	Catalanes y aragoneses derrotan a turcos en Asia Menor
1330 a 1357	Guerras turcas contra imperio bizantino
1341 a 1347	Luchas civiles en Bizancio
1354	Otomanos imponen tributo a Bizancio
1359 a 1389	Victorias otomanas en Asia Menor y en los Balcanes
1343	Venecia conquista Esmirna
1390	Otomanos expulsan definitivamente a bizantinos del Asia Menor
1402	Timur se apodera de Asia Menor
1416	Venecia vence a los turcos en Galípoli
1424	Otomanos conquistan Esmirna
1453	Otomanos conquistan Constantinopla
1463 a 1479	I Guerra entre Turquía y Venecia
1499 a 1503	II Guerra turco-veneciana

Fase Otomana

1515 a 1516	Otomanos conquistan Siria y Egipto
1522	Otomanos conquistan Rodas
1571	Otomanos son vencidos por venecianos y españoles
1573	Otomanos conquistan Chipre

Siglo XVII

1645 a 1669	Guerra turco-veneciana
1684 a 1699	Guerra turco-veneciana
1798 a 1799	Napoleón en Egipto

Siglo XIX

1821 a 1830	Guerra de la Independencia griega
1853	Guerra ruso-turca
1882	Ocupación inglesa en Egipto

Siglo XX

1912 a 1913	Guerras Balcánicas
1911 a 1912	Guerra ítalo-turca
1914 a 1918	I Guerra Mundial (Dardanelos, Galípoli, Jerusalén, Damasco, etc.)
1937 a 1938	Insurrección árabe en Palestina
1939 a 1945	II Guerra Mundial (Creta, El Alamein, Alejandría, etc.)
1947 a 1948	Rebelión comunista en Grecia
1952 a 1956	Revolución egipcia, guerra del Canal de Suez
1956 a 1970	Guerras de Chipre, guerra árabe-israelí

Mongoles fracasan en la conquista del Japón (1274)	
Expediciones marítima a Java, Sumatra, Ceilán, India y Arabia	
Anexión de Anam (1406)	(1405 a 1431)
Independencia de Anam (1431)	
Conquista portuguesa de Malaca (1511)	
Conquista española de Filipinas (1570)	
Japones invaden China (1568-1620)	
Japones invaden Corea (1592 a 1593, 1597)	
Holandeses se establecen en Siam y las Molucas (1602)	
Holandeses expulsan a portugueses de Corea (1617)	
atacan a ingleses en Amboina (1623)	
conquistan Malaca y Java (1628)	
ocupan Formosa (1635)	
Japón expulsa a españoles y portugueses (1637)	
persiguen a cristianos (1638)	
Manchurianos invaden Corea (1627 a 1637)	
Ching conquista Cantón (1661)	
dominan Formosa (1683)	
Chinos invaden Birmania (1765-1769)	
Guerra del opio (1839-1842)	
Ocupación anglo-francesa de Cantón y Pekín	(1857)
Apertura de los puertos del Japón	(1854)
Cambodja protectorado francés	(1863)
Francia ocupa Cochinchina	(1874)
Penetración japonesa en Corea	(1876)
Inglaterra anexa Birmania	(1886)
Francia ocupa Laos	(1893)
Guerra chino-japonesa	(1894-1895)
Penetración rusa en Corea	(1896)
U.S.A. conquista Filipinas	(1898)
Rebelión de los boxers	(1900, 1901)
Guerra ruso-japonesa	(1904-1907)
Anexión de Corea por Japón	(1909)
Primera Guerra Mundial	(1914-1917)
Guerra civil china	(1920-1928)
Anexión de Manchuria por Japón	(1931-1932)
Segunda Guerra china-japonesa	(1936-1945)
Segunda Guerra Mundial	(1941-1945)
Guerra de Indochina	(1946-1954)
Guerra de Corea	(1950-1953)
Derrota de Chiang Kai Check	(1949-1950)
Guerra en Laos	(1960)
Guerra en Vietnam ...	
Guerra en Cambodja	

Bloqueos naturales.

En todo este tiempo este mar interior estuvo bloqueado; hacia el sureste, por las estribaciones orientales del Himalaya y la selva monzónica; hacia el sur, por el Himalaya, Hindukush, el Karakum y el Caspio; y hacia el sur-este por el Cáucaso. En todo tiempo este mar interior ha estado bloqueado hacia el Norte y el Noroeste, por los hielos. El descubrimiento del Paso del Noroeste, en el siglo XVIII, y en la segunda mitad del siglo XX, la apertura de las rutas aéreas transporales y la invención del submarino atómico, aparentemente han reducido un tanto este bloqueo; pero, por ahora, los adelantos técnicos no logran compensar en esta región el simultáneo aumento de las necesidades de tráfico. En realidad el bloqueo ha sido reforzado con la militarización del borde opuesto de los hielos (americano). Al este, al oeste y al noroeste, el Mar Interior de Asia se encuentra naturalmente abierto a los mares exteriores del mundo.

El pivote geográfico de la historia.

A medida que consideramos esta rápida revisión de las más importantes corrientes históricas, ¿no se hace evidente una cierta persistencia de la relación geográfica? ¿no es la región pivote de la política mundial esa extensa zona de Eurasia que es inaccesible a los buques, pero que antiguamente estaba abierta a los jinetes nómadas y está hoy apunto de ser cubierta por una red de ferrocarriles? Han existido y existen en esa zona las condiciones, de una movilidad de poder militar y económico que tiene un carácter trascendente, y sin embargo limitado. Rusia reemplaza al Imperio Mongol. Su presión sobre Finlandia, Escandinavia, Polonia, Turquía, Persia, la India y la China reemplaza a los ataques centrífugos de los hombres de la estepa. Ocupa en el mundo la misma posición estratégica central que ocupa Alemania en Europa. Puede atacar por todos los lados y puede también ser atacada por todos los lados excepto por el Norte. El completo desarrollo de su completa movilidad ferroviaria es simplemente una cuestión de tiempo.

Tampoco es probable que una posible revolución social altere sus relaciones esenciales con los grandes límites geográficos de su existencia. Reconociendo acertadamente los límites fundamentales de su poder, sus dirigentes se han deshecho de Alaska; se debe esto a que no poseen nada sobre el mar es para la política rusa es una ley tan fundamental como para Inglaterra es mantener el dominio del Océano.

El vuelco del equilibrio de poder en favor del estado pivote como un resultado de su expansión por las tierras marginales de Eurasia, permitiría la utilización de los amplios recursos continentales para la construcción de una flota, y el Imperio del Mundo estaría a la vista. Esto podría ocurrir si Alemania se aliara con Rusia. La amenaza que este hecho encerraría induciría a Francia a una alianza con las potencias marítimas y Francia, Italia, Egipto, la India y Corea se convertirían en otras tantas cabeceras de fuentes donde las armadas exteriores podrían apoyar a su ejército, para obligar a los aliados de la zonas pivotes a desplegar su ejércitos terrestres, evitando así que se concentrara en las flotas todo su poder. En menor escala esto fue lo que hizo Wellington en su base marítima de Torres Vedras durante la guerra peninsular. En definitiva, ¿no puede resultar ésta la función estratégica que le cabe a la India dentro del sistema imperial británico? ¿no es ésta la idea que sirve de base a la concepción de Amery de que el frente militar se extiende desde el Cabo hasta el Japon, pasando por la India?

El desarrollo de las grandes potencialidades de América del Sur puede tener una influencia decisiva en el sistema. Pueden fortalecer a los Estados Unidos, o, por el contrario si Alemania pudiera desafiar con éxito a la doctrina de Monroe podría separar a Berlín de lo que quizás puedo describir como una política de pivote. Las particulares combinaciones de poder que se hallan en equilibrio no son substanciales: mi argumento es que desde un punto de vista geográfico probablemente han de girar alrededor del estado pivote, que probablemente ha de ser siempre grande, pero con una movilidad limitada si se compara con la de las potencias marginales e insulares que lo rodean.

Los movimientos sociales de todos los tiempos se han desarrollado esencialmente alrededor de las mismas características físicas, porque yo tengo dudas acerca de si la progresiva desecación de Asia y Africa, aun cuando fuera comprobada, ha alterado vitalmente el medio humano en las épocas históricas. Considero que la marcha del Imperio hacia el Oeste ha sido una pequeña rotación del poder marginal alrededor del borde Sudoeste, y Oeste de la zona pivote. Las cuestiones del cercano, medio y lejano Oriente están relacionadas con el equilibrio inestable de las potencias interiores y exteriores en aquellas partes del arco marginal en que el poder local es en la actualidad más o menos insignificante. Como conclusión, no estaría fuera de lugar indicar expresamente que la implantación de un nuevo control en la zona interior en sustitución del de Rusia, no tendería a reducir la significación geográfica de la posición pivote. Si los chinos, por ejemplo, organizados por los japoneses llegaran a vencer al imperio ruso y conquistar sus territorios podrían resultar un peligro amarillo para la libertad del mundo, pero simplemente porque añadirían un frente oceánico a los recursos del gran continente, ventajas de que no han podido gozar los rusos, ocupantes de la región pivote.

Mackinder

(Conferencia pronunciada ante la Sociedad Geográfica Real (Londres, el 25 de Enero de 1904, reproducida en "The geographical Journal" Vol. XXIII, págs. 421s.s. y traducida al español en el libro del coronel Augusto Pinochet Ugarte).

REFERENCIA HISTORICA

Algunas Referencias sobre Mares Interiores de Asia,
Estados Unidos y América Latina

MAR INTERIOR DE ESTADOS UNIDOS

MAR INTERIOR DE ASIA

MAR INTERIOR DE AMERICA LATINA

RELACION ENTRE DOMINIO CONTINENTAL del propio mar interior y real proyección interoceánica

Mar Interior de Estados Unidos

... But beyond the Rockies, far to the northwest, Oregon beckoned --a fertile and forested land, well watered. To the south lay the magnet of Texas a rich land thinly settled by Spaniards and Mexicans. Far to the west of Texas and even more thinly settled by Spaniards and Mexicans was California. ...

In their exploration of the Rockies, the Mountain Men discovered trails and passes which were later used by settlers moving west. The most important of these passes, the South Pass in what is now Wyoming led to a trail which crossed the Continental Divide and went from there through the Snake and Columbia River Valleys to the Pacific Ocean. In the 1830's it was found that covered wagons could be driven over this route. Later, the route came to be known as the Oregon Trail (see map, opposite page).

Rivalry for furs: An even more important business venture than the Rocky Mountain Fur Company was the American Fur Company formed in 1808 in New York by John Jacob Astor a German immigrant. Throughout the vast area of the North American fur trade, Astor engaged in bitter contests with his American and British rivals. In 1811 he built a fort and trading rivals. In the mouth of the Columbia River in the Oregon country.

L. Paul Todd y Merle Curti: "Rise of the American Nation"
Chapter XVI, pages 320-322.

Mar Interior de Asia

... Tang empezó por castigar al conde K'ó que no hacía sacrificios"...
..... Su victoria le sirvió para "apaciguar el interior de los Mares"

Sse-Ma-Ts'iers: "Memorias Históricas" (Traducción de Chavannes)

Según la teoría tradicional, los bárbaros formaban en los confines de la China los Cuatro Mares: el Interior de los Mares era el país propiamente chino"

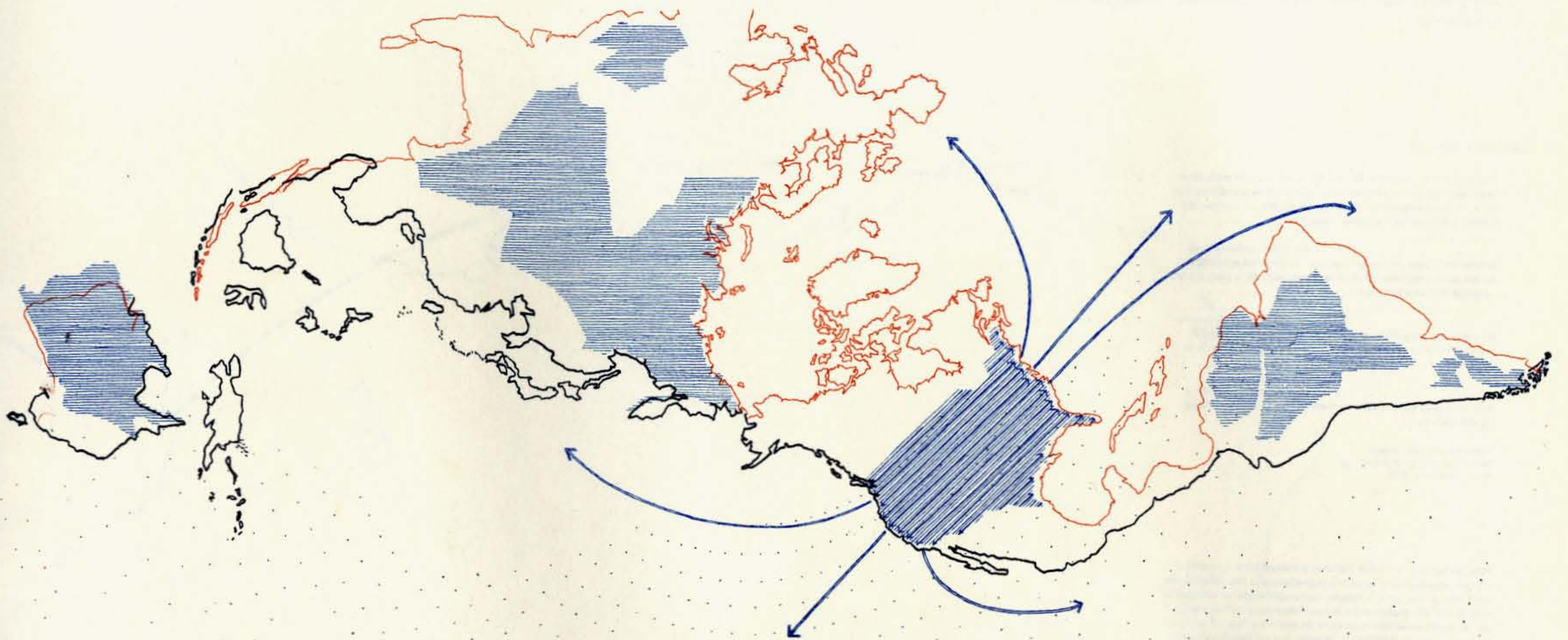
M. Granet: "La Civilización China" (Traducción de Leonor de Paiz)
U.T.H.E.A. 1959.

Mar Interior de América Latina.

... Y haciendo yo otro tanto por el norte, podríamos lograr el maravilloso resultado de dar la libertad al Centro de América Meridional

.... De otro modo, la América Meridional va a quedar en una posición falsa, expuesta a siempre perder cada una de las Repúblicas su existencia.

Vicente Lacunza: "Cartas de Bolívar", Carta de Bolívar al General Ramón Freire, Director Supremo de Chile.



TESIS DEL PROPIO NORTE y la "otra orilla" de latinoamerica

REFERENCIA HISTORICA

Algunas indicaciones históricas chilenas, válidas para el Continente.

LA OTRA ORILLA

... Los irrecusables derechos de soberanía de Chile en estas apartadas regiones jamás visitadas antes por jefes de Estado alguno, nacieron conjuntamente con el conocimiento del nombre de nuestra patria en las tierras de occidente.
..... la explotación de las riquezas naturales efectuada por nuestro país a través de los esfuerzos ingentes de reconocidos hombres de empresa y de la pujanza de nuestros heroicos balleneros
..... y esta ocupación, unida a nuestra vecindad geográfica, que ha permitido al jefe del Estado trasladarse en pocas horas por vía marítima al corazón de la Antártica
..... a todo Chile, que estoy cierto está pendiente de este acto memorable, yo le brindo esta tierra del mañana.

Presidente González Videla
Base Militar de Puerto Covadonga
18 de Febrero de 1948

... Aquí desde hoy, entre los hielos que cubren estas tierras batidas por implacables vientos y tempestades y la eternidad de esa Cruz del Sur que guía e ilumina los corazones de los esforzados navegantes que cruzan estos mares, flameará la bandera de la patria, como un símbolo perenne de nuestra voluntad nacional consciente de sus derechos y deberes, que no abandona lo que a ella con justo título le pertenece y que atiende su obligación primordial de país independiente al administrar, por difíciles que sean las circunstancias, cualquiera parte del territorio nacional que ha merecido como herencia de sus antepasados.

Al inaugurar este puerto solitario en los mares y nieves antárticas lo hacemos bajo la evocación del nombre del gran prócer de la patria fundador de nuestra nacionalidad de Bernardo O'Higgins
..... ; el conquistó duramente con sacrificio y constancia valerosa la independencia para nuestra república, y al hacer esta patria grande, también incorporó esta región al territorio nacional.

Senador Joaquín Prieto
Puerto Covadonga
18 de Febrero 1948

... "Por el Polo Antártico o por el sur, no se sabe hasta donde corre la tierra que llaman de Patagonia, y Estrecho de Magallanes; pero tiénese por cierto que, por frías que sean estas regiones se han de hallar pobladas y continuadas como las que caen en el otro debajo de la fría zona. Y por aquí dicen Henrico Martínez, Ortelio y otros, que se juntan con la Nueva Guinea e Islas Salomón, fronterizas del Perú y reino de Chile."

Solórzano Pereira
citado "Cuestionario de límites" de
Miguel Luis Amunátegui

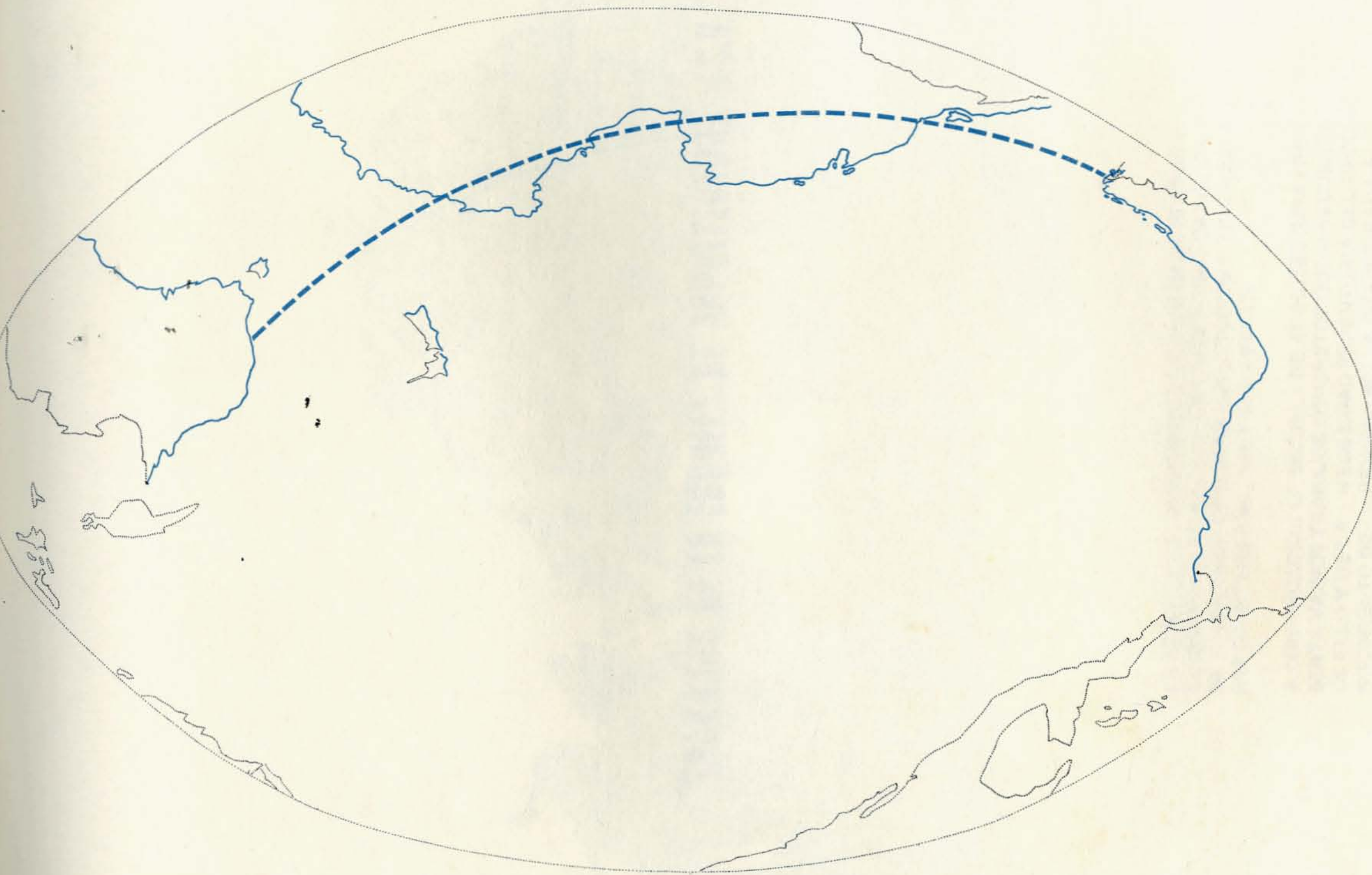
"Chile viejo y nuevo se extiende en el Pacífico desde la bahía de Mejillones hasta Nueva Shetland del Sur en la latitud 65 grados sur; y en el Atlántico desde la península de San José en latitud 42 grados hasta Nueva Shetland del Sur, o sea 23 grados que añadidos a 42 grados en el Pacífico hacen 65 grados o sea 3.900 millas geográficas, con un superabundancia de excelentes puestos en ambos océanos y todos ellos salubres en todas las estaciones."

Más adelante agrega:

"Tampoco hay en toda la Unión una sola posición que pueda llamarse la llave del Atlántico desde el grado 30 de latitud sur hasta el Polo Antártico y la de todo el Gran Pacífico."

Bernardo O'Higgins - Carta al Capitán Coghlan 20 Agosto 1831
Revista Chilena Diciembre 1923 Pág. 216







TRABAJOS DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA U.C.V.

LA ESCUELA DE ARQUITECTURA DESDE HACE 15 AÑOS Y EL INSTITUTO DE ARTE DE LA UNIVERSIDAD CATOLICA DE VALPARAISO ORIENTAN SUS ESTUDIOS Y TRABAJOS A PARTIR DE LOS ANALISIS Y TESIS VISTOS.

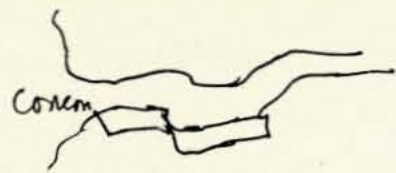
A CONTINUACION LA ESCUELA DE ARQUITECTURA PRESENTA VARIOS TRABAJOS CONCRETOS QUE DAN CUENTA DE ELLO Y DE LA NECESIDAD PERENTORIA DEL RECONOCIMIENTO DE LA PRIMERA MILLA INCORPORADA AL URBANISMO CHILENO EN EL PACIFICO.



ACHUPALLAS

Enfoque urbanístico que supone la tesis,
a propósito de una población obrera de 50.000
personas en Viña del Mar - Chile.
(Trabajo realizado en 1953)

Nota: El cuadernillo que viene a continuación contiene
el estudio urbanístico de Achupallas.



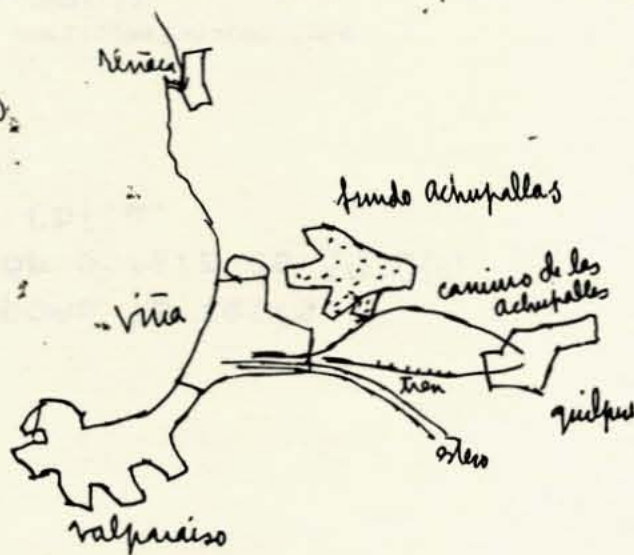
Presentación
del

Instituto de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso
(Alberto Cruz Corrales, arquitecto.)

a los
arquitectos = urbanistas
encargados
de la obra "Achupallas"

Esta presentación consta
A: de una fundamentación
B: de una proposición

(a continuación
comienza la fundamentación)



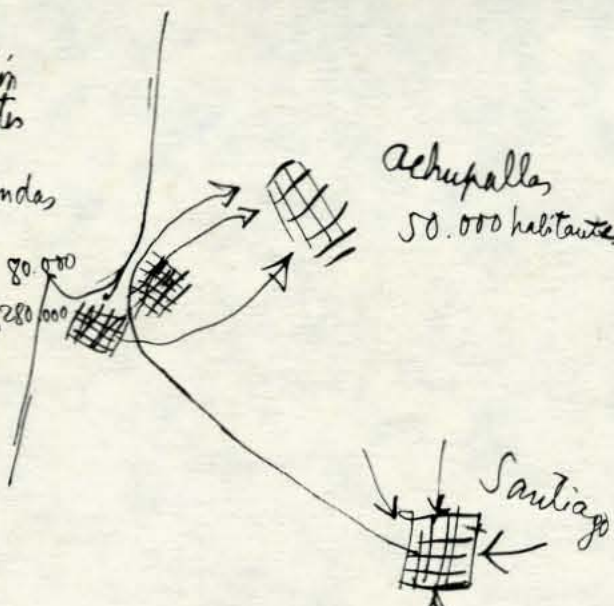
1953



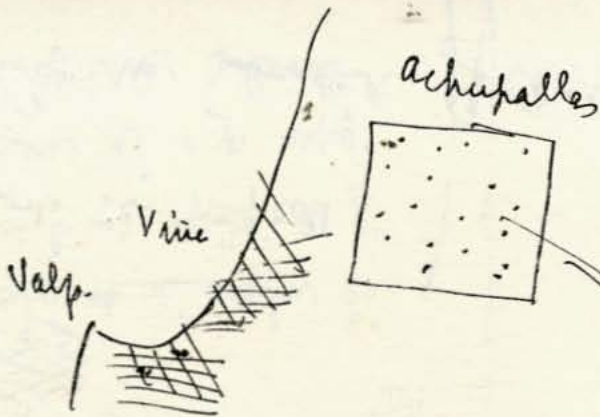
Confederación
de sindicatos
de obreros
buscan viviendas

Viña 80.000
Valparaíso 280.000

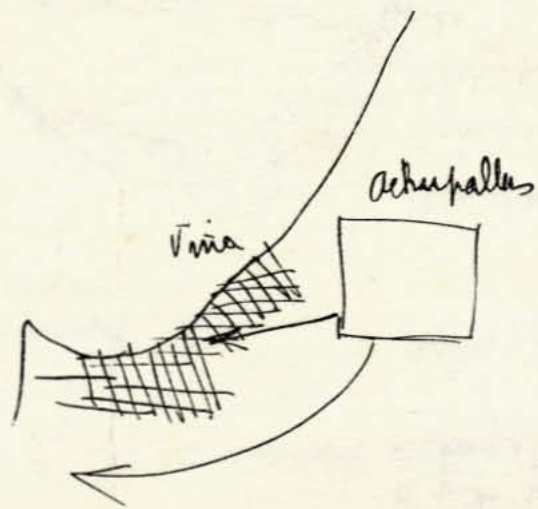
Achupallas 50.000 habitantes
 { 50% Viña
 30-40% Valparaíso
 10-20% Santiago, etc



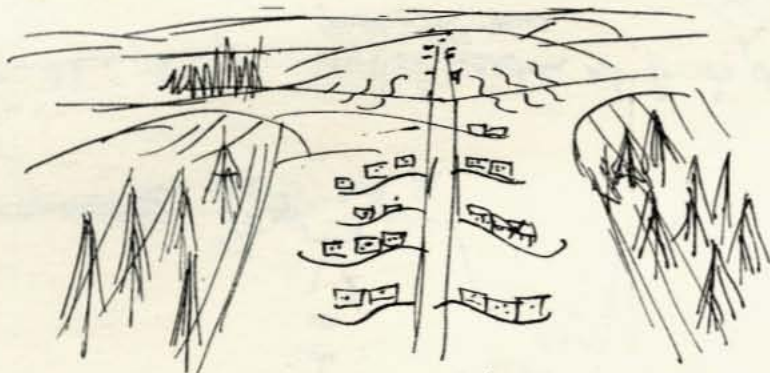
Confederacion de
Sindicatos piensa
en una ciudad = jardin
para sus hijos



¿a primera
vista
que tiene
esto
de jardin?

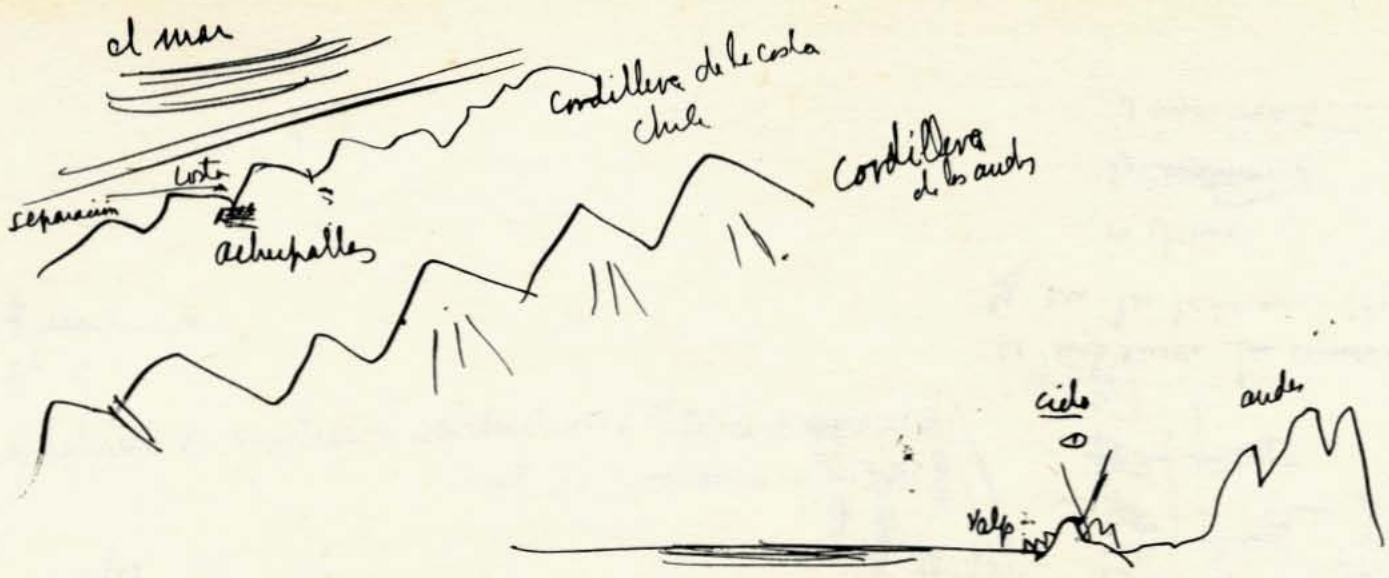


- 1) lugar que presenta mas plantas faules de urbanizar
- 2) cercania a Vine y Valparaiso
↓
¿se sube y baja a pie?



se urbaniza los cimas de los cerros
y en las laderas se plantan arboles

- 1) cima
- 2) invasion
- 3) espacimientos

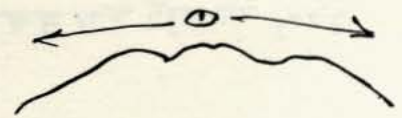
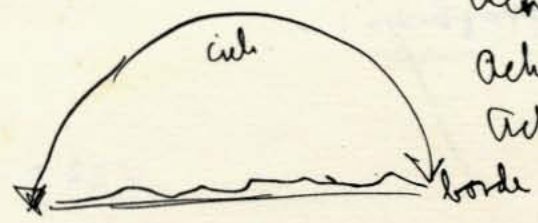


el mar un bien :
 achupallas renuncia a él : ciudad jardín al borde del mar sin mar

achupallas tiene que buscar el árbol : la hoja



Achupallas ^{no} tiene la cordillera de los Andes y la nieve (el otro mar)
 Achupallas tiene la ligamie porque tiene la cima
 Achupallas tiene el cielo



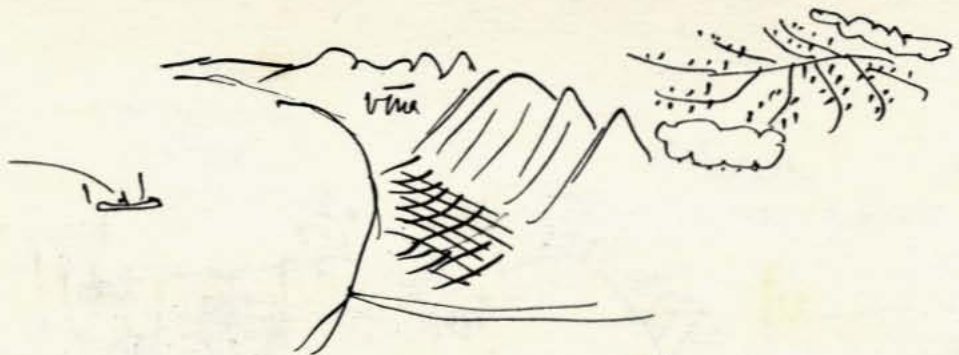
Achupallas
 bienes

el mar
 el árbol
 la tierra
 el cielo

no posible.

si peso al edificar se rompen los bordes su silencia actual

pero suponemos que se forma una jardín perfecta
 urbanización - arquitectura - organización



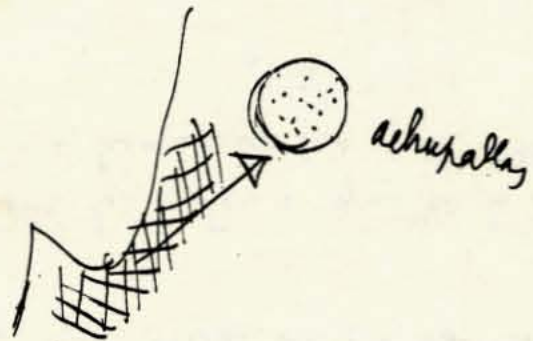
y todo sea perfecto

¿ que se ha ganado..?

se ha ganado esto.

que los 51.000. → vivan dichosos en su paraíso

valparaíso → paraíso



¿pero es esta la labor del urbanista?
es esta su sola empresa:

No

el urbanista descubre el destino de la ciudad
y lo coloca en el espacio
- para que la ciudad y sus habitantes
sigan su destino

Sea este suave o duro, heroico o no heroico
pero no anda buscando medio para hacer
la vida agradable a medio

¿pero tiene Valparaíso un destino?

Valparaíso

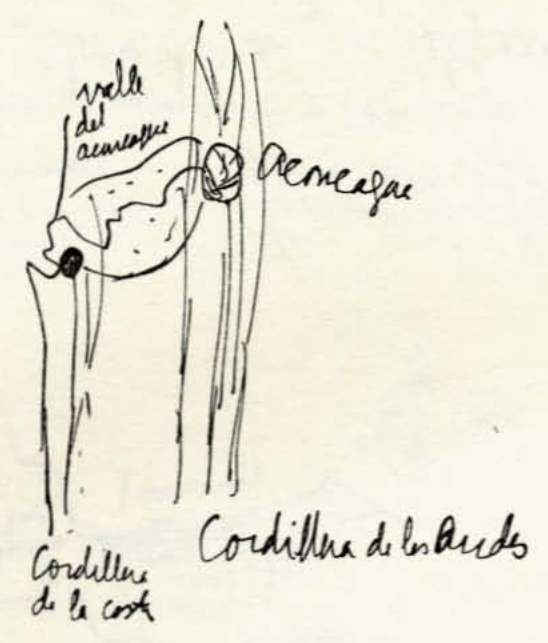
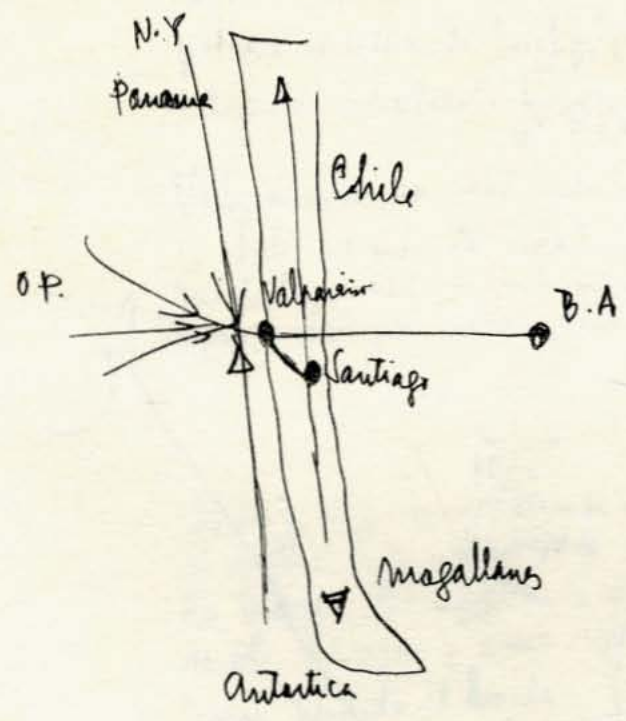
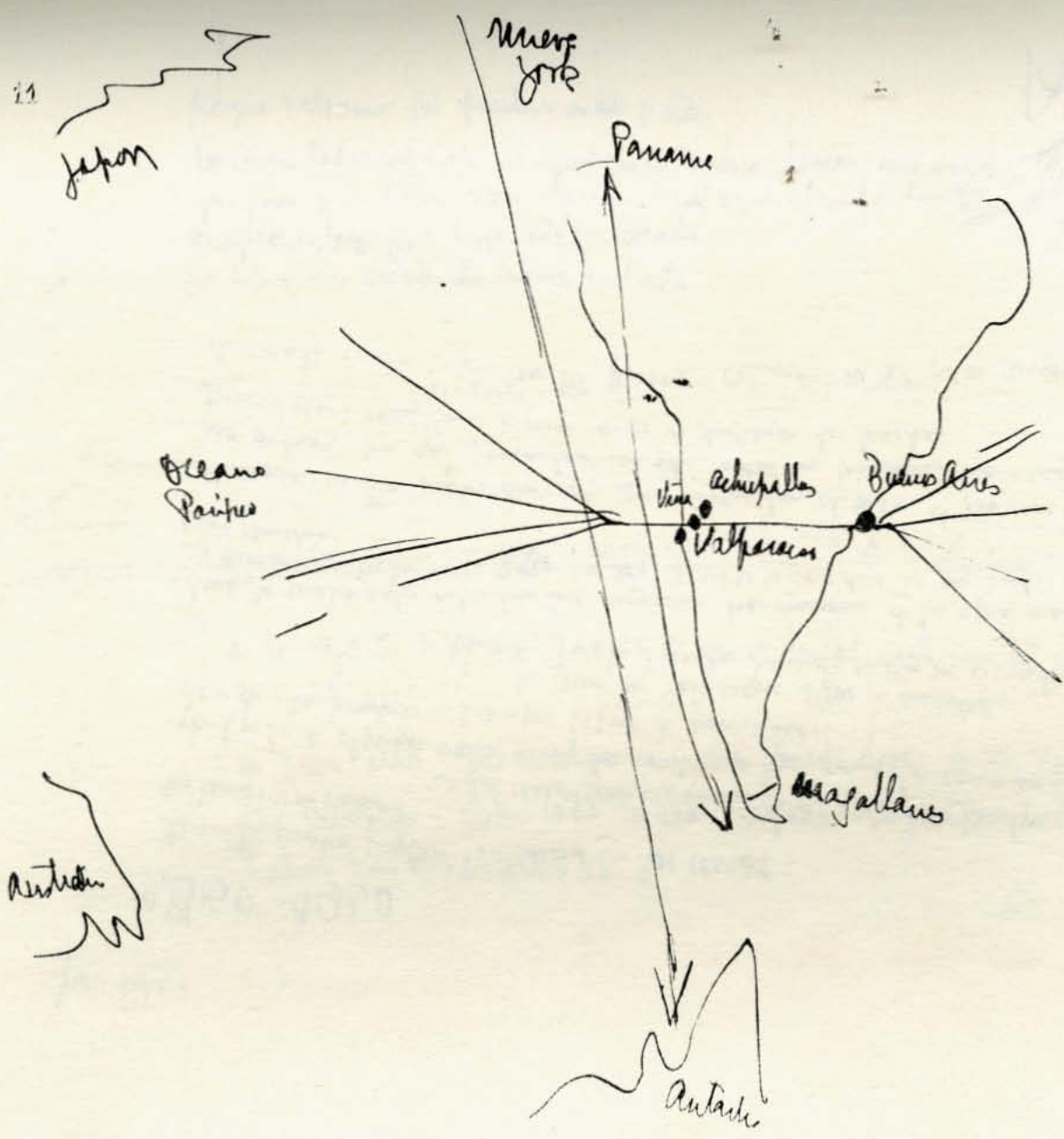
Valparaíso colocado en la intersección de 2 ejes que se cruzan en el tiempo
uno N.S. Magallanes - Panamá : y toda la historia que se ha desarrollado - la explotación
Cim número que venía del Norte, los buques cargados que venían del sur doblando el
el estrecho etc.

el otro eje E.O. Buenos Aires - Pacifico : y toda la historia que ha de venir
Buenos Aires la gran ciudad del hemisferio sur : el hemisferio sur y el oceano po.
aficio no han jugado sus cartas :

Valparaíso en este instante
el eje N.S. se ha perdido para él
el eje E.O. aún no lo ve venir

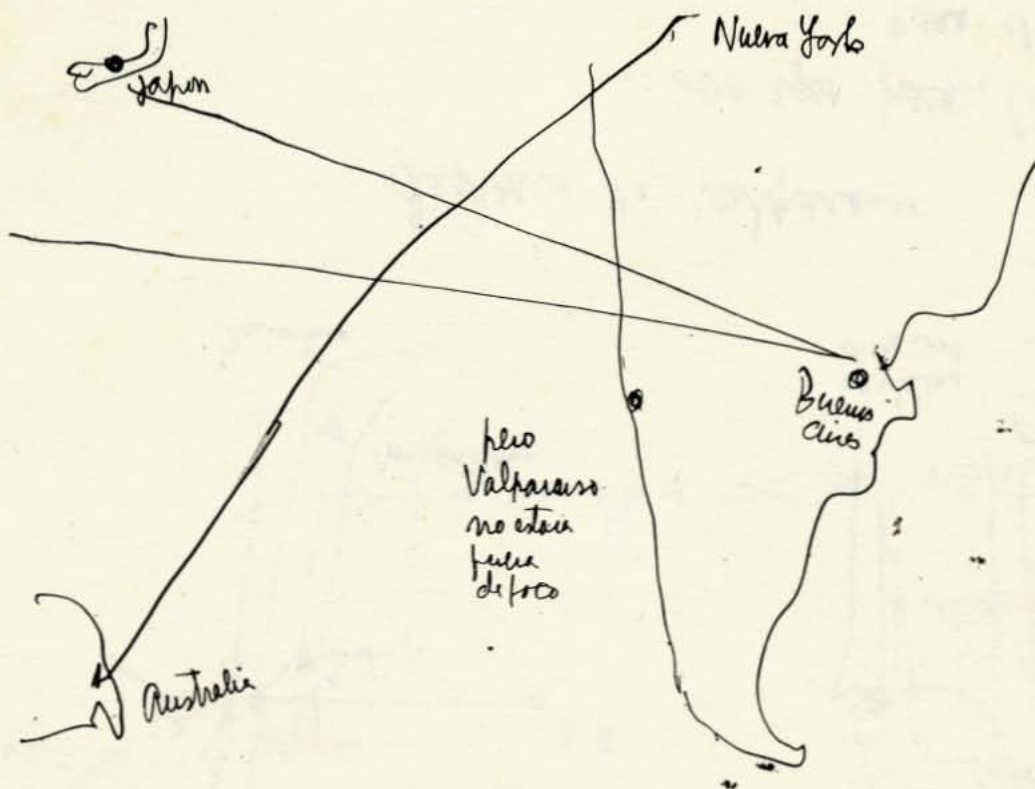
y el nuevo eje N.S. Antartico New York es solo una perfección

Valparaíso en Crisis



destinos de Valparaiso

Sus ejes para Chile
para el valle del Aconcagua



porque no abandonar a Valparaiso
precisamente en este momento de crisis
de letargo.

por esto.

1550-1950

durante cuatro siglos: Valparaiso en las cerros:
los cerros y el hombre:

no los cerros siempre enemigos del agua y del hombre como en todo Chile que en
el fondo de algunos valles viven los hombres: no como los cerros en la Edad Media para defen-
dese de otros hombres, siempre signos de enemistad.

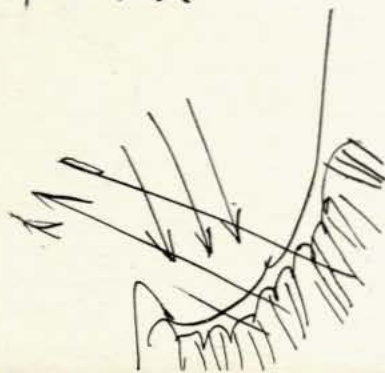
No: los cerros en Valparaiso signos de amistad.
durante 4 siglos el hombre haciendo en ellos su vivienda

durante cuatro siglos defendieron sus viviendas de las aguas que abajo que lo inundan todo,
y durante cuatro siglos se goza con esto y no se lo considera ni un mal, ni hay que apurarse en
buscar remedios.

durante cuatro siglos desde estos cerros conquistaron el mar, el peor mar que hay al decir de los maris-
nos de hoy, sin que jamas tuvieran ellos todos los prudentes rectificaciones que hoy hay que
considerar, meditar y superar antes de despegar las lanchas

durante cuatro siglos en los peores cerros con el peor mar

¿porqué esto?



porque Valparaiso fue fundado en este punto -

los conquistadores españoles, al igual que los romanos, tenían una vivencia tal poderosa de su conquista que iban y les decían a sus alarifes aquí y el alarife trazaba lo que había que trazar y desde ese momento el lugar estaba creado. los españoles crearon los lugares en Chile

250 000. personas en la zona de Valparaiso



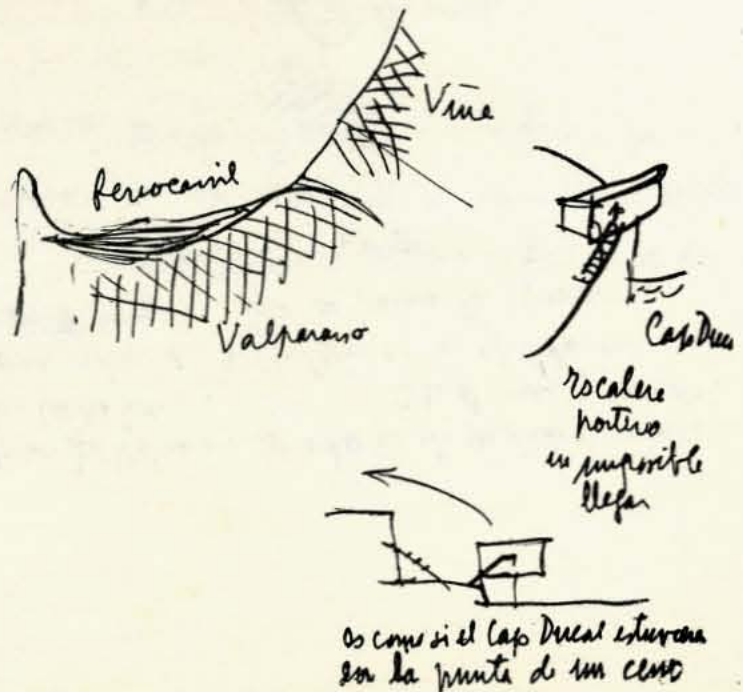
a la gente le es inexplicable el vivir en tal parte, en tal época.
la gente vive.

es por ellos que Valparaiso no puede dejar de ser Valparaiso
este destino: intrincado en el lugar: soporta todas las ideas de ojos,
todas las esperanzas.

para esta etapa de la gente: que es la vida ciudadana
porque es vida es lucha:
aliento, desaliento: vivin - desvivió.

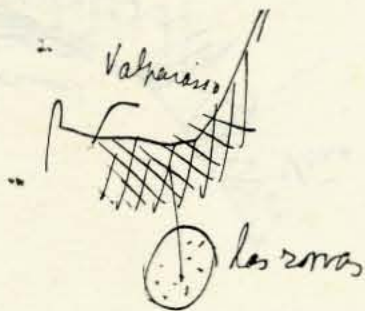
Valparaiso ha olvidado el mar: quizá la dureza del mar lo hecho vacilar.
la orilla del mar está vedada: la gente maximera que ve llegar los buques desde los cerros no puede llegar hasta el borde del agua la gente de tierra no puede tomar en ninguna terraza ningún refresco: nadie puede nunca mojar los pies en el agua

Se ha perdido la orilla, se ha perdido el misterio de la unión de la agua con la tierra, del agua con la roca, con el molo, del agua y arena y cuando hemos perdido el borde dado nuestra más profunda metafísica espacial de hoy hemos perdido la forma
hemos perdido el ^{mar} en Valparaiso



olvido del mar: se busca la tierra
la tierra es el árbol para el hombre de mar
la ola, la hoja.

Cuando conocía el mar, conocía la tierra, los ingleses del Valparaíso del siglo pasado que desde el amanecer hasta las 5 de la tarde luchaban con el mar y las cosas del mar: Tomaban el caballo y partían tierra adentro y se sentaban en sus espaldas, en grandes sillones que el oleaje dibujaba en los cascos de los buques: Así se forma las zonas.



la tierra sin mar:

Después vinieron

Quilpué, Villa Alemana, Penabazán, Limache, etc.
Sin respaldo del mar, pueblo blando ajeno al valle.



Valparaíso la ciudad que ha olvidado su destino.

Gente de los cerros contempla su propia ciudad.

La gente de los cerros sabe de los cerros, baja de los cerros: un panorama a la subida, otro a la bajada una vez el mar y la línea del horizonte; otra vez el cielo y los cerros; una vez los techos y los follajes otra vez las escaleras y los torres.

Gente que mira, gente que mira con el ojo.
Gente que tiene la presencia de lo múltiple en el ojo.

Ojos que no ven destino
el espacio sin significación.

Los cerros pintorescos ^{intencional} los cabarets entretenidos, los marinos leídos, los puestos de sol como motivos de fondo.

Ciudad de ciegos. Ciudad ciega.

Se vuelve hacia su interior, a su propio girar, a su propia danza vuelta y aparece todo lo que no es: el reino del conector de propiedades: los corredores de lo incalculable y Comienzo el abuttamiento: Teatros clubs, plazas, hospitales, clínicas de enfermos, clínicas de perros clínicas de lapiceras fuentes: llega el adelanto.

el adelanto que viene hacia los vicios de destino

adelante
orden
eficiencia
espíritu de progreso etc.

y los hombres de los censos se han dado cuenta que no tienen adelante que son pobres.

quieren su riego, quieren el orden, la eficiencia, el espíritu de progreso etc: una organización surge:

una organización que quiere un lugar para la vivienda de sus organizados

organización que lucha por la tierra Prometida.

organización que lucha en el plano material sin trascenderlo.

Tierra

pero no Prometida.

Los que vigilan la vida de la ciudad, los que vigilan sus manifestaciones espaciales, porque aman la ciudad y aman el espacio creen ver en cualquier acontecer un motivo de plasmas espacialmente el destino de la ciudad.

Por eso, Achupallas, migración de 50.000 personas debe ser estudiada para que esta migración nazca de una operación que no trascienda al espíritu, pueda al ser vertida al espacio, por ministerio de la "maestría del espacio", trocarse en alma y palanca del destino de Valparaíso.

Entonces tenemos que preguntarnos donde está la vida en las manifestaciones espaciales actuales

la vida está en el circular
el circular hoy día es el estar

por eso hoy día construimos tanto ^{Tal} caminos, ríos, aerodromos, automoviles, aviones, etc.

la vida no está en nuestro estar.

la vida no está en nuestra arquitectura

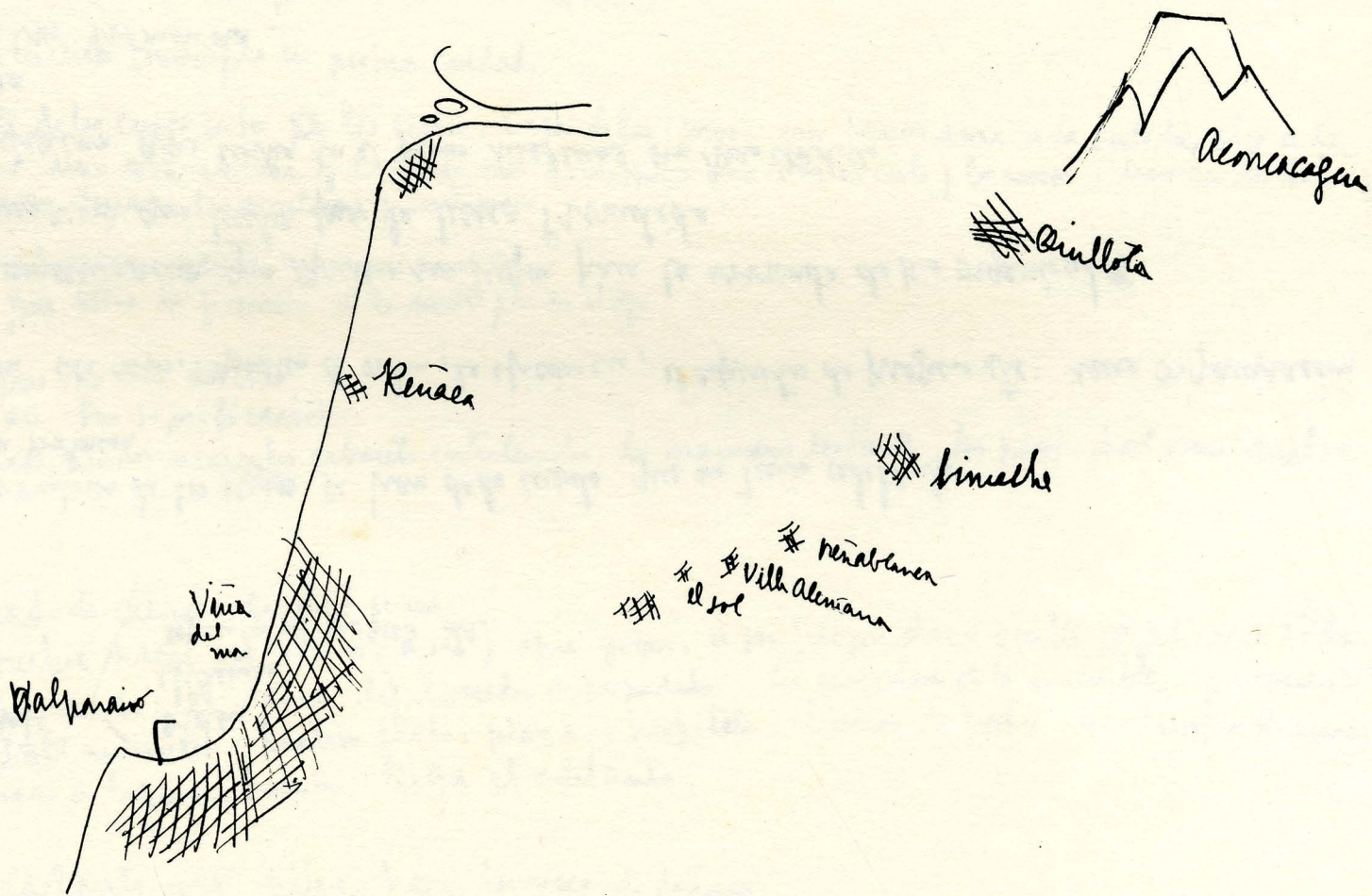
arquitectura del esquema: arquitectura de la zonificación.

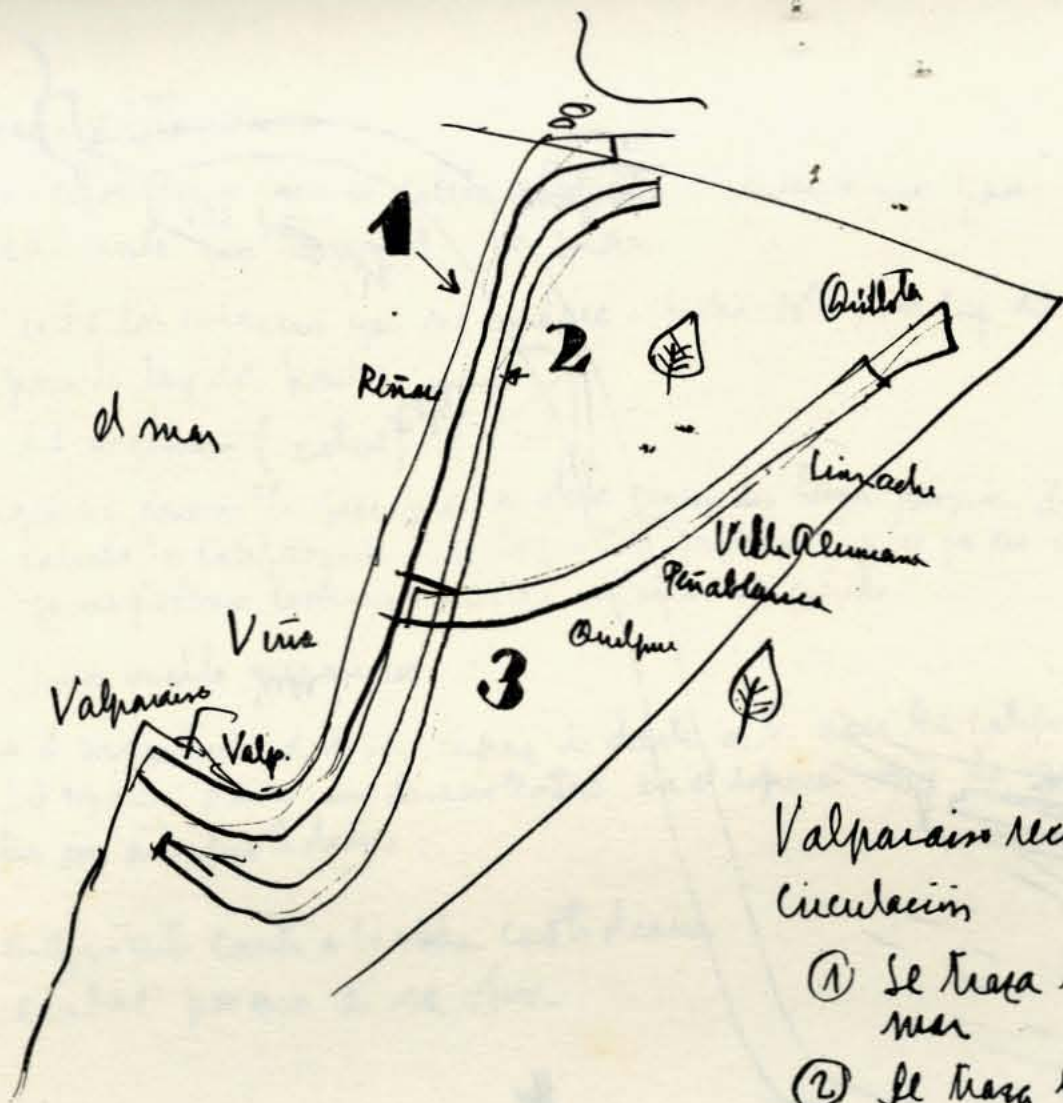
pero Valparaíso no puede ser zonificado porque es el cuclitil: todo los cerros es un inmenso cuclitil y la arquitectura nuestra no es este instante capaz de cantar el cuclitil como lo hizo el Gótico, como el Renacimiento.

nuestra vida es el circular

nuestro avance será dado por la circulación que atrapa al mundo, al mundo de redondo, mediante la velocidad. lo atrapa en toda su simultaneidad.

5 siglos después, aquí en América, cantamos a Colón, el que cantó la redondez del mundo.





M
almeagua

Valparaíso reconquista su destino por la
Circulación

- ① Se traza la avenida costanera al lado del mar
- ② Se traza la avenida "cerros" por las cumbres de los cerros que miran al mar
- ③ Se traza la avenida interior que a buscar el árbol.

estas medidas se toman ^{an} sencillamente:

Se construyen los elementos:

una ciudad es una vida: todos los hombres viven en el traje viejo y con la corbata o en los zapatos nuevos y el que tiene recién comprados quizá que tendrá de viejo:

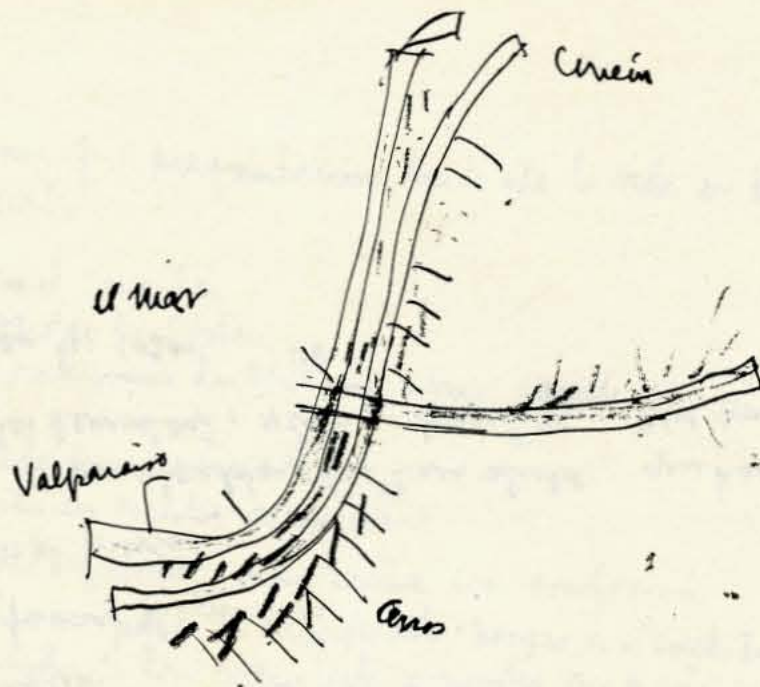
Cada urbanista construye lo que le parece
esa es su donación

es donar forma al presente:

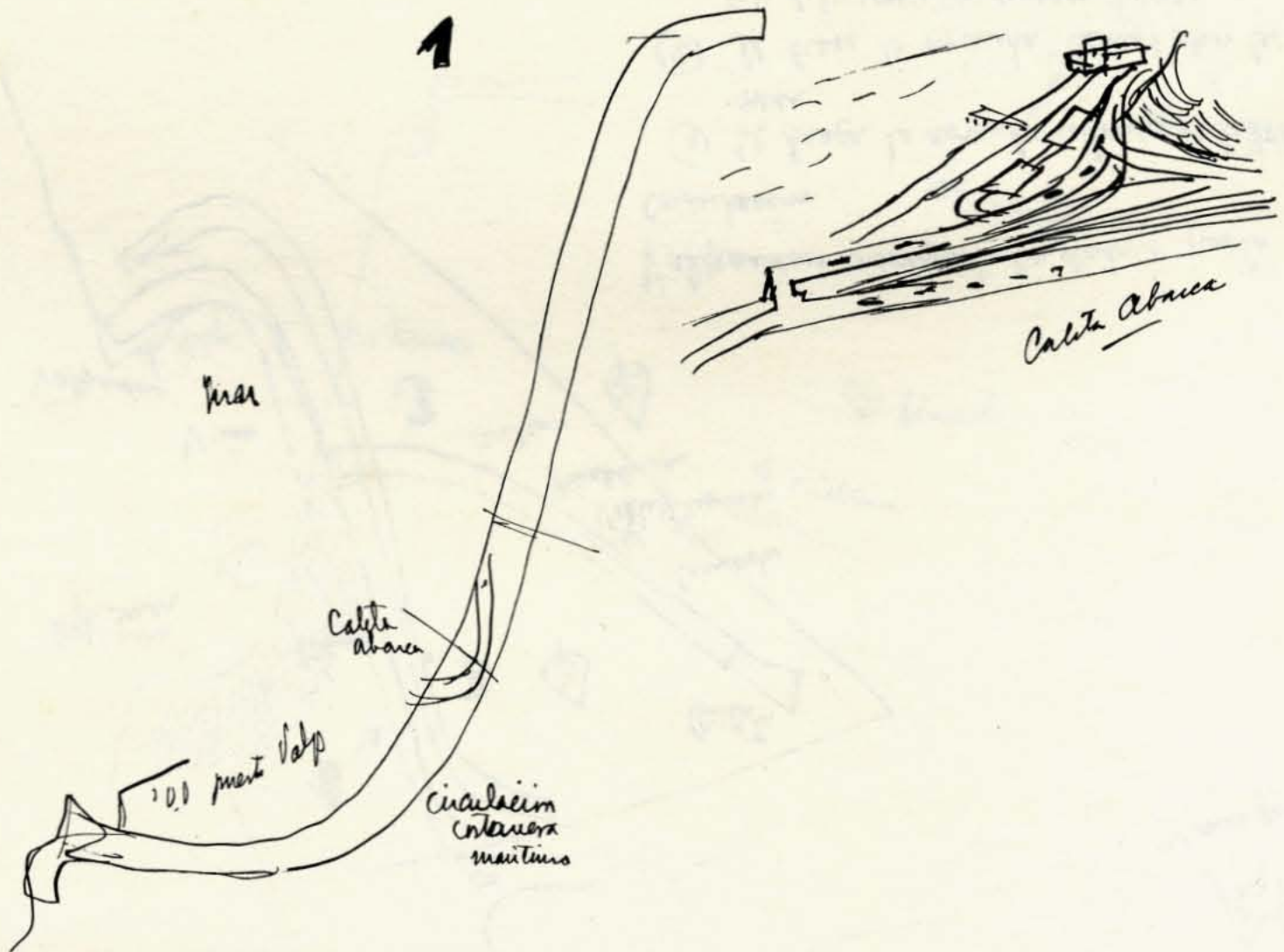
la historia es el presente.

el urbanista es un alcalde, un buen alcalde, que hace sus calles y que después vuelgan los demás, que los demuelan, violen, destruyan, que importa.

solo así pasan las cosas.



Entre estas circulaciones que hagan lo que quieran
 nosotros no sabemos que forma se derivaran de estas circulaciones ni podemos predecirlo
 Quizá la misión de este sea encontrar la vida en el mar.
 Lo que es nosotros no podemos llegar en esto



Avenida Costanera

no la circulación como en Caleta Abasco, circulación que pasa, que se bala, que se comprende que está ante un Terminal: el mar.

esta es la circulación que no conduce: hecha solo para ley del auto
no para la ley del hombre

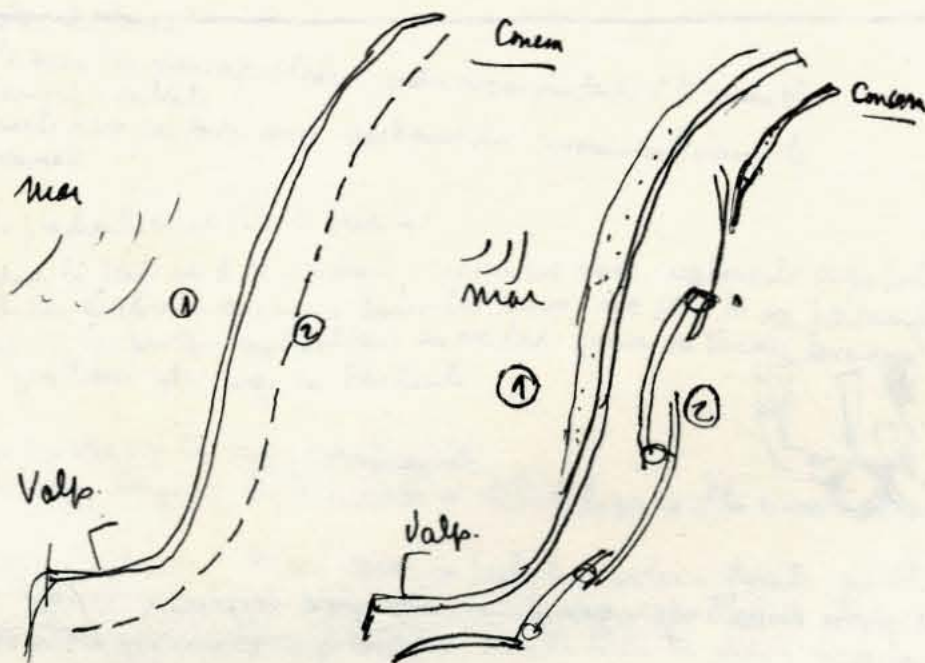
obra del ingeniero (actual)

el ingeniero desarrolla siempre la obra según las leyes propias de la materia: p. ej. en una casa calcula la calefacción. lo logra a la perfección: pero ya no conocemos el frío, lo hemos perdido: ya no podemos luchar, vencerlo, estarlo venciendo.

No hemos vuelto mecánicos.

Pero el arquitecto debe ser capaz de darle a la casa la calefacción y mediante "su materia" del espacio, darle un desarrollo en el espacio que le hace que ella estable sea para nosotros un acto cotidiano.

el arquitecto canta a la vida cotidiana
la ciudad por eso es su obra.



① La costanera es una avenida mala porque va al borde del mar recuperando integralmente la orilla y la espuma del mar.

la vida pública se desarrolla por ella
ingenieros del mar deben tratar de producir playas

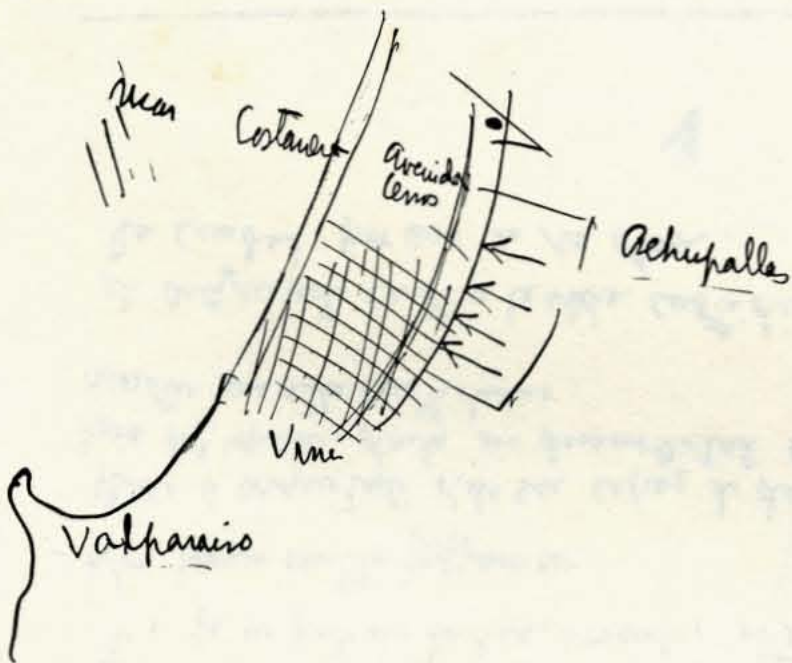
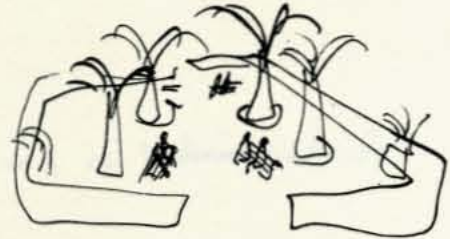
la playa es uno de los próximos actos que produce la vida pública en lugares públicos, la inmensa mayoría son en lugares con entrada pagada o controlada.

la vida pública huye de los lugares públicos.

ya no es posible enfrentarse con vendedores; reclamos hacen que desaparezcan como por ensalmo cualquier resto 5 minutos después de retirado el plato de venta respectivos etc, lo único

co que van quedando en las calles sin los choques con los que la gente se habla sin cambios Tarjetas de presentación.

- (2) la avenida de los cerros... como no corre a lo largo de un borde natural va a ser un sistema
Avenidas con plazas.
las plazas son las plazas de los cerros.
buenas plazas de alcaldes, hasta que no se descubra otra forma real de vida pública.



en esta avenida superior aparece Aehupalles
es un barrio residencial de Valparaiso
no es una ciudad independiente.
no puede serlo.

mira hacia el mar: hay que acercarse al
maximo a la avenida 2. hay que estar dentro
del anfiteatro Valparaiso-Vina

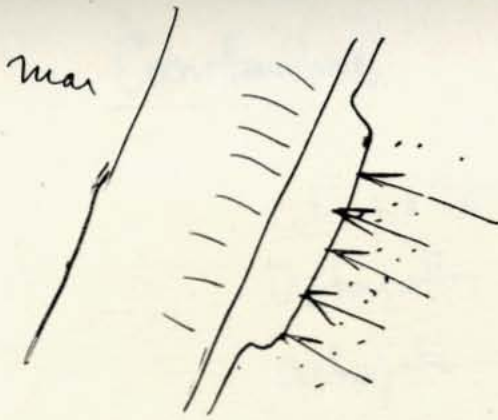
hay que comenzar por ahí: hay que cambiar terrenos, etc.

Fiel al puerto
la ciudad con la industria que nace del mar, que
comienza con el mar

para que la gente, en su casa, en su trabajo, vea
a quien le debe todo

y así el espacio no será un goce estetizante y no será
una por el ese amor extremo como en esos pre-muros en que
se descubren la hermosura de la naturaleza

será el espacio cargado de significaciones de vida
vida en este mundo



una circulación = paso que nace y conduce al mar
y dentro de eso:

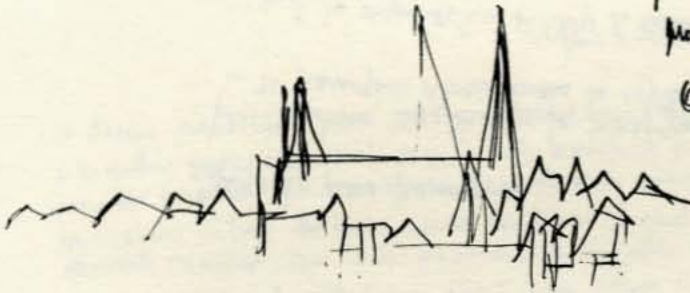
que hagan lo que quieran desde una casita al lado de otra casita
hasta 4 bloques de Le Corbusier.

Hay esta libertad dentro de la conducción que da forma
espacial del destino

libertad para crear lo que la vida vaya pidiendo
no salvará toda la esquematización de las pseudo precisiones.
no salvará del orden que se apoya en el reglamento.

Las ciudades góticas tenían una catedral al medio, obra
colectiva de todos, inalcanzable, intapable, indeplazable
por las obras de cada cual, por las casas de los burgueses que
podían cuanto quisieran.

Orden interno



Orden externo: pseudo progreso: academicismo.

libertad para el resto del terreno

libertad tal como la usan las municipalidades: ordenanzas prudentes de la higiene etc
todo eso está perfectamente estudiado
Cualquier estudioso puede hacer ciudades sanas: asoleamientos, saneamiento de terrenos, etc
es una conquista esencial.

y que construyan en pendiente, si así ellos lo quieren

Valparaíso entero tiene la tradición de la pendiente: las únicas obras realmente arquitectónicas de Valparaíso
son en las pendientes de los quebrados que entran entre los cerros: no solo lo son por sus formas y colores, sino
que por la audacia de las proezas constructivas; en verdad, juro en Venecia una casa que da a un canal tuvo
la madurez espacial que tienen estas casas en pendiente

Las casas construidas por ellos señalan una comprensión

Se les prohíbe ~~de~~ en razón de que a los técnicos les es difícil lo que a ellos es natural:

población de la mancha en Santa Inés: Flores, casas con fachadas imitacion decentes, por detrás en los patios comunes, ella
con sus gallineros, gallinas, perron, viñas, sábanas recién lavadas, ropa tendida, todo, y allá un rancho
que con un perrón, otro perrón más y un cobertizo amolda todas las fuerzas espaciales que vienen del mar y
las que bajan a los cerros. No la arquitectura ~~propia~~ precisamente en la población Vergara o San Reina

que las calles que den al paso vayan por los lomos de los cerros.

que las calles tengan árboles como los árboles de limache

no arbolitos

árboles

Todos los avellanos

Cans en Montevideo

que va desde el viejo tucú hasta los árboles

todo ello en dulce somnolencia nostálgica provinciana

tal como aquí.

diferente a Santiago. otro destino

Circulaciones en arboles por los lados de los centros

Fases: del sistema de avenida "de los centros" (2)

Circular, comunicarse.

circulaciones: la plaza.

la plaza; la vida pública: un altar: cubierto, recubierto, la iglesia: la comunicación en Dios: comunicarse: el gran acto público de la colectividad.

el esplendor de la circulación
la circulación en majestad.



la iglesia, la parroquia, las campanas, parroquia, llamando al barrio
Consagración de una iglesia: consagración de toda la parroquia, consagración del barrio
santo patrono protector: protegidos: protegidos para cumplir su destino: misión es el destino

en el espacio de la parroquia
lugares de la parroquia

lugares en Achupallas
son los centros parroquiales no hay estructura acción del circular

Lugares para parroquias:

pero pudiera suceder que las parroquias ahora se dicen en otra modalidad:
si la parroquia abandona la iglesia material: todo nuestro sentido de la ~~iglesia~~ cambia
arquitectura.

quizá la arquitectura se aleje de nosotros: quizá se recupere

Resuelve esto para Achupallas:

Conclusiones

Achupallas no es una ciudad

Achupallas no es una ciudad jardín (el Terreno: agua: calidad de tierra etc)

Achupallas ligado a Valparaíso

Ligado a las circulaciones

Ligado al sistema de "Circulaciones de ceros"

Circulaciones de sistema y interiores con grandes árboles

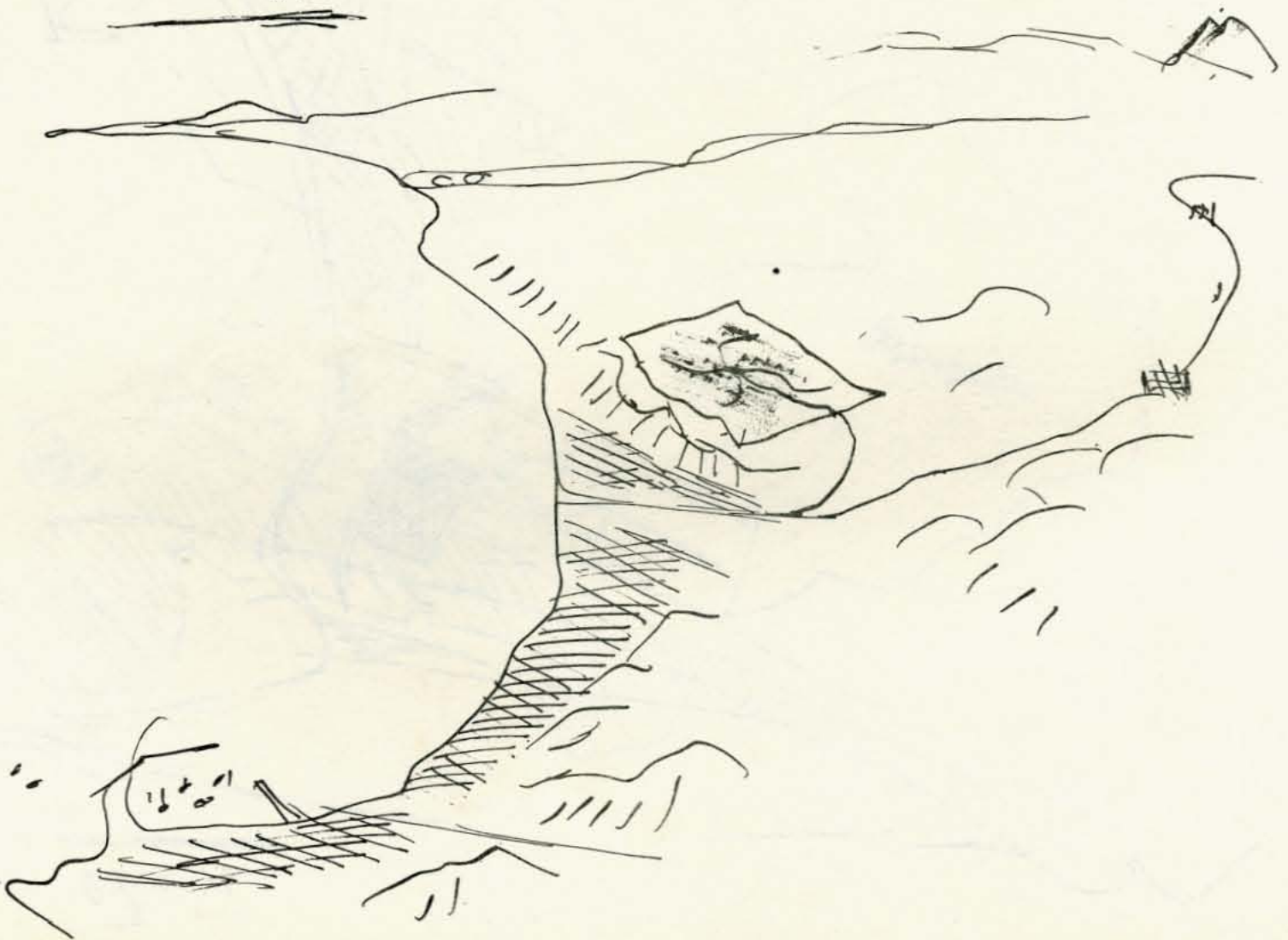
Circulaciones por los cerros

Achupallas lotes libres (ordenanzas etc)

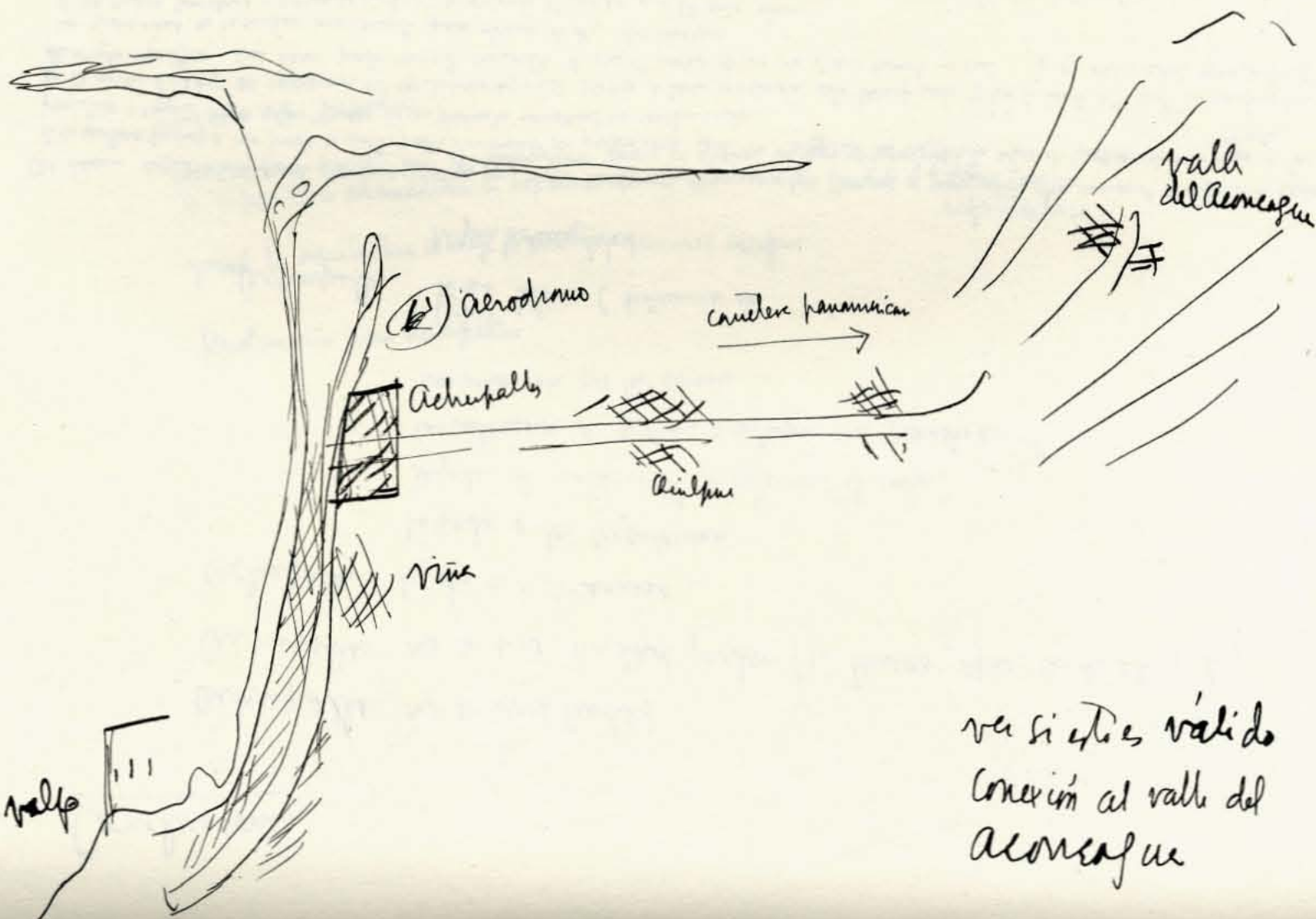
Arquitectura libre " ")

Al decirse arquitectura libre, no quiere decirse que deba tratarse de llevarse a los obreros a construirse ellos mismos sus propios Casos el imquilino podría o aún puede en ciertos partes construirse su propia casa pues su concepción del equilibrio espacial propio de una ~~obra~~ ^{vivienda} tan primitivo o esencial que solo requiere de un elemento universal de construcción en el obrero de hoy su concepción del equilibrio espacial propio de buena vivienda está tecnificado y por lo tanto esta puede ser construida con elementos específicos, que hacen prácticamente imposible el que el propio obrero sea el que levante su casa: p. ej. electricidad, agua caliente un obrero vive en la ciudad precisamente para obtener de ella estos servicios el no querer concederle es negar la ciudad: es volverlo al campo o a 50 años atrás la reversión nunca es posible
Arquitectura libre significa que no es la sola arquitectura del urbanizador: sino que de cuantos arquitectos sean llamados según el régimen de iniciativas que aquí aparecen.

esto no

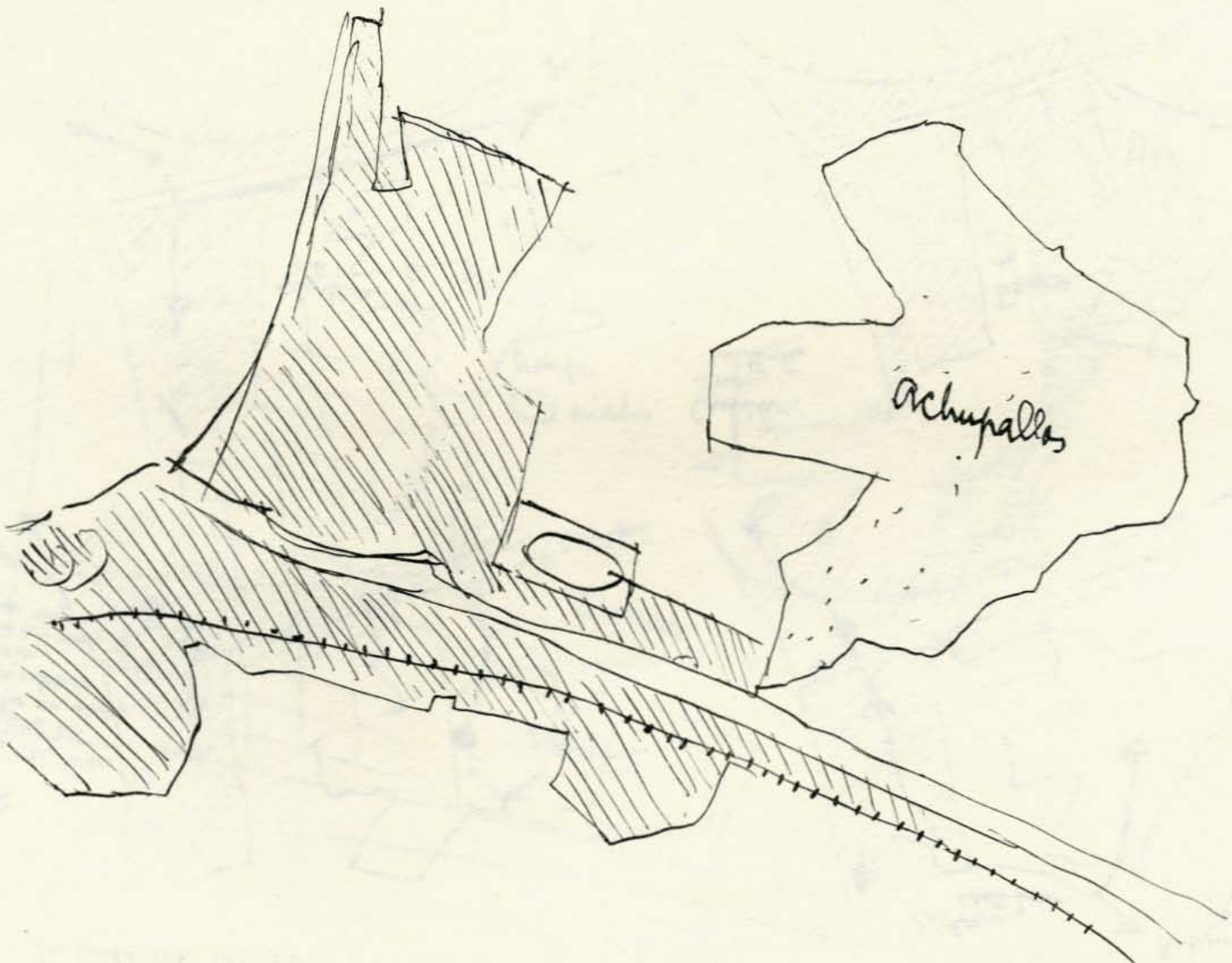


esto se

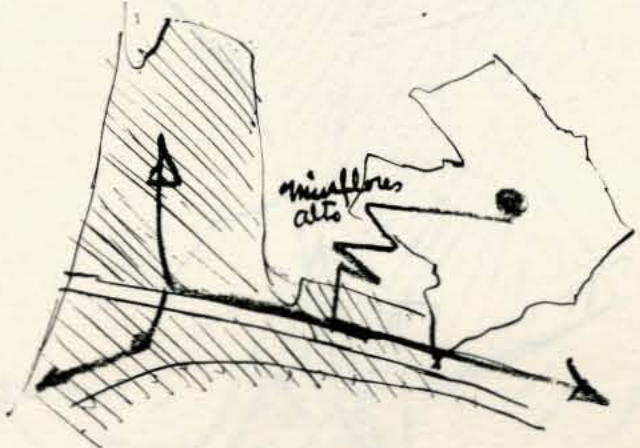
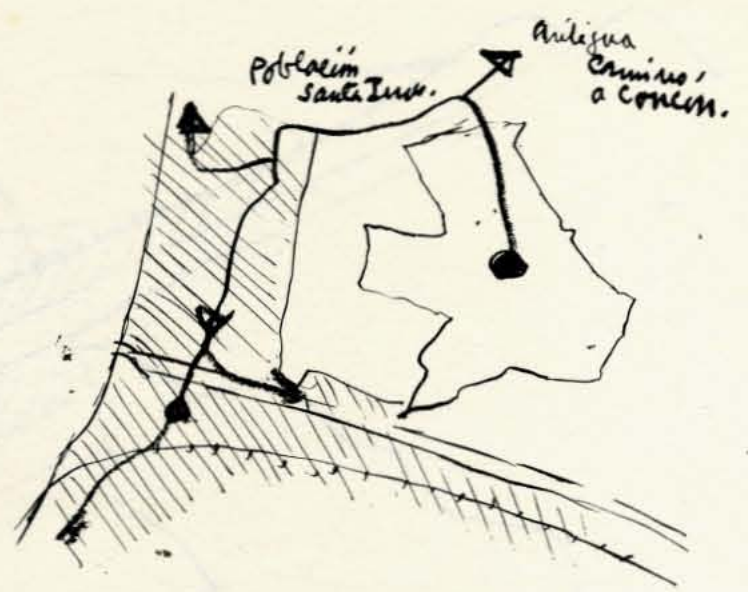
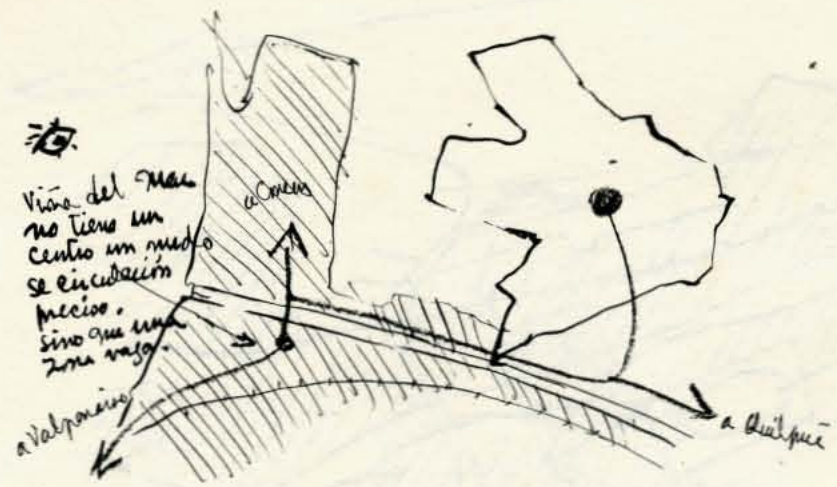


ve si este válido
conexión al valle del
aconagua

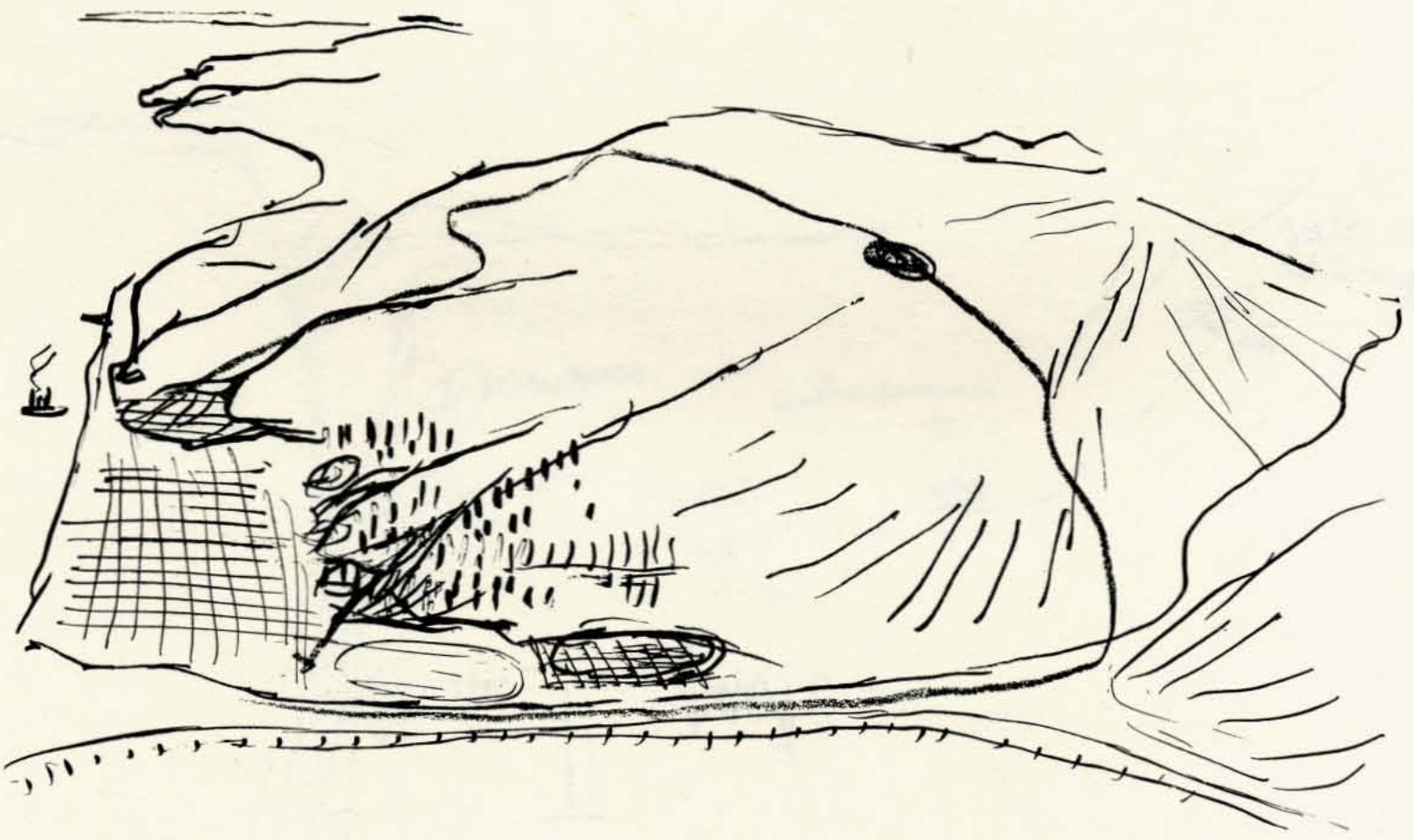
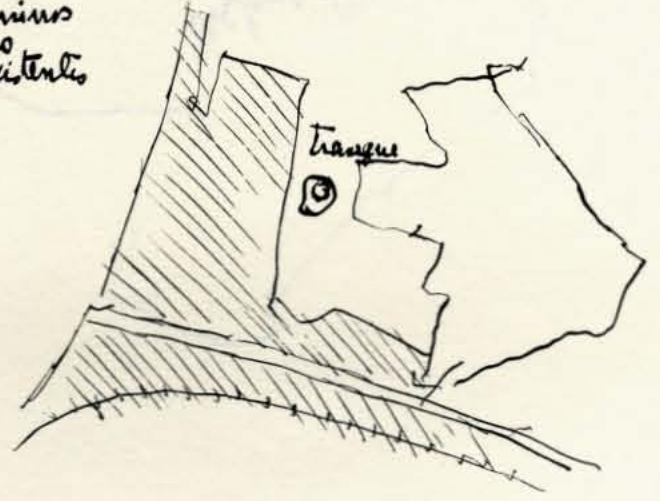
II parte

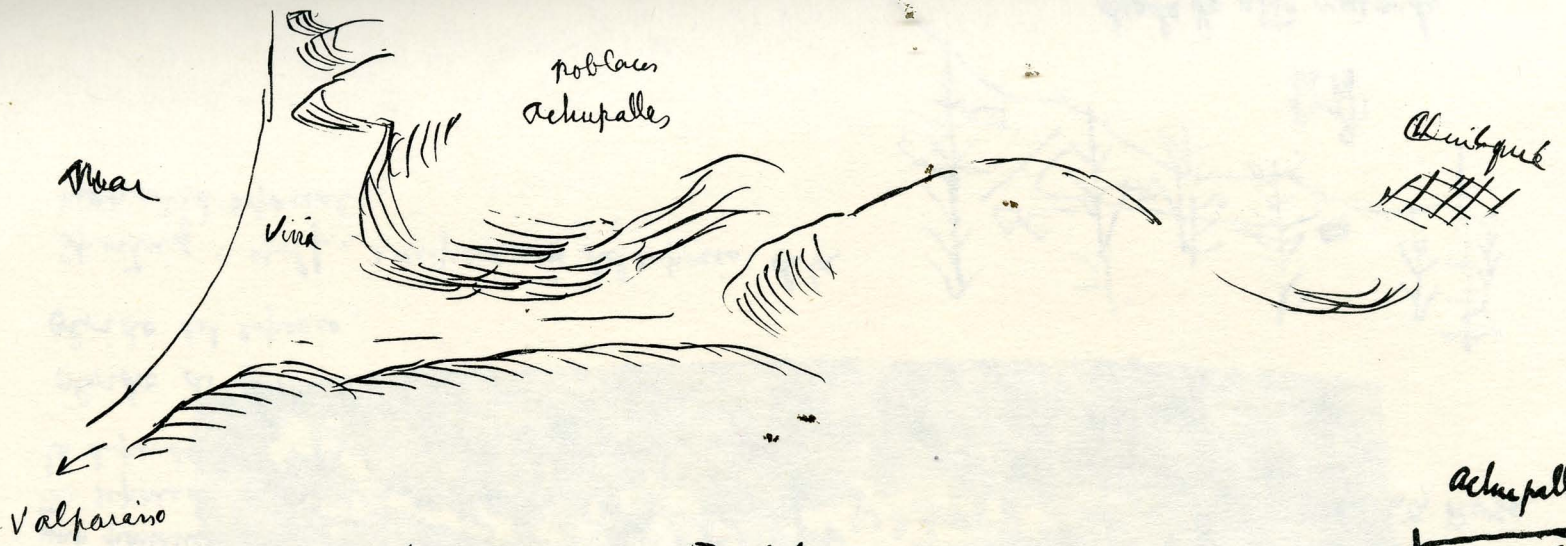


Circulaciones existentes



Camino no existentes





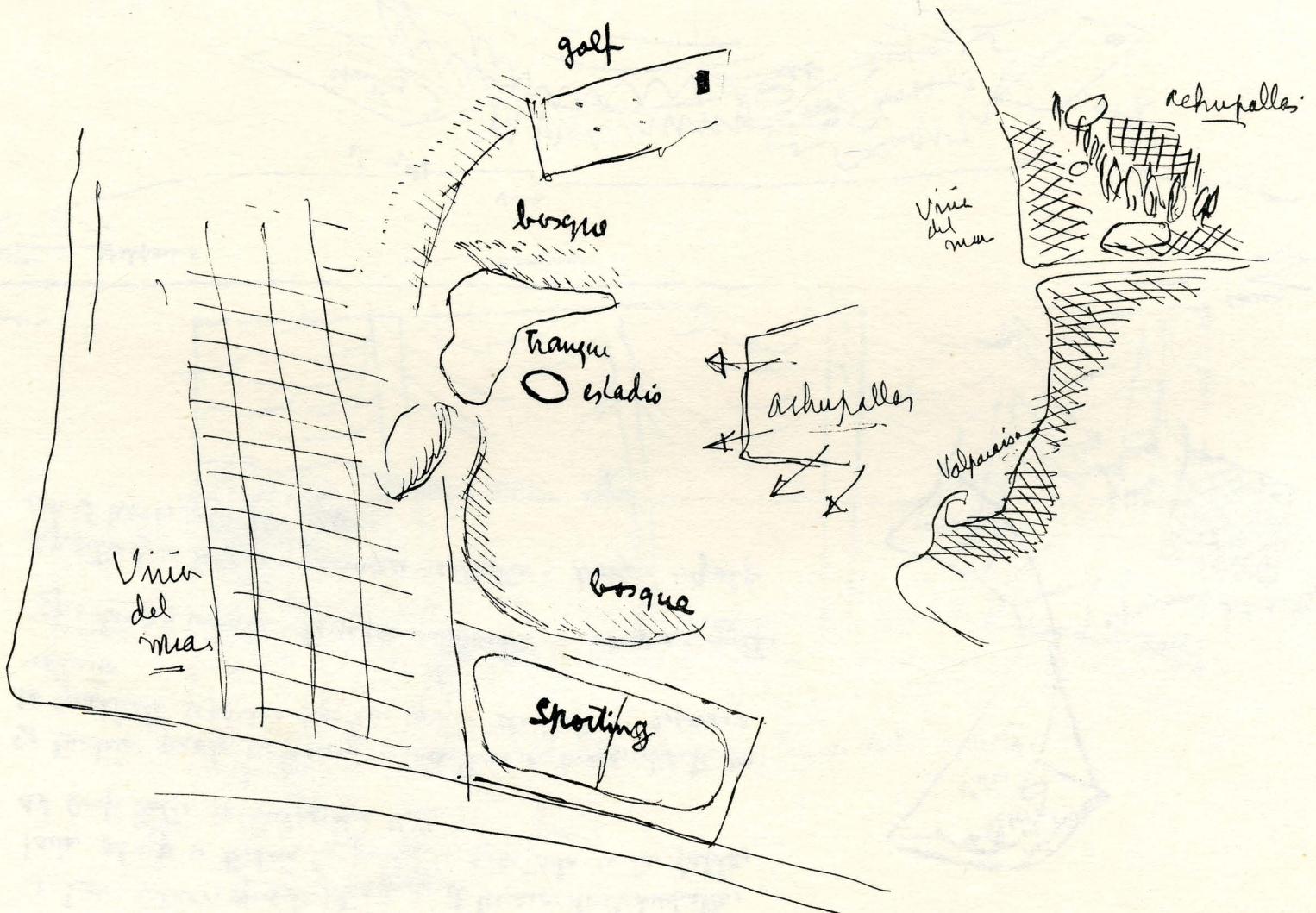
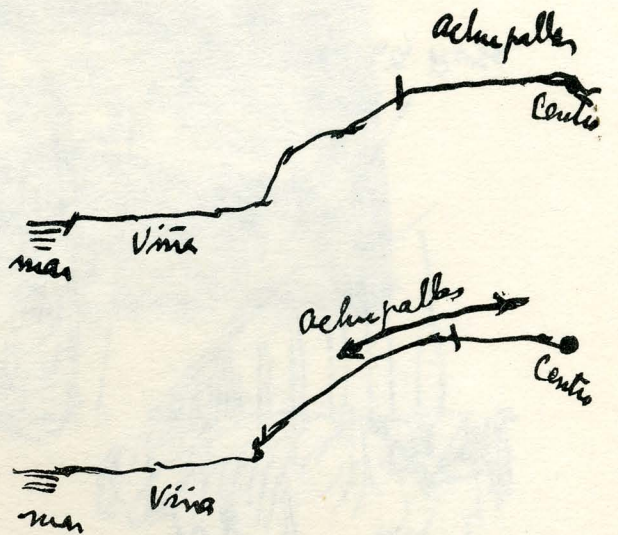
Achupallas en lo alto de los cerros.

Se plantea sobre todo al hacer los caminos 1 y 2.. una nueva posibilidad.

se plantea su estudio.

esta posibilidad se basa

en un desplazamiento del terreno:

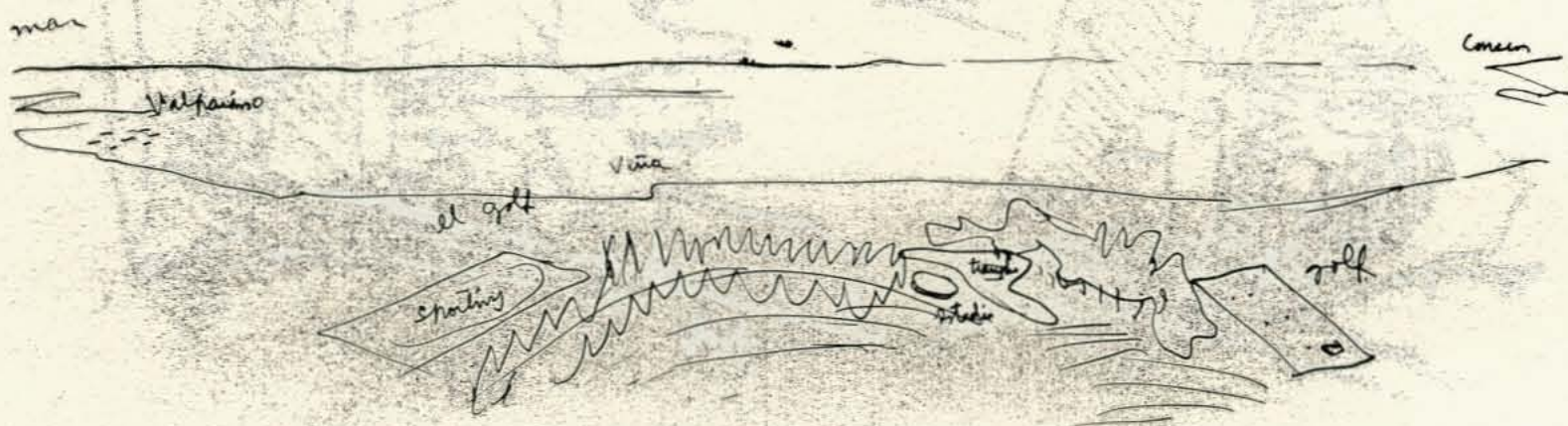
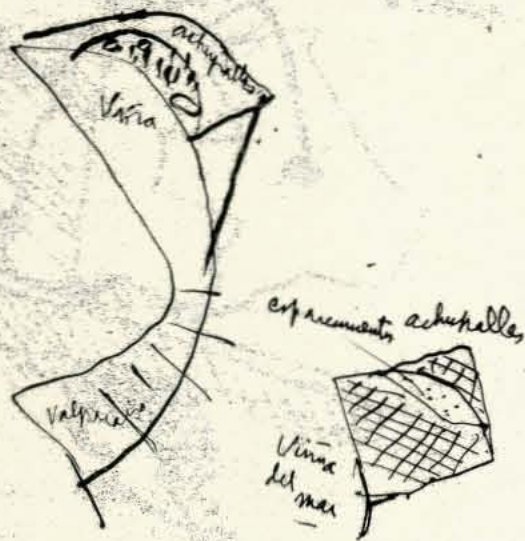


Se tiene entonces que desplazando el terreno de Achupallas hacia abajo se tendría la población asentada en las faldas del anfiteatro de Valparaíso Vieja.

Se tendría que la población se asentaría en la gradiente en la gradiente separada por un cordón existente de espacio nuevos

sporting - bosque - tranque - estadio - bosque - golf

sporting - bosque - tranque - estadio - bosque - golf con el horizonte del mar.



Sporting, golf

en piramides

abajo en Vieja, siglo pasado: Quinta Roja

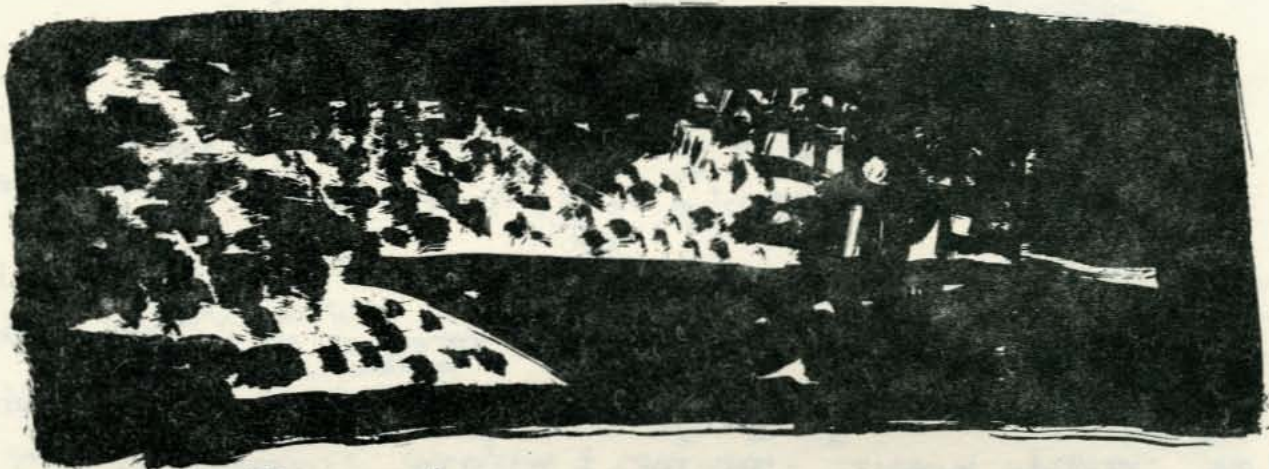
un parque colossal a la manera fin de siglo de gente con plata: los son amarillos e en las copas de los árboles del parque por encima de las altas paredes que rodeaban el parque: copropietarios de las copas de los árboles: después vinieron los lotes, casas totalmente independientes, una al lado de la otra, 280 m. una pandereta de 1,80, otra 280 m la otra casa: casas separadas para ser independientes: la dependencia: la falsa propiedad

olvido de la dimensión

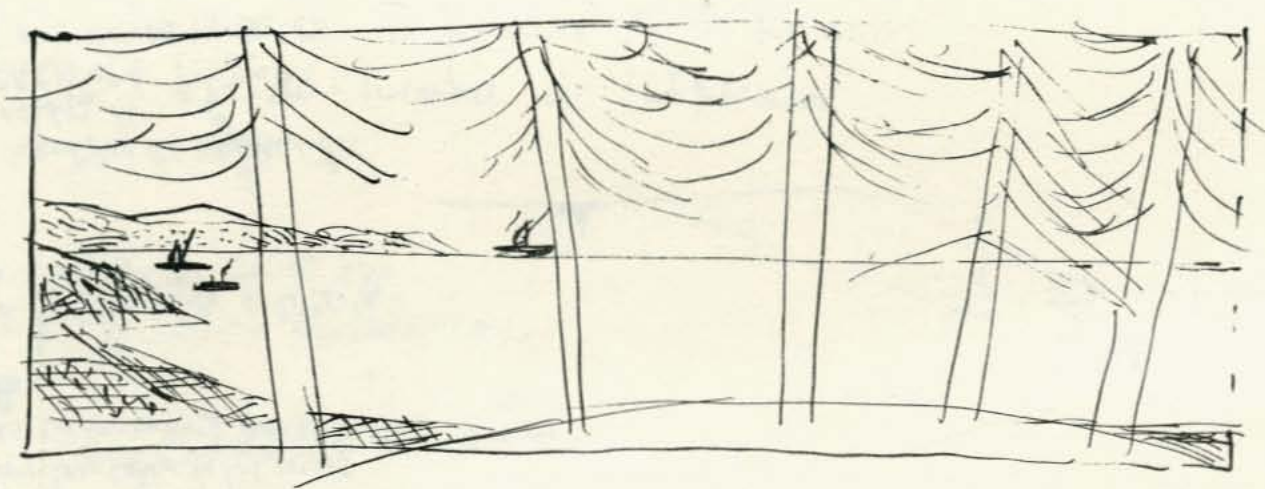
olvido del espacio.

Sporting: golf. recuperación del espacio: de la propiedad espacial.





desde lo alto mirando a
Valparaíso: Cochueños de Valparaíso



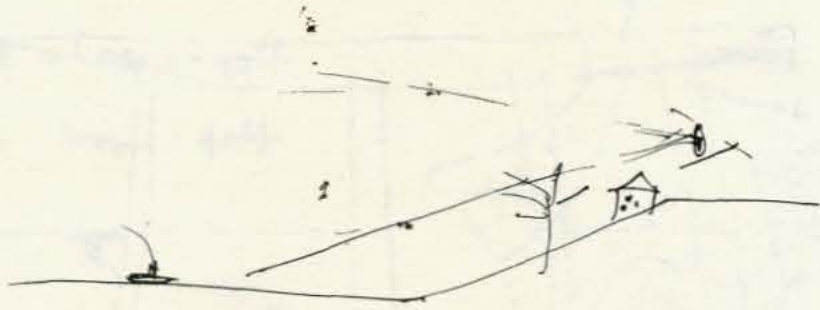
Cochueños de Valparaíso:
Cochueños de Valparaíso mirando el mar a través de los árboles:
lo que tanto se buscaba.
el mar a través de los árboles
la ola y la hoja

dentro de estas conquistas
habría que urbanizar
p. ejemplo.

grandes matrices para subir y bajar
para unir con Valparaíso y Viña

y calles sobre las cotas de los cerros
y las casas ordenándose por el mar
buscándolo

buscando el paisaje único en la costa
el mar en árboles



no habría necesidad de reglamentos
externos nacidos de

DECLARACIONES DE LOS
DERECHOS MINIMOS DEL HOMBRE. ETC.

habría que estudiar esta urbanización
en pendiente

habría que consultar técnicos etc.

habría que lograr las
permutas de terrenos

Pero quizá esto no sea ya posible

el ya

No sabe: las reuniones, las organizaciones pro-bienestar; los dirigentes, los direc-
tores de las organizaciones, dirigentes y corredores: corredores operen. No sabe
el mundo de los negocios, nuestros obreros etc. etc. etc.

No sabe una ciudad se planea sin plan

Una ciudad en achupalles que ^{no} se ha edificado aún
pero que ya está invisiblemente totalmente edificada

el terreno, los límites, sus precios
las promesas a los terratenientes
los costos, las capacidades de los inscitos.

todo:

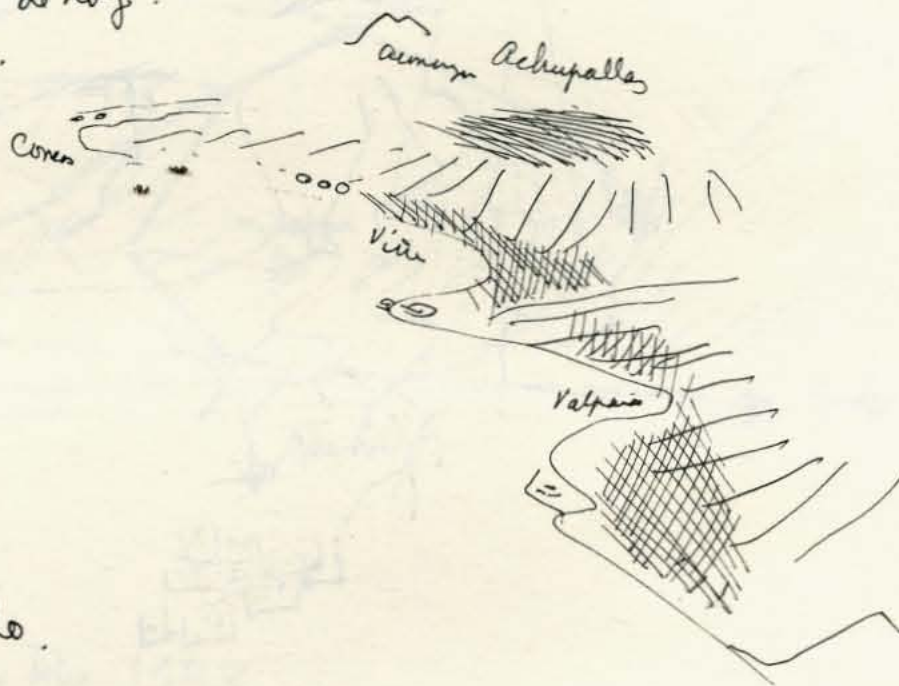
no puede moverse un solo pelo
un solo pelo que va a mover:

este es el signo de esta ciudad
este es nuestro signo actual

Valparaíso, Viña, Achupallas

Ciudad que nació no se sabe cuando (verdad histórica comprobada) bajo el signo de los conquistadores españoles y que crece bajo todos los signos de todas las vicisitudes hasta el día de hoy:

una nueva ha creado Achupallas.



desde ahora en adelante
aquí no se habla ya más que
de remodelación, de reparación

de
conseguir esto o aquello.

Conseguir algo

Conseguir algo para el destino de Valparaíso

el destino de Valparaíso en el espacio
en el espacio del hombre de Valparaíso
en el ojo del hombre de Valparaíso
en el ojo

destino en el ojo
el ojo en las circulaciones

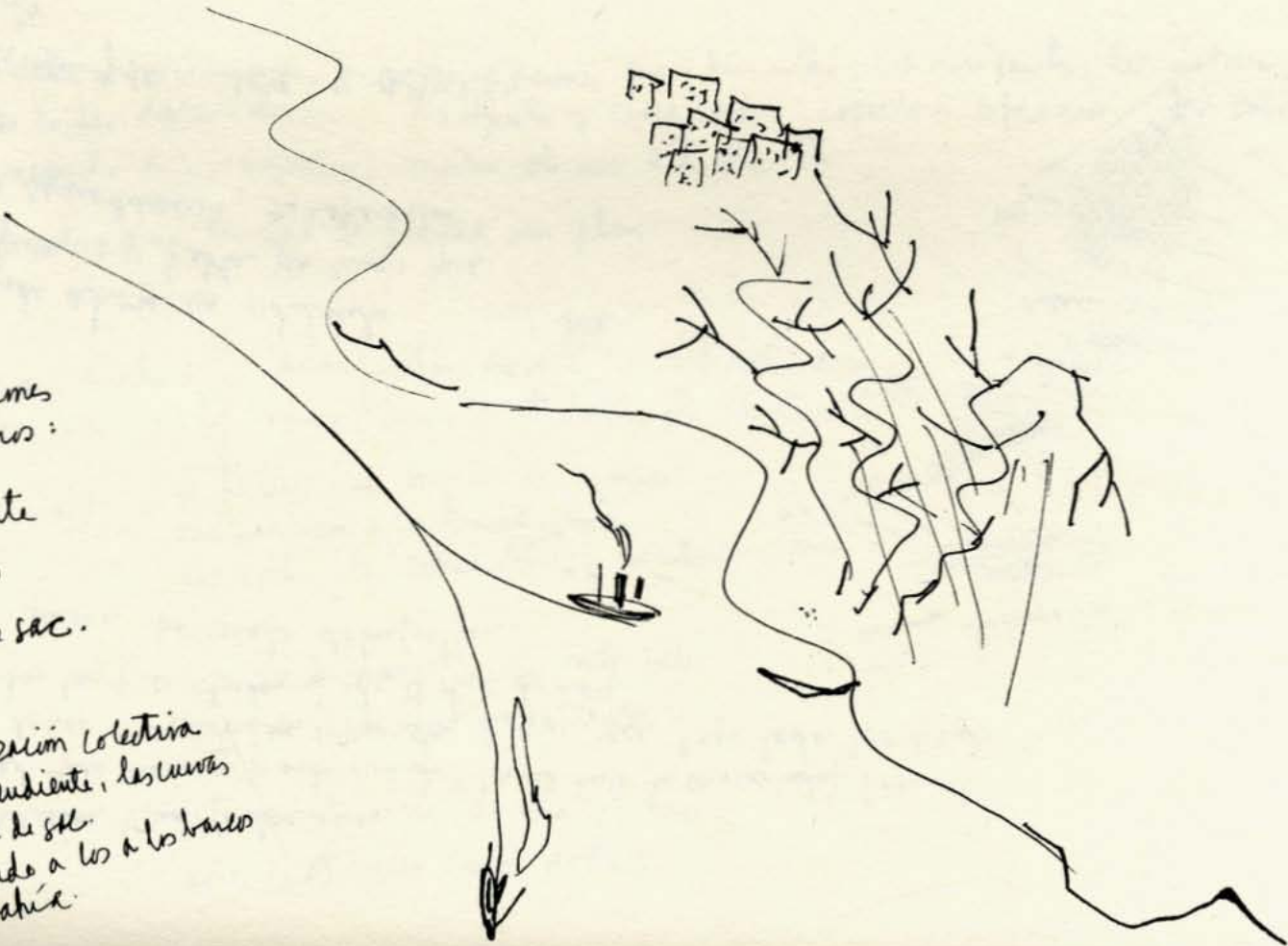
Circulaciones del destino

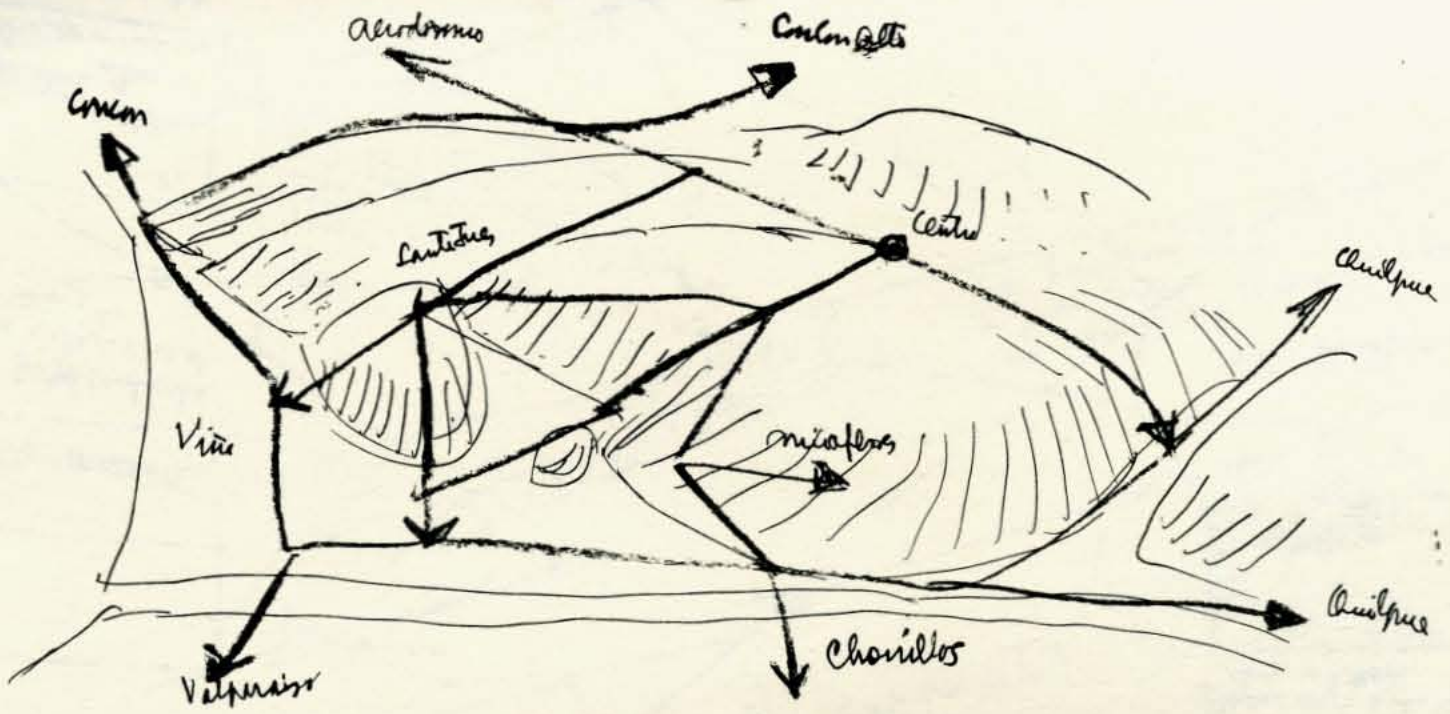
conseguir las circulaciones
he ahí la batalla:

La batalla.

Circulaciones
en los cerros:
pendiente
curvas
cal de sac.

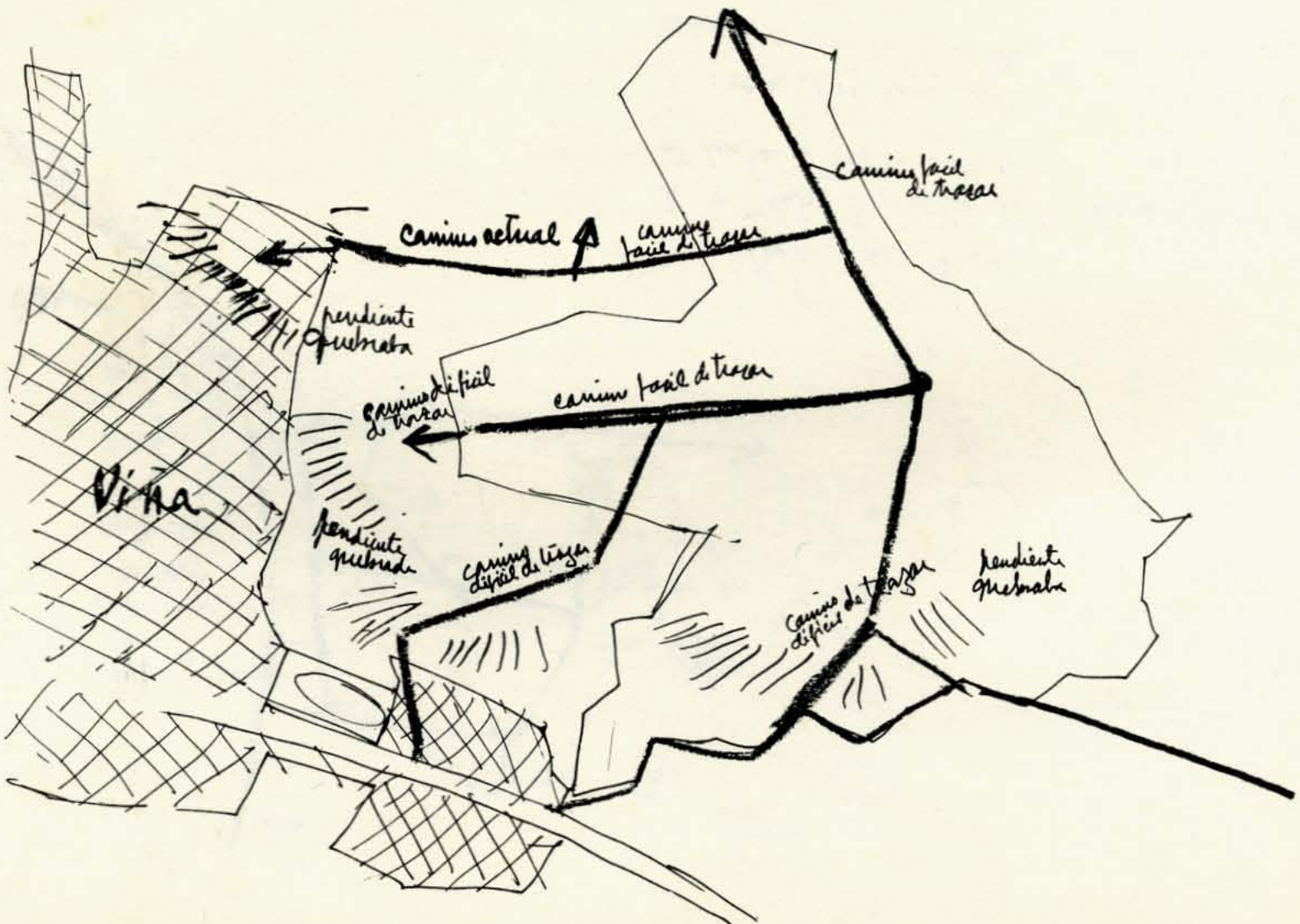
movilización colectiva
por la pendiente, las curvas
y el cal de sac.
mirando a los a los bancos
de la bahía.

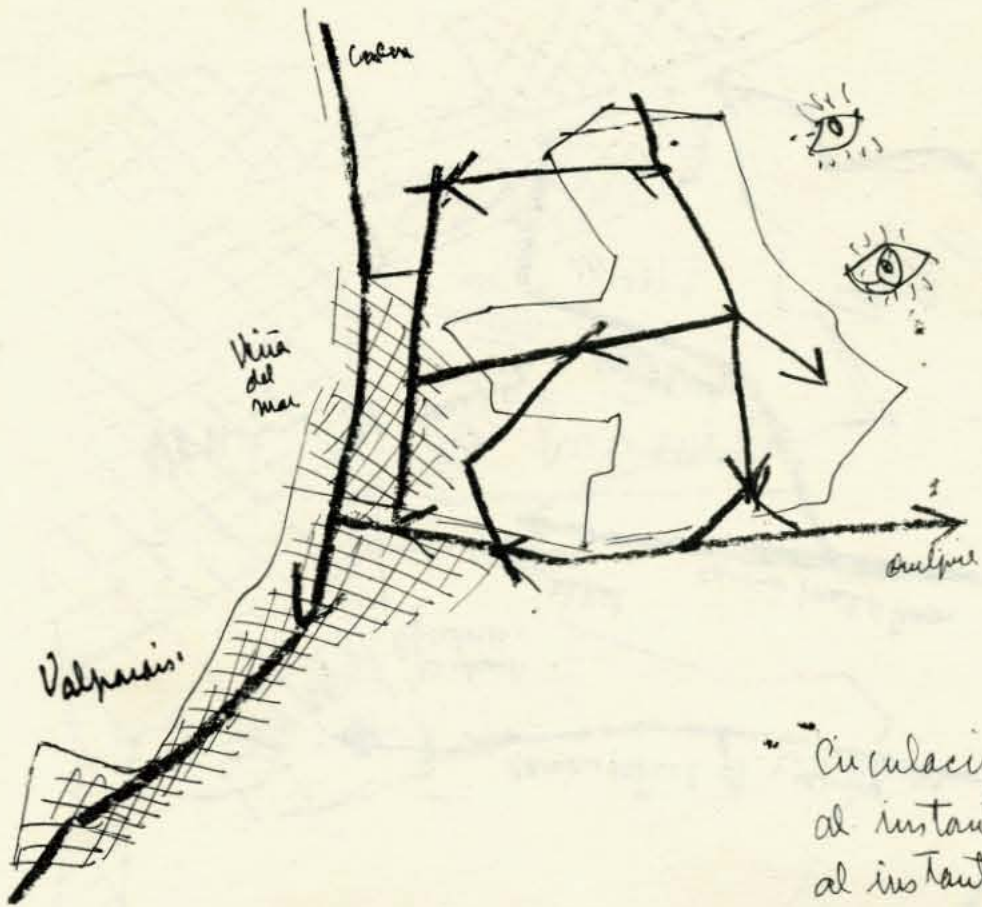




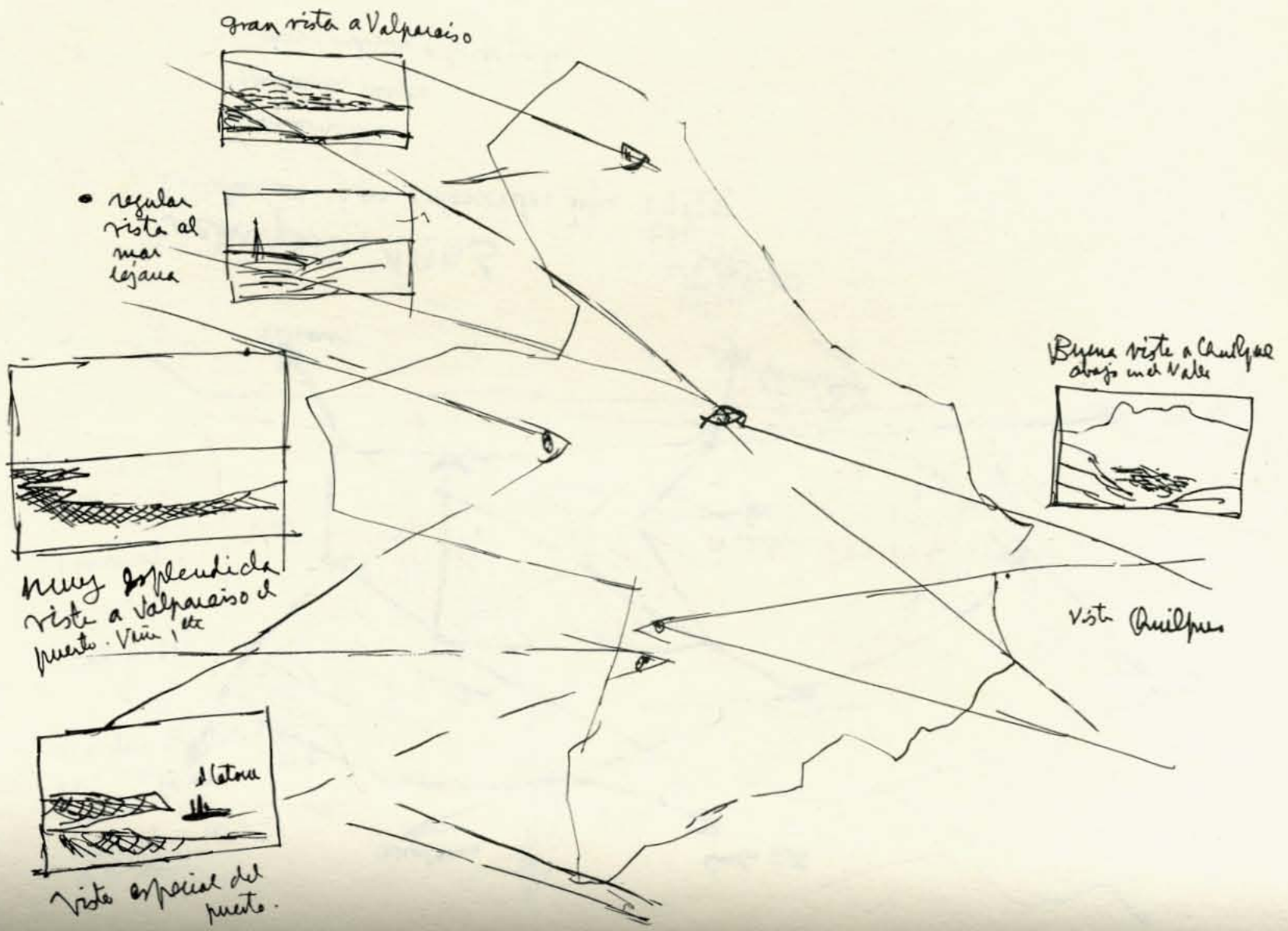
Tepic Jalisco 1953
 Circulaciones por automoviles tipo 1953.

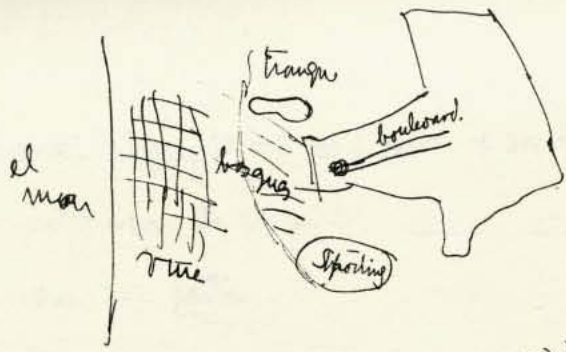
Transversales:
 pendientes suaves.
 todas conducen a todas partes:



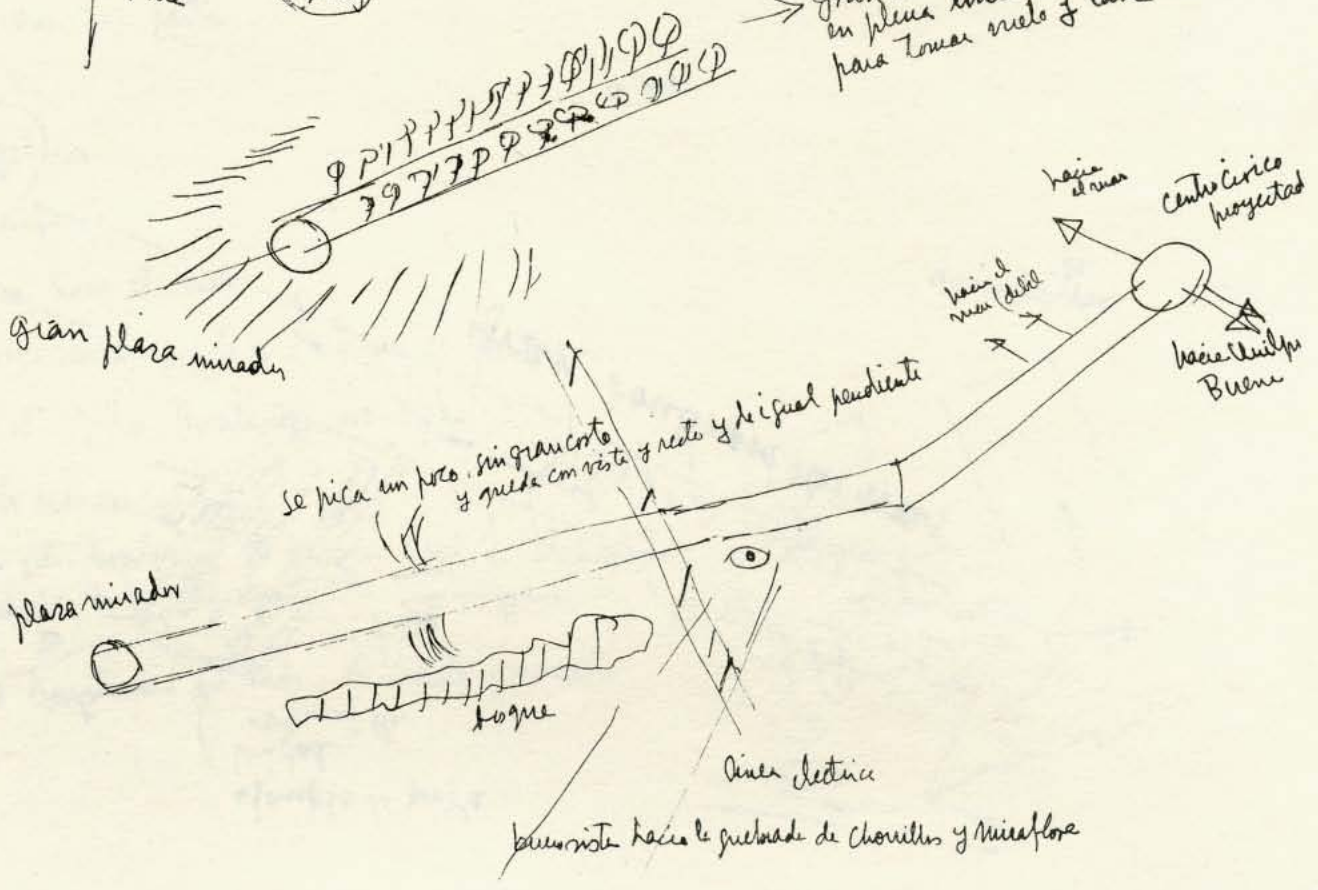


"Circulaciones que llevan
 al instante al centro de Valparaíso, Viña, etc
 al instante junto con el ojo
 el poder sobre la ciudad
 también el poder en Adhuquales

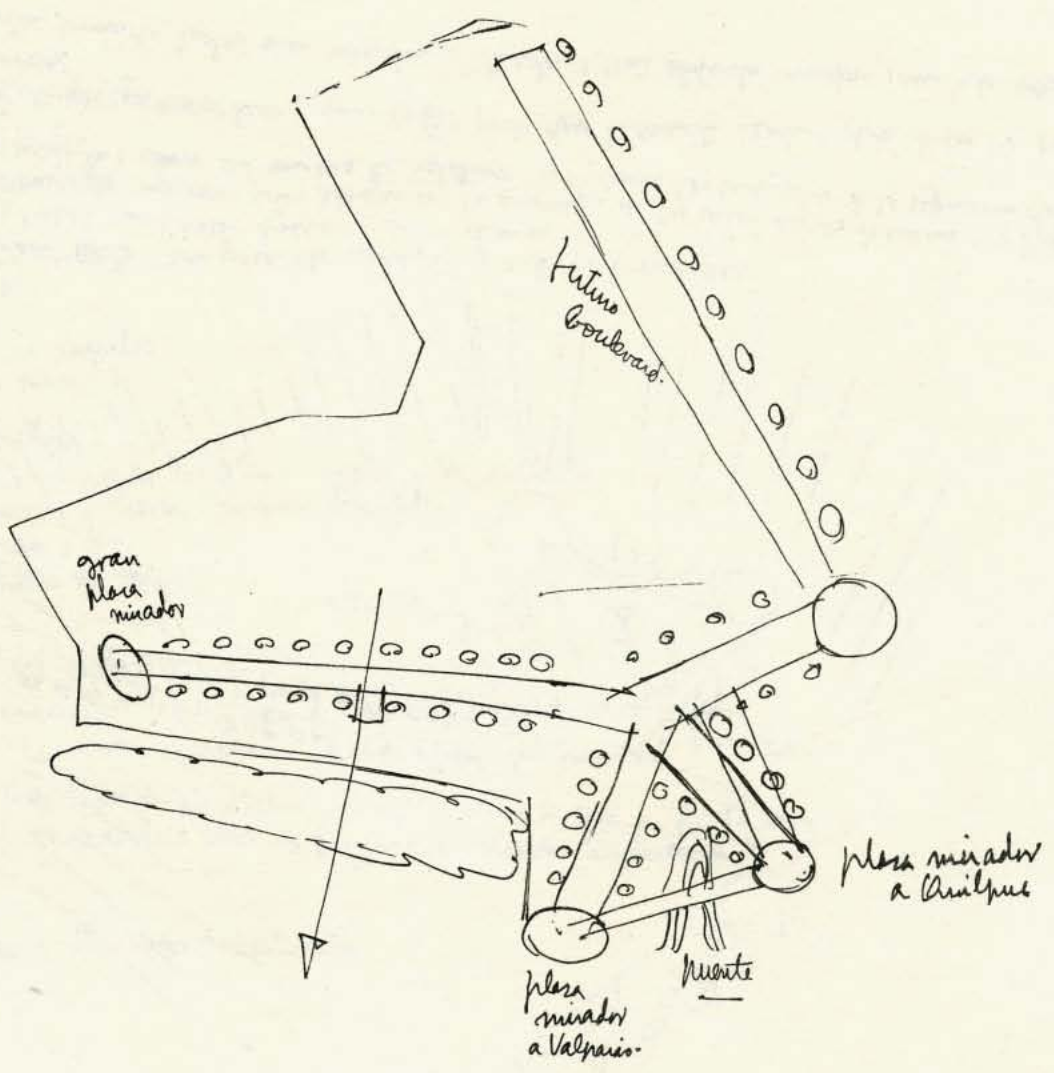


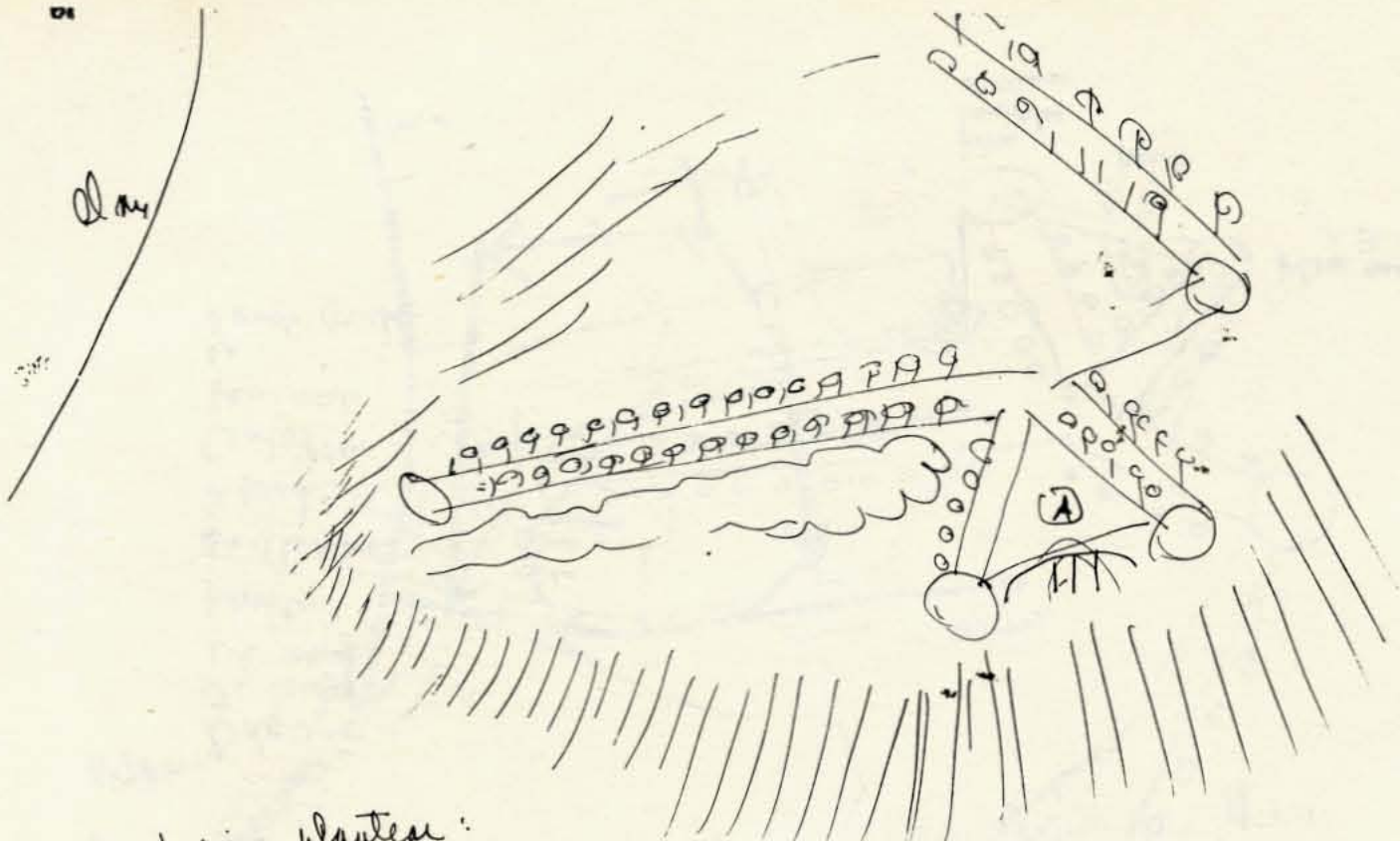


→ Gran boulevard con arboles frondosos en plena línea recta: para tomar viento y lanzarse al mar



todo esto
esta hecho
de lo muy
posible
en el terreno
se puede
comportar
facilmente
en
a vista ocular

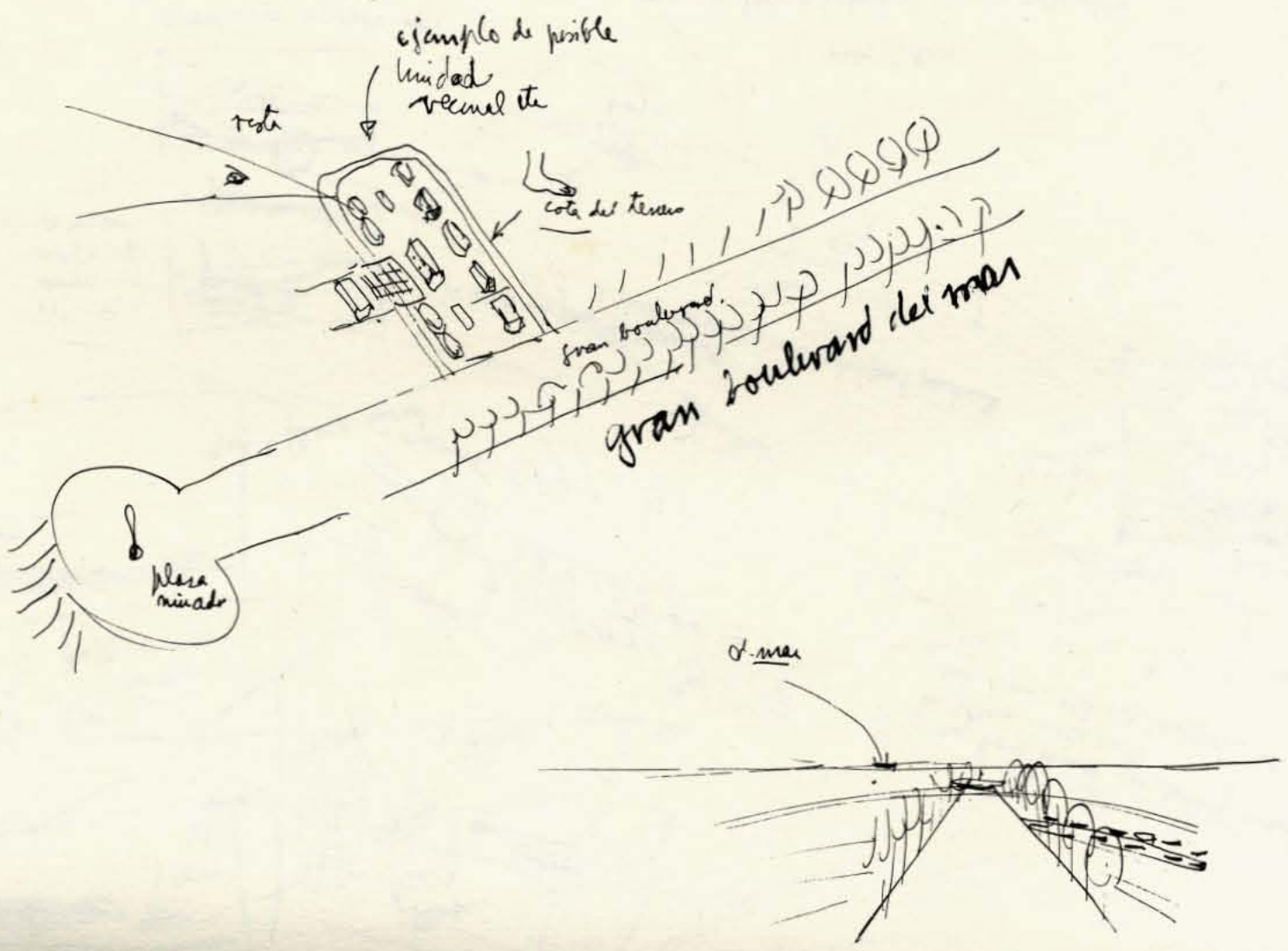




es preciso plantear:

- 1 grandes boulevares rectos, en pendiente constante y arboles frondosos
terminales en plazas miradores balcones sobre el mar
- 2 problema tecnico de combinar estas plazas con los anchos de las insulaciones de union es objeto de estudio
por especialistas como asi mismo lo relativo a aplicar los conceptos de la separacion auto del peaton
cruces, etc
- 3 Dando a esta avenida todas esas medidas abstractas o semi abstractas: nucleos, unidades vecinales de, etc

2



10.000 obreros pagan 10.000.000 de pesos y son dueños del terreno
¿Se podrá urbanizar de golpe?

Si no comenzar por parte

¿por donde?

por la periferia

ciudad periférica

periférica para el mar.

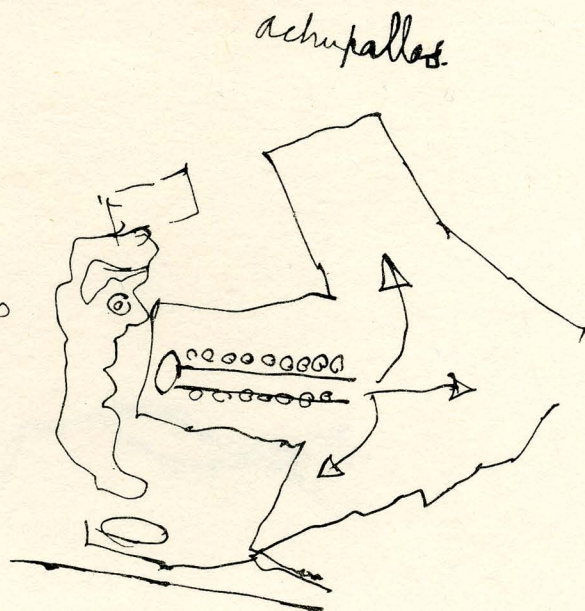
por eso comenzar por lo que ~~es~~ más es periferia

hacer el Grand Boulevard del Mar

esto es lo esencial

pues es este boulevard es el que dará a Achupallas
las medidas de los otros elementos

Grand Boulevard del Mar: elemento generador



que veigan más los técnicos
técnicos especialistas
al servicio de una idea espacial

pero pudiera ser que los técnicos
no pudieran venir

no hay en que pagarlos:
urbanización mínima

mínimo significa:

caminos iguales según las cotas, iguales a los existentes
ningún desmonte de tierra, ningún terraplén
ningún gran árbol
ningún chorro de agua

entonces hay algo

no puede encararse el problema a base de elementos técnicos
Carreteras de ingenieros, parques de paisajistas, edificios de arquitectos

entonces no hay labor de planificación: ni la obra se crea en dos etapas
definidas y separadas: una de proyección, otra de construcción.

hay que ir a otro tipo de realización

la improvisación de maestros.

entre los el urbanista, el que ama el espacio y la ciudad y comprende las manifestaciones
especiales de la vida en la ciudad, no desmaya y se va a los cerros de Achupallas
y a los maestros les dice:

maestro por favor tráeme por aquí la placita
maestro por favor largue por aquí su calle
maestro por favor ensancheme un poquito esta avenida

jamás el destino traicionado.

Proposición

lámina I.

Valparaíso (1) Viña del Mar (2) Achupallas (3)

Achupallas un fundo de 914 hectáreas
Superficie de cimas 350 hectáreas [lo achurado]
Superficie de pendientes de más de 30 grados 564 hectáreas [lo punteado]
Achupallas aislado cerros [líneas de puntos]





lámina II.

primer punto de la proposición:

que se una Viña del Mar con Achupallas

en Achupallas

que se comience la urbanización por la meseta de los Eucaliptus [4] para después seguir con las mesetas Manzano [5] y Petras [6] que se unirán con Quilpué [7] e interiores y aeródromo [8] y zona industrial de Concón [9] respectivamente

en Viña del Mar

que se combata porque se una Tranque [10] con Sporting [11] y Santa Inés [12] con Miraflores [13] creándose una zona verde [lo punteado]

lamina III.

segundo punto de la proposición:

que la unión de Viña del Mar con Achupallas

sea la unión de Achupallas con el mar

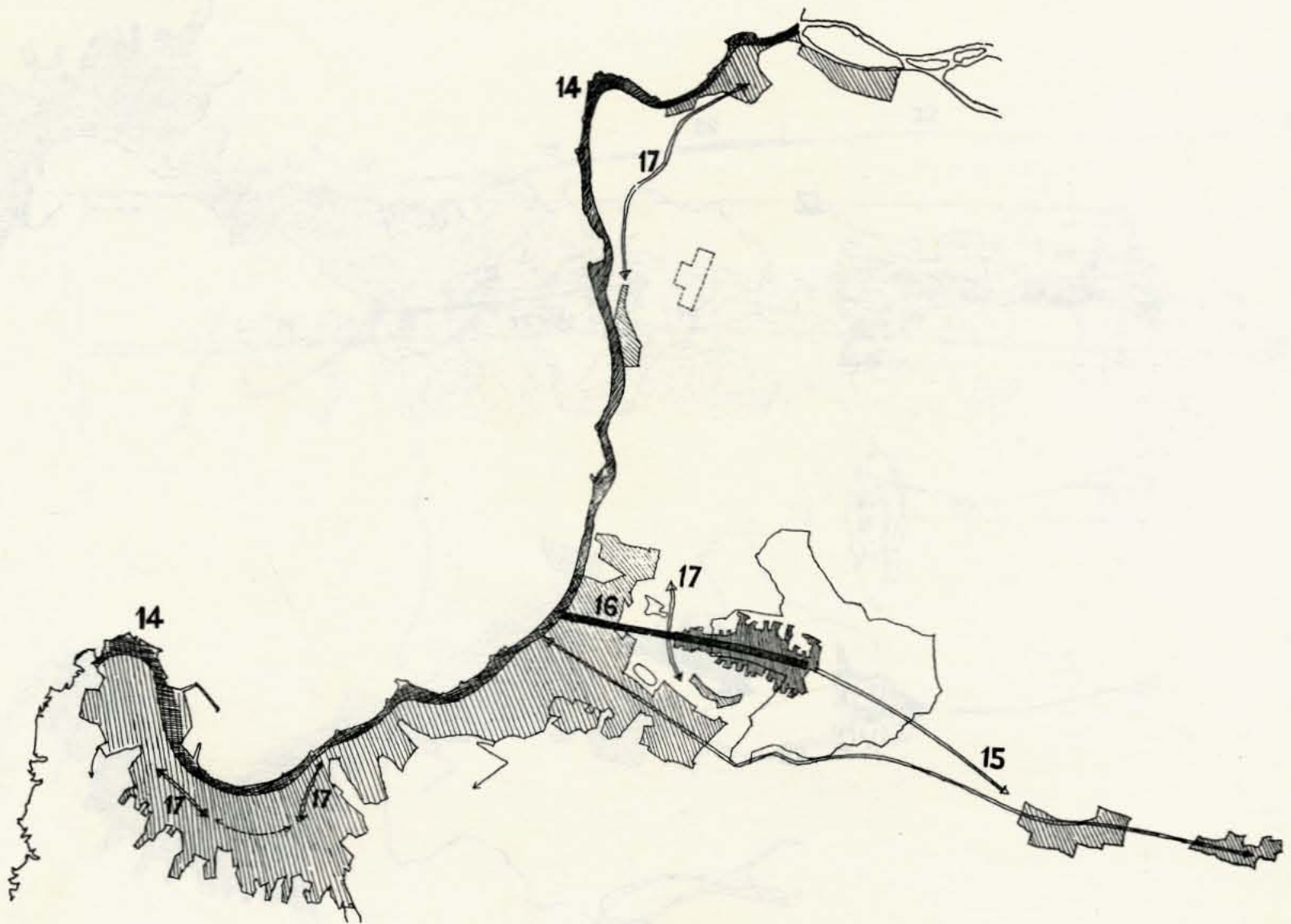
esta unión, una gran circulación que empalma con la Avenida del Mar [14] y esta unión al prolongarse a Quilpué podrá ser la Avenida del Interior [15] que une Valparaíso con Quilpué, Villa Alemana, Limache, etc.

en Achupallas

que se comience la unión por esta gran circulación [16]

en Viña del Mar

que se combata por la unión verde Miraflores=Santa Inés para que esta unión comience a ser uno de los elementos del Sistema de las Avenidas de los Cerros [17]



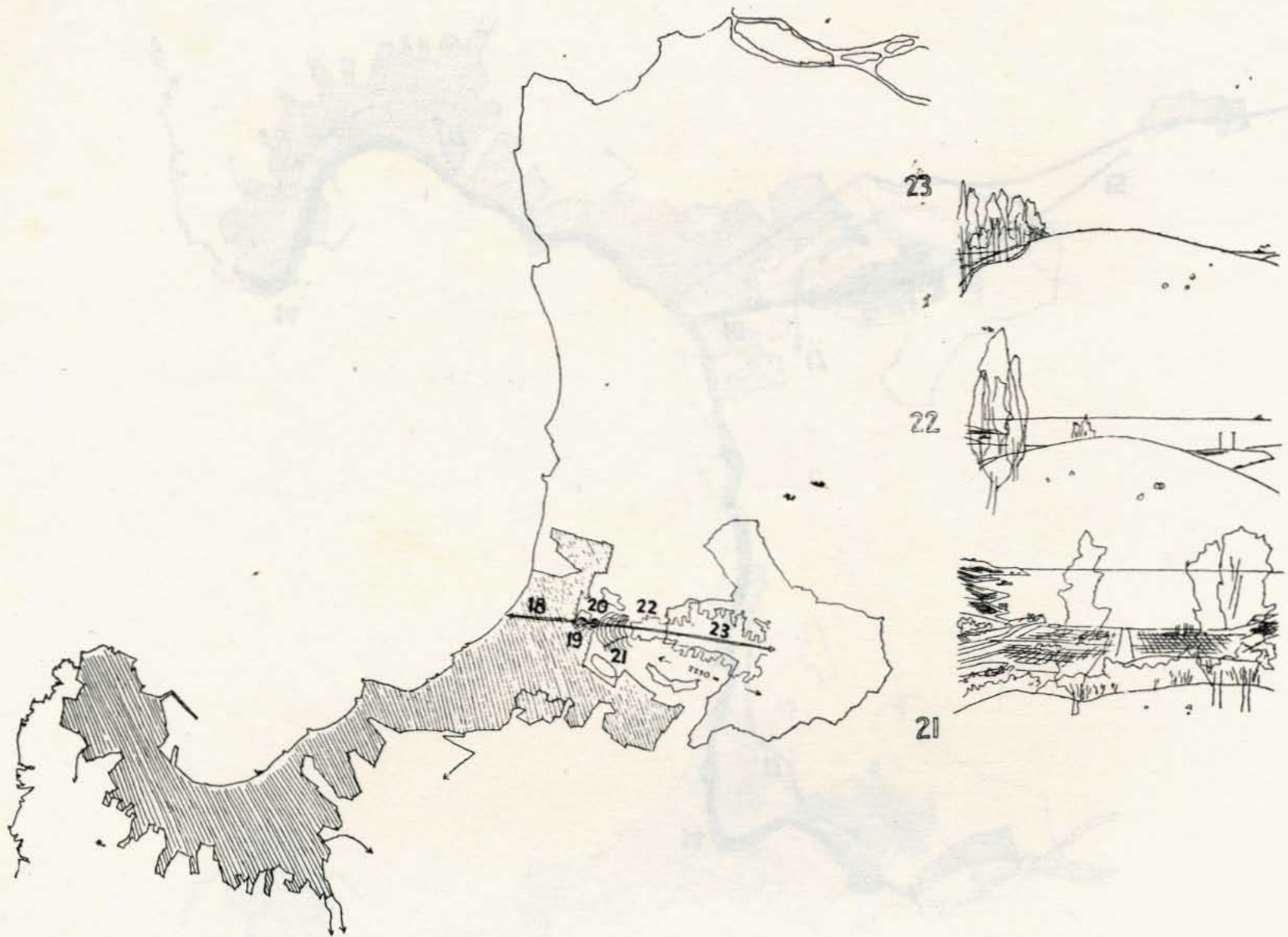


lámina IV.

tercer punto de la proposición:

que la gran circulación Achupallas al mar sea

1.º en línea recta

2.º en pendiente constante

la circulación se trazará según la prolongación de la Avenida Ocho Norte [18]

Ocho Norte en el plano [18]

Ocho Norte atraviesa el Cerro de la Textil: un túnel [19]

atraviesa la avenida que va al estadio: un puente [20]

túnel, puente, terraplenado, pavimento,
alcantarillas
técnicos de Valparaíso, primer cálculo:
\$ 20.000.000 = \$ 2.000 × habitante
ayuda gobierno $\frac{2}{5}$ = \$ 666 × habitante

atraviesa el área verde [21]

sube la pendiente [22]
hasta un 10%

experiencias de pendientes en Valparaíso
informes de micros, trolleys, trailers:
pendientes de Porvenir, Membrillo,
Carvallo, San José.

corre por las cimas [23]
no hay problema

lámina V.

continuación del tercer punto de la proposición

unión de Achupallas con el mar

en línea recta y pendiente constante

prolongación de la Avenida Ocho Norte

Cinco = Oriente: comienzo de la pendiente [24]

túnel de la textil [19]

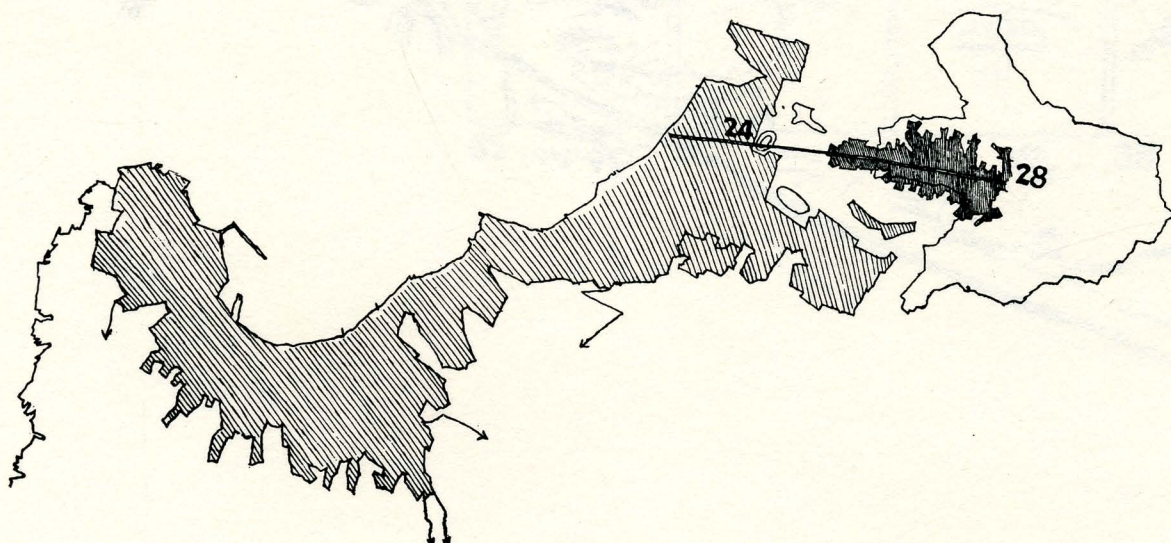
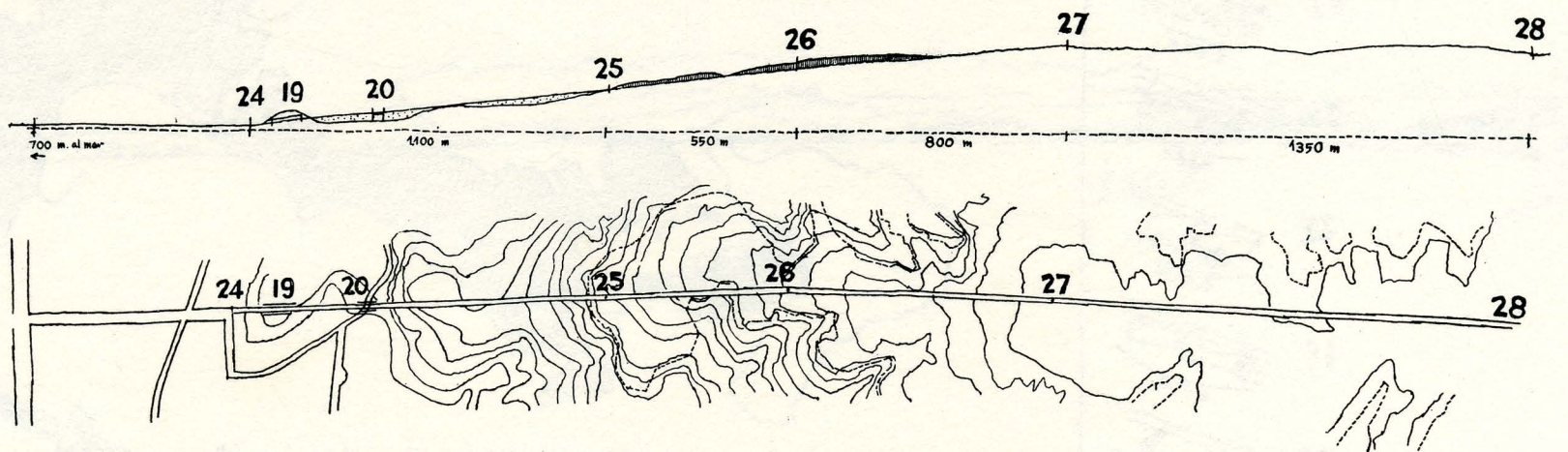
punto del estadio [20]

terraplén hasta la cota 130 [25] : nuevo límite del terreno

cortes hasta la cota 200 [26] : límite actual del terreno

fin de la zona con vista al mar [27]

fin de la meseta Eucaliptus [28]



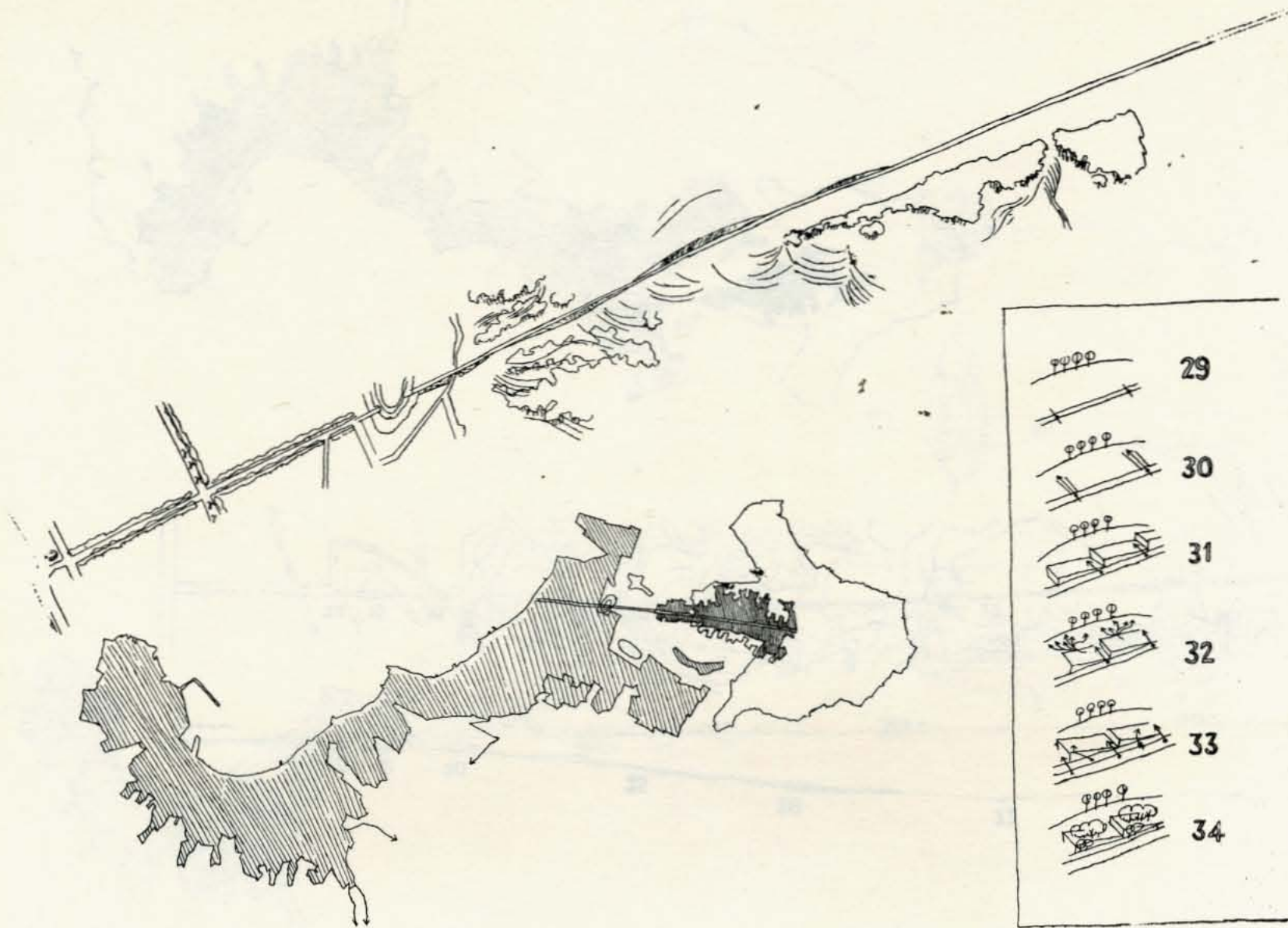


lámina VI.

cuarto punto de la proposición:

que la avenida Ocho Norte

sea la que genere la población

[29] paraderos municipales de los micros
descansos de la pendiente (6%)

[30] descansos de la pendiente
arranque de las calles interiores

[31] arranque de las calles interiores
por los niveles
formación de mesetas

[32] mesetas
zonas de unión
que van generando los vecindarios

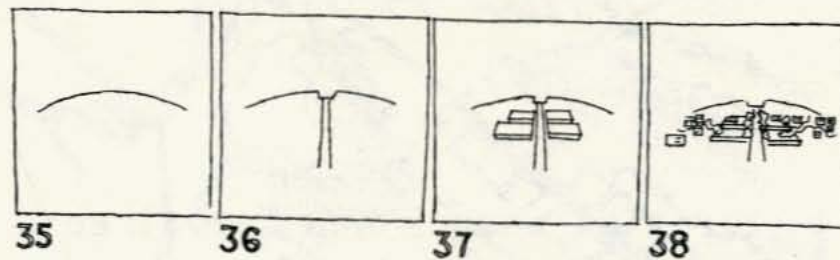
[33] pero
los paraderos de cortesía
zona intermedia
los veredones

[34] árboles en veredones y mesetas
mesetas con árboles
balcones al mar.

lámina VII.

los cuatro puntos de la proposición:

- [35] estos puntos deben ser desarrollados por los arquitectos urbanistas encargados de Achupallas ellos harán el estudio urbanístico de la población que genera este partido
- [36] en cuánto a la nueva Ocho Norte,
- [37] y a los balcones y veredones ellos estudiarán su desarrollo técnico
- [38] en cuanto al resto de la urbanización dado que ella se apoya solo en estos 4 puntos se realizará en conformidad con las ideas de los arquitectos-urbanistas es así como ellos determinarán si los balcones llevarán edificios o no si ahí irá la escuela, el comercio, etc., etc.



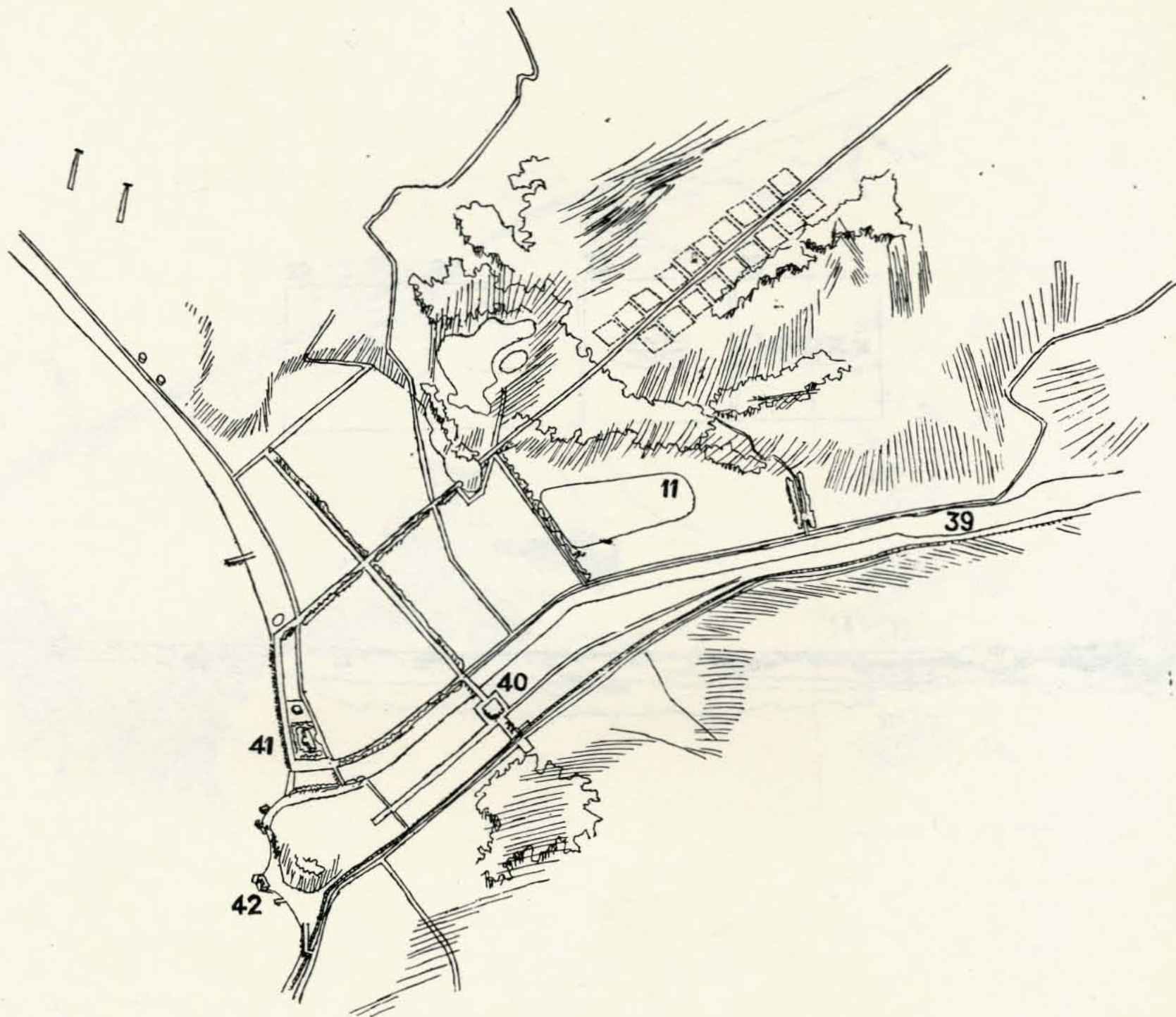


lámina VIII.

La proposición

esquema en isométrica de Viña del Mar y Achupallas

la nueva Avenida Ocho Norte Por Achupallas [en línea llena]

los balcones [en línea de puntos]

Estero de Viña	[39]
Plaza	[40]
Casino	[41]
Hotel Miramar	[42]
Sporting	[11]



AVENIDA DEL MAR

Enfoque urbanístico que supone la tesis,
a propósito del terminal de la Carretera
Internacional Mendoza - Valparaíso
(Trabajo realizado en 1969)

LA ESCUELA DE ARQUITECTURA Y LA UNIVERSIDAD CATOLICA
DE VALPARAISO
REALIZAN ESTA EXPOSICION

- 1° 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 DOCUMENTACION DETALLADA DE LAS LARGAS GESTIONES AL RESPECTO, QUE NO FUERON OIDAS.
SE DA CUENTA QUE EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS ADMITIO CONSIDERAR UNA PROPOSICION DE ESTA ESCUELA, PERO POSTERIORMENTE SE DESENTENDIO.
HOY CUMPLIMOS CON LA PROPOSICION Y SU PLAZO.

- 2° 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 APORTE DE UN AMBITO DE ESTUDIO.
- 3° 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.
ES ASI COMO ESTA EXPOSICION ENTREGA LA BASE DE TRABAJO PARA LOS ESPECIALISTAS.

BASE DE TRABAJO PARA LOS URBANISTAS

LA RENOVACION DEL SECTOR CENTRICO BARON CALETA ABARCA Y LOS LIMITES DE EXPANSION VALPARAISO VIÑA. 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

4° 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 ESTA COMPROMETIDO CON EL PROYECTO ACTUAL DE VIA ELEVADA SINO CON AQUEL QUE ADOPTASE EL GOBIERNO EL GOBIERNO PUEDE CAMBIAR SUSTANCIALMENTE EL PROYECTO SIN QUE EL BID MODIFIQUE O RETIRE SU APORTE



PAIS QUE A LO LARGO DE SU HISTORIA LLEGA A UNA FORMA:
UNA FRANJA DE 4500 KMS FRENTE AL OCEANO PACIFICO

LA HISTORIA DE ESTE PAIS ES -ASI- LA HISTORIA DE POBLAR
ESTA LARGA FRANJA DE TIERRA

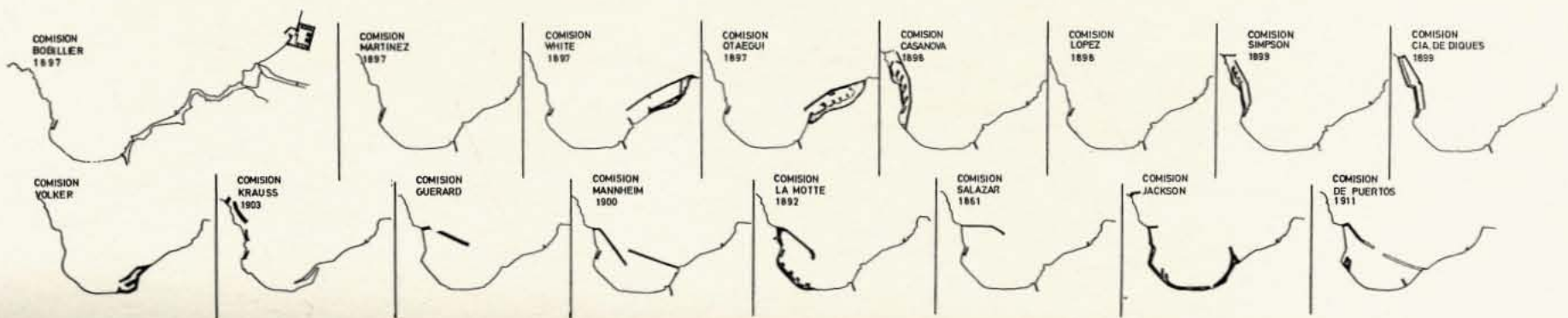
VALPARAISO

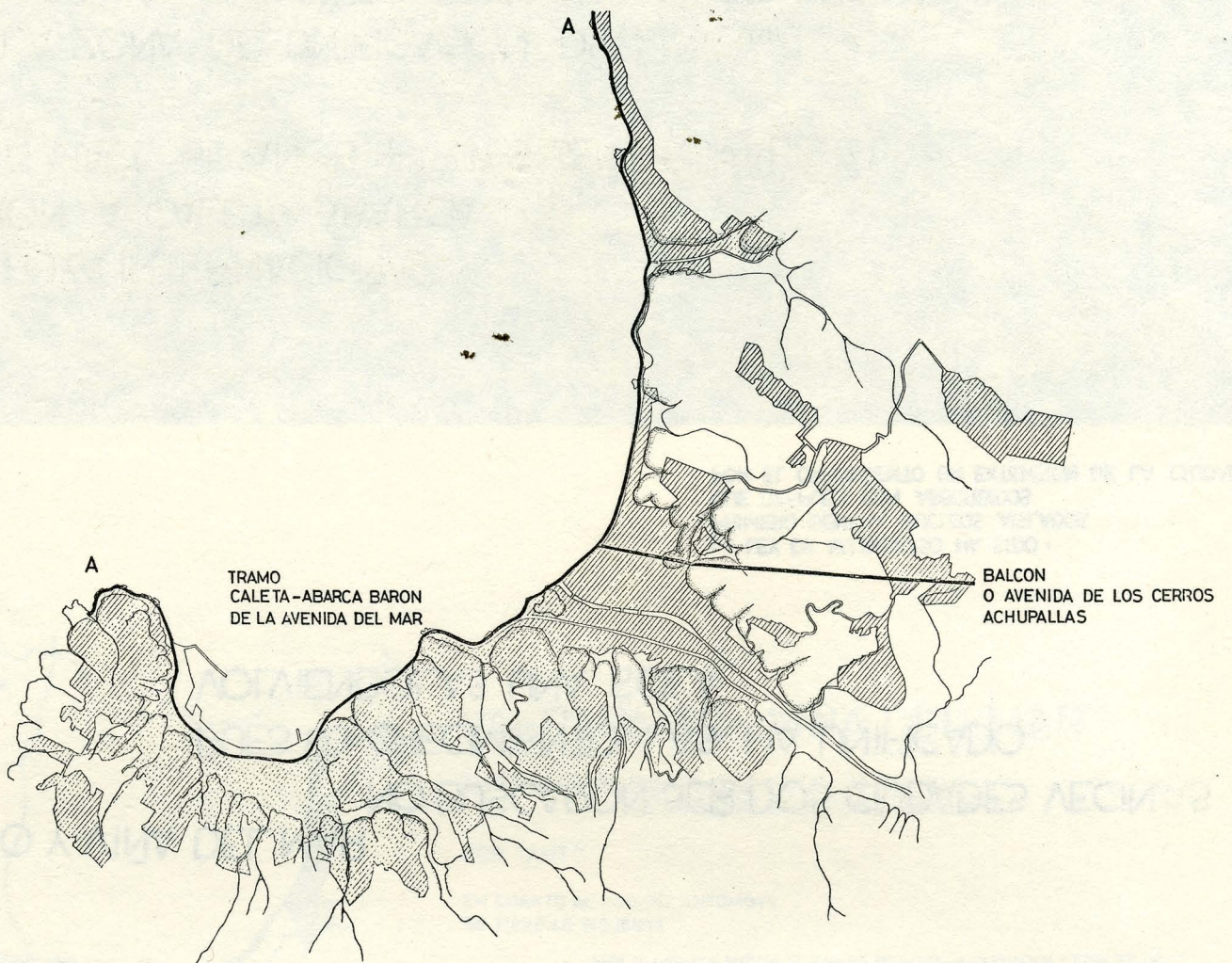
CIUDAD QUE SE COLOCA FRENTE AL OCEANO PACIFICO
PARA TESTIMONIAR EL DESTINO MARITIMO
DE NUESTRA PATRIA

VALPARAISO TIENE POR MISION SEÑALARLE AL PAIS EL MAR
PARA PREGUNTAR SI SU GENTE SERA TAMBIEN UN PUEBLO DE HOMBRES DE MAR
NAVEGANTES, COMERCIANTES, INDUSTRIALES, PESCADORES

VALPARAISO CUMPLE SU MISION
COLOCANDOSE -ASI- FRENTE AL INMENSO OCEANO PACIFICO
NO DETRAS DE ISLAS PROTECTORAS O EN EL FONDO DE FIORDOS
SINO FRENTE A UN MAR NO ATENUADO

Y SUS OBRAS PORTUARIAS - MAS ALLA DE TODA APARENTE SENSATEZ O INSENSATEZ - REAFIRMAN TAL PROPOSITO





VALPARAISO

CUIDA SU MISION DE SEÑALAR EL DESTINO MARITIMO DEL PAIS
CUIDANDO, NO ABANDONANDO, LA ORILLA DEL MAR
CON SU PUERTO

VIÑA DEL MAR

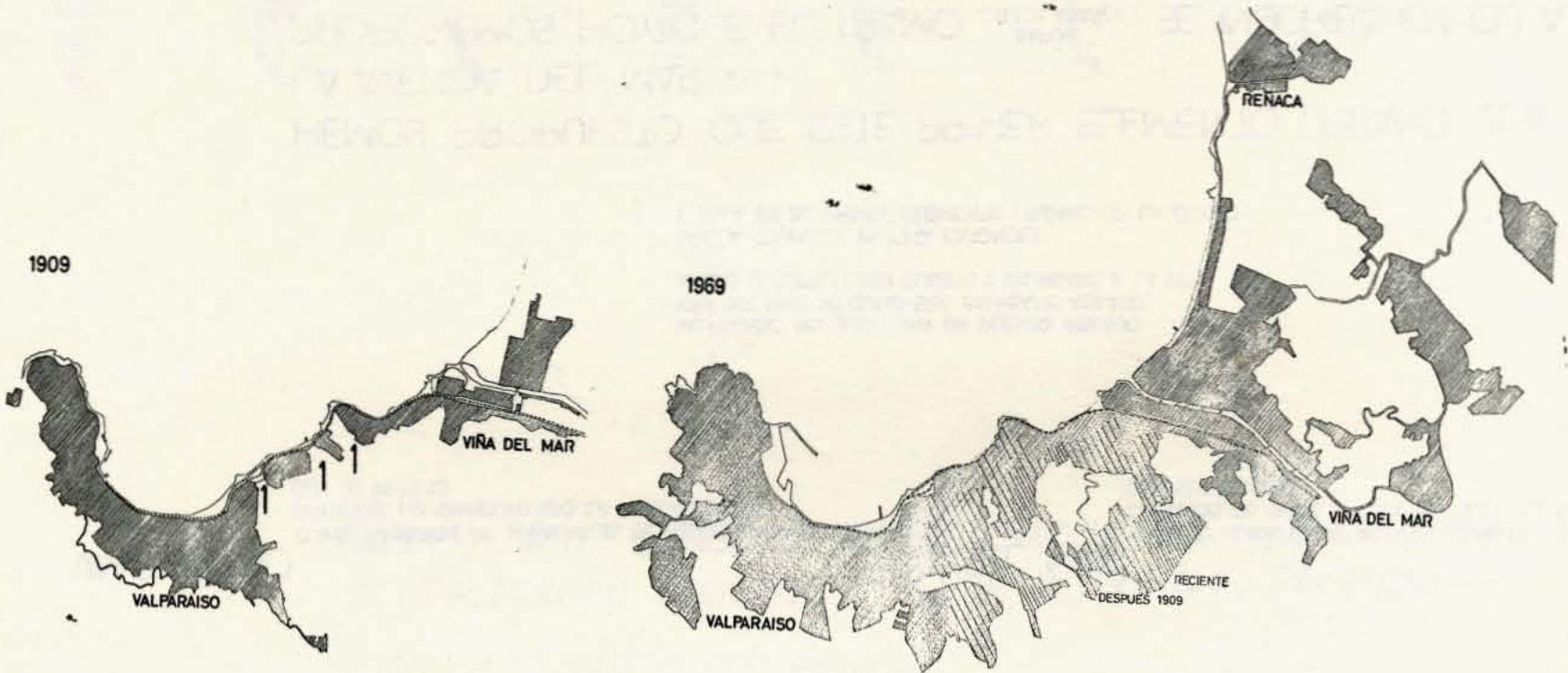
CUIDA SU MISION DE SEÑALAR EL MISMO DESTINO
CUIDANDO, NO ABANDONANDO, LA ORILLA DEL MAR
CON SUS PLAYAS

VALPARAISO NO QUISO SER UN PUERTO AISLADO.
VIÑA DEL MAR NO QUISO SER BALNEARIO AISLADO.
AMBAS QUISIERON SER PUERTO Y BALNEARIO A LA VEZ.

ORILLA COMPLEJA ES ESTA, ENTONCES
Y ELLA ES EL PRIMER ELEMENTO URBANO DE LA CIUDAD

HEMOS PROPUESTO QUE ESTE PRIMER ELEMENTO URBANO SEA
LA AVENIDA DEL MAR: A
PROPONEMOS HOY QUE EL TRAMO ^{BARON} CALETA ABARCA SE INSCRIBA EN ELLA

LA AVENIDA DEL MAR RENUEDA LA CIUDAD CREANDO EN LOS CERROS LOS BALCONES O AVENIDAS DE LOS CERROS.
SOLO ASI SE VENCERA ESE EXTENDERSE ACTUAL EN BARRIOS SIN ORILLA, SIN MAR, SOLO EN RAZON DEL MENOR ESFUERZO



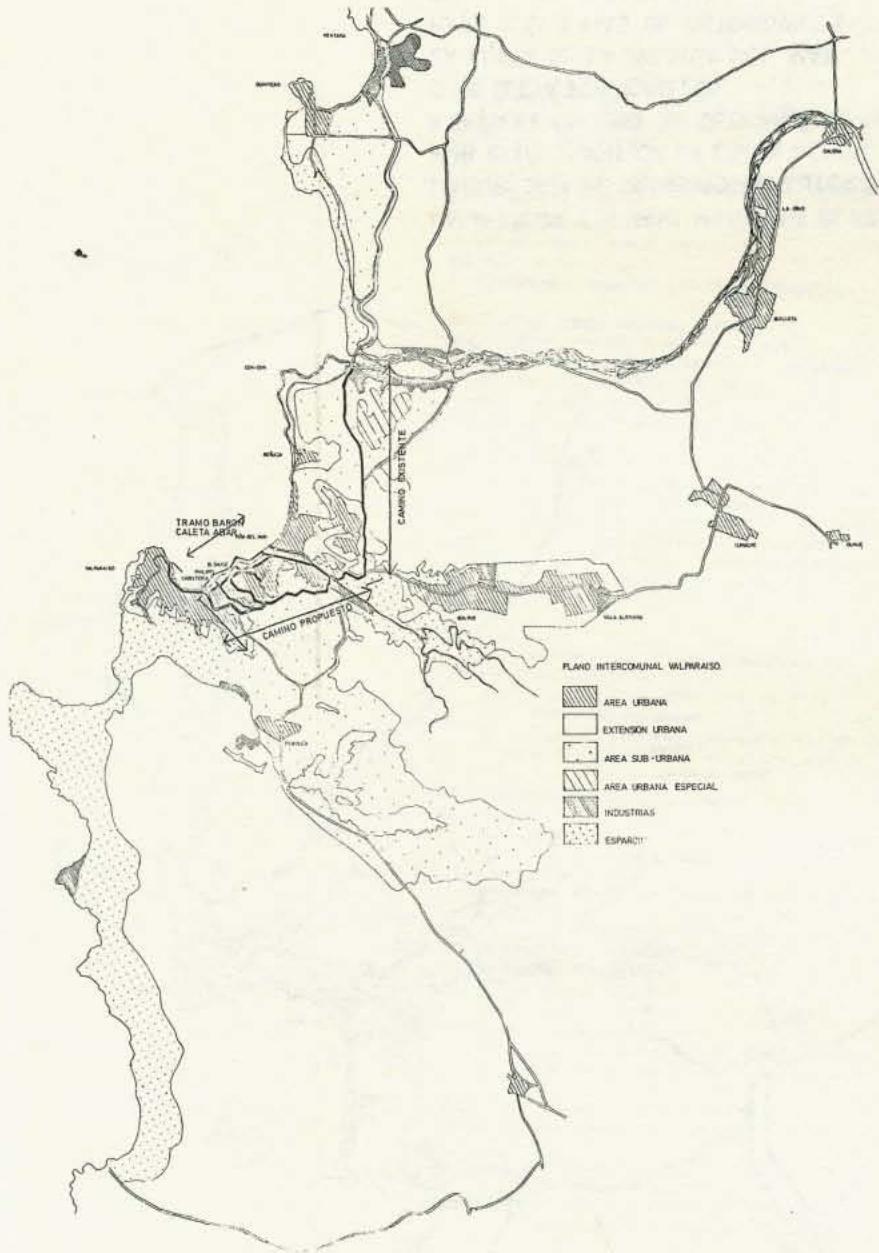
VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR

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

LA LEY DE 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 A CALETA ABARCA
 ATRAVESARIA HACE 60 AÑOS PARTES SEMI-RURALES: 1
 PERO HOY
 ATRAVIESA LA ZONA DE UNIFICACION DE VALPARAISO
 VIÑA DEL MAR
 POR TANTO ES UN ELEMENTO EMINENTEMENTE URBANO

VALPARAISO Y VIÑA CADA VEZ SE EXTIENDEN MAS AMPLIAMENTE
 ELLO LES REPRESENTA EL MENOR ESFUERZO
 EN UN TIEMPO EL SUBIRSE A LOS CERROS LE REPRESENTO UN ESFUERZO QUE EXIGIA UN TEMPLE
 TODA NUEVA OBRA DEBE REINICIAR DICHO TEMPLE EN ESTA CIUDAD QUE REVELA AL PAIS SU DESTINO MARITIMO



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 DE SU CASA A LA ESTACION P.EJEM. DEL SALTO VIAJABAN AL PUERTO ENTRE CONOCIDOS QUE HACIAN DEL VAGON UN CLUB DE CHARLAS DE NEGOCIO Y POLITICA. DESCENDIAN 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 METROPOLI CON SUS RECORRIDOS EN TRES ETAPAS:
AUTOMOVIL EN CIUDAD SATELITE - FERROCARRIL URBANO - AUTO O A PIE EN LA CITY

VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR PERMANECEN EN UNA ESCALA INTERMEDIA EN ESTA SE VUELVE DOMINANTE-DOMINADOR- EL TRANSITO DE PUERTA A PUERTA QUE ES EL TRANSITO QUE PERMITE EL AUTOMOVIL EL HA RECOGIDO ESE SENTIDO DE "LO EXPRESO" QUE REVELARA EL FERROCARRIL EL AUTOMOVIL SE VUELVE -ASI- EL VEHICULO DEL TRANSITO DIRECTO O EXPRESO DE PUERTA A PUERTA LOS CERROS OPONEN DIFICULTADES AL TRANSITO SOLO EL AUTOMOVIL DISMINUYE ESTAS DIFICULTADES Y SE APROXIMA AL TRANSITO DIRECTO

EL TRANSITO DE AUTOMOVILES EN VALPARAISO-VIÑA DEL MAR PLANTEA

A - QUE EL TRANSITO NO SE ENCAUCE EN UNA SOLA VIA COMO EN LOS PUEBLOS CASO DE LA AVENIDA ESPAÑA EN LA ACTUALIDAD QUE SE ALCANCE LA RED VIAL PROPIA A UNA CIUDAD VENCENDO LAS DIFICULTADES QUE OPONEN LOS CERROS

B - QUE SE IDENTIFIQUEN LAS SITUACIONES DEL TRANSITO

- 1 TRANSITO LOCAL
TRANSITO EXPRESO O DIRECTO ENTRE LUGARES CLAVES URBANOS Y CON LOS ACCESOS A LA CIUDAD
- 2
- 3 SEA TRANSITO LIVIANO O TRANSITO PESADO (CAMIONES)
- SITUACIONES PROPIAS DE ESTA CIUDAD
- 4 TRANSITO DEL TRABAJO DEL PUERTO
- 5 TRANSITO DEL TURISMO

ESTAS SEIS SITUACIONES SE PUEDEN REDUCIR A CUATRO

- 1 DE TRANSITO LOCAL
- 2 EXPRESO LIVIANO
- 3 EXPRESO PESADO Y DEL TRABAJO DEL PUERTO
- 4 TURISMO.

LA VELOCIDAD MODERNA DEL TRANSITO PROVIENE DE LA EXPERIENCIA 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 RAZON 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 GUIEN.

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 MINIMO 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 TRANSITO 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 - VIÑA DEL MAR



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.

**EN CUANTO AL USO DEL FERROCARRIL
 SE TIENE LO SIGUIENTE :**

PUEDEN DARSE DOS CLASES DE TRANSITO:
 TRANSITO INTERURBANO VINCULADO A LA RED NACIONAL
 TRANSITO URBANO. HASTA QUILOTA EN EL MOMENTO PRESENTE.
 Y POSIBLE DE EXTENDER EN LINEAS A LAS VENTANAS Y CASABLANCA

PUEDEN PENSARSE EN ELIMINAR EL FERROCARRIL EN LA ZONA URBANA
 QUE EL TRANSITO DE PASAJEROS URBANOS SEA TRANSPASADO A LOS SERVICIOS DE BUSES
 Y MOVILIZACION PARTICULAR.

QUE EL TRANSITO INTERURBANO NACIONAL LLEGUE HASTA UNA ESTACION UBICADA EN LA
 PERIFERIA DE LA CIUDAD EN EL SALTO POR EJ Y DESDE ELLA SE TRASITE
 DE PUERTA A PUERTA HASTA LAS DIFERENTES DESTINACIONES EN LAS CIUDADES
 Y VICI-VERSA.

QUE EL TRANSITO DEL TRABAJO DEL PUERTO SEA TRANSPASADO AL SISTEMA DE CAMIONES.

EL TRASPASO DEL TRANSITO DEL TRABAJO DEL PUERTO DEL FERROCARRIL A CAMIONES PUEDE COINCIDIR
 CON UN PROCESO DE MECANIZACION DE LAS FAENAS PORTUARIAS.
 Dicha MECANIZACION ES UN ASUNTO QUE RECIENTE COMIENZA A SER ENFOCADO.
 ELLA, NECESARIAMENTE, DE HA DE ENCONTRAR CON DOS COORDENADAS

1ª COORDENADA: LA MECANIZACION EN GENERAL SE LLEVA A CABO DENTRO DEL SUPUESTO DE UN MAR
 CALMO. LUEGO LA MECANIZACION DE VALPARAISO DEBERA ADAPTARSE A UN ESTILO
 QUE CONSIDERE LA VOCACION DE ESTE PUERTO EN CUANTO A COLOCARSE FRENTE A
 UN MAR ABIERTO.

POR TANTO, AL IGUAL QUE EN EL CASO DEL TRANSITO DE PUERTA A PUERTA EN
 LOS CERROS, AQUI DEBERAN TAMBIEN VENCERSE DIFICULTADES.
 Y SE HAN DE CONFORMAR, A SI MISMO, DINASTIAS DE GENTE QUE SEPAN TRABAJAR
 EN UN MAR NO CALMO.

LA MECANIZACION DEL PUERTO, POR SU PARTE, EXIGE UNA MAGNITUD A LOS CONSIG-
 NATARIOS. TANTO EN CUANTO A RECIBIR LA MERCADERIA EN LAS DIMENSIONES
 QUE IMPONEN LOS CONTAINERS, COMO EN CUANTO A EJERCER UN COMERCIO DE
 RETORNO ETC.

ELLO IMPLICA UN CAMBIO EN LAS MANERAS DE PROCEDER DE LA COMERCIALIZACION,
 QUE AL IGUAL QUE EN EL CASO DEL TRABAJO MECANIZADO DEBERA ASENTARSE A
 TRAVES DE DINASTIAS DE COMERCIANTES.

2ª COORDENADA: EL PUERTO DE VALPARAISO ES ALGO VISIBILE. 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 ASI SU PRESENCIA. ELEVAR UNA REFERENCIA, UN PUNTO
 VISIBILE. Y EN ESTO PROCEDE AL MODO DE VALPARAISO.

POR TANTO, ESTE PUERTO AL MECANIZARSE, DEBERA CONSIDERAR ESTA REALIDAD
 URBANA SUYA.

LUEGO SE PUEDE CONCLUIR DE LAS DOS COORDENADAS RECIENTE EXPUUESTAS, QUE EL PUERTO SE
 TRANSFORMARA SI NO EN FORMA LENTA, AL MENOS PESADAMENTE.
 DICHA TRANSFORMACION PODRA CONDUCIR DE ACUERDO A LA TRANSFORMACION GENERAL QUE
 SUFRE EN HOY LOS GRANDES LUGARES DE TRABAJO, A QUE EL PUERTO SE CONFORME EN UNIDADES
 PORTUARIAS:

LAS UNIDADES NACEN DE UN TRABAJO CADA VEZ MAS CALCUDAMENTE ORGANIZADO.
 EL ESPACIO ES ASI CALCULADO. DICHO CALCULO LO VUELVE DENSO Y CONCENTRADO.
 SER DENSO EQUIVALE A NO LIMITARSE A UN SOLO NIVEL. SI NO A CONCENTRARSE
 EN MULTIPLES NIVELES.

EL CAMBIO RADICAL EN LAS CIUDADES BIEN SE SABE ES LA CONQUISTA DE LOS
 VARIOS NIVELES.

- ESTAS UNIDADES PODRIAN EXTENDERSE EN EL FUTURO DESDE EL ACTUAL PUERTO HASTA LAS
 VENTANAS, O TAL VEZ QUINTAY.
- Y SI VALPARAISO SIGUE CON SU ACTUAL REGIMEN Y LLEVANDO A CABO SU ACTUAL MISION DE TRABAJO
 DENTRO DEL PAIS, PODRIAN ESTABLECERSE LAS SIGUIENTES UNIDADES:
- A- VALPARAISO: 1- CARGA A GRANEL LIVIANA Y SOLIDA.
 MISCELANEA DE UNIDADES GRANDES Y PEQUEÑAS.
 MERCADERIA DE ALMACEN.
 PRODUCTOS INFLAMABLES
 - 2-COMERCIO DE CABO TAJE
 - B- SALINAS.
 - C- QUINTERO: -ENAMI- CHILECTRA- ENAP.

SIN EMBARGO LA POSIBILIDAD DE TRANSITO DEL TRABAJO DEL PUERTO EN CAMIONES, EN CUANTO
 AL TRASLADO DEL TRANSITO DEL FERROCARRIL AL CAMION, NO SE HA DE SUPEDITAR EN DEMASIA
 AL PROCESO DE MECANIZACION DE SUS FAENAS. PUES SE PUEDE DISCUTIR LA CONVENIENCIA DE
 INTRODUCIR MEJORAS EN EL REGIMEN ACTUAL.

ELLAS SE REFIEREN EN PARTE A REHACER LA RED ACTUAL DEL FERROCARRIL INTERNO DE LA ZONA
 PORTUARIA. DICHA REMODELACION SE ENCONTRARA CON LA PROBLEMATICA DE DECIDIRSE E IR
 UN SISTEMA DE TERMINALES COMO EL PRESENTE. O BIEN RECURRIR A UN SISTEMA DE DIAZ.

ESTA ULTIMA POSIBILIDAD PUEDE TRAER UNA EXPANSION 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 VALPARAISO.

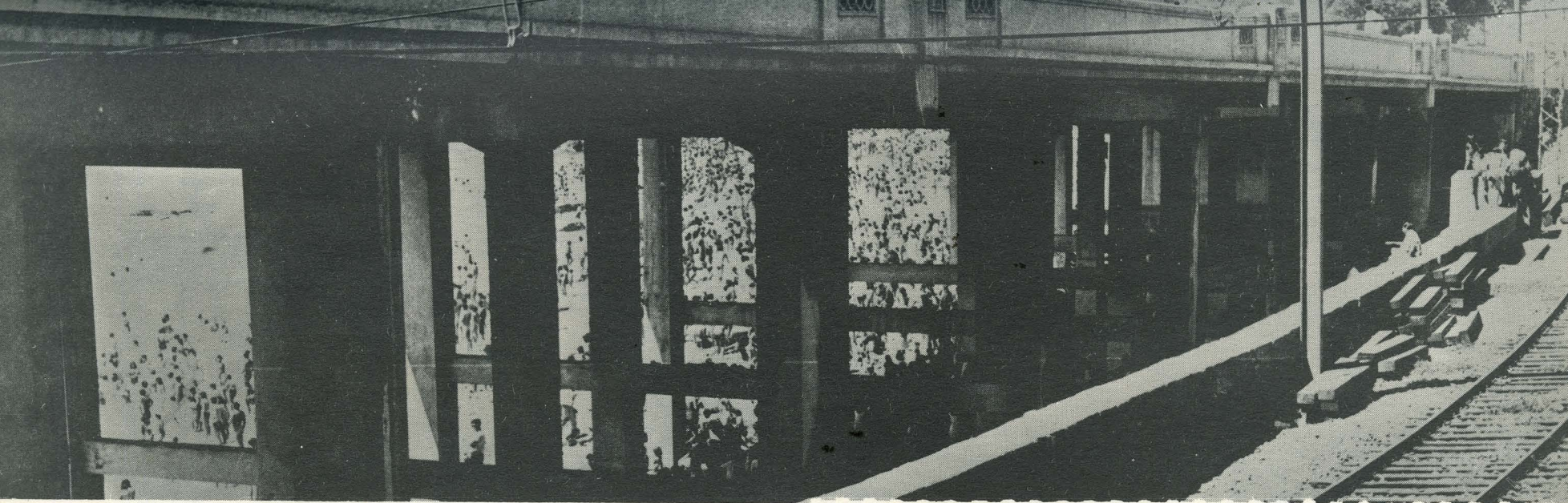
SE DESPRENDE ENTONCES QUE EL TRASPASO DEL TRANSITO DEL TRABAJO DEL PUERTO DEL SISTEMA
 FERROVIARIO AL SISTEMA DE CAMIONES PERMANECERA COMO OBJETO DE CONTROVERSA. ENTRE LOS
 SOSTENEDORES DE LAS VENTAJAS DEL TREN Y LOS DEL CAMION TRAILER. LOS ARGUMENTOS SE REPE-
 TIRAN AL CONVOY. AQUEL QUE LOGRA EL TREN. AQUEL OTRO QUE LOGRAN LOS CAMIONES-TRAILERS.

AFLUENCIA DEL TRANSPORTE PORTUARIO. SE TIENE QUE EL TRANSPORTE DE RETIRO DE MERCADERIA
 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 APORTARAN UN REAL AUMENTO DE VOLUMEN AL
 TRAFICO DEL PUERTO. OTROS POR EL CONTRARIO CONSIDERAN QUE SE LOGRARA UN REAL
 INCREMENTO.

DICHO DESARROLLO DEPENDE DE LAS POLITICAS DE PROTECCION A LOS PRODUCTOS
 NACIONALES. POR TANTO EL ESCAPA A DEFINICIONES VALIDAS DESDE HOY PARA
 SIEMPRE.





1 EN CUANTO A LA PROPOSICION DE UNA 3a. VIA DE FCC SANTIAGO VALPARAISO UNA VIA ULTRARAPIDA ELLA, Y SOLUCIONES SEMEJANTES HAN DE SER CONSIDERADAS DEL SIGUIENTE MODO:

LA FORMA DE ESTE PAIS (VER LAMINAS DE FUNDAMENTOS) CON SUS 4500 KM. DE COSTA Y SUS 180 KM. DE ANCHO Y SUS CIUDADES ESCALONADAS UNA A UNA EN SU LARGO CONSTITUYEN UN PAIS DE TERRITORIO ANGOSTO.

SOLO EN SU CENTRO ESTE PAIS ANGOSTO ALCANZA UNA DIMENSION DE PAIS ANCHO. ES PRECISAMENTE EN LA ZONA VALPARAISO:CIUDAD, Y SANTIAGO:CIUDAD, QUE NO EN LA ZONA SAN ANTONIO:AUN NO CIUDAD, SANTIAGO Y SEWELL:CAMPAMENTO

VALE DECIR, EN LA ZONA VALPARAISO SANTIAGO SE PUEDE OPTAR ENTRE VIVIR EN UNA U OTRA CIUDAD. POR CIERTO QUE AMBAS NO OFRECEN LAS MISMAS POSIBILIDADES SANTIAGO OFRECE UNA VASTA GAMA DE POSIBILIDADES VALPARAISO UNA MAS RESTRINGIDA PERO SI OFRECE LA GRAN POSIBILIDAD DEL MAR.

VALPARAISO NO DEBE SALIRSE DE ESA GAMA RESTRINGIDA NO DEBE DEJAR DE CREER EN LA GRAN POSIBILIDAD DEL MAR NO DEBE DEJAR DE SER UNA CIUDAD DELANTE DE SANTIAGO NO DEBE DEJAR QUE ESTE TERRITORIO ANGOSTO NO TENGA UNA ZONA CENTRAL DE TERRITORIO ANCHO PUES SOLO ASI EL TERRITORIO ALCANZARA LA COMPLEJIDAD PROPIA DEL PAIS.

2 AHORA BIEN,

- 5 PERIODOS EN LA RELACION VALPARAISO SANTIAGO
- 1º LOS TIEMPOS DEL CABALLO
- 2º LOS TIEMPOS DEL FERROCARRIL Y EL VEHICULO
- 3º LOS VIAJES SON EL DIA
- 4º LOS VIAJES SE DESARROLLAN DENTRO DE LA JORNADA DE TRABAJO
- 5º LOS VIAJES TOMAN UNA MAÑANA, UNA TARDE.

HAY QUE TOMAR UNA DECISION. LA SIGUIENTE: QUE VALPARAISO RENUNCIE A IR A SANTIAGO DENTRO DEL MARCO DE LA JORNADA HABITUAL DE TRABAJO COMO ALGO ORDINARIO. PARA QUE IR A SANTIAGO NO CORRESPONDA A TRASLADARSE DE UN BARRIO A OTRO

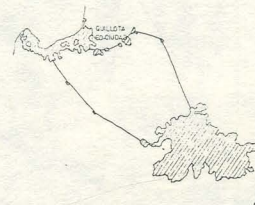
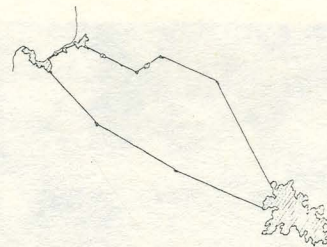
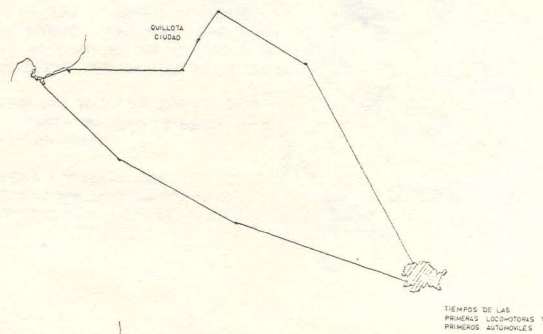
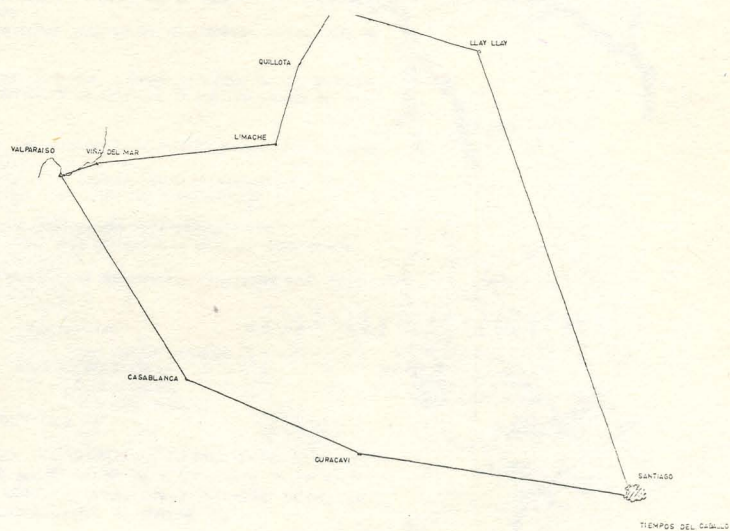
TODO ELLO EN UNA ACTITUD QUE ENGENDRA LA VIDA DEL PAIS AUN CUANDO EN OTRAS PARTES SE PROCEDA DE OTRO MODO Y SE NOS RECOMIENDAN SUS CRITERIOS.

3 PERO LO RAPIDO HA DE LLEGAR A QUILLOTA CIUDAD EN LOS TIEMPOS DE LAS DISTANCIAS LARGAS HOY NEO-CIUDAD EN LOS TIEMPOS DE LAS DISTANCIAS BREVES.

QUILLOTA HA DE ADQUIRIR LA FORMA DE UNA NEO-CIUDAD ELLA SE UBICA EN LA FRONTERA ENTRE VALPARAISO Y LA COSTA Y SANTIAGO Y EL INTERIOR. ELLA VIVE DE LA PRODUCCION DEL VALLE DE ACONCAGUA PRODUCCION DESTINADA A LOS EXPORTADORES DEL PUERTO DE VALPARAISO A LOS CONSUMIDORES DEL PAIS, SANTIAGO.

Y AUN CUANDO LA PRODUCCION SE DESTINE AL CONSUMO DEL PAIS ELLA SIEMPRE DEBERA ACCEDER A VALPARAISO COMO SI FUERA OTRO BARRIO EL BARRIO DEL MAR.

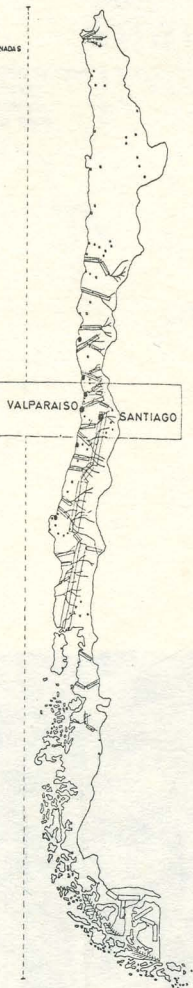
4 DE ESTE MODO LA CARRETERA MENDOZA-VALPARAISO SE ENCONTRARA CON CIUDADES CON VITALIDAD QUE RIGEN ASIMISMO REGIONES CON VITALIDAD. TAL ES LA LEY DE UN PAIS EN CUANTO A SUS CARRETERAS INTERNACIONALES.

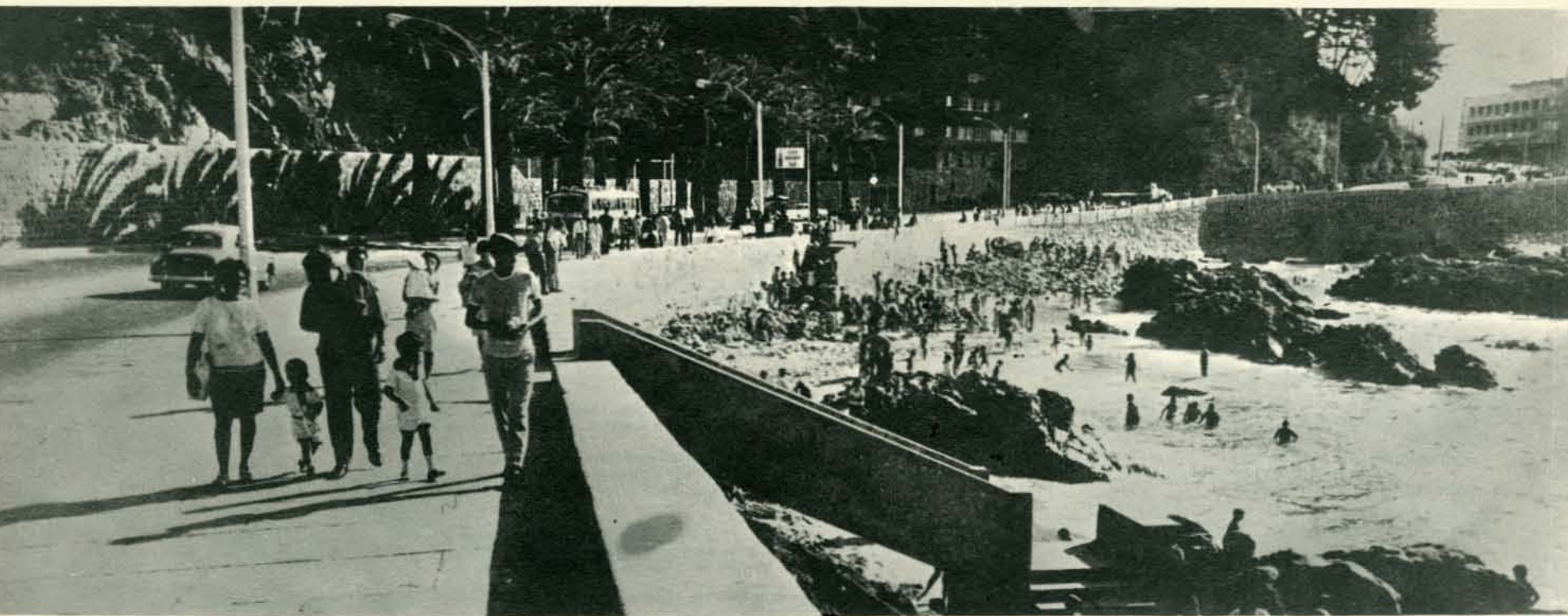


FUTURO TIEMPO DE LA TERCERA VIA DE FCC ULTRARAPIDA 1 HORA DE SANTIAGO A VALPARAISO

CHILE PAIS DE TERRITORIO ANGOSTO CON CIUDADES ESCALONADAS

COMO SI FUERA UN PAIS ANCHO





1.- ORILLA NATURAL

SUPERFICIES DE PLAYAS
 SUPERFICIES DE ARBOLES

VALPARAISO Y VIÑA, EN VERANO, ACUMULAN EN SUS PLAYAS A PENSAR DE LO EXIGUO E INCOMODAS QUE ELAS PUEDEN SER - MAS GENTE QUE SANTIAGO EN SUS DIAS FESTIVOS, QUE LA REPARTE EN SUS CASAS, BORDES Y ALREDEDORES.

O SEA, SANTIAGO CIUDAD DEL INTERIOR, DISPERSA SU GENTE. VALPARAISO Y VIÑA, CIUDADES MARITIMAS, LA CONCENTRAN. NO SOLO LA PROPIA, SINO LOS TURISTAS DE LA REGION, DE SANTIAGO, Y CADA VEZ MAS LOS TRANSANDINOS.

DE MODO QUE EN LAS PLAYAS SE ACUMULA MAS GENTE QUE EN LOS ACTOS CIVICOS. ELLO HACE PALPAR QUE LA GENTE DE ESTE PAIS SE JUNTA EN LOS MOMENTOS DE RECREACION 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 RECREACION REPRESENTA TAL INVERSION.

SE DICE QUE ESTE PAIS NO TIENDE A ACUMULAR, SINO QUE TODO LE LLEGUE, LE OCURRA, SE LE VAYA. RECUERDEN ANTAÑO, LA PLATA, RECIENTEMENTE EL SALITRE. LUEGO ESTE PAIS JUNTO A ESTA TENDENCIA, MANIFIESTA A UN MISMO TIEMPO EN VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR QUE PUEDE ACUMULAR A SU GENTE A LA ORILLA DEL MAR EN UN GENERO DE VIDA QUE REPRESENTA LO INVERSO DE LO COTIDIANO.

Y LA GENTE EN LA ORILLA SE APROPIA DE ELLA. ESTO LO PODEMOS OBSERVAR DESDE

MAITENCILLO - LAS VENTANAS, EXTREMO NORTE, HASTA LAGUNA VERDE - LAS DOCAS, EXTREMO SUR.

EN AMBOS EXTREMOS SE DAN LOS CAMPAMENTOS. EN ESTOS - POR EJEMPLO - SE LLEGA EN CAMIONES, SE LEVANTAN CARPIS Y SE PERMANECE UNOS DIAS. SE TRATA, ENTONCES, DE UNA APROPIACION TRANSITORIA. PERO QUE SABE ESTABLECER UNA REAL PROPIEDAD. PUES OBTIENEN LA PARTE QUE ELLOS OCUPAN ES RESPETADA POR OTROS QUE ALLI PUEDAN ESTAR O PASAR.

MAS ACA, DE DICHOS EXTREMOS DE LOS CAMPAMENTOS SE DAN LOS BALNEARIOS. TAL COMO CON-CON, REACA, QUE SON SEMEJANTES A CAJONADA, ZAPALLAR, ALGARRIBO... SE TRATA DE PLAYAS RODADAS POR VIVIENDAS. ESTAS, POR CIERTO, NO SON TRANSITORIAS. SON ESTACIONALES O DE FIEES DE SEMANA A LO LARGO DEL AÑO.

SE TIENE POR TANTO QUE EN ESTOS BALNEARIOS AL MOMENTO EN LOS CAMPAMENTOS SE VIVE UN TIEMPO JUNTO AL MAR SEAN UNOS DIAS O UN MES, LLEVANDO UN GENERO DE VIDA DIFERENTE AL COTIDIANO.

SIN EMBARGO SE DA OTRA SUERTE DE BALNEARIOS, AQUELLOS QUE NO REQUEREN QUE SE LLEVE UN GENERO DE VIDA DIFERENTE AL COTIDIANO. SINO QUE PERMANECIENDO INMERSO EN LO COTIDIANO, PERMITEN QUE SE ACCEDA A LA RECREACION A LA ORILLA DEL MAR. SE DAN ASI DOS NUEVAS CLASES DE BALNEARIOS:

LOS BALNEARIOS - PLAZAS (C)

LOS BALNEARIOS - CLUBS (C)

AMBOS SON OBSERVABLES EN LA ORILLA URBANA ACTUAL.

EN CUANTO A LOS BALNEARIOS - PLAZAS SE TIENE A: CALETA - ABRACA Y A LAS TORPEDERAS. ELLOS CUENTAN CON PLAZAS LAS CUALES PUEDEN DECIRSE - YACEN A LA ESPERA QUE LES LLEGUE UNA FERIA. A ESTOS BALNEARIOS VIENE LA GENTE DE LA CIUDAD, LA QUE NATURALMENTE VIVE DISPERSA EN LA EXTENSION DE ESTE, NO POR TANTO CONCENTRADA AL MODO DE LOS BALNEARIOS VISTOS ANTERIORMENTE, TALES COMO REACA.

POR ELLO, SOLO CUANDO SE ESTA EN LA RIBERA MISMA SE PRODUCE ESE MOMENTO DE INVERSION DE LO COTIDIANO PROPIO AL ACTO DEL TURISMO Y DE LA RECREACION. SIN EMBARGO TAL BREVEDAD DE TIEMPO NO ES INCONVENIENTE PARA QUE AQUI TAMBIEN SE PRODUZCA UNA APROPIACION DE LA ORILLA. JUNTO A 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 ASI 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.

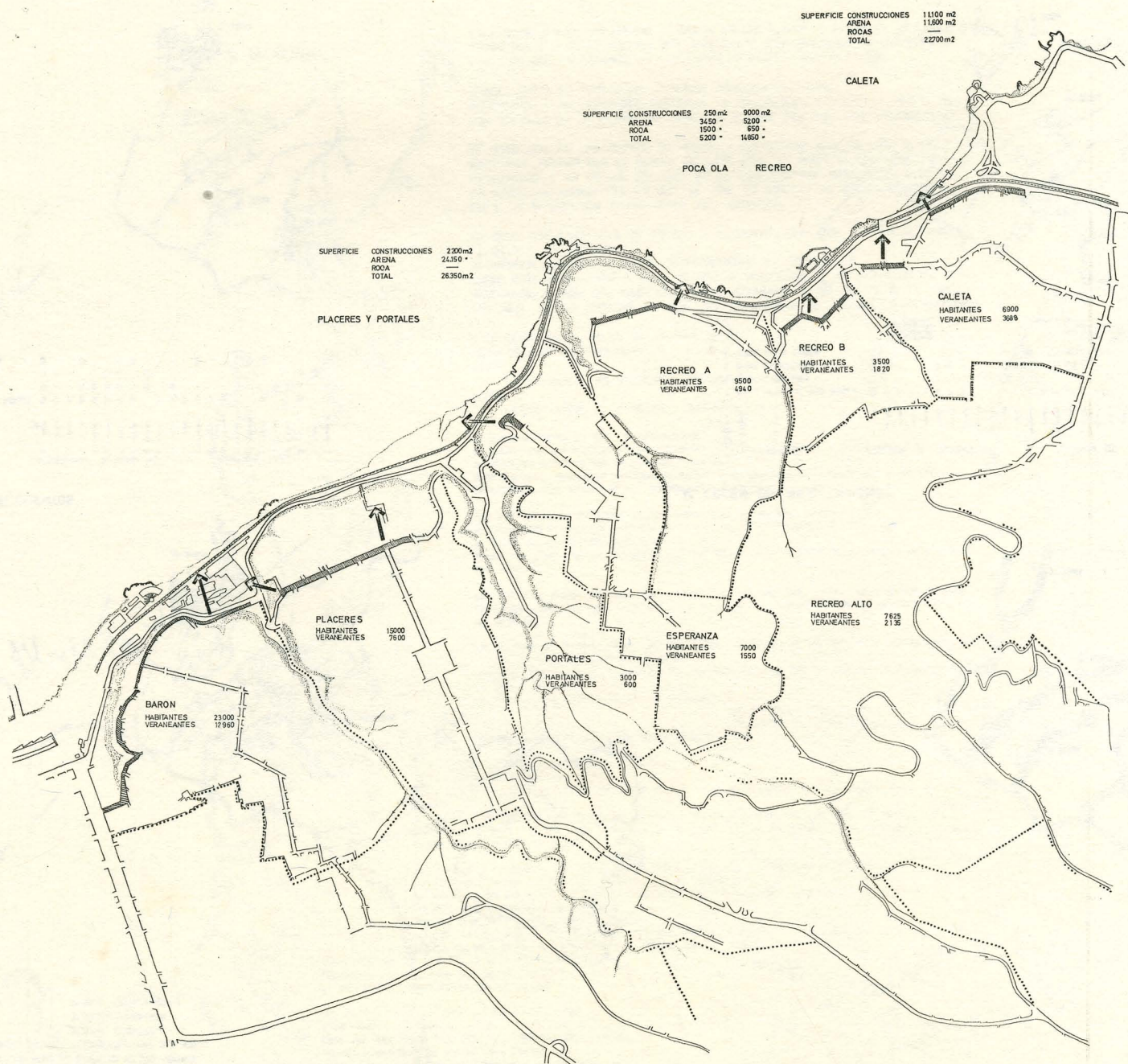
LOS OTROS BALNEARIOS SON LOS BALNEARIOS - CLUBS. A LA MANERA DEL CLUB DE YATES. ESTA VEZ ESA PLAZA QUE YACE A LA ESPERA DE LA FERIA DEL CASO ANTERIOR, SE VUELVE UNA EDIFICACION. UN INTERIOR INTERIOR QUE - POR CIERTO - SE DESARROLLA DE UN MODO TAL QUE SABE VOLCARSE, ABRIRSE AL PAISAJE NATURAL. EN ESTO SE DA TAMBIEN UN ACTO DE APROPIACION DE LA ORILLA. REPARASE AL RESPECTO EN LOS NUMEROSOS RESTAURANTS - QUE SON EDIFICIOS - EN LA COSTA MISMA, SEAN ELLOS DE CATEGORIA O NO, COMO ELLOS JUNTAN EL COMER CON EL ESTAR JUNTO A LA RIBERA, APROPIANDOSE DE ESTA.

LOS BALNEARIOS REPRESENTAN EL AVANCE DE LO DEPORTIVO EN EL TURISMO Y LA RECREACION. CADA VEZ EL DEPORTE INFLUYE MAS EN LAS JORNADAS DE ESTOS ULTIMOS, OBSERVASE COMO SE HACE VIDA SOCIAL NOCTURNA EN TENDAS TAN ACENTUADAMENTE DEPORTIVAS.

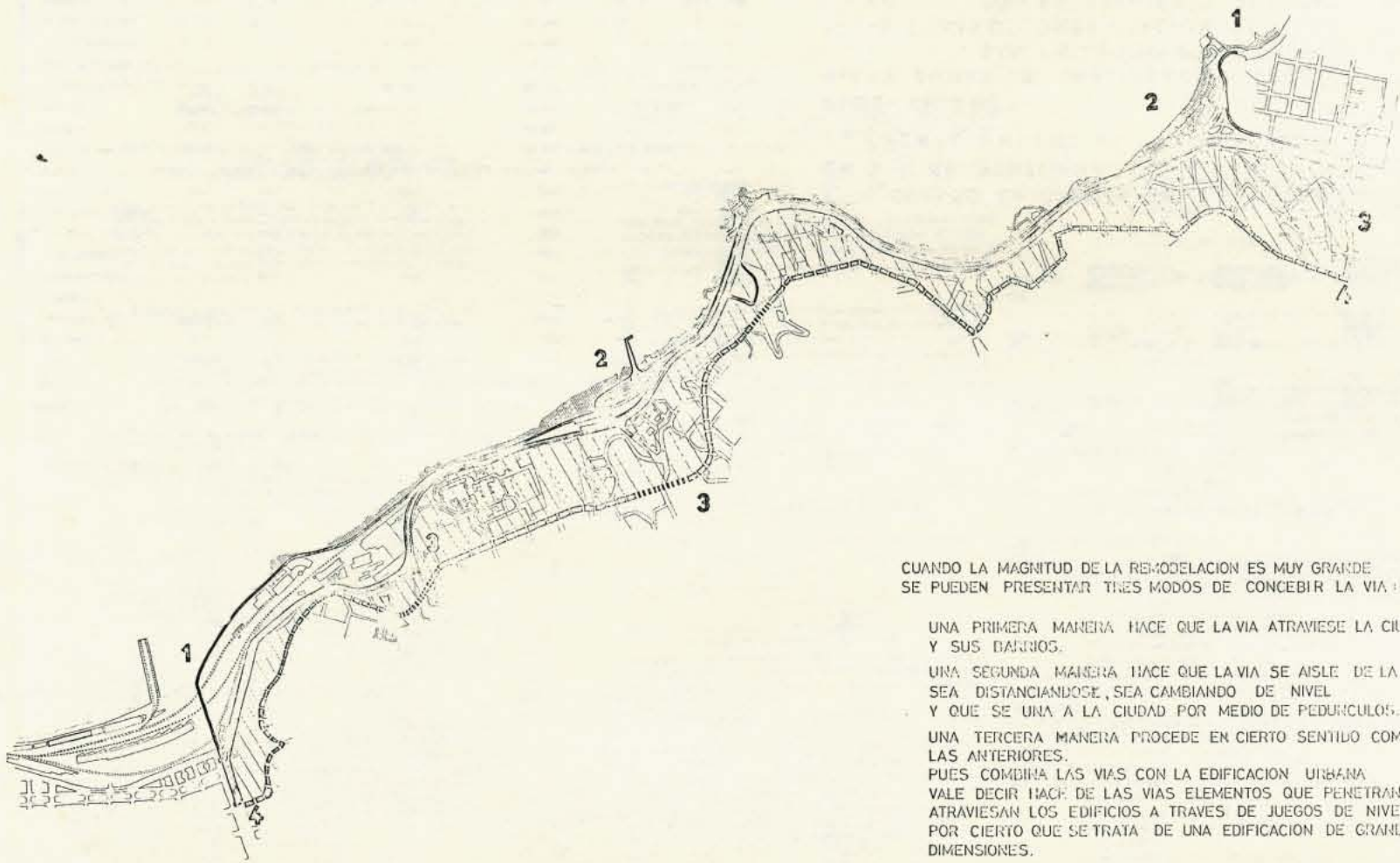
PERO LOS BALNEARIOS AUN MAS REPRESENTAN EL GOCE DE ESTAR AL AIRE LIBRE. ELLO YA CON EL AVANCE DEL DESNUDO. PERO AGUI SE HA DE NOTAR QUE EL GOCE DE ESTAR AL AIRE LIBRE VA CON ESTAR JUNTO O DENTRO DE INTERIORES ARQUITECTONICOS QUE SABEN VOLCARSE O ABRIRSE AL PAISAJE NATURAL. ES POR TANTO, A TRAVES DE ESTA COMPLEJA RELACION DEL INTERIOR EXTERIOR QUE SE CONFORMAN LOS BALNEARIOS - CLUBS.

2.- BALNEARIOS





LA ORILLA URBANA CENTRICA DEBE CUIDAR SUS PLAYAS EN RAZON DE LOGRAR LOS 4 TIPOS DE BALNEARIOS, Y DE LA AFLUENCIA A PIE



CUANDO LA MAGNITUD DE LA REMODELACION ES MUY GRANDE SE PUEDEN PRESENTAR TRES MODOS DE CONCEBIR LA VIA :

UNA PRIMERA MANERA HACE QUE LA VIA ATRAVIESE LA CIUDAD Y SUS BARRIOS.

UNA SEGUNDA MANERA HACE QUE LA VIA SE AISLE DE LA CIUDAD, SEA DISTANCIANDOSE, SEA CAMBIANDO DE NIVEL Y QUE SE UNA A LA CIUDAD POR MEDIO DE PEDUNCULOS.

UNA TERCERA MANERA PROCEDE EN CIERTO SENTIDO COMBINANDO LAS ANTERIORES.

PUES COMBINA LAS VIAS CON LA EDIFICACION URBANA VALE DECIR HACER DE LAS VIAS ELEMENTOS QUE PENETRAN Y ATRAVIESAN LOS EDIFICIOS A TRAVES DE JUEGOS DE NIVELES. POR CIENTO QUE SE TRATA DE UNA EDIFICACION DE GRANDISIMAS DIMENSIONES.

LA MAGNITUD DE LA REMODELACION EN VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR ES DENTRO DE POSIBILIDADES MINIMAS.

NO PUEDE - ENTONCES - PENSARSE EN EL TERCER MODO. PROPIO ES ESTE A GRANDES METROPOLIS.

PERO NO SOLO POR ESTAS RAZONES DE ESCALAS, SINO QUE POR PROPIA VOLUNTAD SE DESCARTA EL TERCER MODO. PUES EN LA ORILLA SIEMPRE DOMINARA EL PAISAJE NATURAL. EN OTRAS PARTES DE LA CIUDAD PODRA SURGIR ESA TENDENCIA ACTUAL A CONFORMAR LOS ELEMENTOS URBANOS COMO EDIFICACION.

SE TIENE QUE EL PERFIL DE LA ORILLA ES ANGOSTO Y CURVADO POR TANTO ESTRECHO. (LO CONTRARIO A ENCONTRARSE EN UNA LLANURA PLANA, ANCHA.)

LUEGO EL TRAZADO DE LA AVENIDA DEL MAR ES UN JUEGO PARA LOGRAR LA FLUIDEZ DEL TRANSITO

1

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

2

3

4

PROPONE REMODELAR LA AVENIDA : BORDE DEL CERRO

SE HACE NECESARIO ACCEDER A:
LA EXPANSIÓN DEL TAMAÑO DE LA OBRA URBANA (12)

EL TAMAÑO DE UNA OBRA URBANA COMPRENDE TANTO:
 EL TAMAÑO PROPIO O DEL INTERIOR DE LA OBRA
 EL TAMAÑO CIRCUNDANTE A ESE TAMAÑO PROPIO
 EL TAMAÑO CIRCUNDANTE A SU VEZ SE CONFORMA A TRAVÉS DE:

LA COMPLEMENTACIÓN:
 UN BARRIO ESTABLECE CIERTOS CIERTOS SERVICIOS AJENOS AL PROPIO USO FUERA DE LOS LÍMITES DE SU PROPIA ZONA.
 EJEMPLO: MIRAFLORES EN VÍÑA DEL MAR

LA ATRACCIÓN:
 UN BARRIO ESTABLECE CIERTOS SERVICIOS AJENOS AL PROPIO USO DENTRO DE LOS LÍMITES DE SU PROPIA ZONA.
 SE TRATA DE UNA COMPLEMENTACIÓN RESPECTO A LOS BARRIOS ANTERIORES

LA IMITACIÓN:
 UN BARRIO ESTABLECE CONJUNTOS QUE SON REPETICIÓN DE OTROS EXISTENTES EN OTROS BARRIOS.

LA IMITACIÓN SUPONE ASÍ UNA CIERTA CONTINUIDAD EN CAMBIO LA COMPLEMENTACIÓN - ATRACCIÓN SUPONEN UN CIERTO DISTANCIAMIENTO SE PUEDE PRODUCIR ENTONCES SIETE CLASES DE RELACIONES RESPECTO AL TAMAÑO CIRCUNDANTE:

- 43. DE COMPLEMENTACIÓN
- 44. DE COMPLEMENTACIÓN Y ATRACCIÓN
- 45. DE COMPLEMENTACIÓN ATRACCIÓN E IMITACIÓN
- 46. DE ATRACCIÓN E IMITACIÓN
- 47. DE ATRACCIÓN
- 48. DE IMITACIÓN
- 49. DE IMITACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN

POR CIERTO DICE LOS TAMAÑOS CIRCUNDANTE MAS FACILMENTE ESTIMABLES SON AQUELLOS QUE APARECEN FUERTEMENTE LIGADOS, TALES COMO 45 Y LOS MENOS LIGADOS SON LOS MENOS PREVISIBLES. SE TIENE QUE EL CUADRO ANTERIOR, CON SUS DOCE PUNTOS, SE ENCUENTRA AHORA CON LOS SIETE PUNTOS PROVENIENTES DEL EXAMEN DE LA EXPANSIÓN DEL TAMAÑO DE LA OBRA URBANA.

DE ESTE ENCUENTRO SE DESPRENDE QUE LAS ESTIMACIONES CON MAYOR POSIBILIDAD DE CUMPLIMIENTO SON AQUELLAS QUE SE REFEREN A:

- (5)BIEN NATURAL GENERAL
- (2)FORTALECE FRENTE GENERADOR
- (4)USO + ESPECTACULO
- (4)COMPLEMENTACIÓN - ATRACCIÓN - IMITACIÓN

ESTA RESULTANTE HAY QUE REFERIRLA EN FORMA DIRECTA AL CASO DEL TRAMO BARON-CALETA ABARCA DE LA AVENIDA DEL MAR

SE PUEDE ENTONCES CONSIDERAR QUE RESPECTO A LA AVENIDA DEL MAR SE ESTA PRACTICANDO UNA RE-VALORIZACION INICIAL

INTERMEDIA
 FINAL

SE PUEDE CONFORMAR EL SIGUIENTE CUADRO:

	REV. INICIAL	INTERMEDIA	FINAL
BIEN NATURAL GENERAL	MAR AVENIDA DEL MAR	MAR AVENIDA DEL MAR BALNEARIOS MEJORADOS	MAR AVENIDA DEL MAR BALNEARIOS MEJORADOS NUEVOS BALNEARIOS
FORTALECEN FRENTE GENERADOR	TRIPLE VIA DE TURISMO EXPRESO LOCAL	TRIPLE VIA DE TURISMO EXPRESO LOCAL	TRIPLE VIA DE TURISMO EXPRESO LOCAL
USO + ESPECTACULO	BORDE CERROS UN LUGAR REMODELADO	BORDE CERROS VARIOS LUGARES REMODELADOS	BORDE CERROS CONTINUIDAD TOTAL DE LUGARES REMODELADOS

ESTE CUADRO DA CUENTA DE LAS FASES EN QUE SE CONFORMA EL FRENTE URBANO DE VALORIZACION

- PUES VALORIZA
- a-LAS ZONAS DE URBANIZACION REGULAR SIN EQUIPAMIENTO RENOVADO
- b-LAS ZONAS DE URBANIZACION REGULAR CON EQUIPAMIENTO RENOVADO
- c-LAS ZONAS DE URBANIZACION IRREGULAR



c-URBANIZACION IRREGULAR

ZONAS DEFINIDAS SEGUN ESTUDIO ESCUELA DE ARQUITECTURA

ZONAS	ZONA ROCUANT	1	ZONA CABRITERIA	2	ZONA ESPERANZA	3	ZONA AGUA SANTA	4	FUENTES DATOS
SECTORES	ROCUANT	SAN ROQUE	QUEBRADA CABRITERIA	QUEBRADA ESPERANZA	A. SANTA	N. ALPIORA			
HABITANTES	6000	7500	2500	3105	1545	10000			INSTRUMENTADO POR EL MUNICIPIO
Nº FAMILIAS	1200	1500	500	620	309	2250			INSTRUMENTADO POR EL MUNICIPIO
SUPERFICIE M ²	300000	340000	132170	73400	65000	204400			BARCELONA DEPARTAMENTO DE PLANEACION URBANA
TOPOGRAFIA									
ALCANTARILLADO		64%	0%	30%		12%			SEMA PLAN DE URBANIZACION
AGUA POTABLE		25%	77%	85%		18%			SEMA PLAN DE URBANIZACION
ALUMBRADO PUBLICO		43%	50%	28%		43%			SEMA PLAN DE URBANIZACION
ALUMBRADO DOMICILIAR		80%	80%	100%		100%			SEMA PLAN DE URBANIZACION
PAVIMENTACION		40%	30%	20%		15%			SEMA PLAN DE URBANIZACION
MOVILIZACION	MICROS "C"	MICROS "E", "F"	MICROS "D" PLACERES, BARON	MICROS "A", "B", "C" PLACERES	MICROS 4, 5, 2, 1E				
AREAS DE USO PUBLICO	2 CANCHAS DE FUTBOL	1 PLAZA	1 CANCHA BABYFUT		NO HAY 2 CANCHAS DE FUTBOL				
ESCUELAS	1		1		NO HAY	1	2		
IGLESIAS	NO HAY	NO HAY	1 METODISTA		NO HAY	1 CATOLICA			
POLICLINICOS	NO HAY	NO HAY	NO HAY		NO HAY	1 CRUZ ROJA			
JUNTA DE VECHOS	3	3	1		NO HAY	1	5		
CLUBES DEPORTIVOS	1	1	NO HAY		NO HAY	1	NO HAY		
CENTRO DE MADRES	NO HAY	NO HAY	NO HAY		NO HAY	NO HAY	1		
COMERCIOS	HAY	HAY	HAY		HAY	HAY	HAY		
POLICIA	NO HAY	1 COMISARIA	1 RETEN		NO HAY	NO HAY	NO HAY		





LA AVENIDA DEL MAR FORMA UN FRENTE URBANO DE VALORIZACION

UNA OBRA URBANISTICA QUE ALCANZA UN RANGO DE TAL APORTA BENEFICIOS A:

1. LA ZONA ADYACENTE
2. EL BARRIO EN EL CUAL SE UBICA
3. UNA PARTE O LA TOTALIDAD DE LA CIUDAD

LUEGO, LA VALORIZACION DE UNA OBRA IMPLICA:

4. LA ESTIMACION DE SUS RADIOS DE INFLUENCIAS.
5. LA ESTIMACION DE LA MAGNITUD DE LOS BENEFICIOS

AHORA BIEN, DIVERSAS POSICIONES TEORICAS O AUN SIMPLES CRITERIOS PUEDEN FORMULAR ESTIMACIONES, PERO SIEMPRE CABE UNA PREGUNTA, ¿HASTA QUE PUNTO ESTAS ESTIMACIONES SE CUMPLEN POSTERIORMENTE? PUES MULTIPLES CASOS DEMUESTRAN QUE LOS HECHOS VIENEN A DESMENTIR FORMULACIONES CONCEBIDAS EN FORMA MUY COHERENTE Y LOGICA.

LA RESPUESTA A ESTA PREGUNTA SE DESPRENDE DE UN EXAMEN URBANISTICO, DICHO EXAMEN SEÑALA TRES GRADOS DE ESTIMACIONES:

6. ESTIMACIONES SUJETAS A UNA TOTAL INCERTIDUMBRE
7. ESTIMACIONES APOYADAS EN ALGUNA PROBABILIDAD REAL
8. ESTIMACIONES BASTANTE PROBABLES DE CUMPLIRSE

EL PASO DE LA INCERTIDUMBRE A LA PROBABILIDAD SE DA SEGUN CUATRO COORDENADAS URBANAS:

9. LA MAGNITUD DEL CRECIMIENTO URBANO
10. EL SENTIDO DE DICHO CRECIMIENTO
11. EL TAMAÑO MISMO DE LA OBRA URBANA
12. LA EXPANSION DE ESE TAMAÑO

LA MAGNITUD DEL CRECIMIENTO URBANO (9)

SE DA TRES CLASES DE MAGNITUDES:

13. AQUELLAS QUE PROVIENEN DE UNA DENSIFICACION
14. AQUELLAS QUE PROVIENEN DE UN BIEN NATURAL LOCAL
15. AQUELLAS QUE PROVIENEN DE UN BIEN NATURAL GENERAL

MAGNITUD QUE PROVIENE DE UNA DENSIFICACION (13)

SE TRATA DE UNA INTENSIFICACION DE ACTIVIDADES O DE FUNCIONES URBANAS YA EXISTENTES, DICHA INTENSIFICACION SE REALIZA EN VIRTUD DEL PROPIO RITMO URBANO, POR CUILO NO PUEDE TRATARSE DE UNA INTENSIFICACION QUE SE LIMITE A UNA ESCALA MUY PEQUEÑA, SINO DE UNA INTENSIFICACION QUE ALCANZE UNA CIERTA MAGNITUD, QUE IMPLIQUE UNA REMODELACION QUE HAGA RE-OCUPAR UN BARRIO, RE-OCUPACION QUE CAMBIA Y PUELVIE MAS COMPLEJAS LAS FUNCIONES URBANAS.
EJEMPLO: LA AVENIDA BUÑAS EN SANTIAGO.



MAGNITUD QUE PROVIENE DE UN BIEN NATURAL LOCAL (14)

SE TRATA QUE LA CIUDAD DESCUBRE UN BIEN DEL PAISAJE EN QUE SE ASIENTA, IMPLICA UNA EXTENSION DE LO URBANO, A FIN DE ACERCARSE O APODERARSE DEL GOCE DE DICHO BIEN.
EJEMPLO: EN SANTIAGO, LA AVENIDA PERU, QUE CORRE A LO LARGO DE LA LADERA DEL SAN CRISTOBAL, CON EL PROPOSITO DE GOZAR DE ESTE BIEN NATURAL, DICHA POSIBILIDAD ALCANZA SOLO A LOS BARRIOS CERCANOS, ES POR TANTO UN BIEN LOCAL



MAGNITUD QUE PROVIENE DE UN BIEN NATURAL GENERAL (15)

SE TRATA QUE LA CIUDAD DESCUBRE, ESTA VEZ EN EL PAISAJE CIRCUNDANTE, UN BIEN GENERAL PARA ELLA. ES EL CASO DE LA CORDILLERA PARA SANTIAGO, QUE HIZO QUE SURGIERA EL BARRIO ALTO.
AHORA BIEN, LA INCERTIDUMBRE ESTA EN LA DENSIFICACION Y LA MAYOR POSIBILIDAD ESTA EN EL GOCE DE UN BIEN NATURAL GENERAL, LAS RAZONES URBANAS SON LAS SIGUIENTES:

16. LA MOVILIDAD URBANA
17. LOS VALORES URBANOS
18. LA DETERMINACION DE LAS OBRAS



LA MOVILIDAD URBANA

TODA CIUDAD VIVE EN UNA PERMANENTE MOVILIDAD QUE MODIFICA AQUELLO QUE SATISFACE Y ANHELA, EN ELLO SE DIFERENCIA, POR EMPLO, DE UN PUEBLO AGRICOLA QUE PUEDE ESTAR MENOS SOMETIDO A UNA COMPLEJIDAD DE REQUERIMIENTOS O ANHELOS FLUCTUANTES.

LOS VALORES URBANOS (17)

TODA CIUDAD VIVE EN UNA PERMANENTE POSIBILIDAD DE QUE SUS HABITANTES TIENDAN A CONCURRIR AL CENTRO TRADICIONAL URBANO, O QUE LOS HABITANTES TIENDAN A CONCURRIR A LOS BORDES URBANOS PARA ALLI ENCONTRARSE CON LOS BIENES DE LA NATURALEZA.

LA DETERMINACION DE LAS OBRAS (18)

TODA CIUDAD VIVE DEL HECHO QUE SU CENTRO ESTA FUERTEMENTE CONFINADO POR LAS OBRAS ARGITECTONICAS QUE LO COMPOENEN. EN CAMBIO LOS BORDES COMPAREZCEN MENOS FUERTEMENTE DETERMINADOS POR LAS OBRAS, PUESTO QUE SIEMPRE SE RIDEN POR ESE BIEN NATURAL DE QUE GOZAN.

SE TIENE ENTONCES QUE EL CENTRO DE LA CIUDAD ES NO PREVISIBLE EN CUANTO AL CUMPLIMIENTO DE LAS ESTIMACIONES DE BENEFICIOS Y QUE LOS BORDES SON MAS PREVISIBLES, ES POR ELLO QUE SE DIJO QUE LA MAGNITUD QUE PROVIENE DE UNA DENSIFICACION SE ENCUENTRA EN UN GRADO DE INCERTIDUMBRE MAYOR, Y QUE LA MAGNITUD QUE PROVIENE DEL GOCE DE UN BIEN NATURAL GENERAL ALCANZA, UNA MAYOR POSIBILIDAD DE CUMPLIMIENTO.

SIN EMBARGO, EL EXAMEN DE LAS TRES CLASES DE MAGNITUDES (13-14-15) DEL CRECIMIENTO URBANO, NO LOGRAN ARROJAR CRITERIOS DEFINITIVOS PARA RECONOCER EL GRADO DE VERACIDAD DE LAS ESTIMACIONES, SE HACE NECESARIO PASAR A EXAMINAR:

EL SENTIDO DEL CRECIMIENTO URBANO (10)

EL SENTIDO DEL CRECIMIENTO SE LO OBSERVA CUANDO SE DETECTA EL EJE O EL SISTEMA DE EJES

MEDIANTE EL CUAL LA CIUDAD EXISTE SE RENUEVA SE EXPANDE

DICHO EJE O SISTEMA DE EJES SE CONSTITUYE ASI EN UN FRENTE GENERADOR.

LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS HACEN DE ESTE FRENTE GENERADOR SU REAL ROSTRO, QUE, AL IGUAL DEL ROSTRO HUMANO, PERMITE DARLE CUENTA, UBICARSE, ROSTRO, QUE ES A LA CIUDAD LO QUE UNA FACHADA ES A LA CASA, VALE DECIR, LO MAS PRESENTABLE Y REPRESENTANTE DE ELLA

TAL MANERA DE SER CORRESPONDE A LAS CIUDADES EN TIEMPO DE PAZ. EN ESTAS, EL RECUENTO DE LOS ANHELOS Y LOS LOGROS ALCANZADOS ES ASUNTO QUE SE PRACTICA SIEMPRE, COTIDIANAMENTE, SEA EN FORMA DECLARADA, SEA EN FORMA DIFUSA, Y ESTE RECUENTO O BALACE SE LLEVA A CABO EN EL FRENTE O LOS FRENTES GENERADORES. PUES EN ELLOS SE UBICA CUANTO DA CUENTA DE LA VIDA Y MARCHA DE LA CIUDAD, TODA OBRA URBANA SE SITU, ENTONCES, ANTE EL EJE O FRENTE GENERADOR A FIN DE

19. ESTABLECER NUEVOS EJES-FRENTES URBANOS
20. FORTALECER EL EJE-FRENTE URBANO DENSIFICANDOLO
21. FORTALECER EL EJE-FRENTE URBANO EXPANDIENDOLO
22. FORTALECER EL EJE-FRENTE URBANO CREANDOLE VARIANTES
AHORA BIEN, EL PRESENTE EXAMEN DEL "SENTIDO DEL CRECIMIENTO URBANO" HAY QUE RELACIONARLO CON EL EXAMEN ANTERIOR DE "MAGNITUDES DEL CRECIMIENTO URBANO" DE DICHA RELACION SURGE LA SIGUIENTE GAMA:

23. DENSIFICACION (13) - QUE FORTALECE AL FRENTE GENERADOR
24. -QUE ESTABLECE NUEVOS FRENTES
- BIEN NATURAL LOCAL (14)
25. -QUE FORTALECE AL FRENTE GENERADOR
26. -QUE ESTABLECE NUEVOS FRENTES
- BIEN NATURAL GENERAL (15)
27. QUE FORTALECE AL FRENTE GENERADOR
28. QUE ESTABLECE NUEVOS FRENTES

EN ESTA GAMA SE TIENE QUE:

EL CASO DE MAXIMA INCERTIDUMBRE EN LAS ESTIMACIONES ES 24
EL CASO DE MAYORES POSIBILIDADES DE CUMPLIMIENTO ES 27 - 28

SIN EMBARGO, LOS APORTES COMBINADOS DE AMBOS EXAMENES ANTERIORES, DE LAS MAGNITUDES Y EL SENTIDO DEL CRECIMIENTO URBANO, NO LOGRAN AUN CONFORMAR CRITERIOS CLAROS Y DEFINITIVOS ACERCA DEL GRADO DE REALIDAD DE LAS ESTIMACIONES.

SE HACE NECESARIO:

EL TAMAÑO DE LA OBRA URBANA (11)

UNA CIUDAD VIVE DE DEL ESPECTACULO QUE LE PRODUCE SU PROPIO EXISTIR. LUEGO EL TAMAÑO DE UNA OBRA URBANA ES MEDIDA CON UNA DOBLE MEDIDA:

LA DEL USO DIRECTO
LA DEL ESPECTACULO QUE PROVOCA
POR ESO UN GOBERNANTE DEJA OBRAS URBANAS O CAMINERAS QUE NO TODOS USAN DIRECTAMENTE, PERO SI LA VEN U OYEN HABLAR DE ELLA. VALE DECIR, EL ESPECTACULO QUE DAN.

SE DAN ASI DOS CLASES DE TAMAÑO

29. LOS QUE SATISFACEN EL USO PERO NO EL ESPECTACULO
30. LOS QUE SATISFACEN TANTO EL USO COMO EL ESPECTACULO

AHORA BIEN LOS TAMAÑOS QUE SATISFACEN TANTO AL USO COMO EL ESPECTACULO PERMITEN ESTIMACIONES MAS APROXIMADAS A SU CUMPLIMIENTO, QUE LOS TAMAÑOS GENERADOS POR EL MERO USO

POR TANTO PUEDE CONFORMARSE CON ESTE EXAMEN Y LOS DOS ANTERIORES EL SIGUIENTE CUADRO:

DENSIFICACION - FORTALECE FRENTE GENERADOR	USO	31.
	USO - ESPECTACULO	32.
ESTABLECE NUEVOS FRENTES	USO	33.
	USO - ESPECTACULO	34.
BIEN NATURAL LOCAL - FORTALECE FRENTE LOCAL	USO	35.
	USO - ESPECTACULO	36.
ESTABLECE NUEVOS FRENTES	USO	37.
	USO - ESPECTACULO	38.
BIEN NATURAL GENERAL - FORTALECE FRENTE GENERAL	USO	39.
	USO - ESPECTACULO	40.
ESTABLECE NUEVOS FRENTES	USO	41.
	USO - ESPECTACULO	42.

DENTRO DE DICHO CUADRO

LAS ESTIMACIONES MAS DEBILES CORRESPONDEN A 25-37
LA ESTIMACION MAS FUERTE CORRESPONDE A 40

Y SIN EMBARGO NUEVAMENTE LAS TRES MANIFESTACIONES YA VISTAS DEL CRECIMIENTO URBANO - MAGNITUD SENTIDO Y TAMAÑO - NO CONFORMAN CRITERIOS DECISIVOS PARA DETERMINAR EL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS ESTIMACIONES.

PERDIDA DE BALNEARIOS QUE PROVOCA LA VIA ELEVADA

LA VIA ELEVADA DEJA BAJO SU ESTRUCTURA SOPORTANTE EN
 CALETA ABARCA RECREO - POCA OLA CLUB DE YATES PORTALES PLACERES FUERTE ANDES
 20% 80% 100% 30% 100% 100% DE SU SUPERFICIE

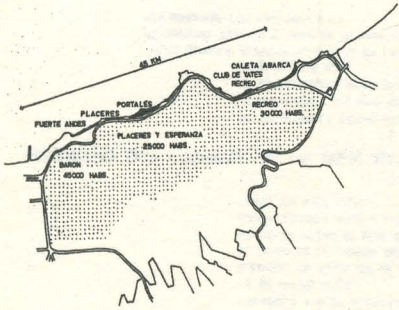
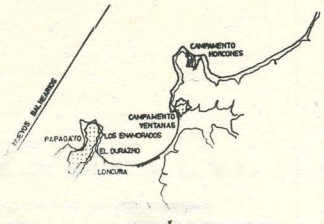
EXEPTO CALETA ABARCA, ESTOS PORCENTAJES SIGNIFICAN LA PERDIDA TOTAL DE ESTOS BALNEARIOS EN CUANTO TALES. AL RESPECTO OBTIENE EL ESTADO ACTUAL BAJO EL PUENTE DE LOS CAPUCHINOS LO QUE LA VIA ELEVADA EN VERDAD PROPONE ES QUE ESA SITUACION DE ABANDONO Y SUCIEDAD SE PROLONGUE A LOS 4,5 KM. DEL TRAMO. Y QUE FORME UN VERDADERO MURO QUE IMPIDA LA VISTA Y EL ACCESO AL MAR.

ESTAS PLAYAS REPRESENTAN LA POSIBILIDAD DE ACCESO A PIE A LOS BALNEARIOS A:
 45000 HABS. DE 25000 HABS. DE 30000 HABS. DE
 C^o BARON Y C^o LECHEROS C^o PLACERES Y C^o ESPERANZA RECREO Y CALETA ABR.

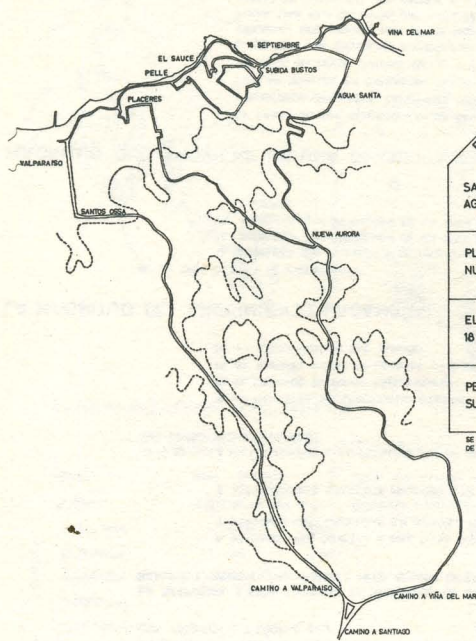
ESE TOTAL DE 100000 PERSONAS PERDERA ESA FLUIDEZ PARA LLEGAR HASTA EL MAR Y DEBERA RECURRIR AL TRANSPORTE. ESTE SERA INTERCOMUNAL. PUES UNA ESTIMACION QUE MIDE LA PERDIDA DE BALNEARIOS DE UBICACION CENTRAL, TENDRA QUE CONSIDERAR QUE LOS EXISTENTES ESTAN COPADOS, LUEGO HABRA QUE HABILITAR OTROS, MAS ALLA DE LA DESEMBOCADURA DEL ACONCAGUA. EL PASAJE SERA DEL ORDEN DE E^o 1^a IDA Y VUELTA.

LUEGO NOS ENCONTRAMOS ANTE UNA NUEVA SITUACION: EL ENCAMIENIENTO DEL ACCESO A LA ORILLA. ASUNTO QUE EN EL HECHO, AFECTARIA 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.



COSTO DE PERDIDA DIARIA PARA LA CIUDAD POR EL NO FUNCIONAMIENTO DURANTE LA CONSTRUCCION DE LA VIA ELEVADA



EN VALPISO	EN VÍA DEL MAR VÍAS YA CONSTRUÍDAS	VÍAS EN CONSTRUCCION	KILOMETROS DE RECORRIDO	EXEDENTES DE VÍAS RESPECTO A LA M. ESPAÑA USADO ACTUAL	CANTIDAD VEHICULOS VALPISO VÍAS	CANTIDAD VEHICULOS VÍAS	TOTAL VEHICULOS	KILOMETROS VEHICULOS EXEDENTES	COSTO POR TIPO DE VEHICULO	COSTO TOTAL VEHICULOS	USUARIOS	CANTIDAD DE USUARIOS ESTIMATIVA	ESTIMACION TIEMPO USUARIOS EN HRS	COSTO DEL TIEMPO USUARIOS POR HRS	COSTO TOTAL USUARIOS	COSTO DE PERDIDA POR NO USO DE LA VIA		
SANTOS OSSA AGUA SANTA	0	18	12.75	CAMIONES	1.732	1.594	3.326	42.406,5	E* 1.731 E* 73.405,65	0	0	0	0	0	0	0		
PLACERES NUEVA AURORA	0	9	3.75	AUTOS CAMIONET	5.589 1.230	6.048 1.056	11.637 2.286	43.638,75 8.572,50	E* 0,600 E* 5.143,50	23.274 3.429	8.922 1.314	18 13	16058,800 17087,85	186,772,05 2.231,35				
EL SAUCE 18 SEPTIEMBRE	0	5.55	0.30	BUSES AUTOS CAMIONET	2.385 2.016	2.385 2.016	4.770 4.032	715,50 609,80 105,60	E* 1,731 E* 0,600 E* 0,600	E* 1.238,53 E* 362,68 E* 63,96	59625 4.032 508	2.981 202 234	12 18 13	35.775 3.991,48 3.312	37.013,53 3.991,48 3.365,66			
PELLE SUBIDA BUSTOS	0	7.35	2.10	BUSES AUTOS CAMIONET	2.209 1.863	2.209 1.863	4.418 3.726	4.638,65 3.912,30 644,70	E* 1,731 E* 0,600 E* 0,600	E* 8.029,23 E* 2.346,78 E* 386,82	EMPLEAD. OBREROS PROFESION	8.625 3.726 4.605	7.297 621 767	12 18 13	87.564 11.178 11.972,5	95.593,23 13.524,78 12.364,32		
E*43754,75																		

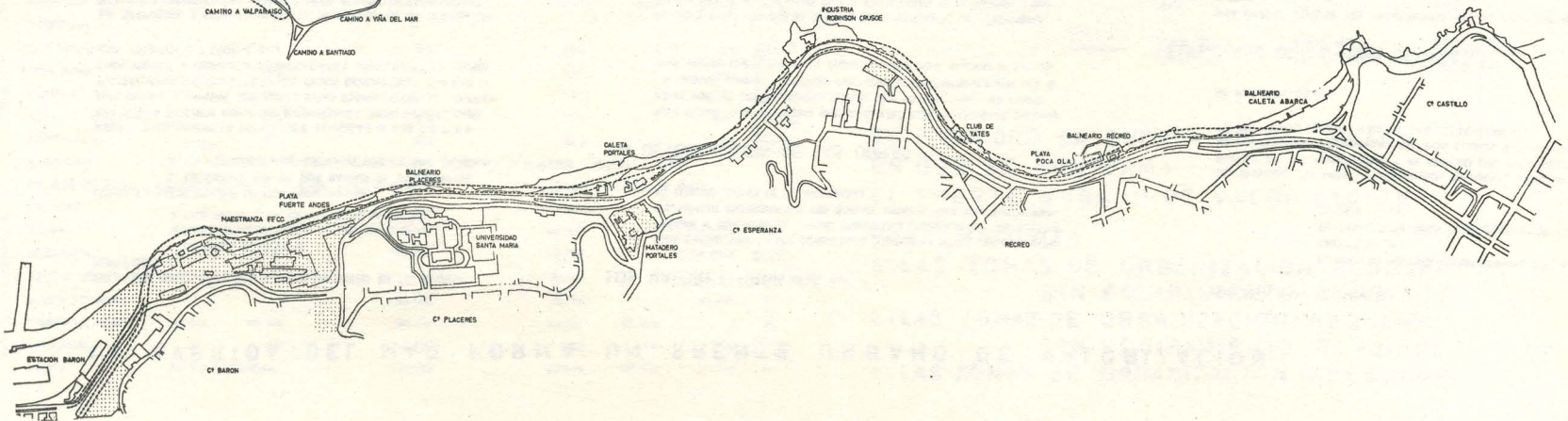
SE CONSIDERA QUE UN 25% DE VEHICULOS PUEDEN PASAR POR LAS VÍAS DE ALTERNATIVA CON DISCO, AUNQUE SOLO AL 12% SE LES HA OTORGADO

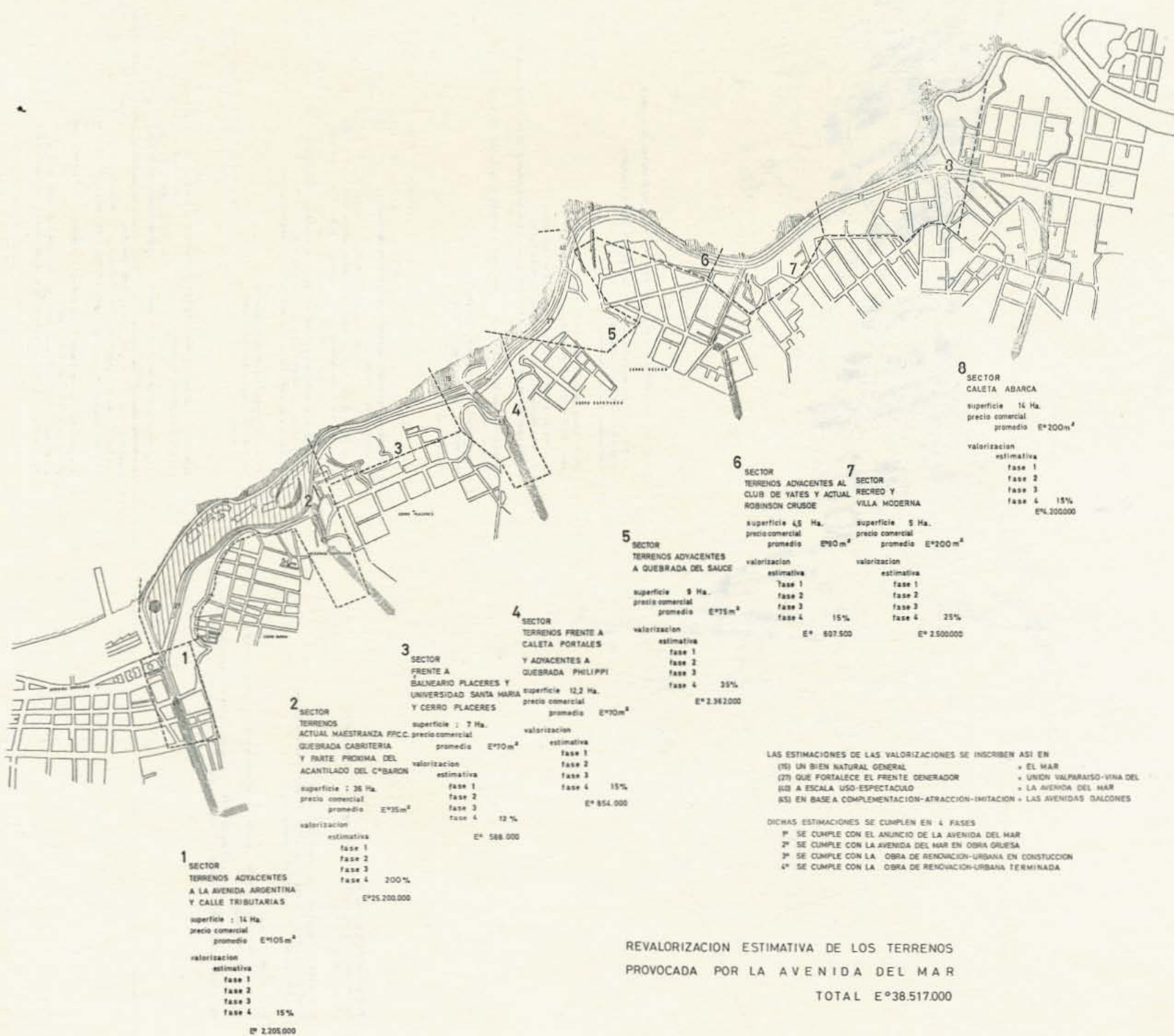
ESTUDIO DEMANDA DEL TRÁNSITO EN AY ESPAÑA (FRENADO REMANES (CUADRO ANEXO 17-26))

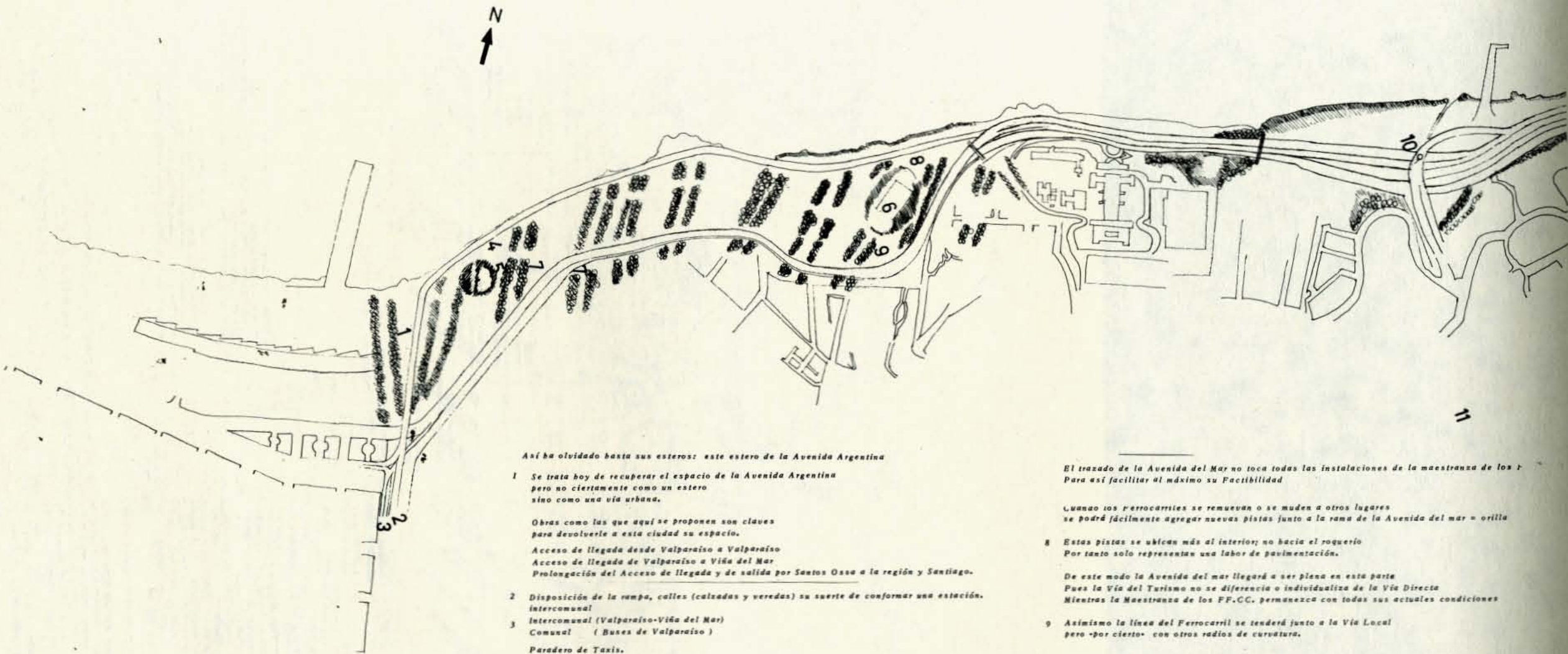
ESTUDIO INGENIERIA PROFESIONAL DE BIENES DE CAMIONES FLETTEROS DEL TRANSPORTE INTERMUNICIPAL (ESTRACION EN RAZON DEL COSTO 8000 POR HORA SIN CONSIDERAR DESGASTE POR PENDIENTE)

ESTOS VALORES PROPONER LOS SIGUIENTES PRECIOS HORA PROFESIONALES E* 20 EMPLEADOS 10 OBREROS 5

PERDIDA DE SITIOS DISPONIBLES PARA RECONSTRUIR LA ORILLA DEL MAR







Así ha olvidado hasta sus esteros: este estero de la Avenida Argentina

- 1 Se trata hoy de recuperar el espacio de la Avenida Argentina pero no ciertamente como un estero sino como una vía urbana.

Obras como las que aquí se proponen son claves para devolverle a esta ciudad su espacio.

Acceso de llegada desde Valparaíso a Valparaíso
Acceso de llegada de Valparaíso a Viña del Mar
Prolongación del Acceso de llegada y de salida por Santos Ossa a la región y Santiago.

- 2 Disposición de la rampa, calles (calzadas y veredas) su suerte de conformar una estación intercomunal
3 Intercomunal (Valparaíso-Viña del Mar)
Comunal (Buses de Valparaíso)
Paradero de Taxis.

La primera ocupación de estos terrenos de la costa fue hecha por el Ferrocarril

- 4 Se trata de pasar en el futuro a una nueva ocupación que entregue estos terrenos a los múltiples usos de una ciudad.

Valparaíso a diferencia de las ciudades del interior del país no ha tenido un centro cívico único y estable. Es por tanto, una ciudad que aún busca su centro cívico.

- 5 En estos terrenos podrán instalarse
6 La Intendencia, la municipalidad
un estadio

Otra parte de estos terrenos pueden ser para un centro hotelero ... vivienda

Lo primero que ha de hacerse cuando los Ferrocarriles se vayan es plantar los terrenos

- 7 Siguiendo con ello la tradición de Viña del Mar que primero ocupe mediante el árbol para nombrar así el paisaje desde el primer instante.

Por tanto la Futura Edificación deberá conformarse en alguna medida por estos árboles junto a la orilla
La Futura Edificación bien se verá obligada a derribar árboles No importa. La conquista de un real lugar requiere de tales cosas

El trazado de la Avenida del Mar no toca todas las instalaciones de la maestranza de los r. Para así facilitar al máximo su factibilidad

Cuando los ferrocarriles se remuevan o se muden a otros lugares se podrá fácilmente agregar nuevas pistas junto a la rama de la Avenida del Mar = orilla

- 8 Estas pistas se ubican más al interior; no hacia el roquerío Por tanto solo representan una labor de pavimentación.

De este modo la Avenida del Mar llegará a ser plena en esta parte Pues la Vía del Turismo no se diferencia o individualiza de la Vía Directa Mientras la Maestranza de los FF.CC. permanezca con todas sus actuales condiciones

- 9 Asimismo la línea del Ferrocarril se tenderá junto a la Vía Local pero -por cierto- con otros radios de curvatura.

La orilla de Valparaíso-Viña del Mar -se dice en los Fundamentos- es una orilla compleja pues no es solo la orilla de un puerto y su trabajo. ni es la orilla de una secuencia de balnearios únicamente.

Esta orilla que alterna así el trabajo del puerto con las playas de los balnearios ha de dar cabida a las caletas de los pescadores A la caleta Portales por consiguiente.

- 10 Esta Caleta conserva hoy -por ahora- sus instalaciones La Avenida del Mar no las toca.

Pero ella, mañana, puede adquirir la forma propia de una caleta pesquera urbana con sus tres momentos:
el de la pesca
el de la Feria al aire libre
el de la vida en común de los artesanos del mar.

Luego Caleta Portales sería una playa=pueblo.

De un pueblo al cual se va Y la vivienda de los pescadores puede quedar máximo unos 600 mts. de la orilla (por las redes). Para así retirarse algo del mar al modo de un camarote en un barco que solo tiene un ojo de buoy pequeño por ventana

- 11 El borde de los cerros no es un borde uniforme Sino un borde múltiple que hace aparecer diversas manifestaciones de la ciudad

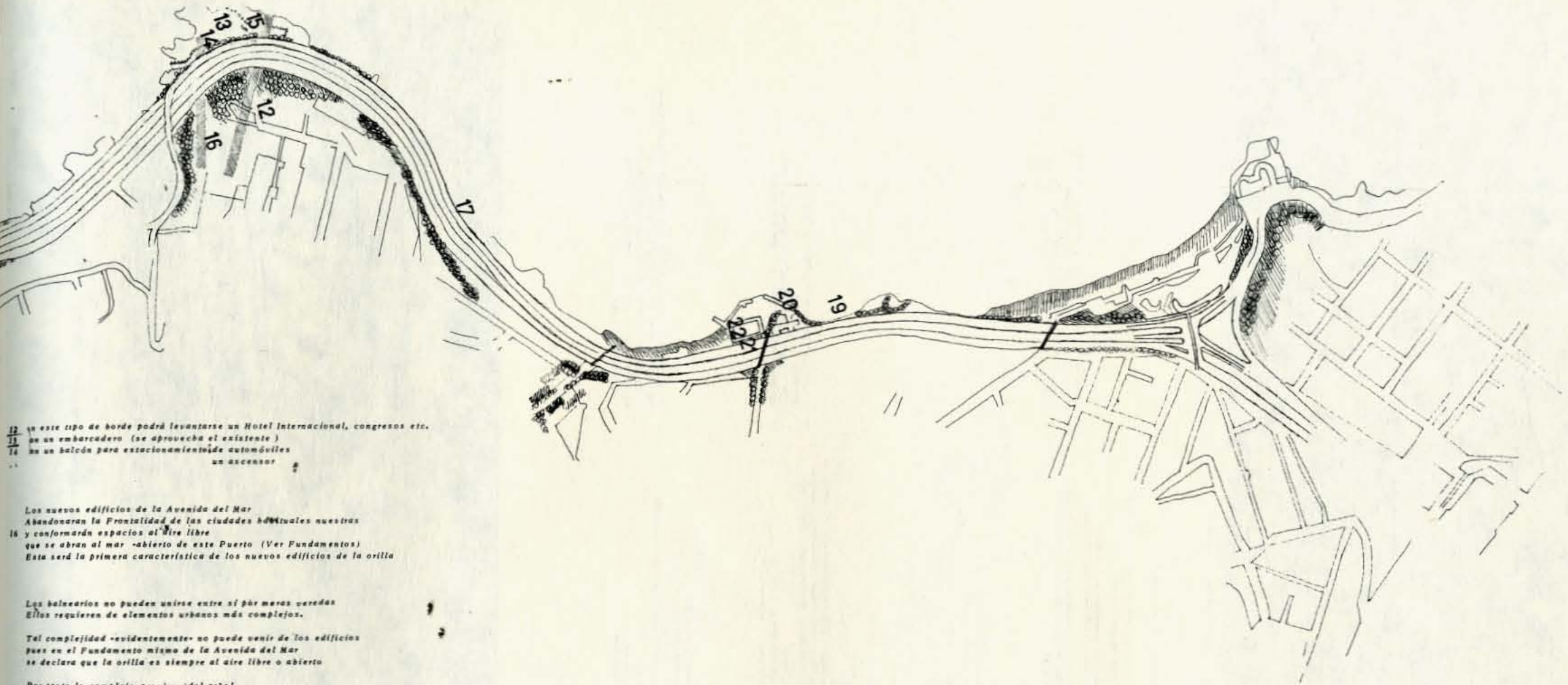
Es así como en esta parte el borde es al modo de la Universidad Santa María y del Cerro Castillo junto a Caleta Abarca

Valparaíso ha olvidado el mar por eso se construye y reconstruye como una adaptación al plano en manzanas.

Pero hubo de adaptarse por falta de terreno y las manzanas perdieron los patios, los patios de las casas que son la razón de ser de las manzanas.

Este olvido del mar hizo que Valparaíso olvidara también los elementos de su propio paisaje Se trata de una paradoja:

Una ciudad sobre cerros frente al mar abierto que olvida los propios elementos que cada día ve nuevamente.



12 En este tipo de borde podrá levantarse un Hotel Internacional, congresos etc.
 13 en un embarcadero (se aprovecha el existente)
 14 en un balcón para estacionamiento de automóviles
 un ascensor

Los nuevos edificios de la Avenida del Mar
 Abandonarán la frontalidad de las ciudades habituales nuestras
 y conformarán espacios al aire libre
 16 que se abran al mar -abierto de este Puerto (Ver Fundamentos)
 Esta será la primera característica de los nuevos edificios de la orilla

Los balnearios no pueden unirse entre sí por meras veredas
 Ellos requieren de elementos urbanos más complejos.

Tal complejidad -evidentemente- no puede venir de los edificios
 pues en el Fundamento mismo de la Avenida del Mar
 se declara que la orilla es siempre al aire libre o abierto

Por tanto lo complejo proviene del árbol
 Esta es la tradición de este Puerto que expone Viña del Mar.

Ahora bien, en el Fundamento de la Avenida del Mar también se advierte
 que la orilla acumula, reúne a la gente.

El árbol acompaña el ir o el pasear de la cantidad de gente
 Tal es la razón de ser de las alamedas

Por eso a lo largo de la Avenida del Mar de su Vía de Turismo
 17 correrá una alameda bajo la cual vayan y vengan los peatones.

Es posible trasladar palmeras de la hondonada de los Cerros
 de Valparaíso
 y que la ciudad efectúe una "operación palmeras"

12 El borde de los cerros se dice a propósito de la curva Los Mayos
 es un borde que manifiesta la multiplicidad de la ciudad

Aquí se presenta otro aspecto.
 Dicho aspecto se refiere a los habitantes de los cerros del tramo Barón-Coleta Abarca.

Estos habitantes deben poder acceder a pie a la orilla y ser balnearios (Ver Fundamentos)
 Pero al acceder a la orilla no deben atravesar partes en que se lleve un género de vida,
 muy diferente al de ellos.

Pues entonces estas partes se convierten en el hecho -en zonas- barreras que impiden
 ese paso fluido, despreocupado con que se va a la playa.

Es por tanto necesario alternar partes como la del Hotel Internacional en la Curva Los Mayos
 con otros tipos de elementos que correspondan al género de vida que se lleva en los cerros.

De modo que por entre estos elementos transitan los habitantes de los Cerros en su ir y venir del mar.
 18 No puede por cierto pensarse en hoteles
 Pero sí en "neo-residenciales"

Que son hoteles que no han perdido el patio
 Al modo de la Población Márquez de Valparaíso.

LA AVENIDA DEL MAR

- 19 Con la vía de Turismo y su ancha vereda que es una alameda
- 20 que en el balneario Recreo se ensanchó en un balcón de estacionamiento para automóviles.
- 21 más las pasarelas para los peatones
- constituyen los elementos básicos que volverán a este Balneario
- 22 un Balneario-Club, como se señala en la lámina Fundamento.

De este modo Recreo será un eslabón de la secuencia de los balnearios
 que se extienden desde Maitencillo en el Norte hasta las Docas, Laguna Verde, en el Sur.

La renovación urbana de Viña del Mar
 se origina en la Avenida del Mar.

Por tanto la renovación, primero, se establece en el borde del mar
 Luego, a continuación, en los bordes de los cerros
 Tal como se afirma en los Fundamentos
 Las vías directas o expresas en Viña del Mar
 deben alejarse cuanto antes del borde del Mar
 para llegarse hasta los bordes de los cerros
 más alejados del Mar.
 Y luego transformarse en los caminos de la región
 El borde del mar queda así para la Vía de Turismo.

CAPACIDAD DE LA AVENIDA DEL MAR

ESCALA DEL TRANSITO EN VALPARAISO-VINA DEL MAR

se dan 4 tipos de escala :

escala puerto	base a una via de circulaciones	Valparaiso-Viña hace 40 años recorrido en varios transitos sucesivos - a pie desde el domicilio a la estación : p.e. Chorrillos - en tren hasta la Estación Puerto se hace del wagon un salon de negocios y de politica - pie a la oficina
escala ciudad mediana	en base a una red simple de circulaciones	recorrido en un solo tránsito - va de "puerta a puerta" su vehiculo es el automovil
escala metropoli	en base a una red compleja de circulaciones	recorrido en varios transitos sucesivos - en automovil de la vivienda a la estación-satélite - ferrocarril metropolitano - en automovil o a pie a los centros urbanos
escala ciudad mediana en cerros junto al mar		Valparaiso-Viña en la actualidad su extensión hace que ellas dejen de ser pueblos lineales pero la circulación primaria va por el plano el automovil accede a los cerros para lograr recorridos "puerta a puerta"

I LA AVENIDA DEL MAR CONSIDERA VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR COMO CIUDADES MEDIANAS CONSIDERA A SANTIAGO COMO METROPOLI CONSIDERA A AMBAS DIFERENTES PARA ASI CONFIGURAR UN PAIS ANCHO (ver lamina)

SITUACIONES DEL TRANSITO EN VALPARAISO-VINA DEL MAR

se dan 3 tipos de situación :

situación de tránsito local	responde al requerimiento de puerta a puerta en la ciudad mediana en que todo terreno o edificación permite acceder inmediatamente al automovil en que todo barrio ha de acceder rapidamente a la movilización colectiva
situación de tránsito directo	responde al requerimiento de "expreso" propia a toda ciudad de hoy el ferrocarril revela el concepto y practica de lo expreso este fue acogido por toda clase de tránsito : - tránsito directo liviano o de pasajeros : trabajo del Puerto sus anexos y derivados - tránsito directo pesado o de carga
situación de tránsito del turismo	responde al requerimiento del "paseo" propia a toda metropoli o aldea en que el paseo a pie origina y se combina con el paseo en automovil

II LA AVENIDA DEL MAR SE CONCEBE EN RAZON DE LOS TRES TRANSITOS EL DIRECTO, EL LOCAL Y EL DE TURISMO QUE RESPONDEN A TRES MODALIDADES MODERNAS "LO EXPRESO" "LO PUERTA A PUERTA" "EL PASEO EN AUTOMOVIL"

LA PROBLEMÁTICA DE LAS VIAS EN VALPARAISO-VINA DEL MAR

la problemática de las vías corresponde a las formas de estas ciudades, corresponde así a :

su modo de extenderse	estas ciudades se extienden antes que renovarse ; se rigen por la ley del menor esfuerzo
su modo de concentrarse	se da en : las circulaciones perifericas : estas absorben facilmente el volumen del tránsito puerta a puerta las circulaciones medias : absorben tambien el tránsito puerta a puerta las circulaciones primarias : son insuficientes para absorber el tránsito puerta a puerta son : razon de la proliferación de vehiculos que dicho tránsito supone por ello el plan intercomunal (y todo plan para estas ciudades) propone pasar del estado actual a una via, la avenida española a una red de vías.

III LA AVENIDA DEL MAR PROPONE QUE VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR ESTABLEZCAN UNA RED DE CIRCULACIONES PRIMARIAS DE ACUERDO A SU CONDICION DE CIUDAD Y QUE ELLA SEA EL PRIMER ELEMENTO DE ESTA NUEVA RED

CLASES DE VIAS EN VALPARAISO Y VIÑA DEL MAR

la clases de vías se reconocen por las clases de velocidad que permiten

se dan tres clases de velocidad :

velocidad de tipo rural	aquella que transcurre con el minimo de solicitudes e interrupciones laterales luego el sentido longitudinal predomina en el desplazamiento del vehiculo
velocidad de tipo periferico	aquella que transcurre con solicitudes e interrupciones laterales luego el sentido transversal cobra mayor importancia
velocidad de tipo centrico	aquella que transcurre muy solicitada por lo lateral luego se produce cierta equivalencia entre el sentido longitudinal y el transversal el tránsito local () se inscribe en la velocidad periferica () pues el tránsito local es de cabotaje luego muy dispuesto a los paraderos el tránsito expreso () se inscribe en la velocidad rural pues trata de gobernar al maximo lo lateral este hecho de que el tránsito expreso se inscriba en la velocidad rural fue el que llevo al MOP al error de considerar que una vía urbana puede regirse por una sola clase de velocidad en estas ciudades el tránsito de turismo () se inscribe en la velocidad centrica pues es muy solicitada lateralmente por el mar detenerse, estacionarse, acceder a los balnearios, etc

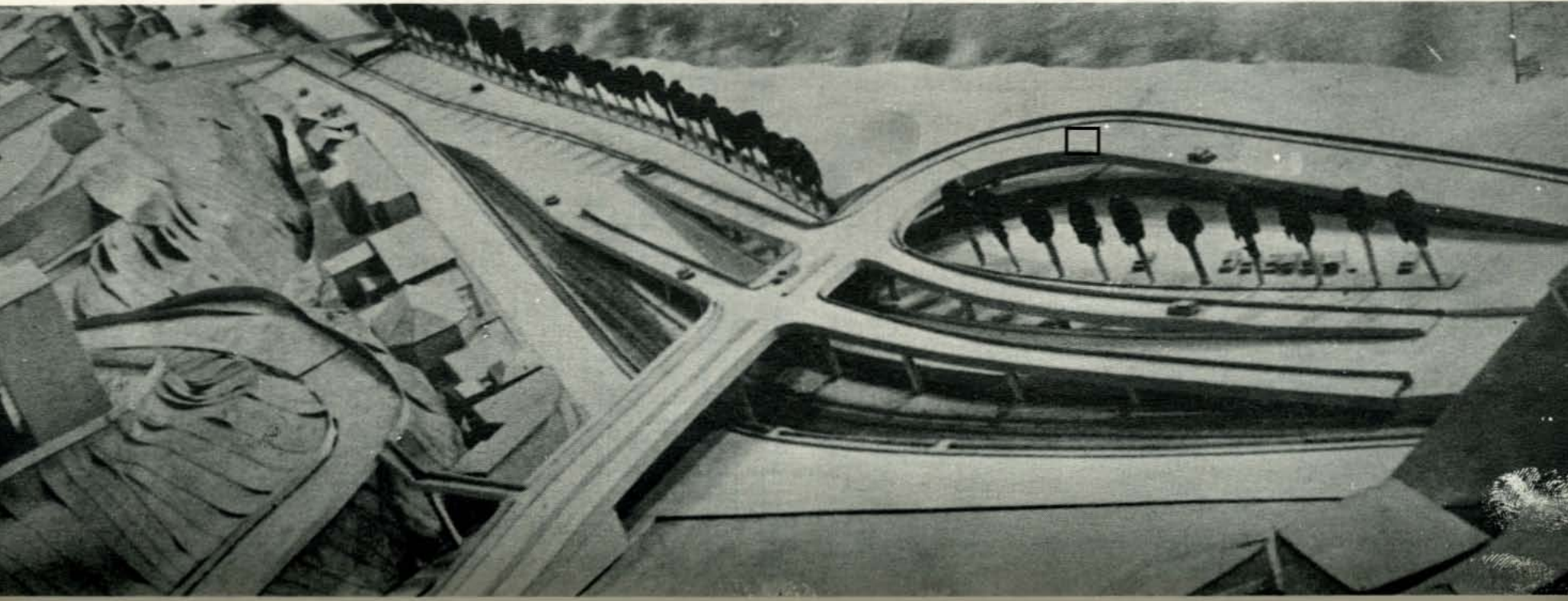
IV LA AVENIDA DEL MAR CONSIDERA SIMULTANEAMENTE TRES TIPOS DE VELOCIDAD UNICA POSIBILIDAD PARA ESTABLECER UN ELEMENTO COMPLEJO POR TANTO CAPAZ DE GENERAR LA REMODELACION URBANA

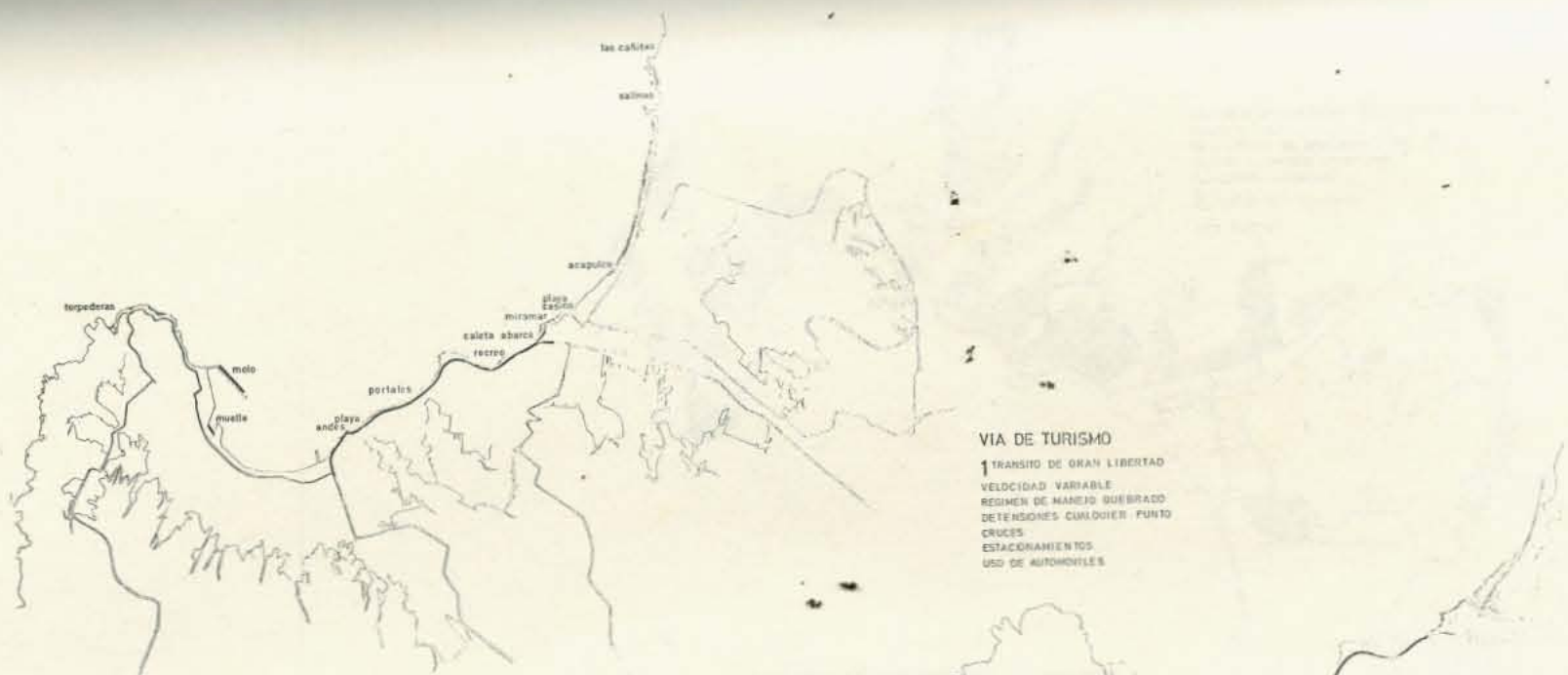
LAS VELOCIDADES DE LAS VIAS EN VALPARAISO-VIÑA DEL MAR

las velocidades dependen del modo de manejar los vehiculos los modos de manejar se diferencian entre si en razon de su semejanza con el ferrocarril se dan cuatro modos

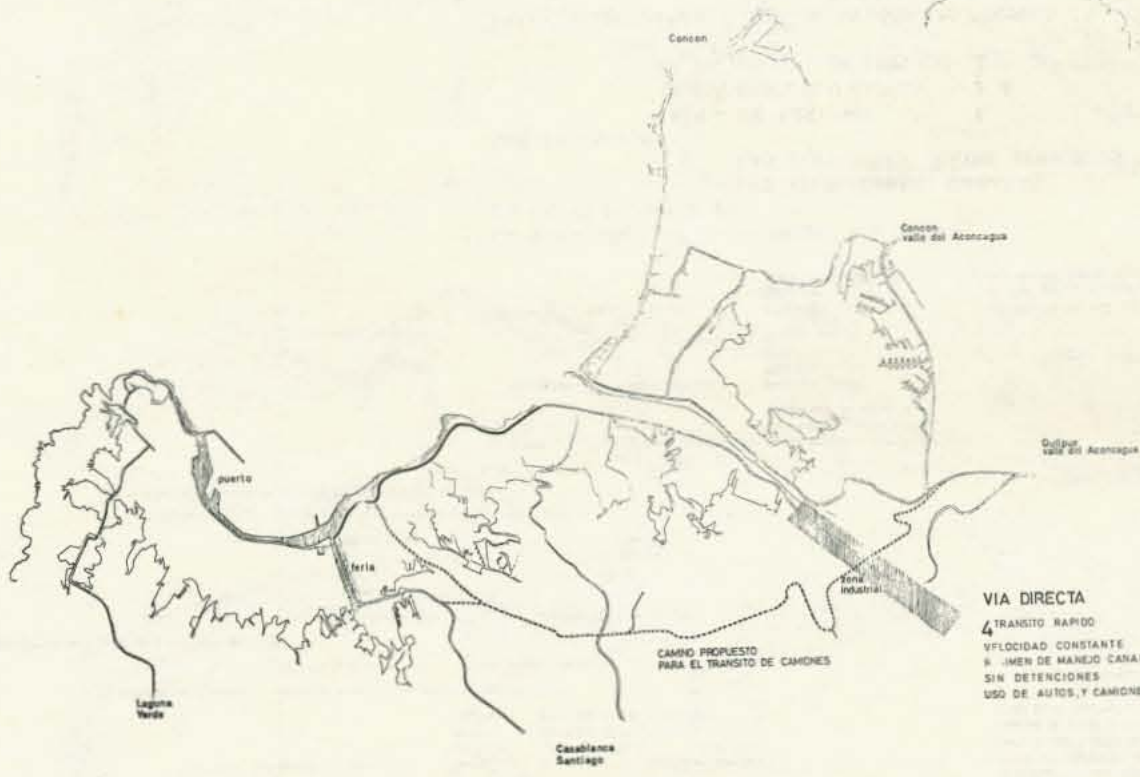
el modo del tránsito puerta a puerta que hace su recorrido en cualquier momento y sin demora fija : p.e. el paseo	
el modo del tránsito puerta a puerta que hace su recorrido en cualquier momento con demoras minimas : p.e. los asuntos diarios	
el modo del tránsito puerta a puerta que hace su recorrido con horario predeterminado : p.e. los buses	
el modo del tránsito puerta a puerta que hace su recorrido en determinadas salidas : p.e. los convoyes del puerto, del abastecimiento, etc	
el tránsito de turismo	se rige por el modo mas libre
el tránsito directo	se rige por el modo acondicionado
el tránsito local	se rige por el modo predeterminado

V LA AVENIDA DEL MAR SURGIDA DE LA NECESIDAD DE MANTENER LIBRE LA ORILLA DEL AFIN QUE LAS CIUDADES REVELEN EL DESTINO MARITIMO DEL PAIS CONCEBE UNA FORMA QUE SE ALEJA DE LA VIA HABITUAL CENTRICA EN QUE SE MANEJA A LA ESPERA DE PODER ALCANZAR VELOCIDAD Y QUE PERMITE EL MANEJO CON FLUIDEZ



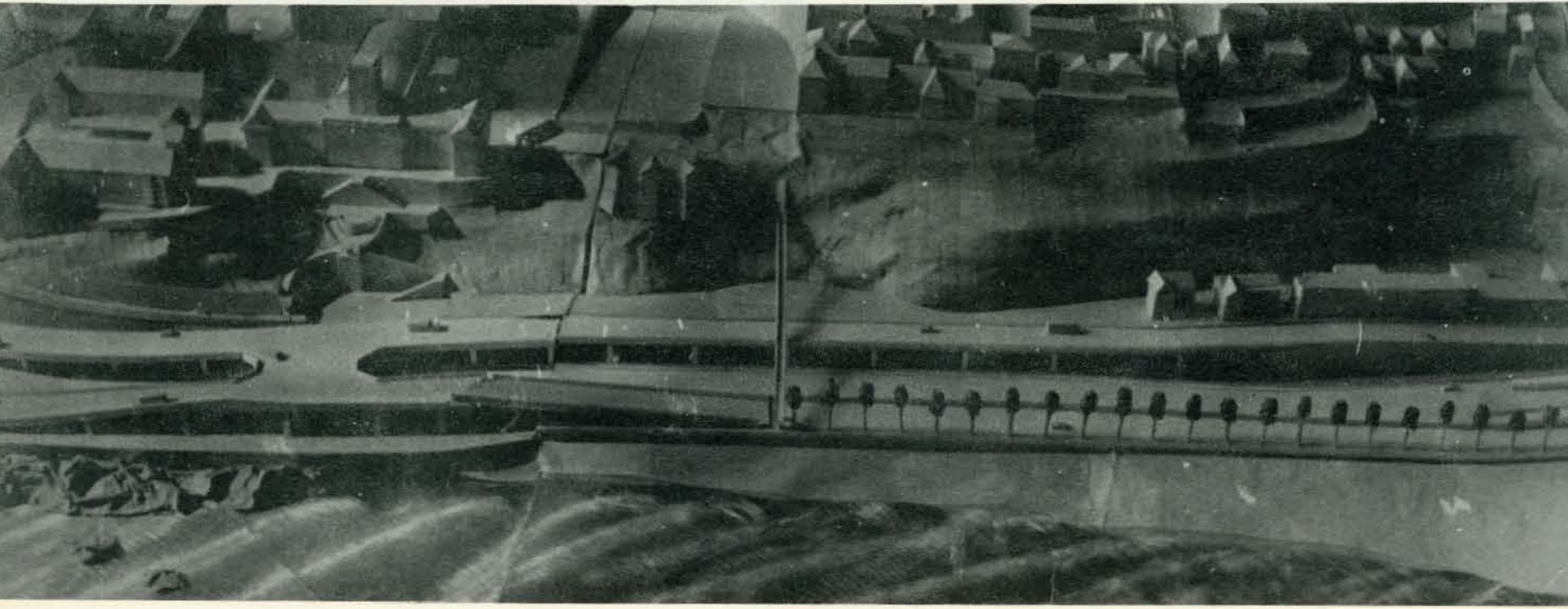


VIA DE TURISMO
 1 TRANSITO DE GRAN LIBERTAD
 VELOCIDAD VARIABLE
 REGIMEN DE MANEJO QUEBRADO
 DETENCIONES CULOOHIER PUNTO
 CRUCES
 ESTACIONAMIENTOS
 USO DE AUTOMOVILES



VIA DIRECTA
 2 TRANSITO RAPIDO
 VELOCIDAD CONSTANTE
 REGIMEN DE MANEJO CANALIZADO
 SIN DETENCIONES
 USO DE AUTOS Y CAMIONES

VIA DIRECTA
 4 TRANSITO RAPIDO
 VELOCIDAD CONSTANTE
 REGIMEN DE MANEJO CANALIZADO
 SIN DETENCIONES
 USO DE AUTOS, Y CAMIONES TRANSITORAMENTE





LA FLUJEZ DE LA AVENIDA DEL MAR

la fluidez se da en dos momentos

el momento de los accesos	accesos terminales	Valparaíso	se accede directa y horizontalmente del plan trazado en tablero de ajedrez
		Viña del Mar	se accede horizontalmente a través de un paso: calera abarca del plan trazado en tablero de ajedrez
	accesos intermedios	Recreo	se accede directamente y en pendiente desde los cerros
		Los Mayos	que tratan de reconstruir el trazado al tablero de ajedrez
		Portales	
		Yolanda	
el momento de los tramos	tramo de la bahía de Valparaíso	Baron = Los Mayos	
	tramo de la bahía de Viña	Calera = Los Mayos	

LOS ELEMENTOS DE LA FLUJEZ DE LA AVENIDA DEL MAR

elementos de obra gruesa	elementos de terminaciones
pistas	peraltes
curvas	vermas
cruces	señalización
estacionamiento	iluminación

en el proyecto se diseñan los primeros elementos permitiendo deducir los segundos
ambos elementos se ordenan a fin de constituir un tiempo único

por:

- vía a Santiago : tres o al menos dos tiempos : prueba, curacavi e agua de piedra son el antiguo tramo colonial hoy a escala del automóvil
- Valparaíso : tres o cuatro tiempos : Quebrada Verde, Playa Ancha, El Puerto, El Almendral
- Viña del Mar : dos o tres tiempos : Achupallas, Santa Inés, Población Vergara y Viña

LA AVENIDA DEL MAR PROPONE HACER DE LOS ACCESOS EL NACIMIENTO DE LAS AVENIDAS BALCONES DE LOS CERROS (ver lámina)
HACE DE LOS TRAMOS NATURALES DE LA COSTA UN SOLO TRAMO CONTINUO PERO DIFERENCIADO
CONCIBE EL MANEJO EN CURVA JUNTO AL HORIZONTE DEL MAR
COMO EL OPTIMO PARA LA RIVERA LIBRE DE ESTAS CIUDADES
PUES SUPERA EN MODERNIDAD AL TRAMO CONDON - ACHUPALLAS
PORQUE ESTE SABE BIEN DESPLEGARSE EN UN PAISAJE RURAL TIERRA ADENTRO
Y LA AVENIDA DEL MAR SE DESPIEGA IGUALMENTE EN LA CIUDAD
JUNTO A REVELAR LA ORILLA DE UN MAR AUN DESCONOCIDO : EL PACIFICO (ver lámina)

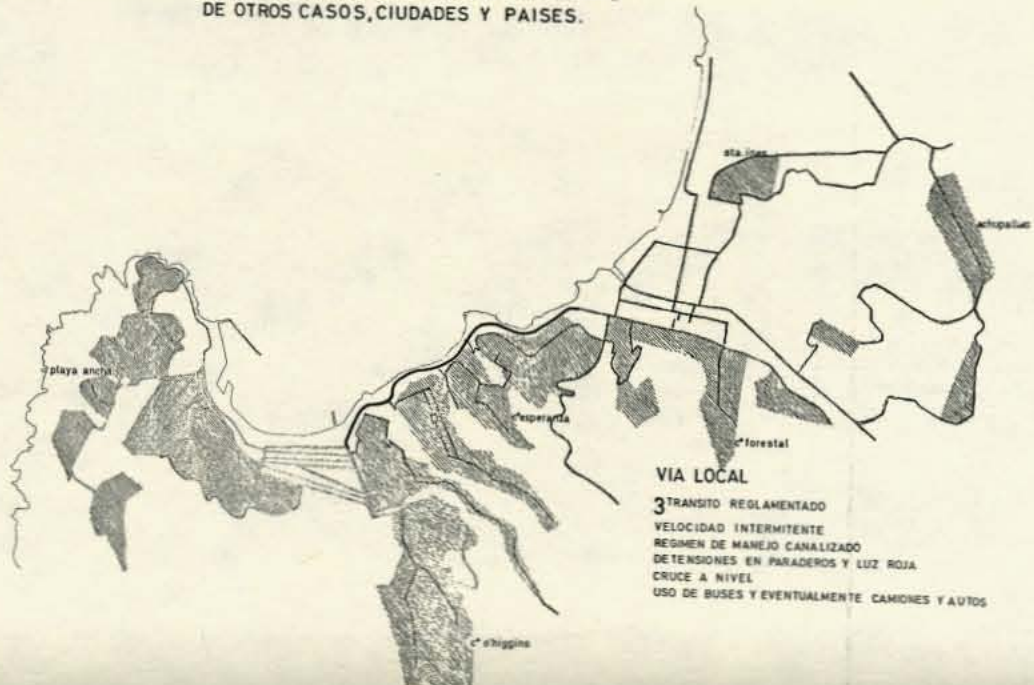
LA AVENIDA DEL MAR CONSTRUYE UN TIEMPO PARA CADA UNA DE SUS VELOCIDADES
DE ALLI QUE PUEDA CONCEBRIR SU VELOCIDAD PROPIA QUE EQUIVALE AL TIEMPO DE CRUCEO EN LO BU
DE AHI QUE PUEDA CALCULAR UNA CAPACIDAD NO FICTICIA

LA CAPACIDAD DE LA AVENIDA DEL MAR ES LA RESULTANTE DE

LAS VELOCIDADES URBANAS
LAS DISTANCIAS ENTRE VEHICULOS
QUE ESTABLECEN

- LA VIA DE TURISMO 1
- LA VIA DIRECTA O RAPIDA 2 4
- LA VIA LOCAL O DE SERVICIO 3

ESTAS VELOCIDADES Y DISTANCIAS SON LAS PROPIAS DE LA AVENIDA DEL MAR
ELLAS NO RESULTAN DE LA APLICACION DE NORMAS DEDUCIDAS DE OTROS CASOS, CIUDADES Y PAISES.



DETERMINACION DE LA VELOCIDAD

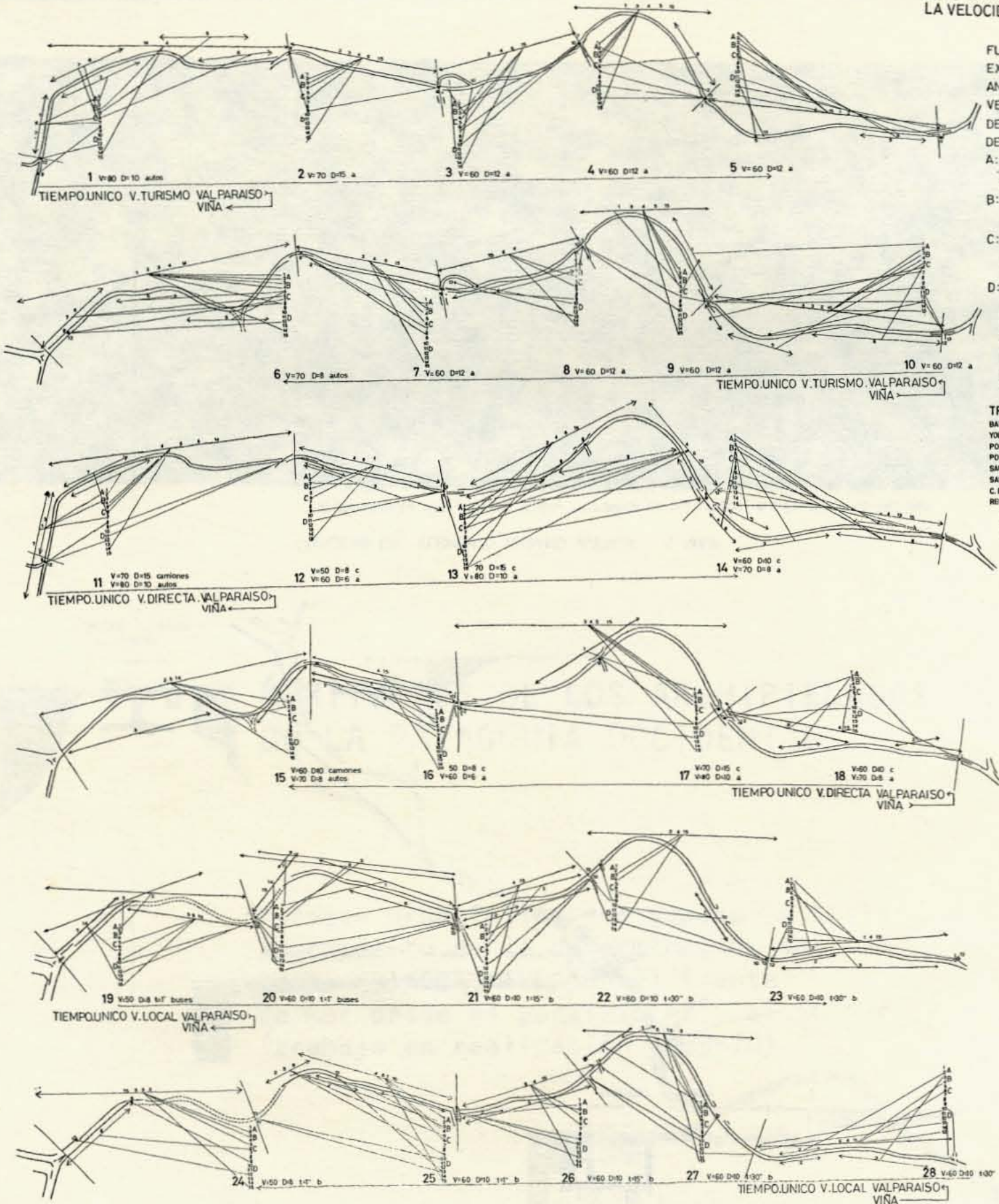
CONFORME AL FUNDAMENTO QUE SE EXFONE EN LAS LAMINAS ANTERIORES LA VELOCIDAD SE DETERMINA EN FUNCION DE

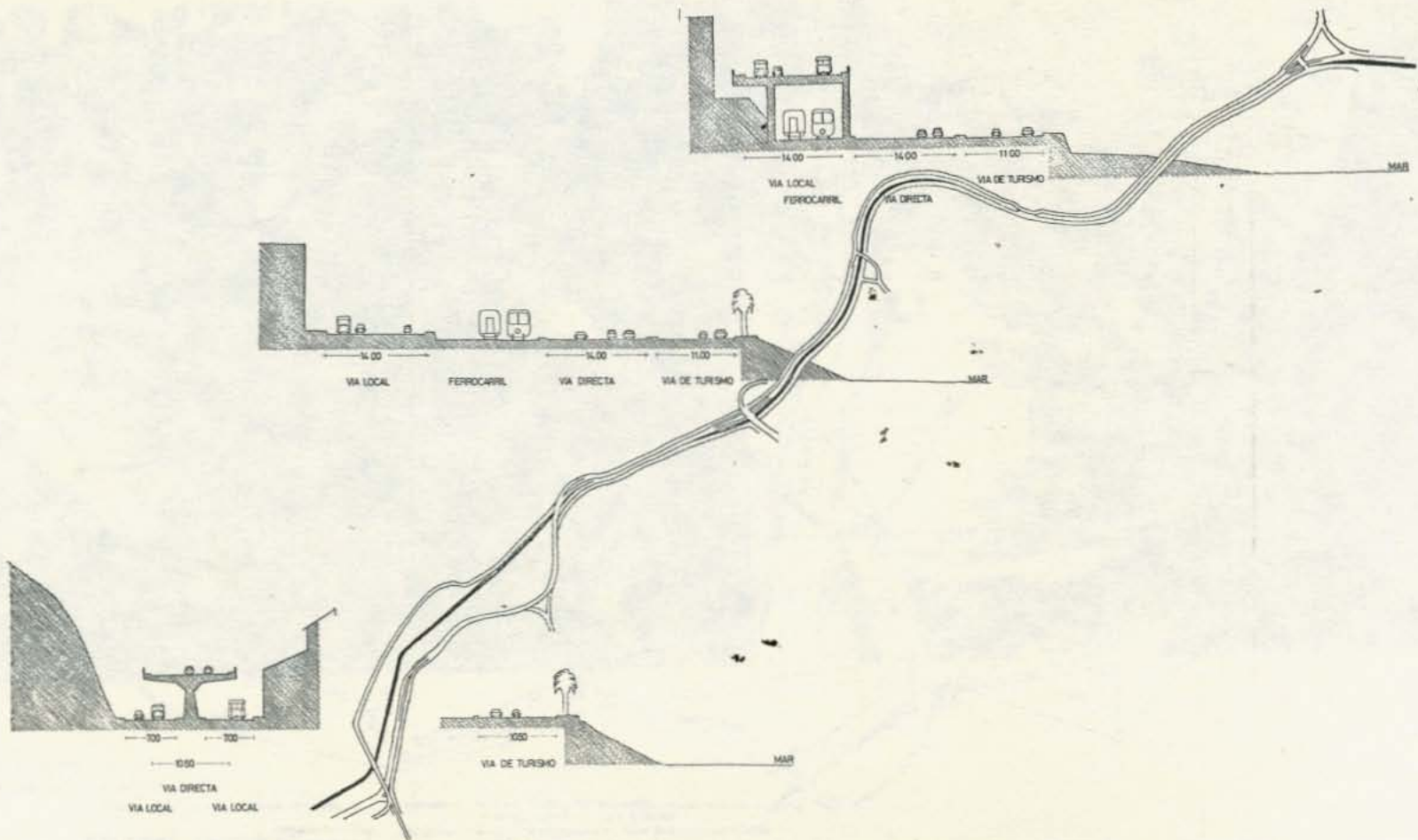
- A: BORDE URBANO
 - 1 LEJANO
 - 2 CERCA
- B: BORDE NATURAL
 - 3 CERROS
 - 4 MAR
- C: CALZADA
 - 5 CURVAS
 - 6 RECTAS
 - 7 PENDIENTES
- D: TRANSITO
 - 8 PASO SOBRE NIVEL
 - 9 PASO BAJO NIVEL
 - 10 CRUCE A NIVEL
 - 11 SALIDA DE VEHICULOS
 - 12 ENTRADA DE VEHICULOS
 - 13 ESTACIONAMIENTO Y PARADEROS
 - 14 TRANSITO EN UN SENTIDO
 - 15 TRANSITO EN DOS SENTIDOS

TRAMOS

BARON-YOLANDA	1	6	11	12	19	24
YOLANDA-PORTALES	2	7	12	16	20	25
PORTALES-SAUCE	3	8			21	26
PORTALES-C. DE YATES	13	17				
SAUCE-C. DE YATES	4	9				
SAUCE-RECREO	22	27				
C. DE YATES-CALETA	5	10	14	18		
RECREO-CALETA			23	28		

V : VELOCIDAD DEL VEHICULO
D : DISTANCIA ENTRE VEHICULO
I : TIEMPO DE DETENCION





CAPACIDAD DEL ELEMENTO URBANO AVENIDA DEL MAR

- 1 SE CONSIDERA LA VELOCIDAD QUE TENDRA EN FUNCION DE LOS LARGOS DE CADA TRAMO DE LAS VIAS
- 2 SE CONSIDERA EL TIPO DE VEHICULO Y DISTANCIA ENTRE ELLOS EN FUNCION A LAS TENDENCIAS ACTUALES DE LOS VEHICULOS QUE TRANSITAN EN LA CIUDAD

		v	d	l	CAPACIDAD
VIA DE TURISMO	auto grande	60	12	5	7058
VIA DIRECTA	auto chico	70	8	4	11666
	camion grande	60	10	15	4800
VIA LOCAL	bus grande	60	10	9	3608

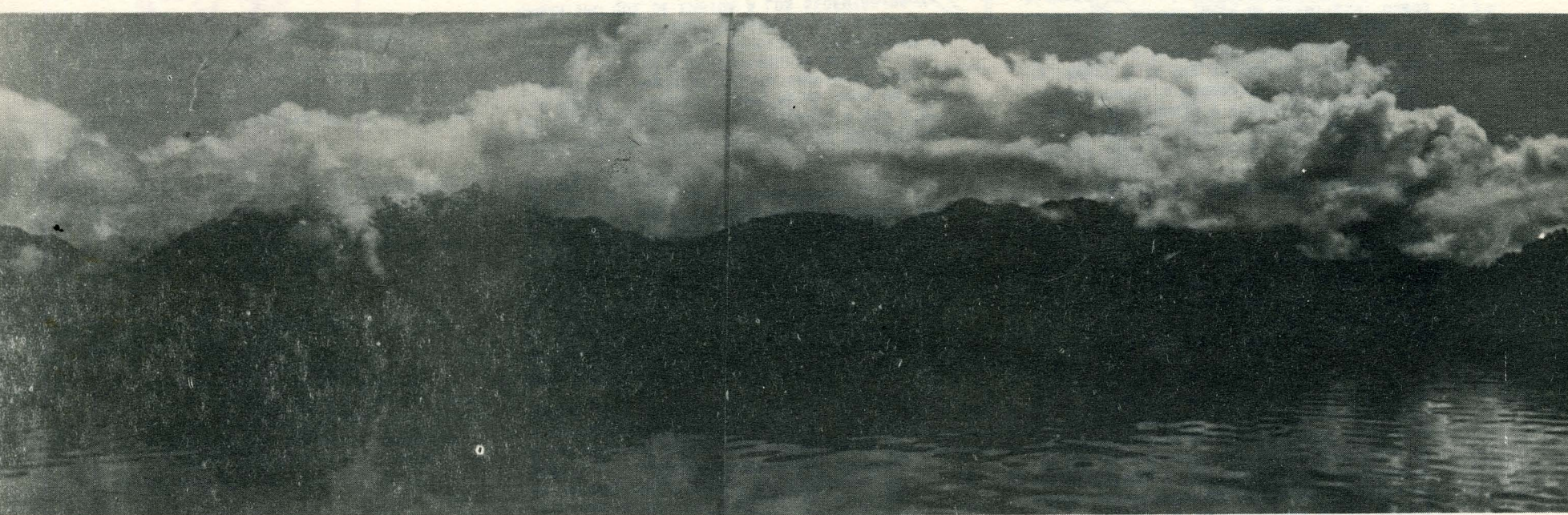
los camiones iran por el nuevo camino propuesto por los cerros

CAPACIDAD DE LA AVENIDA DEL MAR SEGUN NORMAS N.A. VIGENTES	
VIA DE TURISMO	510
VIA DIRECTA	2304
VIA LOCAL	2850
TOTAL	5664
CAPACIDAD DEL PROYECTO MDP SEGUN LAS MISMAS NORMAS	
VIA ELEVADA	2880
AV. ESPAÑA	720
TOTAL	3600

ESTE CUOTERO SOLO SIRVE COMO REFERENCIA, PUES NO CORRESPONDE AL CASO URBANO POR CUANTO SE REFIERE A UN TIPO DE VEHICULOS Y A UN TIEMPO DE TRANSITAR ASIMILABLE EN CHILE AL TRANSITO RURAL.



ESTUDIO DE LOS ESPACIOS QUE CONSTITUYEN
MARITORIO DENTRO DE LOS ARCHIPIELAGOS.



MARITORIOS DE LOS ARCHIPIELAGOS DE LA PATAGONIA OCCIDENTAL

Enfoque urbanístico que supone la tesis,
a propósito de la determinación del uso
de la PRIMERA MILLA en el frente
de mar desde el paralelo 42°S al 56°Sur
(trabajo en realización 1969-70)

MARITORIOS DE LOS ARCHIPIELAGOS DE LA PATAGONIA OCCIDENTAL

MARITORIOS DE LOS ARCHIPIELAGOS DE LA PATAGONIA OCCIDENTAL.

MARITORIO (Concepto análogo a territorio) LA PALABRA NACE EN VALPARAISO A PROPOSITO DE UN ESTUDIO SOBRE LA RAZON DE SER DE LA LOCALIZACION DE SUS CIUDADES COSTERAS.

TAL COMO SE FUNDABA EN EL TERRITORIO, SURGE EL MARITORIO COMO CONCEPCION DE MAGNITUD DE MAR.

EL MARITORIO ES UN CONCEPTO DE AREA GEOGRAFICA QUE CONJUGA: LA COMUNICABILIDAD, LA RIQUEZA, LA ADVERSIDAD Y LAS ENERGIAS.

CONOCIENDO ESTOS CUATRO ASPECTOS ES QUE SE PUEDEN DETERMINAR AREAS ARMONICAS.

PARA POBLAR HAY QUE FUNDAR EN LA COMPLEJIDAD DEL AREA -"MARITORIO"- UNICA MANERA DE CONSTITUIR CIUDAD. FUNDAR CON UN SOLO FIN NO ES POBLAR, (puede ser defender, explotar, etc.). SOLO NOS CONDUCE A ESTABLECER FACTORIAS O CAMPAMENTOS.

42°S



Chile posee el Archipiélago Austral que se extiende desde Puerto Montt a Cabo de Hornos en 14° de Latitud y él no es habitado salvo en torno a su extremo Norte, en la isla de Chiloé. Las provincias de Aysén y Magallanes que colindan con el mar Pacífico en el Archipiélago, han tenido su desarrollo mirando hacia el interior del continente -los valles transandinos o la Pampa- como acontece con sus principales ciudades de Coyhaique y Punta Arenas. Sólo han asomado al Archipiélago con puertos de penetración al interior o de dominio- Puerto Aysén, Puerto Williams.

Pero, esas tierras que dan la espalda al Archipiélago poseen en él tal vez la real fuente de su individualización regional, al incorporar al lenguaje de la Pampa, el lenguaje del Océano y sus oficios.

Es en esta hipótesis que nos hemos propuesto este estudio urbanístico de la PRIMERA MILLA de la otra ribera olvidada de las provincias australes.

Los Archipiélagos fueron antaño habitados por diferentes razas de nómades del mar.

Luego vinieron los cazadores de pieles marinas y ballenas que exterminaron a los aborígenes. Hoy solo la visitan ocasionales cazadores y la habitan guardafaros y campamentos mineros. Pero, fue siempre tierra habitada aun cuando lo fue en una densidad y modo peculiar.

Para el Americano de hoy, cuando la tierra le es hópita, da vuelta la espalda a su mar.

Nuestra hipótesis de trabajo no se funda en la productividad potencial de territorio, que no ha sido reconocida, sino en un intento de entregar los elementos de análisis a quienes les compete, en vista a refundar el uso e incorporación de un territorio al lenguaje regional y nacional.

PARA DEFINIR UN MARITORIO HAY QUE DETERMINAR: La comunicabilidad marítima, terrestre y aérea. La comunicabilidad por mar debe ser estudiada en tres escalas, porque es propiedad de MARITORIO dar cabida a la multiplicidad, la civilización se hace con vagos, industriales, empresarios etc. SOLO HAY CIUDAD CUANDO EXISTE EL OCIO, PORQUE LA CIUDAD QUE NO TIENE OCIO NO TIENE OJO PARA VER SU PROPIA REALIDAD, EN CASO CONTRARIO SOLO SE LOGRAN CREAR FACTORIAS O CAMPAMENTOS.

PARA DEFINIR UN MARITORIO HAY QUE DETERMINAR: La riqueza; cuando se está frente a una tierra pobre, inhópita (como es el caso del Archipiélago, según afirma la teoría de Buttlend), la civilización recurre al mar. SOLO DETERMINANDO LAS RIQUEZAS MOMENTANEAS Y PERMANENTES SE PUEDE PENSAR EN UNA FORMA DE URBANISMO QUE DE CABIDA A LOS SEDENTARIOS Y NOMADES DEL MAR.

PARA DEFINIR UN MARITORIO HAY QUE RECONOCER: La adversidad, el clima y la geografía con el carácter de permanente o transitorio que ellos tienen.

PARA DEFINIR UN MARITORIO HAY QUE CONOCER: Las energías y su carácter de permanentes o reemplazables que ellas tienen. Por ejemplo la existencia de maderas, carbón, gas etc.. Hay que saber con cual se va a trabajar y que materias se va a transformar. Hay que detectar y señalar las materias y el tipo de transformaciones que van a sufrir. Implica conocimientos de mercados, comercialización y distribución.

PARA DEFINIR UN MARITORIO HAY QUE DESCUBRIR: Cual es la línea generatriz de la riqueza, tal como el camino recto es la generatriz

del valle. LA NAVEGACION HA DE CONSTITUIR LA GENERATRIZ DE MAGALLANES.

PARA DEFINIR UN MARITORIO HAY QUE DAR CABIDA AL OCIO, PORQUE SOLO ASI LA CIUDAD TIENE LA CAPACIDAD DEL OJO PARA VER SU PROPIA MULTIPLICIDAD, PRODUCTO DE PENETRAR EN LA POTENCIALIDAD DE LA TIERRA QUE LA RODEA. En lo humano todo asentamiento tiene su dinastía, de aquellos que saben con su oficio descubrir con sus ojos lo que la tierra y las riquezas le pueden dar. SOLO ASI SE PODRA DEFINIR UNA FORMA DE URBANISMO QUE ACOGA A LOS SEDENTARIOS Y A LOS NOMADES EN LOS VALLES DEL MAR. UN LUGAR PARA NOMADES Y SEDENTARIOS QUE SEAN CAPACES DE VENCER LA ADVERSIDAD. Para esto la fundación debe ser dirigida a la escala contemporánea de la tecnología.

DEFINICION DE AREAS ARMONICAS EN LOS ARCHIPIELAGOS A TRAVES DE LA FACTIBILIDAD DE COMUNICACION.

Se ha trabajado en tres niveles, el agua, la tierra y el aire.

AGUA.

Se ha analizado las comunicaciones por agua en base a embarcaciones menores, por ser ellas el elemento tradicional de desplazamiento en el extremo norte y sur del archipiélago, Chiloé y Magallanes; el archipiélago se mide por la unidad "Cutter" como medio de movilización y trabajo. En base a esta unidad se persigue determinar radios de acción armónicos definidos por los obstáculos de navegación en los canales.

AIRE.

Se ha analizado las comunicaciones en base a monomotores y bimotores estudiando el grado de operatividad de ellos en la región como también la factibilidad de la operatividad en el tránsito transversal entre el archipiélago y las regiones continentales. Se han determinado así áreas armónicas de operatividad en el archipiélago en base a la unidad "monomotor-bimotor en vuelo visual" y también el porcentaje de operatividad en esas regiones.

TIERRA.

Se ha analizado las comunicaciones terrestres existentes en la región continental -transversales y longitudinales- y también la factibilidad de pasos o futuros caminos hacia la ribera de los archipiélagos. La unidad de análisis es el trazado para vehículo motorizado.

DETERMINACION DE LAS UNIDADES DE ANALISIS.

Para el agua y la tierra se ha tomado la unidad mínima -Cutter y Monomotor- que permita un trabajo y comunicación con una infraestructura elemental. Esta decisión se adopta a la luz de dos aspectos: permitir poblar y fundar sin altos costos iniciales de instalaciones básicas, y que cuando lo fundado esté desarrollado, pueda siempre coexistir en el lugar toda la multiplicidad de voluntades y de medios de comunicación.

Respecto a la tierra, la unidad es el vehículo motorizado. Por donde puede pasar un auto, ha pasado antes un caballo. Lo que se busca es detectar las posibles sendas hacia el interior del continente, pero que esas sendas garanticen que en un futuro puedan transformarse en caminos para vehículos.

LO AQUI PRESENTADO

Presentamos un corte en los Archipiélagos entre paralelos para mostrar los 3 planos de comunicación en una pequeña área. Para el Aire, y la tierra se han dibujado unos esquemas generales; para el mar se muestran fragmentos de algunas de las láminas del trabajo, realizadas sobre planos del Instituto Hidrográfico de la Armada.

ESTUDIO DE LOS ESPACIOS QUE CONSTITUYEN MARITORIO DENTRO DE LOS ARCHIPIELAGOS.

1 DEFINICION DE LA ZONA DEL ESTUDIO.

El área de estudio comprende el frente mar Pacífico desde el paralelo 42°Sur al Cabo de Hornos en el paralelo 56°Sur. El actual trabajo abarca entre paralelos 42°S y 47°S, y entre 53°S y 56°S.

2 DEFINICION DE LA ESCALA DEL ESTUDIO.

Se ha estudiado la continuidad de navegación de embarcaciones menores para determinar radios de acción y discontinuidades de comunicación que van delimitando ciertas áreas armónicas de mar- canales, fiordos, senos, costas.

3 DEFINICION DE EMBARCACIONES MENORES.

Se han determinado, de acuerdo a las costumbres del sur de Chile, tres escalas adecuadas de embarcaciones menores, que recogen la multiplicidad del circular por el mar.

4 DEFINICION DE CONTINUIDAD DE NAVEGACION

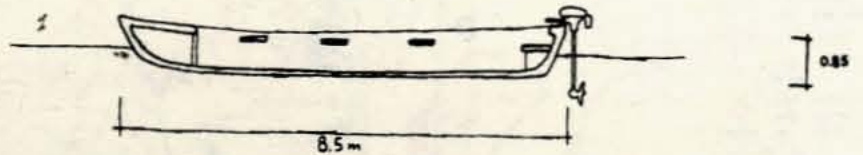
Se entiende por continuidad de navegación, la relación de velocidad que tienen las distintas embarcaciones en cubrir un determinado tramo en un tiempo.

5 DEFINICION DE LOS OBSTACULOS A LA CONTINUIDAD DE NAVEGACION.

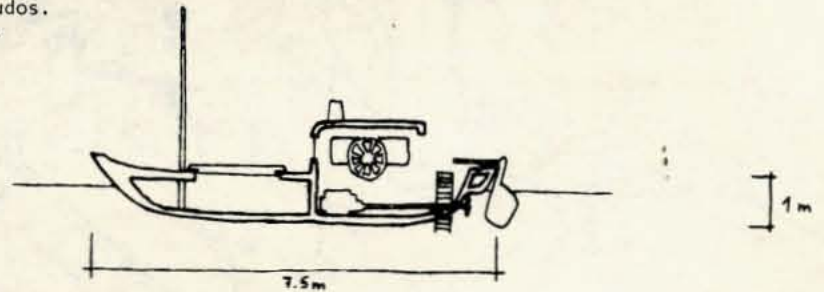
- A. Voluntad del navegante.
- B. Característica de embarcación.
 - Motor (andar), puntal (altura, cubierta, quilla), calado (casco sumergido), puente cubierto, capacidad (combustibles, alimentos, agua).
- C. Temporales - vientos.
 - dirección
 - velocidad
 - frecuencia
 - lluvias - intensidad
 - marejadas
- D. Corrientes de mareas.
 - duración
 - dirección
 - velocidad
 - bajos fondos
- E. Falta de visibilidad
 - noche
 - nevazón
 - neblina

6 CONSIDERANDO LOS PUNTOS ANTERIORES PARA EFECTOS DEL ESTUDIO DISTINGUIMOS 5 TIPOS DE CONTINUIDAD.

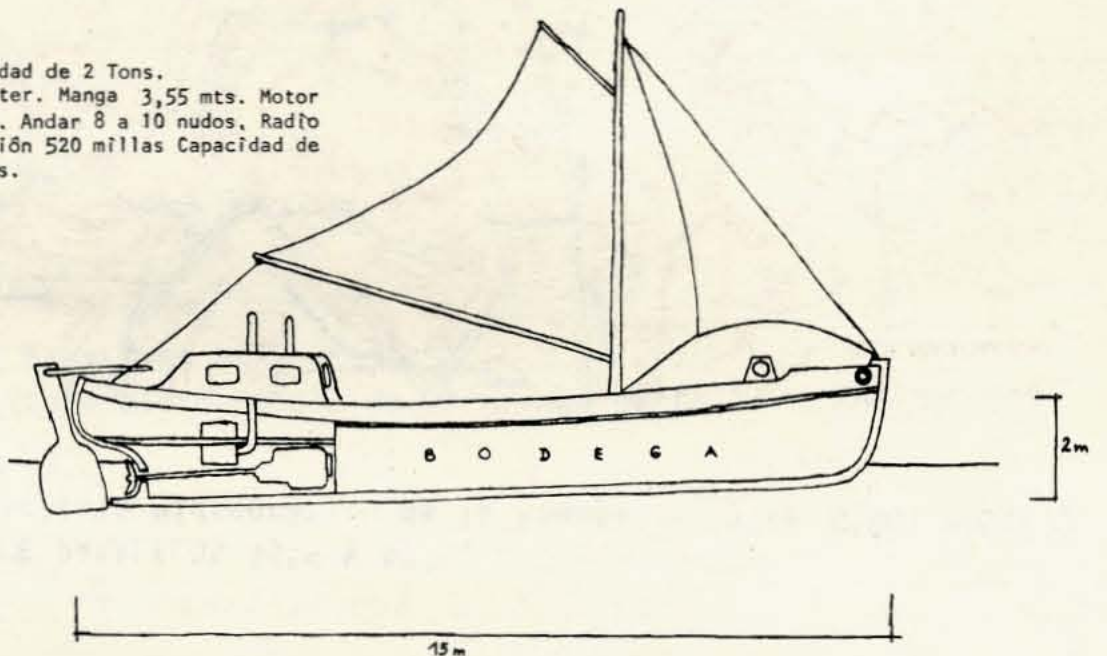
- CONTINUIDAD A: No hay contratiempos. Depende exclusivamente de la voluntad de los navegantes. Se puede desarrollar máximo andar en todo el trayecto.
- CONTINUIDAD B: Existen contratiempos de 1 a 5 hrs. debidos a: esperas de mareas gaborables o cuando el andar es castigado por vientos contrarios a la dirección de la embarcación, y esperas por falta de visibilidad.
- CONTINUIDAD C: Cuando las esperas pueden alcanzar hasta tres días debidos principalmente a temporales.
- CONTINUIDAD D: Cuando las esperas pueden alcanzar hasta cinco días.
- CONTINUIDAD E: Cuando las esperas pueden alcanzar hasta más de cinco días.



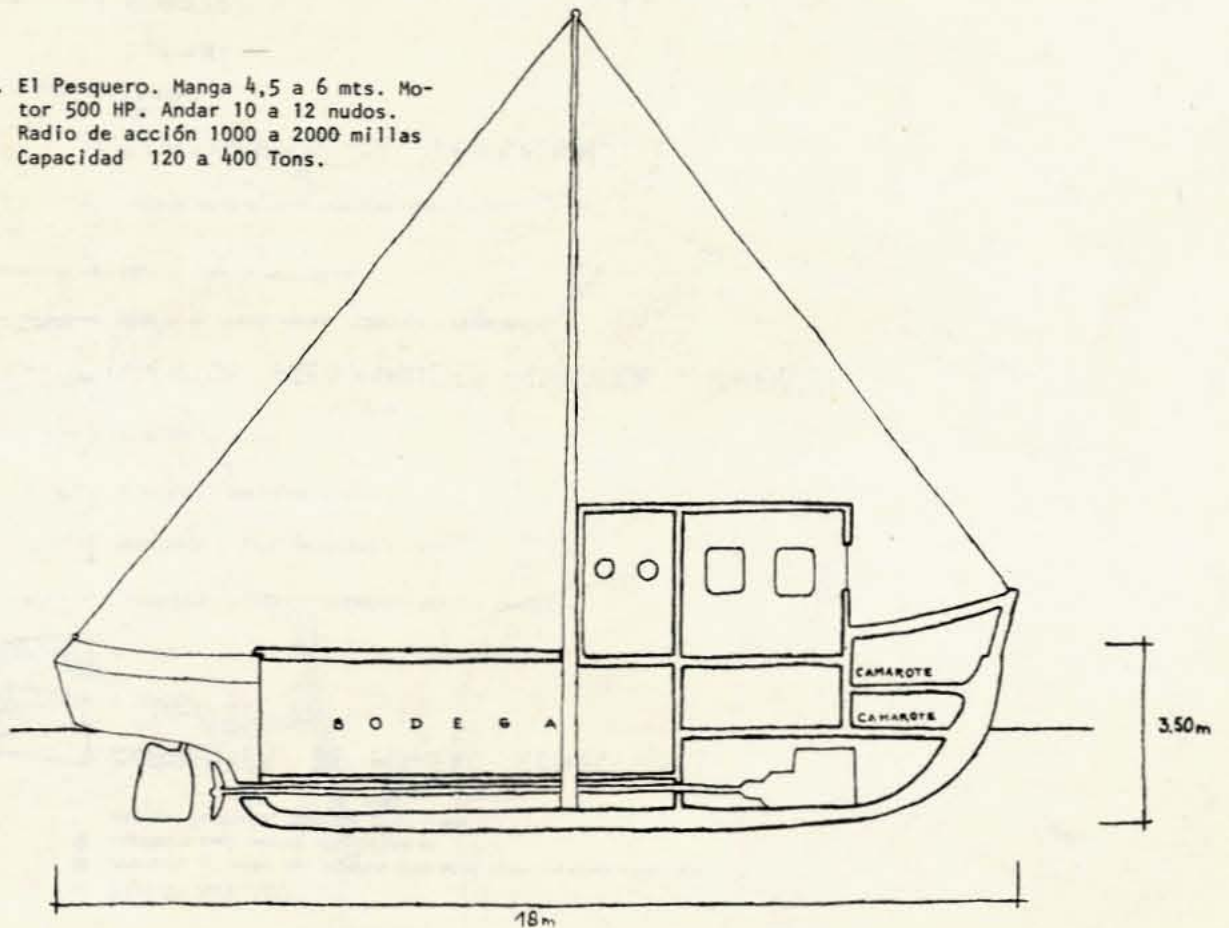
A. La lancha a motor. Manga de 1,7 a 2 mts. Motor de 10 a 15 HP, o de 40 a 60 HP. Andar de 8 a 15 nudos. Radio de acción de 120 millas.

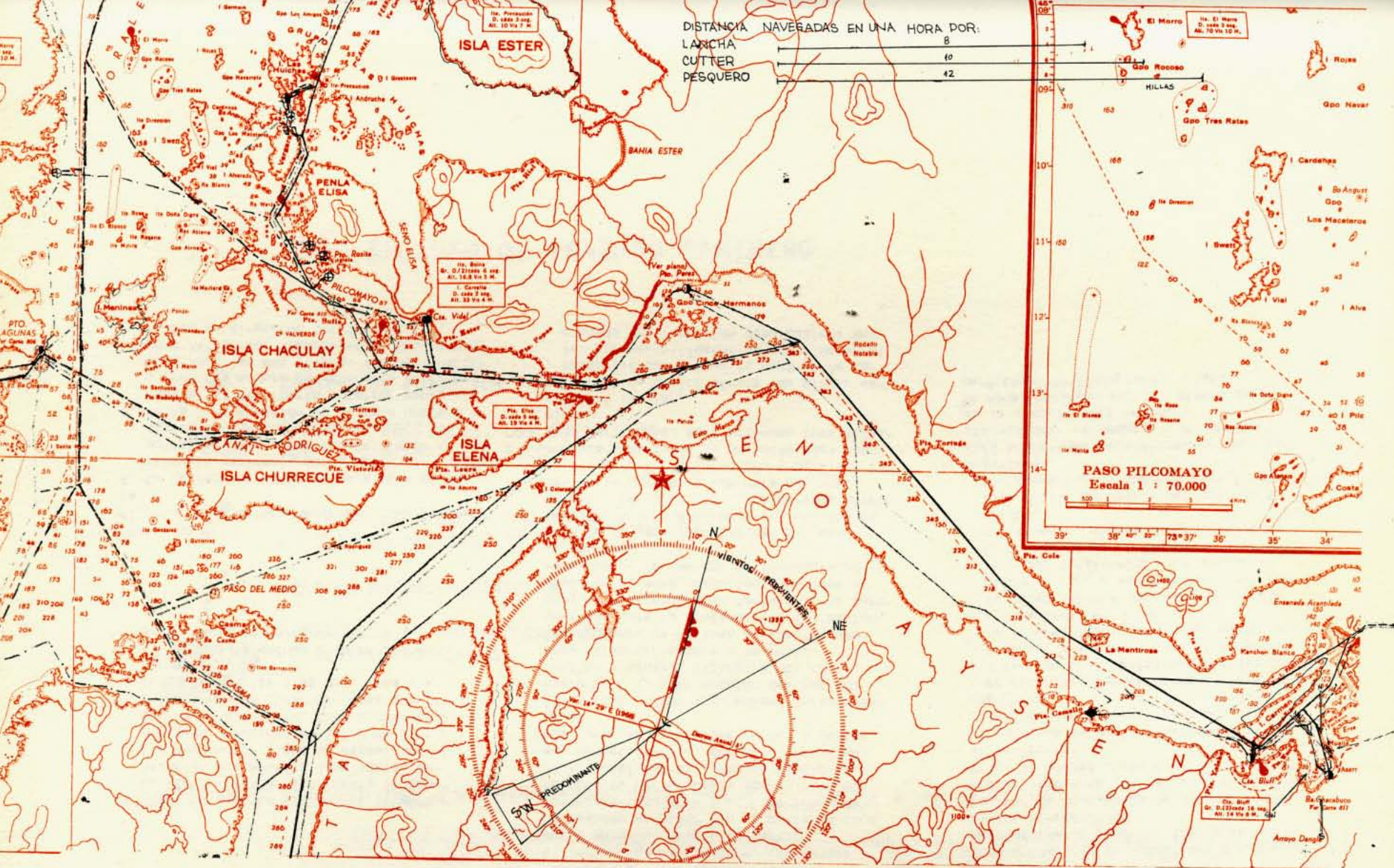


B. El Cutter. Manga 3,55 mts. Motor 500 HP. Andar 8 a 10 nudos. Radio de acción 520 millas Capacidad de 40 tons.

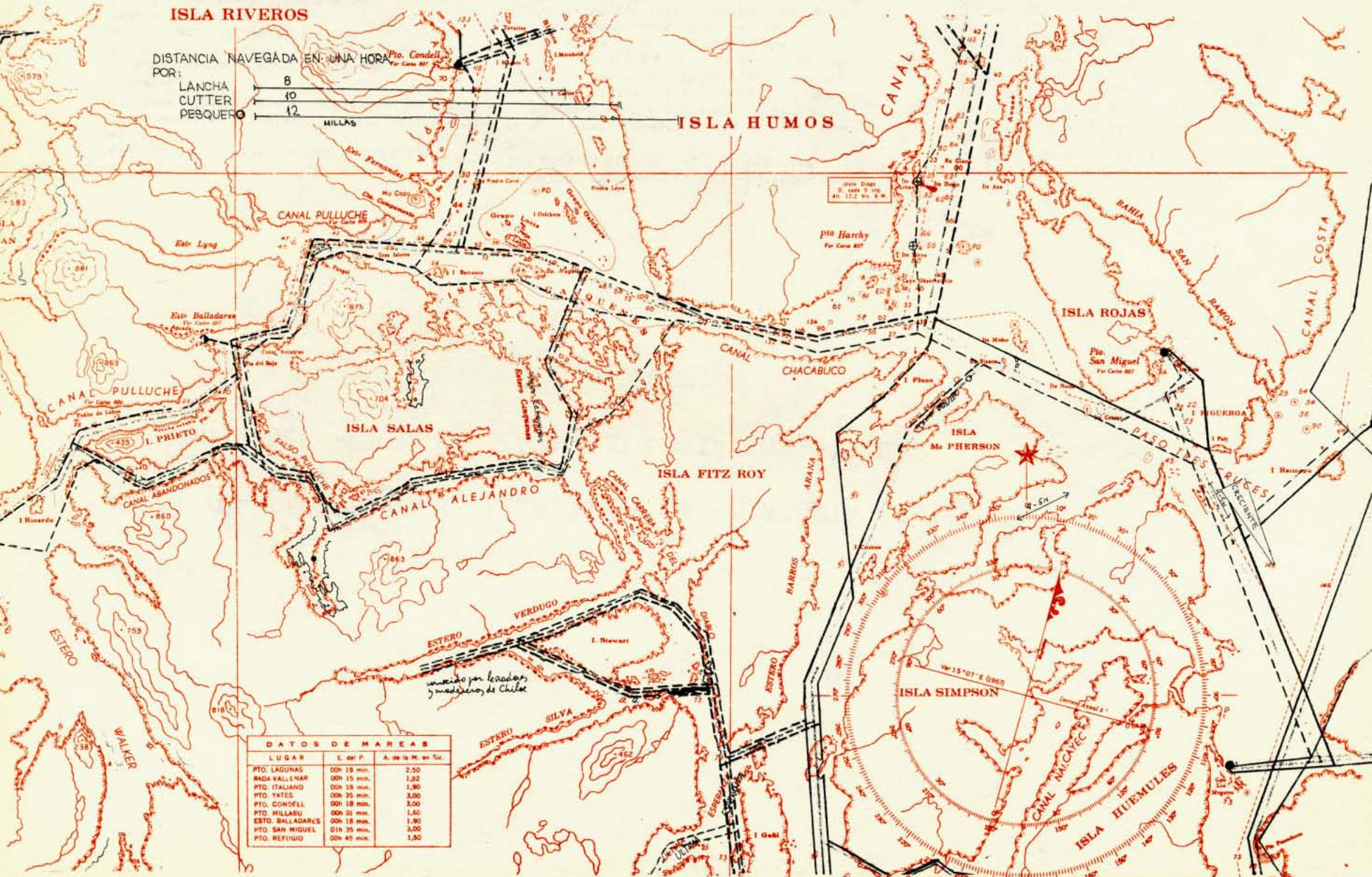


C. El Pesquero. Manga 4,5 a 6 mts. Motor 500 HP. Andar 10 a 12 nudos. Radio de acción 1000 a 2000 millas Capacidad 120 a 400 Tons.





DETALLE DE LAMINAS DE ESTUDIO, ENTRE PARALELOS 45°S Y 47°S.
 hechos sobre cartas nauticas de Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile N°801,805,809



MARITORIOS DE LOS ARCHIPIELAGOS DE LA PATAGONIA OCCIDENTAL...

II ESTUDIO DEL POTENCIAL CAMINERO HASTA SUS ORILLAS

1. DEFINICION DE LA ZONA DE ESTUDIO

El cono sur de América, desde el paralelo 42°S al 56°S.

Las provincias estudiadas: Chiloé, Aisén y Magallanes comprenden dos zonas: insular y continental.

La zona insular comprende dos sub-zonas, definidas por su magnitud. Magnitud que determina la posibilidad de existencia o inexistencia de caminos.

A. Islas con posibilidad caminera: Chiloé, Tierra del Fuego, Navarino y Riesco.

B. El resto de las islas se considera sin posibilidades camineras.

2. DETERMINACION DE LA ESCALA DEL ESTUDIO.

A. La vía terrestre es un medio de comunicación que permite desplazarse entre dos puntos y que se estudia en el contexto intercontinental y de la geografía de esta zona, como complemento del sistema de comunicaciones que incluye además las vías marítimas y aéreas.

B. El estudio se enfoca a la escala del desplazamiento correcto.

3. OBJETIVOS.

El estudio se enfoca desde el punto de vista:

A. De la incorporación de esta zona al territorio nacional, conformando una unidad política. Unidad que se manifiesta en la dirección longitudinal N-S.

B. De la incorporación de la zona costera e insular al territorio interior nacional, y como una manera de unir a lo ancho del cono Sur, las dos riveras del mar: Pacífico y Atlántico. Incorporación que se manifiesta en dirección transversal E-O.

ELEMENTOS QUE CONDICIONAN LA POTENCIALIDAD CAMINERA EN LA ZONA, EN CONSIDERACION A LOS OBJETIVOS.

A. El primer elemento que se presenta como obstáculo insalvable en el sentido longitudinal aparece al sur del Lago O'Higgins, en la zona de los ventisqueros. Es insalvable por su condición de hielos eternos, en movimiento, que no permiten fundaciones constructivas, y por cubrir el territorio nacional de mar a frontera.

Este elemento corta la zona en dos, quedando la provincia de Magallanes como una isla, en cuanto a la comunicabilidad terrestre por territorio nacional.

B. El camino, por definición, une puntos o zonas aproximándose a la recta.

El segundo elemento que se presenta como obstáculo insalvable son las zonas determinadas por el clima (exceso de humedad), ventisqueros, alturas combinadas con nieves eternas, abruptos o pendientes donde no es posible fundar o instalarse.

C. El vehículo motorizado exige ciertas condiciones a la construcción del camino: pendiente mínima, distancia más corta, trazado aproximándose a la recta. Técnicamente no existen obstáculos geográficos para la construcción del camino, pero ello depende directamente de la capacidad de la zona, capacidad que trae la densidad de los puntos de concentración y el tráfico.

D. Dada la no capacidad inicial de la zona en estudio, se han analizado los obstáculos geográficos al trazado considerados normales en la ingeniería caminera chilena. En cuanto a la conformación geográfica como determinante de la potencialidad caminera de la zona, se distinguen tres situaciones:

a. Chiloé insular.

La isla de Chiloé ofrece las mismas características del valle central de Chile: hay posibilidades de elección en el trazado del recorrido longitudinal Nor-

te-Sur y del transversal Este-Oeste.

Se puede decir que no existen obstáculos insalvables.

b. Chiloé y Aisén continentales.

Están conformados geográficamente por angostos valles separados por cadenas montañosas de pendientes abruptas que sólo permiten el paso por los portezuelos. Valles que pueden tener salida al Pacífico (purto) o a la Pampa por los valles prepampinos.

El trazado del camino queda determinado por la ubicación de los puntos de concentración en el valle, por la dirección de éste y por la ubicación de los portezuelos.

Como unidad, la potencialidad caminera se conforma de pequeños tramos en distintas direcciones.

No cabe la concepción de unidad longitudinal mediante una recta en dirección N-S ni de unidad transversal, como en el valle Central.

El concepto de logitudinalidad o transversalidad está determinado por dos situaciones:

- de potencialidad caminera excluyente, o sea que es la única posibilidad de trazado, y por ello toma el carácter de longitudinal o unión del territorio nacional a lo largo.
- de potencialidad caminera que ofrece alternativas, o sea que puede ser considerado longitudinal o transversal. Esto depende de la Política de desarrollo de los puntos de concentración unidos.

Esto último se deduce del estudio de los proyectos de caminos para la zona.

c. Magallanes.

Está conformada geográficamente por dos situaciones: la pampa que no obstaculiza la elección del trazado.

La zona montañosa con las mismas características de Aisén continental.

MARITORIO DE LOS ARCHIPIELAGOS DE LA PATAGONIA OCCIDENTAL...

III ESTUDIO DE LA POTENCIALIDAD DE COMUNICACION EN VUELO VISUAL DENTRO DE LOS ARCHIPIELAGOS Y DE ESTOS CON EL TERRITORIO CONTINENTAL.

1. DEFINICION DE LA ZONA DEL ESTUDIO

Se ha estudiado el territorio chileno desde el paralelo 42° y 56° S. En especial se ha centrado el estudio en las áreas con apoyo de información meteorológica y se han hecho interpolaciones estimativas en las regiones sin esta información.

2. DEFINICION DE LA ESCALA DEL ESTUDIO

Se ha estudiado la factibilidad de navegabilidad de aviones en vuelo visual dentro de la zona prefijada.

3. DEFINICION DE AERONAVES QUE OPERAN EN VUELO VISUAL

Dadas las características geográficas y de equipamiento se puede decir que las operaciones de vuelo visual son realizadas por los monomotores y por los multimotores bajo los pesos máximos de despegue de 5.700 Kgs., 12.000 lbs.

A. Monomotores: motor convencional, existen también los monomotores turbo-hélice.

a) Altura de vuelo: no pueden ascender sobre los 10.000 pies.

b) Velocidades: desarrollan velocidades de 120 nudos T/M.

c) Autonomía: 5 horas aproximadamente.

d) Largo de pista: influye humedad y temperatura. En general pueden despegar con cierta seguridad entre 300 y 400 mts. Una variedad de monomotores, el STOL requiere entre 80 y 100 mts. en el despegue y 200 en el aterrizaje.

B. Multimotores: bajo los pesos máximos de despegue de 5.700 Kgs., 12.000 lbs.

a) Altura de vuelo: hasta 35.000 pies turbocompresores, 15.000 pies con carburadores o inyección normal.

b) Velocidad: 140 nudos término medio.

c) Autonomía: 6 a 8 horas.

d) Largo de pista: los de 6 a 8 plazas requieren pistas entre 450 y 600 mts. Los de 14 pasajeros aterrizan en 200.

C. Multimotores sobre las 12.000

a) DC-3

Altura de vuelo: hasta 18.000 pies.

Velocidad: 140 nudos promedio.

Autonomía: 8 a 9 Hrs.

Largo de pista: (influye la carga libre) entre 600 y 900 mts. A.P.P.

b) C-46

Altura de vuelo: hasta 8.000 pies

Velocidad: 120 nudos promedio.

Autonomía: 8 a 9 Hrs.

Largo de pista: A.P.P. 900 y 1.000 mts.

4. DETERMINACION DEL CLIMA MINIMO DE VUELO

A. Clima mínimo de vuelo:

Se exige durante el vuelo fuera del espacio aéreo controlado y a 900 mts. sobre el mar o a 300 sobre el terreno que resulte más alto una visibilidad a nivel de vuelo de 8 Kms. y una distancia de las nubes de 1,5 Kms. en la horizontal y 300 mts. en la vertical

B. Clima mínimo de aterrizaje o despegue;

Se exige trechos superiores a 450 mts. y una visibilidad a nivel suelo de 5 Kilómetros (3 millas).

Dada la especial situación climática de Chiloé, Aysén, y Magallanes estas leyes no poseen el rigor de otras zonas y habitualmente se franquean portezuelos bajo los mínimos establecidos por la D.A.

5. OBSTACULOS FISICOS AL VUELO VISUAL

A. Visibilidad: los techos de nubes, la niebla, la lluvia, reducen la visibilidad: para despegar o aterrizar, visibilidad mínima en tierra, 5 Km. (3 millas).

Vuelo fuera de espacios aéreos controlados, se establecen 2 categorías: vuelo altura superior a 900 mts sobre el mar o a 300 sobre el terreno que resulte más alto, se requiere una visibilidad a nivel del suelo de 8 Km y una distancia de las nubes de 1,5 Km en la horizontal y trescientos mts. en la vertical.

Vuelo a altura igual o inferior a 900 mts. sobre el mar y 300 sobre el terreno que resulte más alto, se requiere una visibilidad a nivel de suelo de 1,5 Kms. y libre de nubes en la vertical y horizontal.

Mínimos establecidos por ICAO implementado por la DA.

B. El relieve: la discontinuidad del suelo afecta al vuelo visual:

a) Por altura: rendimiento (la densidad del aire disminuye en un 10% cada 3.000)

b) Por temperatura: Hielamiento de los motores (enfriamiento progresivo de la atmósfera)

c) Por los efectos que genera en las condiciones climáticas: Efectos aerodinámicos (estos efectos se sienten aún muy por encima de las nubes.

d) Por estancación de los frentes muhosos: corte de continuidad por visibilidad.

e) Por distorsiones y obstrucciones de las ondas radiales y de radar y con ello de la información meteorológica.

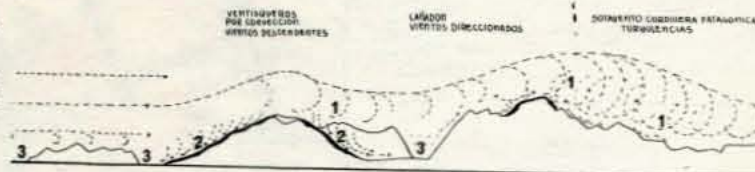
f) Por imposibilitar descensos de emergencia.

C. Viento: Como obstáculo al vuelo visual se presenta en tres situaciones:

a) Turbulencia: vientos de distinta dirección y velocidad.

Afecta al avión hasta el extremo de producir el desprendimiento de alas. El vuelo visual evita las molestias de la extensión turbulenta mediante el empleo de rutas, de alternativas b) Vientos descendentes: convención generada por la proximidad de grandes masas de hielo; ventisqueros, etc. Afecta el avión dificultando tomar la altura de vuelo necesaria para franquear los obstáculos físicos.

c) Vientos direccionados: puede constituirse en útil, facilitando un viaje o dificultando otro. En general afecta la velocidad del avión en relación al viento, limitando un radio de acción.



6. OBSTACULOS TECNICOS AL VUELO VISUAL

A. Comunicación de radio: Radio estaciones sistema Vor, NDB y ayudas adicionales: radio emisoras, radio ayudas particulares.

En el vuelo visual la información es el dato meteorológico del aeródromo a operar; la carencia de infraestructuras de radio que permiten interpolaciones de los datos, hacen que esta información tengan una validez reducida (lo que abarca el ojo del informador), el resto de la ruta a salvar constituye una incógnita.

B. Accesibilidad de los aeródromos: En un área en que el clima está en constante cambio la seguridad de las operaciones visuales está dada por las cercanías de las canchas.

Esta seguridad se garantiza, con la existencia de pistas cada 30 a 50 Km., 20 a 30 Mins. de vuelo facilitando el aterrizaje de emergencia producido por los cambios meteorológicos imprevistos a lo largo de la ruta.

C. Dificultades de abastecimiento de combustible: El avión que opera vuelo visual posee una autonomía de vuelo limitado; 5 hrs. A.P.P. en los monomotores, 6 a 8 Hr en los multimotores bajo los pesos máximos de despegue de 5700 Kg. Actualmente sólo los aeródromos que tienen un uso regular poseen abastecimiento adecuado lo que de cierta manera constituye una limitación al vuelo visual.

7. INTERACCION DE OBSTACULOS FISICOS Y TECNICOS.

Los obstáculos tanto físicos como técnicos se dan en la interacción.

Visibilidad - relieve

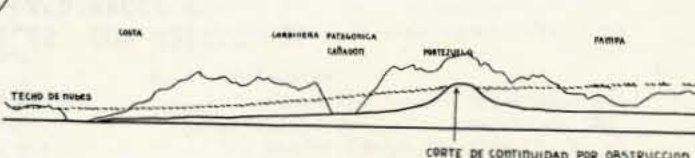
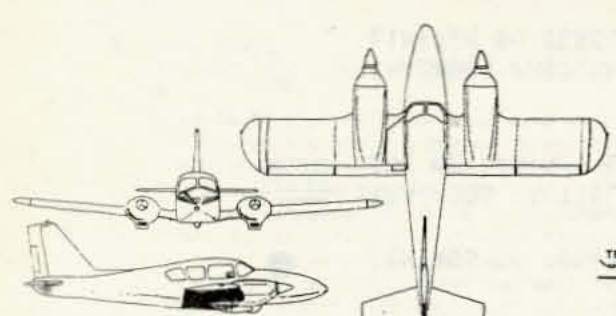
Relieve - viento

Relieve - comunicaciones radiales

Relieve - accesibilidad de los aeródromos

Relieve - dificultades de abastecimiento de combustibles.

Viento - accesibilidad de los aeródromos.



TABULACION Y DEFINICION DE AREAS DE OBSTACULOS QUE DETERMINAN CONTINUIDADES DE COMUNICACION DE VUELO VISUAL.

Obstáculo - Visibilidad (Techos de nubes, niebla, lluvia)

OBSTACULO - VISIBILIDAD

Las mínimas meteorológicas de techos de nubes, fueron establecidas para cada caso en particular, según mínimas dictadas por la práctica. (De aplicarse las establecidas por las reglas de vuelo visual,

Las mínimas meteorológicas de techos de nubes, fueron establecidas para cada caso en particular, según mínimas dictadas por la práctica. (De aplicarse las establecidas por las reglas de vuelo visual, Sería prácticamente imposible el vuelo).

Los Datos Meteorológicos usados corresponden a un Año.

Factibilidad potencial de vuelo visual por visibilidad: 90 a 100% Anual

Factibilidad potencial de vuelo visual por visibilidad: 80 a 90 % Anual

Factibilidad potencial de vuelo visual por visibilidad: 70 a 80 % Anual

Factibilidad potencial de vuelo visual por visibilidad: 40 a 50 % Anual



Porcentaje Anual de Operatividad del Aeródromo (Despegue y aterrizaje) considerando los techos de nubes y visibilidad exigidos por la D.A.: 450 mts. de techo y una visibilidad mayor a 5 Kms.

OBSTACULO VIENTO

En general, la cordillera Patagónica por ser perpendicular a la línea de movimiento de los vientos, genera a sotavento fuertes turbulencias.



Se producen turbulencias en las Areas en que convergen numerosos cañadores (Generalmente esto se da en zonas lacustres en donde además se producen fenómenos de convección).



Corrientes ascendentes generadas por enfriamiento de las masas de Aire en movimiento.



Aeródromo en uso en que se señala la orientación de pista; esta orientación corresponde al viento direccionado dominante A.P.

LIMITACION DE INFRAESTRUCTURA TECNICA



Estación de radio (Información meteorológica de su Area)



Sistema NDB



Sistema VOR



Ayuda adicional (radio emisoras)

Ayuda adicional (radio emisoras)

CORTE EXPLICATIVO DEL ESTUDIO-TERRITORIO CHILENO- ENTRE PARALELOS 45°Y 47°S.



PROYECTO PARA UNA CAPILLA EN EL FUNDO

LOS PAJARITOS

1952-53

Trabajo del profesor Alberto Cruz Covarrubias, Director en esa
fecha del Instituto de Investigaciones Urbanísticas y Arquitecto-
nómicas, y realizado entre 1952-1953.

Publicado en los Anales de la Universidad Católica de Valparaí-
so, N° 1, año 1954.

Para hacer esta iglesia hubo que vadear una gran zona.

La gran zona era este interrogarse:

¿cómo debe ser la forma dentro de la cual se ora?

En la iglesia unos se arrodillan, otros doblan una rodilla, otros apenas se inclinan, los últimos soportan de pie las campanillas de la consagración.

La iglesia no es un estadio mirando a los atletas.

Me sentía desnudo ante esta pregunta.

Estaba extrañado de sentirme tan desnudo.

Porque la ciudad se construye todos los días para el vivir de todos los días con los regalos que los grandes arquitectos nos han hecho.

En un comienzo quería estudiar todos los aspectos que podían entrar en la obra.

Quería hacer las carpetas de antecedentes.

Un recuerdo no me abandonaba

Cuando llegué a Europa, al día siguiente, en París, fui a Notre Dame.

Tuve una sensación en ella diferente a cuantas había tenido antes en las iglesias de aquí.

Me parecía estar dentro de un espacio cuyas limitaciones, muros, pilares, ventanas, bóveda, piso, podía mirar y que este mirar, este ver el espacio con sus límites no era un obstáculo para el orar, para el estar hincado orando.

Al contrario, toda esa espacialidad, todos esos vidrios y piedras se venían al ojo para colocarnos en una posición corporal diría yo de oración. Tal como la arena de la playa nos deja en posición para estar junto al mar.

No hablo aquí de lo interior, yo hablo de la posición, de la posición espacial.

No hablo aquí de la oración del fariseo o del publicano.

Hablo de esa zona que viene a ser circunstancia exterior de la posibilidad del acto interior.

Tampoco se teoriza aquí acerca de que el acto interior exija necesariamente tales o cuales circunstancias exteriores.

Cuando volví, comprobé las iglesias actuales habituales de Chile.

Son unos interiores vacíos rodeados, circundados de un complicado juego de motivos arquitectónicos, pilares, bóvedas, molduras, luces, ventanales, casetones, cuadros, adornos, miles de otros detalles.

Juego que puede ser simplificado, estilizado, modernizado como se dice corrientemente.

Y que estos interiores nada tienen que ver con lo que pretenden.

Mejor es estar en ellos con ojos cerrados.

Mirar las naves es casi igual a salir en el entreacto al foyer del teatro.

Sus arquitectos no sabían, no saben cómo armar la arena del mar de la

oración.

No saben de la situación espacial.

No saben de las circunstancias externas del hecho interno.

¿Hay menos hecho interno en los que sólo doblan una rodilla?

Pensaba en los arquitectos góticos de Notre-Dame y me sentía más desnudo.

Desnudez cuando sobre nuestras cabezas pasan volando los últimos modelos de aviones.

Los aviones volando sobre nuestras cabezas que vienen señalando nuestra marcha en lo de acá abajo.

Y nosotros abajo, creemos, vivimos en la creencia, en el temor de que nos están señalando la marcha, la verdadera marcha del hoy, de la modernidad.

Porque los ofrecimientos de la técnica, la multiplicidad y potencia de sus medios de realización y la vertiginosidad de la multiplicación de estas multiplicidades y potencias ha abierto en nosotros, ha desatado en nosotros el culto de la posibilidad.

Aviones: ¿posibilidades que estamos cumpliendo acá abajo?

Sí. Estamos cumpliendo.

Bajo el vuelo de los aviones estamos realizando otro vuelo acá abajo estamos empeñados en una gigantesca empresa:

renovar el mundo.

Renovación.

Eficiencia en la renovación, la magia de la eficiencia.

Todo está transido por el placer, por el goce de la eficiencia que grita que la renovación se está llevando a cabo, que las posibilidades están tomando carne.

Los grandes arquitectos de hoy día con sus obras, con sus doctrinas, con sus teorías y sus congresos cantan la posibilidad de este advenimiento. Cantan la emoción de crear el advenimiento y ya no hacemos más distinguos entre lo que está realizado y lo que intentamos realizar, entre la obra y los caminos que esa obra abre a futuras obras.

Canto de los arquitectos: un patrimonio de nuestro tiempo.

Un patrimonio ordenado, ordenado por la eficiencia de la renovación por la eficiencia que celosamente quiere integrar en sus obras todas las invenciones. Todas las invenciones que son manifestaciones de modernidad.

Canto de los arquitectos: regalo de un testimonio de nuestro tiempo que se nos hace.

Pero si se logran las bellas formas constructivas y funcionales que ese patrimonio entrega a quienes lo estudian y poseen un equipo realizador de esas bellas formas:

¿Se iría a lograr con esas bellas formas que querrían con su belleza, con

su llegar al ojo, dar las circunstancias, la posición espacial de la oración? ¿No fracasaría a pesar de todo igual que todas las iglesias habituales?

Pues

seguiría sin conocer los secretos, que seguramente llevaban en la sangre, los que levantaron Notre-Dame.

O había que establecer entonces que ya no llevamos, que yo no llevaba en la sangre el secreto

que no podía, entonces, la iglesia que es muros, bóveda, pilares, vitraux, pavimentos, formar el ámbito espacial de la oración.

Yo no podía construir una nueva Notre-Dame.

No podía construir una iglesia que se hiciera presente.

Iglesia que se hace presente con sus formas.

Iglesia de las formas presentes llamaba yo a Notre-Dame.

Iglesia

de las formas de la ausencia llamaba yo la iglesia que iría a hacer

¿por qué llamarlas, por qué poner nombres?

Porque las palabras nos señalan una tarea.

Ellas están al comienzo y al fin de la obra: son ellas las que juzgan lo realizado.

Iglesia de las formas de la ausencia:

ésa era la tarea.

Ahora no me sentía tan desnudo.

Fué precisamente antes de recibir el encargo para realizar la capilla, que participe en una misa recoratoria en la casa del tundo Los Pajaritos.

Las ventanas se entornaron para quitar el paisaje del living y transformarlo en un oratorio

Suavisima, delicadísima, luminosa penumbra surgió.

Una luz que hacía mirar al espacio, sólo al espacio.

Ningún muro, ninguna pared (el living era un living normal: lleno de complicaciones, se entiende).

La luz, me dije.

La luz circunstancia exterior, posición espacial del orar.

La luz es la arena para estar junto al mar de nuestro orar.

Hoy no comparece nada más que la luz.

Hoy al ojo llega sólo la luz.

Lo demás no importa, no interesa nada, puede ser lo que se quiera.

¿Pero los aviones volando sobre nuestras cabezas, pero sus últimos modelos no vienen señalando, no vienen despertando en nosotros que nuestra marcha de acá abajo es lenta, es atrasada?

Atrasada en el cumplir la modernidad de nuestro tiempo.

¿No debería por tanto cumplir con todo lo que el patrimonio atesora, con esa ética que la eficiencia de la renovación establece?

¿Cómo decir, sólo entonces, la luz y lo demás no me importa nada?

Por esto:

hace algún tiempo estaba arreglando apresuradamente la casa para un amigo y la cubierta de la mesa la pintamos en diversos rectángulos coloreados.

Era la técnica de la pintura concreta.

Era un ensayo, abría camino, me decía, y era un mundo de las posibilidades en el que yo vivía.

Algún tiempo después, con una placa de contraplacado y unos caballetes armé una mesa en el comedor de mi casa y la mandé a un garage a pintar blanca para después pintarle las superficies coloreadas pero cuando llegó creó en la casa una espacialidad tan viva que me pareció un verdadero crimen tocarla.

Y en el blanco, relucen los platos, el vino, los guisos.

Y los codos y las manos en las conversaciones.

Un género de vida ha creado este blanco que ya no es sólo un color, sino una calidad del espacio.

Y que no es sólo color, pues como es de comedor está ensuciada por todos los días de una casa o por las moscas.

Es que, cuando pintaba las superficies coloreadas con gran fe en los ensayos y en el ensayar, buscaba las formas.

Varios estudios fueron necesarios, la premura del tiempo impidió que se continuara con miles de variantes.

En cambio, la mesa blanca planteó un encuentro.

Ninguna variante.

Todo definido.

Era una forma.

Y ella, por ser una forma, recogía miles de imperfecciones, como ser las manchas actuales.

Al contrario, cuando después se repitió, esta mesa se hizo una mesa tan alba que hay que cuidar tanto su blancura que no es ya la mesa del comedor de una casa.

Forma y formas.

Las formas nacen de la potencialidad, de la capacidad de operar que las obras de los grandes maestros engendran.

Capacidad de engendrar bastardos.

Extraña capacidad que cree que cuando su ojo, su propio ojo imbuido en lo ya visto, asegura que el manejo del patrimonio que hace la mano es justo, ha conseguido en virtud de esa justeza, las arenas del estar junto a los mares.

Manejo justo entonces sería la condición.

Condición que es tortura.

Tortura de infinidad de formas, persiguiendo su unidad.

Unidad de formas siempre planteándose en la justeza por sus límites.

Por sus perímetros.

Por ello siempre en la posibilidad de ajustar la justeza.

Por ello siempre en peligro de variar y caer y de arrastrar en su caída al todo, que precisamente se apoya en minuciosa persecución de la unidad.

No las formas, entonces. La forma sí.

No es poner en marcha un vocabulario con sus estrategias existentes, es encontrar, por un milagro, la carne espacial que traduce una tarea, es encontrar el misterio de las formas que se plantean por su generatriz. Por eso debo ahora corregir el nombre de mi tarea, de la obra a crear.

No

la iglesia de las formas de la ausencia.

Sino

la iglesia de la forma de las ausencias.

Por eso no me preocupo de lo demás.

Es por eso que sólo me preocupo de mi generatriz:

La luz.

En aquella misa recordatoria el altar portátil se colocó al medio del living y todos quedamos muy próximos al sacerdote y sus oraciones.

Todos quedamos en iguales condiciones, todos quedamos muy próximos entre sí.

Esto,

junto a esto otro:

En la catedral de Valparaíso el altar está en el centro del crucero, en las misas solemnes el obispo cruza la nave, viene al altar, va a la cátedra, a la Capilla del Santísimo, los otros sacerdotes y los acólitos también se desplazan.

La espacialidad de los gestos, las actitudes, los ornamentos se engendran en el desplazarse.

No digo que solamente en estos largos desplazarse de misas solemnes sino que en esa circunstancia reparé en ello.

Espacialidad del sacerdote requiriendo una amplitud del desplazarse.

Espacialidad del sacerdote que se comunica a los fieles, porque ellos, tan separados que se colocan en las iglesias, tanto espacio que desplaza cada cual, hasta cada pequeña última viejita en la iglesia ya vacía.

Estas dos cosas.

Más lo dicho.

Crearon el interior como un cubo.

Un cubo de luz, es éste.

Un cubo con la suavísima, delicadísima penumbra luminosa de la misa recordatoria buscaba yo.

Luz al ojo, no paredes, no cielos, no piso buscaba yo.

No ningún motivo arquitectónico quería yo.

Fuí estudiando mi cubo de la luz.

Luz inmovilizada que arrojara por reflejos una envolvente homogénea.

Luz sin color.

Pensé en ventanas superiores y ocultas, que evitaran la dualidad focos de luz y paños de muro opacos y que iluminaran rasantemente los muros.

Blancos muros para los reflejos de la homogénea sin color.

Tenía que ser un espacio luminoso amplio: que los muros, que el cielo se expandieran, que ningún límite se acercara para no sentirnos en ninguna dimensión comprimidos.

En ninguna dimensión distinto a los demás.

Por eso un cubo.

Por eso múltiples experiencias en iglesias existentes habituales de aquí.

¿Cuál sería la forma exacta de ese cubo?

¿Cuáles serían sus dimensiones?

Debía pensar en una obra pequeña, eso quería el propietario.

Llegué a un cubo que en realidad es un paralelepípedo.

No nacido de ninguna teoría, sino del mirar, del ver la luz cúbica podría decir.

De pre-ver la luz cúbica mejor podría decir.

No se trata por tanto de un estudio de perspectiva desde puntos de vista dados o de recorridos al avanzar.

Ni se trata de experiencias de hacer un cubo geométrico que aunque se vea deformado al ojo por la fuerza misma de la geometría este lo reconstruye como tal.

Llegué a las menores dimensiones que me dieran esa amplitud en que el ojo vea el espacio, la luminosa penumbra reflejada.

Con estas dimensiones en cualquier punto que se encuentre uno en el cubo se participa de la luz, de la forma total en su plenitud.

Hay otra experiencia que también debía participar: las oraciones del sacerdote debían llegar con toda claridad, con toda difanidad a todos los oídos.

Por eso estudié la acústica más óptima.

Cielo acústico, corrige la forma.

Cielo acústico no hay problemas de cubicidad, ni luz, ni color.

Solución óptima entonces para este cubo.

Este cubo de luz era evidentemente un cubo por fuera.

Un cubo hermético.

Cuando me hicieron el encargo, evidentemente ya, como es tradicional, tenían pensada la ubicación.

Estaba cercana a la entrada del fondo y también cercana pero indepen-

diente de la casa del fundo, para que la gente pudiese acceder fácilmente y no interrumpir la vida de la casa.

Cambié la ubicación.

Se colocó la capilla justo en la entrada del fundo. La entrada se corrió a un lado de manera que la capilla quedó con su frente fuera del fundo, dando a un camino de entrada que ahí justo se divide en dos caminos vecinales.

¿Por qué hice esto?

Porque quería lograr que la capilla tuviese un lugar.

Cuando uno recorre las ciudades hay una cosa muy fuerte que lo toca: es que las marquesinas de luces, los foyers con affiches, los cines, los rotativos, cada día aparecen más abiertos y las iglesias con sus torres sin altura, sin sus plazas, con sus fachadas como chalets, con sus puertas tantas veces cerradas aparecen tan herméticas.

No quería que esta capilla siguiera siendo hermética adentro de su portero cercano a la entrada.

Era necesario que estuviera justo en el ángulo de los caminos interceptando la pasada, tal como la iglesia de San Francisco hace más de un siglo cabalga sobre la Alameda Bernardo O'Higgins.

La situación de la capilla es un antiguo núcleo de instalaciones y construcciones que el desarrollo de las labores de un gran fundo hoy algo dividido ha ido creando y que tiene todo ese abandono, fealdad, algunas cosas nuevas que parecen viejas, varias cosas que en un primer momento no se ven, el encanto de la sombra de un árbol o de su copa al viento.

Es un núcleo agrícola en un paisaje que aún se prolonga más allá, pero que es inexplicablemente penoso de atravesar.

No tiene vista a la cordillera.

A pesar de que ella está ahí y evidentemente tras de un esfuerzo podemos verla.

Esto hace que este paisaje sea muy encerrado.

Encerrado y todo parece cubierto de polvo, ningún color verdaderamente.

Hay algo en el paisaje santiaguino con su cordillera que nos lanza hacia ella.

Podemos ir por cualquier parte y nada nos es penoso, porque tenemos los ojos puestos allá.

Es como el mar.

Quise al colocar el blanco cubo hermético, neta forma en este paisaje cerrado sin color.

Que, este cubo, por su ubicación en los caminos por donde pasamos anudara todo ese paisaje

Para que este paisaje, núcleo y cubo blanco nos retuviera en nuestro paso.

¿Qué es retener?

En Valparaíso al salir de las oficinas la gente se queda en las calles del centro algunos minutos y después se van para sus casas y la calle se queda vacía aparentemente iguales a las demás.

En Santiago dura mucho más lo que la gente se queda.

En Buenos Aires, más todavía.

¿Por qué se quedan? porque hay cosas abiertas.

Sin ir más lejos, están las vitrinas. No para tentar. Sino para más allá de eso para mostrar los logros, los triunfos obtenidos en la gran empresa que mueve la ciudad que conduce lo ciudadano de la vida ciudadana. Vitrinas del balance.

Mirando las vitrinas ciudadanizándose.

Y las ciudades tienen sus entramados de las calles de la retención.

Y cada ciudad vive en la nostalgia de otra ciudad que la retendría.

Entramado de nostalgias son las ciudades.

Eso mismo la forma de la capilla

El blanco cubo exterior va a retenernos un instante aunque no más sea en nuestro paso.

Así vamos a participar en la capilla.

Participación.

Forma que nos obliga a participar, forma que crea un lugar.

La iglesia siempre trae la ciudad.

¿Pero cómo vamos a retenernos para bien de la capilla cuando ella va a ser un oratorio privado que va a pasar la mayor parte de su tiempo cerrado y sólo va a ser abierto cuando haya función religiosa?

A mi juicio:

Nada de transparencia a su interior y puertas cerradas y no entrar.

Nada de pórticos abiertos y en seguida la puerta cerrada.

Nada de símbolos.

Lo que se necesita es un motivo real, verdadero, para que al retenernos espacialmente en virtud del blanco cubo y su espacialidad participemos con una jaculatoria o un pensamiento recordatorio.

Porque esta capilla va a levantarse en este fundo en recuerdo de un familiar del dueño, recién fallecido.

Nosotros lo primero que pensamos fué que el deudo podía ser enterrado en la misma iglesia.

El Arzobispado no dió su consentimiento a esto.

Pero se lo dió para que levantara un oratorio privado.

El dueño entonces puede determinar la dedicación de la capilla.

Esta capilla estará dedicada a la Santísima Virgen, ella será su patrona el motivo real será entonces un nicho con la imagen de la Santísima

virgen.

El nicho estará justo en el vértice de los caminos.

Ahí el nicho cogerá esa fuerza que en el campo, en las ciudades construye las "animitas", las cuida, les prende velas. Esa fuerza será retenida por este nicho e incorporada a participar en ese establecer la ciudad que una iglesia lleva consigo.

El nicho quedará delante del blanco cubo de la capilla.

Entre el nicho y cubo habrá un espacio.

Un espacio a recorrer, será una terraza a mayor altura que el terreno ¿Por qué esta terraza que hace de patio entre el nicho y la capilla?

En Buenos Aires se puede ver que cualquier contratiempo en el ir y venir, entrar o salir, encontrar o reconocer, exaspera. La ciudad tiene una gran fe en su potencia para desarrollar su propia vida ciudadana, todo contratiempo es signo de pérdida de esa potencia que es su alegría.

Ir y venir sin contratiempo, entrar y salir sin contratiempo.

Todo sin contratiempo pero con ritual, ritual de los cines con todos los incidentes de la entrada.

Por eso las iglesias de aquí, las habituales, parecen sin ritual.

Tan sin ritual de la preparación de su entrar y su salir.

Esta capilla tendrá su preparación de la salida y la llegada.

Habrá una alta terraza entre el nicho y el cubo.

Todo el que llegue o salga tendrá que pasar delante del nicho y atravesar esta terraza elevada para que no entren a ella los animales.

He medido los pasos del recorrido de esta terraza en el terreno mismo. He establecido los pasos que hacen nacer entre el cubo y el nicho, entre la luz del cubo y el retener de la imagen del nicho un espacio que es de la iglesia, que es de la iglesia al exterior.

No será pues una capilla hermética.

Si al contrario.

Prolongándose bajo los árboles de la entrada de unión con el camino a Santiago.

Será el verdadero pórtico de la iglesia.

Y en sus festividades ella podrá ser alguna vez la nave de una misa de campaña: el altar portátil se colocará delante del nicho: todo está previsto.

Mientras esto sucedía.

El dueño del fundo, porque los dueños de fundo organizan y dirigen cuanto sucede en sus propiedades, había comprado muchos materiales que según él debían entrar en esta capilla, en la capilla de su fundo.

Ya había comprado un altar románico, había mandado hacer los ornamentos, etc. él fué el que compró la imagen para el nicho cuando no pudo conseguir que alguna imagen ya venerada pudiera ser trasladada ahí.

Por otra parte él explicó que por el momento no se podía llevar el agua potable hasta la sacristía, habría que esperar una nueva etapa de los trabajos del fundo.

Recogí todas estas cosas para mi obra.

¿Por qué lo hice?

Una vez en Venecia, delante de Santa María della Salute, en la góndola en el Gran Canal me explicaron que ella como otras iglesias fué levantada como acción de gracias a la Santísima Virgen por haber librado a la ciudad de una de las pestes que traían las aguas de estos canales.

Así de la ciudad entera y su vivir nacieron estas tan hermosísimas formas.

¿Dónde está el nacimiento?

Hoy día el nacimiento está en cualquier acontecimiento: está en est capilla recordatoria, está en la planificación parroquial de la ciudad No añoro edades de oro, no juzgo mi época.

Recojo lo que hoy acaece

Recoge esa piedad que coloca flores y velas y planchas de acción de gracias en el nicho y que hace arreglos de novenas y teje manteles en el interior.

Recoge la piedad de todos.

Con esa fealdad intrínseca a las cosas de todos.

La piedad de todos en el blanco cubo de luz.

Cubo de la situación de luz.

Cubo de forma, por eso.

Porque si fuera de formas, si que ellas, las formas arquitectónicas, podrían ser interferidas por las otras formas de las imágenes, del altar, de los bancos, de los adornos y arreglos de las novenas

Sería un eterno estar preocupado por la desaparición de su obra.

La piedad no puede interferir, modificar, desviar la luz, la luz del cubo.

Pero esta afirmación, aunque aparentemente sea sin mayor importancia, es fundamental.

Porque dice relación con lo que dije al comienzo: unos se hincan, otros doblan una rodilla, otros permanecen de pie otros arreglan novenas.

¿Por qué?

Porque siempre que pensamos en la gigantesca empresa de la ciudad Siempre que pensamos en la renovación.

Siempre que pensamos en el nuevo mundo a construir pensamos en el nuevo hombre.

Hombre concebido como nuevo para habitar ese mundo nuevo.

Hombre nuevo y nuevo mundo apoyándose mutuamente. levantándose entre si como los peldaños de una escalera.

Y este hombre nuevo nos aparece con sus actos inscritos en una continuidad.

Continuidad: para que todos los actos adquieran su unidad.

Unidad que les dará los postulados que realizan esta gran tarea.

Entonces el momento actual nos aparece como un momento de transición que se viene de un estar donde no hay tal continuidad en plenitud y se marcha a esa plenitud.

Pero el no querer aceptar el que vivamos en un tiempo de transición que nos conducirá a una plenitud, creer que siempre lo del hombre irá acompañado de eso que no es pleno y que lo no pleno va tomando siempre diversas formas y ubicaciones, es aceptar al hombre de hoy, al de aquí, y esa es la afirmación de esta obra.

En Achupallas se dijo: siempre en la ciudad, los hombres con traje viejo y sombrero nuevo o con traje nuevo y sombrero viejo, y los que andan con traje y sombrero nuevos quizá qué cosa tendrán de viejo. Arquitectos cantan lo que es, abren el conocer lo que hoy es:

El presente.

Establecen por tanto el verdadero futuro.

Por eso también esta capilla recoge el problema de la construcción y al recogerlo no lo hace límite o indignancia para el cubo de luz.

Como ya hemos visto esta capilla está en un fundo muy próximo a Santiago, casi al lado. Sin embargo ella deberá ceñirse al ritmo de los dueños de fundo.

Ya hemos visto cómo será construída con muchos materiales ya adquiridos: ladrillos, las planchas de fierro galvanizado de la cubierta, bolón, arena, ripio, madera para la enmaderación de techumbre, etc.

El constructor será una empresa de Santiago.

La obra es muy pequeña y no habitual.

Representa muchos viajes que no son traslados urbanos sino viajes fuera de la ciudad.

La obra, en realidad, no se inscribe en buena forma en los intereses administrativos y económicos de una empresa constructora, luego, aunque el constructor tenga la mejor voluntad, en la práctica hay que preverlo, no podrá dirigir la construcción con minucioso rigor, no podrá realizarlo al milímetro.

Hay luego que trazar con esto por una parte y con los materiales ya adquiridos todo un plan de acción.

Un plan de astucia para lograr la luz cúbica.

También hay que pensar que de muchas terminaciones no conviene en este instante definir las en forma cerrada.

Pues una iglesia no es una casa o un edificio de departamentos, los cuales cuando son pensados y llevados a cabo tienen para sus dueños claridad pues son caminos que todos los días se están recorriendo por casi todos, en cambio la iglesia es para quien la levanta una obra que comienza a cogerlo, a cogerlo más y más, que tiende a sobreponerse tal como ya en su ubicación ella hizo a un lado a la entrada y sacó la terraza y el nicho fuera del cierre de la propiedad.

Un plan de acción:

Obra gruesa de albañilería reforzada: labor corriente.

La altura definitiva exterior se fijará en el terreno mismo pues hay que medirla al andar por los caminos.

En seguida, cinco o seis partidas hechas como en la mejor obra:

entramado metálico del cielo

campanario metálico

base metálica del nicho

ventanales superiores

puerta giratoria de entrada al cubo

y cielo acústico.

Después

habrá que terminar conforme a las posibles mejoras que se puedan introducir a un presupuesto base muy ajustado.

Vendrá entonces hacer diversas experiencias de terminaciones, por ejemplo: experiencias con la estructura metálica para transformarla del campanario, de la cruz en la entrada, etc

Batalla por el cubo de la luz.

Obra que no debe desarrollarse según el proceso habitual, con sus etapas tan precisadas en el tiempo, la proyección y la ejecución.

Ahora cuento con todas las energías para realizar la obra.

Realizar ese plan de astucias que ella requiere, astucias ya determinadas por los demás, astucias menores diría yo.

Ya no desnudo.

Porque la capilla de los Pajaritos propone otro tipo de continuidad que la que se apoya en las vistas y esto, considero, representa ese vadear que dije al comenzar este escrito.

Espacialidad no nacida de las interpenetraciones del ver, del espectáculo, sino del actuar, del venir, del ir por los caminos, del ser retenido, del estar en la luz del orar.

Todo el ir, el ir de nuestro vivir, adquiriendo sus matices al ir atravesando diferentes actos.

Debo confesar que en un momento dado mandé mis formas a un amigo.

Recálculos con proporciones áureas le pedía.

No abrió la respuesta.

Fiel he quedado al ojo en los actos.

A lo que él me dictó y cómo me lo dictó.

Fiel al ojo que me dictó la forma y no las formas.

El cubo de luz y no geométrico ni de perspectivas.

El cubo de la retención, el cubo ciudadano.

La iglesia de la forma de la ausencia.

Esta es pues la historia de esta capilla.

Ella no fué levantada conforme a estos planes ni por nosotros.

Pero

¿cómo serán los confesionarios en este cubo de luz?

¿Cuál será su luz, la luz de la forma de estas pequeñas iglesias dentro de la gran iglesia?

Nota. El cuadernillo que viene a continuación contiene planos y especificaciones de "la Capilla de los Pajaritos".

Figura I
Ubicación: Santiago

1. *Centro Cívico*
2. *Estación Central*
3. *Fundo "Los Pajaritos"*
4. *Ubicación de la Capilla*
5. *Maipú.*

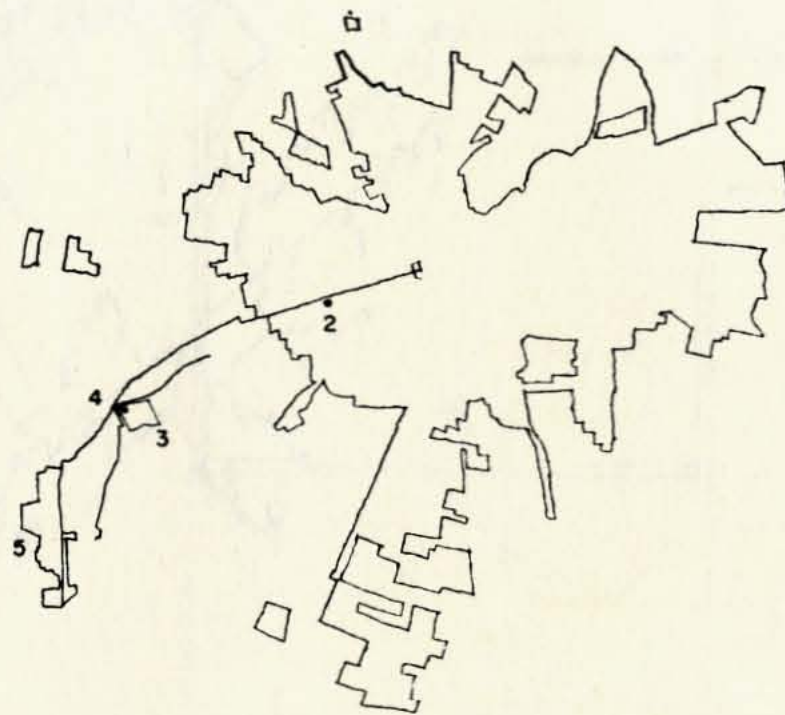


Figura II

Terreno:

Fundo "Los Pajaritos"

- 6. *Camino "Los Pajaritos": de Santiago a Maipú*
- 7. *Caminos vecinales*
- 8. *Entrada al fundo
marcada con línea de punto la entrada existente*
- 9. *Instalaciones del fundo*
- 10. *Casas del fundo*
- 11. *Instalaciones del fundo vecino*
- 12. *Casas del fundo vecino*
- 13. *Arboleda en formación*
- 14. *Capilla.*

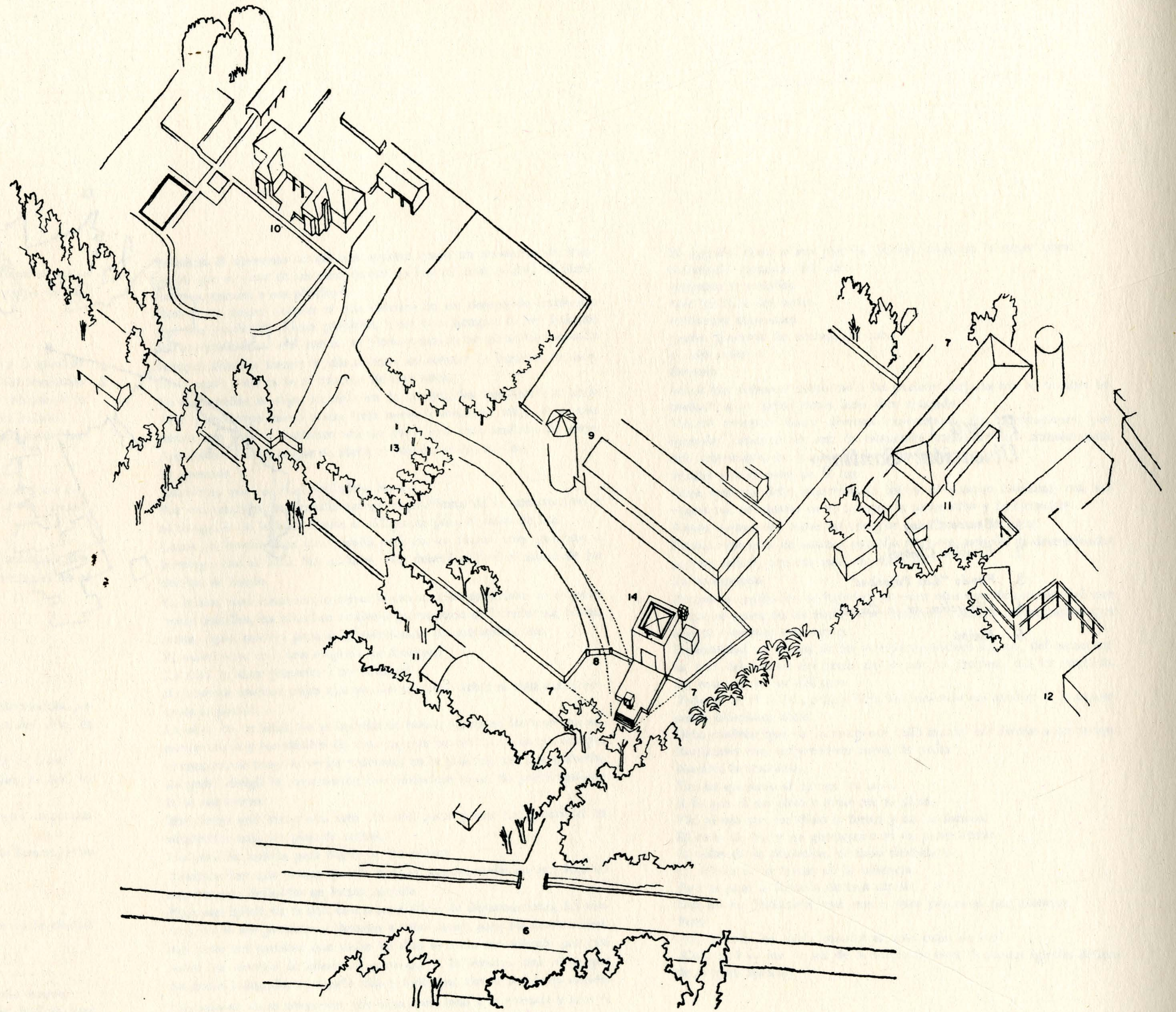


Figura III
Planta de la capilla

15. *Gradas*
16. *Base metálica nicho Sma. Virgen*
Cálculo: Ings. Barros y Poblete
17. *Canaletas aguas lluvias*
18. *Terraza*
20. *Puerta: en concreto armado de piedra pómez*
estudio y cálculo: Ings. Barros y Poblete
hojas grandes para abrir en festividades: pivotes
hoja pequeña habitual
21. *Bajadas aguas lluvias*
evacuación subterránea
22. *Nave capilla*
23. *Muros albañilería ladrillo 0,20 m. reforzada*
en existencia la mitad ladrillos necesarios
24. *Altar y piso en piedra*
ya existente
25. *Nicho del tabernáculo*
el tabernáculo pertenece al altar
es separado y colocado en el nicho
30. *Sacristía*
31. *Escalera sacristía*

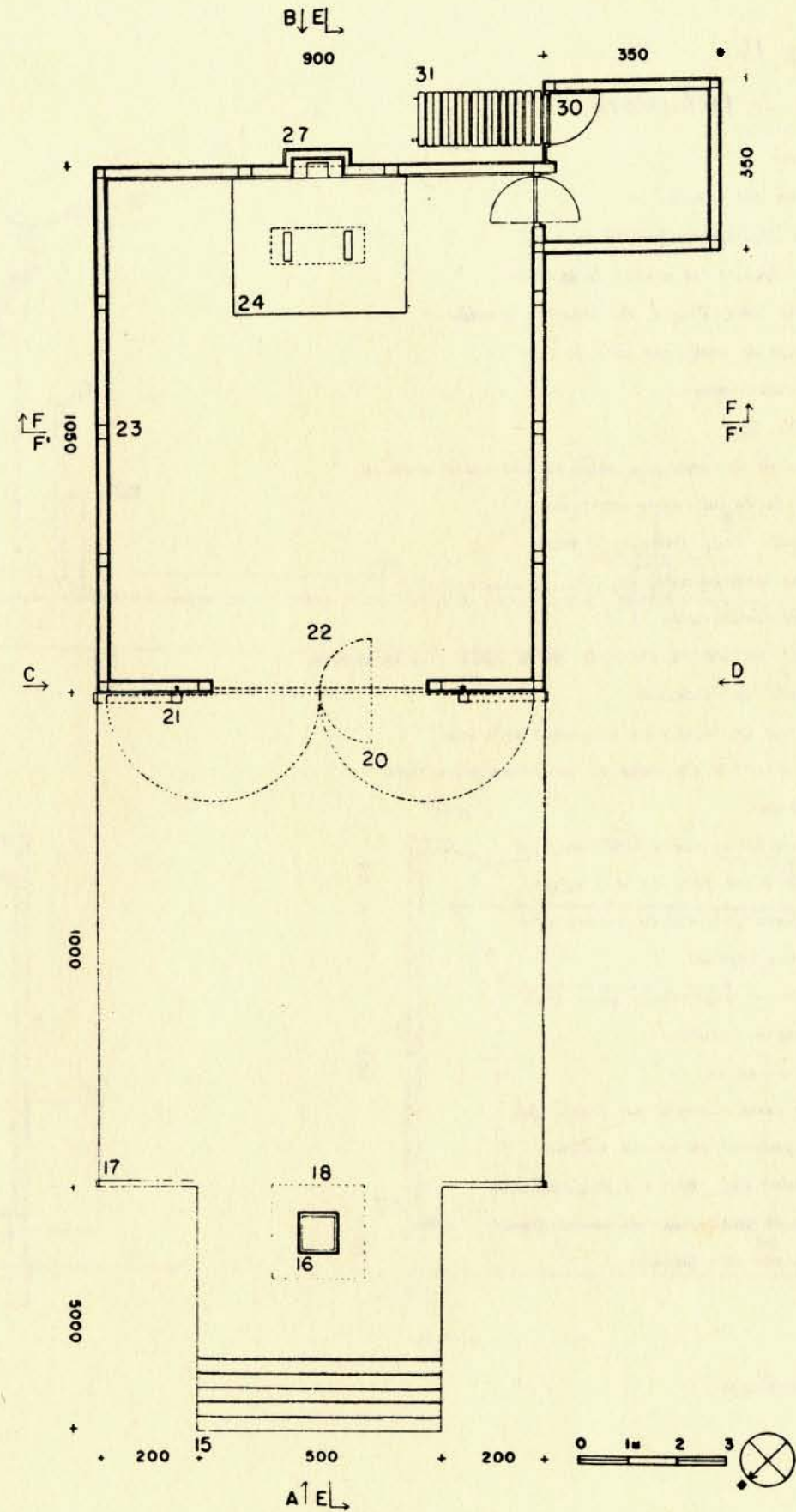


Figura IV
Plano de techumbre

- 23. Muros
- 27. Nicho del tabernáculo
cara superior en ladrillo de vidrio
para igualar luz diurna de la nave
- 32. Nicho Sma. Virgen. En concreto armado
- 34. Franja de vacío que aísla el cielo de los cuatro muros
- 35. 36. 37. 38.
Cielo de la nave: una placa en estructura metálica, colgada de las cuatro esquinas.
Cálculo: Ings. Barros y Poblete
- 35. Vigas longitudinales
- 36. Vigas transversales
- 37. Caja metálica de empalme de la placa a la suspensión
- 38. Soporte de suspensión.
Tuercas de regulación en ambos extremos
- 39. Luz eléctrica. Continua en perímetro placa cielo
- 40. Ventanas.
Franja en unidades metálicas fijas
- 41. Cubierta en pabellón a 4 aguas en fierro galvanizado ya existente
- 42. Cadena superior de apoyo suspensiones placa cielo y unidades ventanas
- 43. Canal — cajón.
- 44. Paso canal - cajón por franja 34.
- 45. Campanario: estructura metálica
Cálculo: Ing. Barros y Poblete
línea de puntos: ejes de las campanas
- 46. Losa concreto sacristía

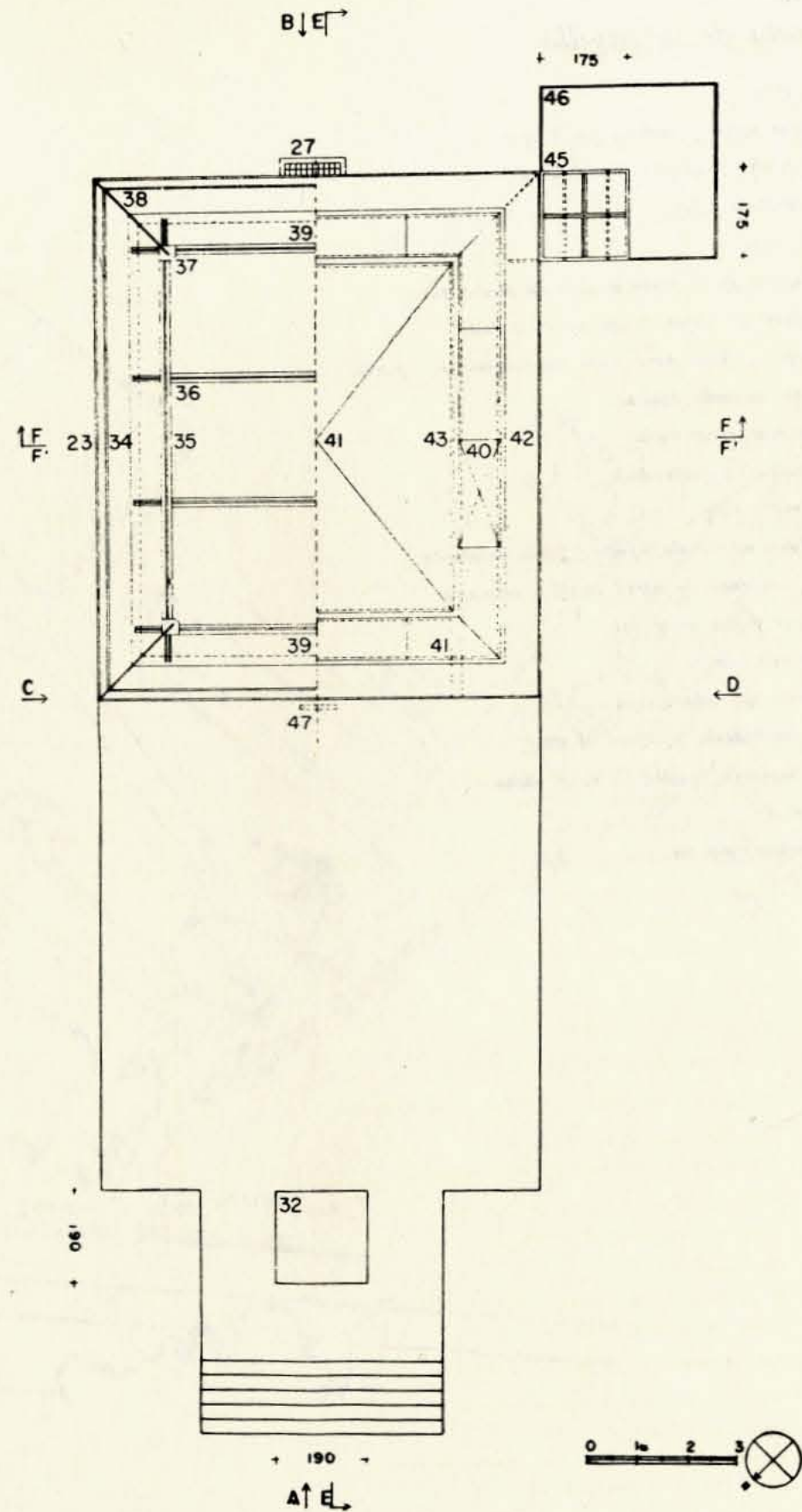


Figura V: Secciones

15. Gradass
16. Base metálica del nicho
18. Terraza
20. Puerta
23. Muros. Cadena intermedia, 350 m.
Posibilidad inicial de revestimiento interior:
espejuelo y cemento blanco apomasado
Posibilidad inicial de revestimiento exterior:
reboque a grano perdido y pintura Adarga blanca
24. Altar
27. Nicho tabernáculo
32. Nicho Sma. Virgen
34. Franja vacío
35. Vigas longitudinales placa metálica cielo
36. Vigas transversales
37. Cajas empalme placa a las suspensiones
38. Cara lateral de la placa de cielo: forrada en aluminio
Luz: tubos de cátodo frío white light
flujo luminoso 3 600 lúmenes por m/l
40. Ventanas metálicas: vidrio catedral
cálculo iluminación: Ing. José Pablo Domínguez
Luz mínima: día 21 de junio, nublado, 9 horas, sol a 18°
5 fc. en un plano de utilización a 1 m. del suelo
42. Cadena superior forrada
La inclinación del forro permite determinar en la obra la altura definitiva del cubo.
43. Canal — cajón
46. Sacristía: losa concreto
47. Cruz: apoyada en pedúnculo metálico
49. Envigado para colgar cielo: en roble existente
50. Enmaderación techumbre.
Tijerales y costaneras: en roble existente
51. Cielo acústico. Planchas de Macustex.
Cálculo: Ing Jorge Brunner
52. Pavimento
posibilidad inicial: capa espejuelo sobre
radier de concreto, sin color.
53. Sifones atmosféricos. Ing. E. Nuyens
54. Posibilidad calefacción aire caliente.
ductos en el piso
Ventilación permanente por ranuras en marco
de la franja de ventanas 40.

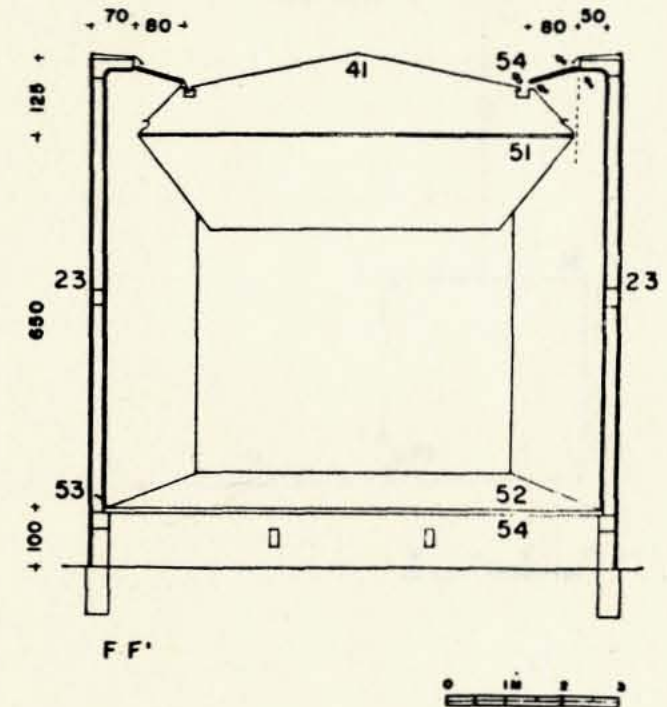
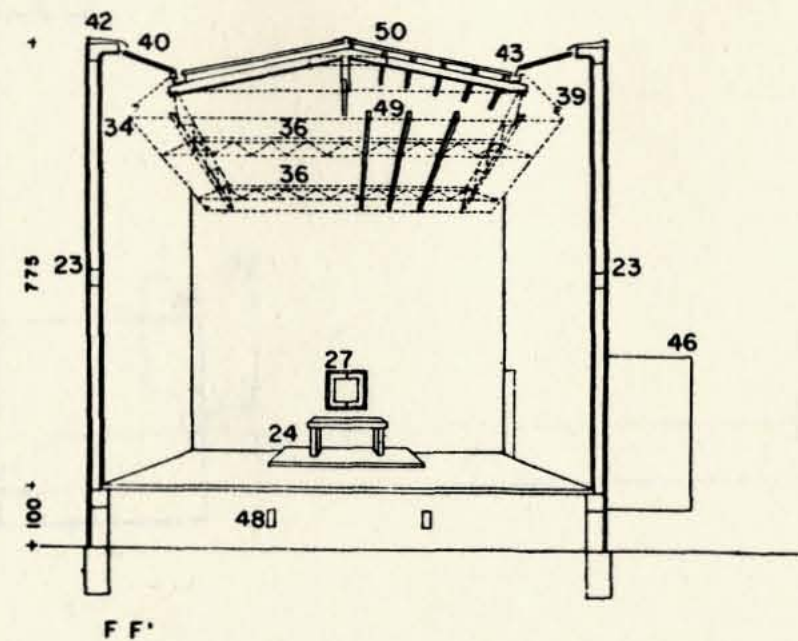
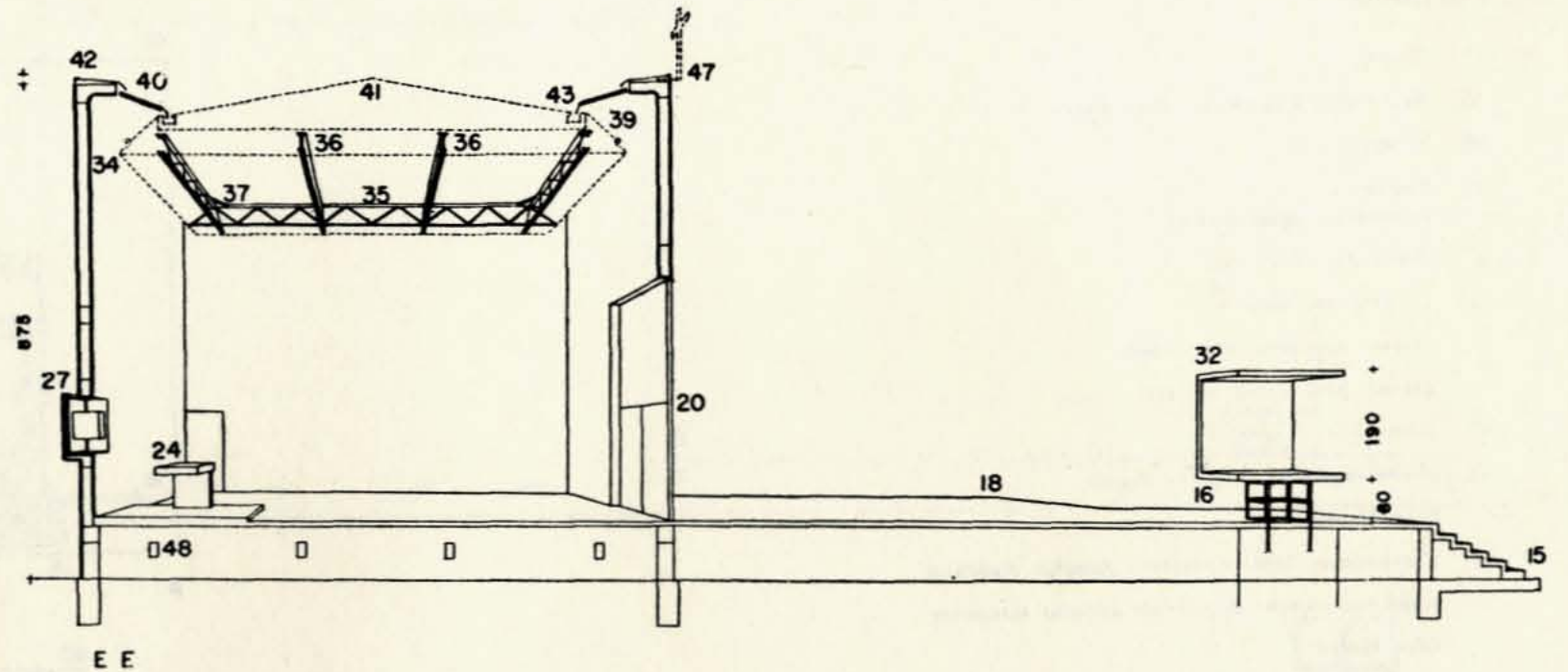


Figura VI
Fachadas

- 15. *Gradas*
- 16. *Base metálica del nicho, Oleo blanco*
- 18. *Terraza*
- 20. *Puerta*
terminación igual muros,
- 27. *Nicho del tabernáculo*
- 31. *Escalera sacristía:*
limones metálicos: óleo blanco
gradas: pino oregón existente
- 32. *Nicho Sma. Virgen*
- 42. *Arista rematada en fierro ángulo.*
Oleo blanco
- 45. *Campanario. Sobre estructura^s planchas metálicas*
según experiencias después de adquirir campanas,
Oleo blanco
- 46. *Losa concreto: terminación en fierro ángulo*
- 48. *ventilaciones zócalo nave.*

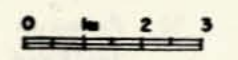
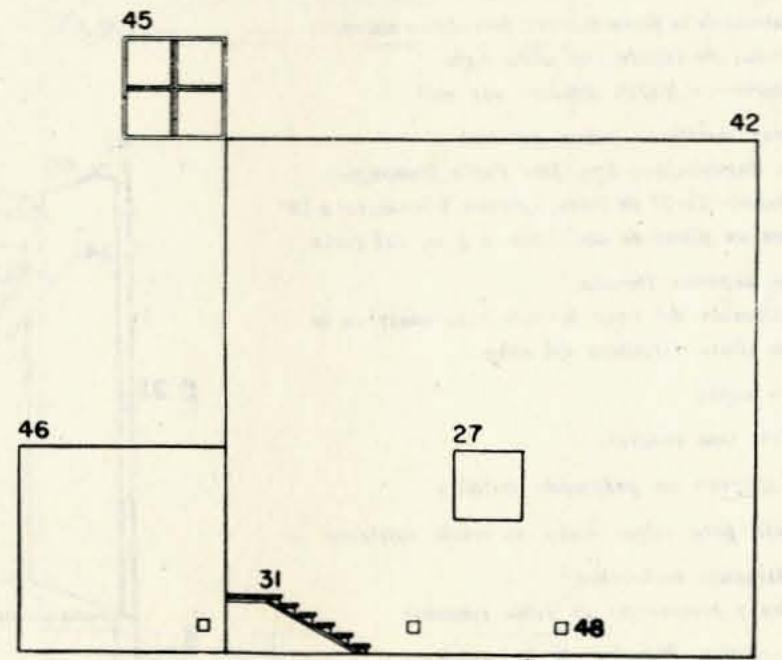
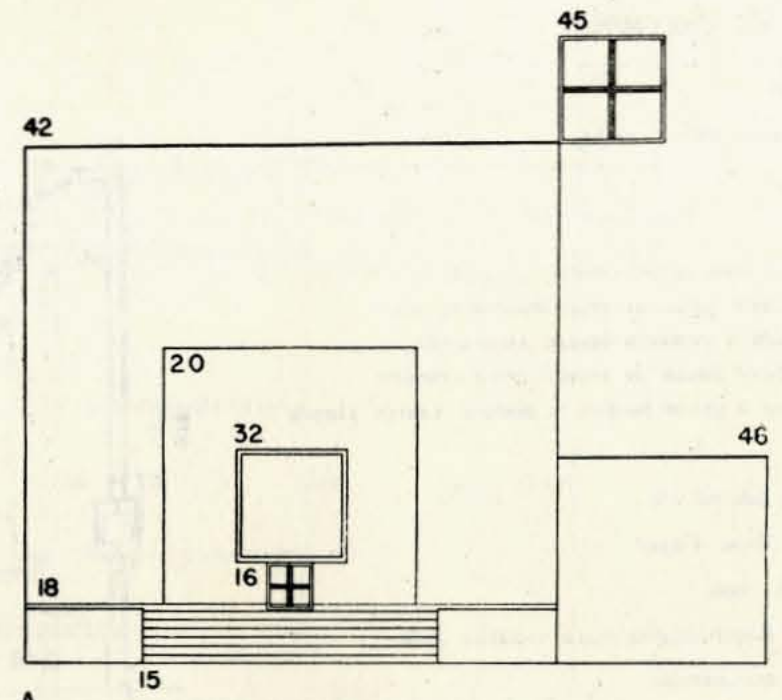
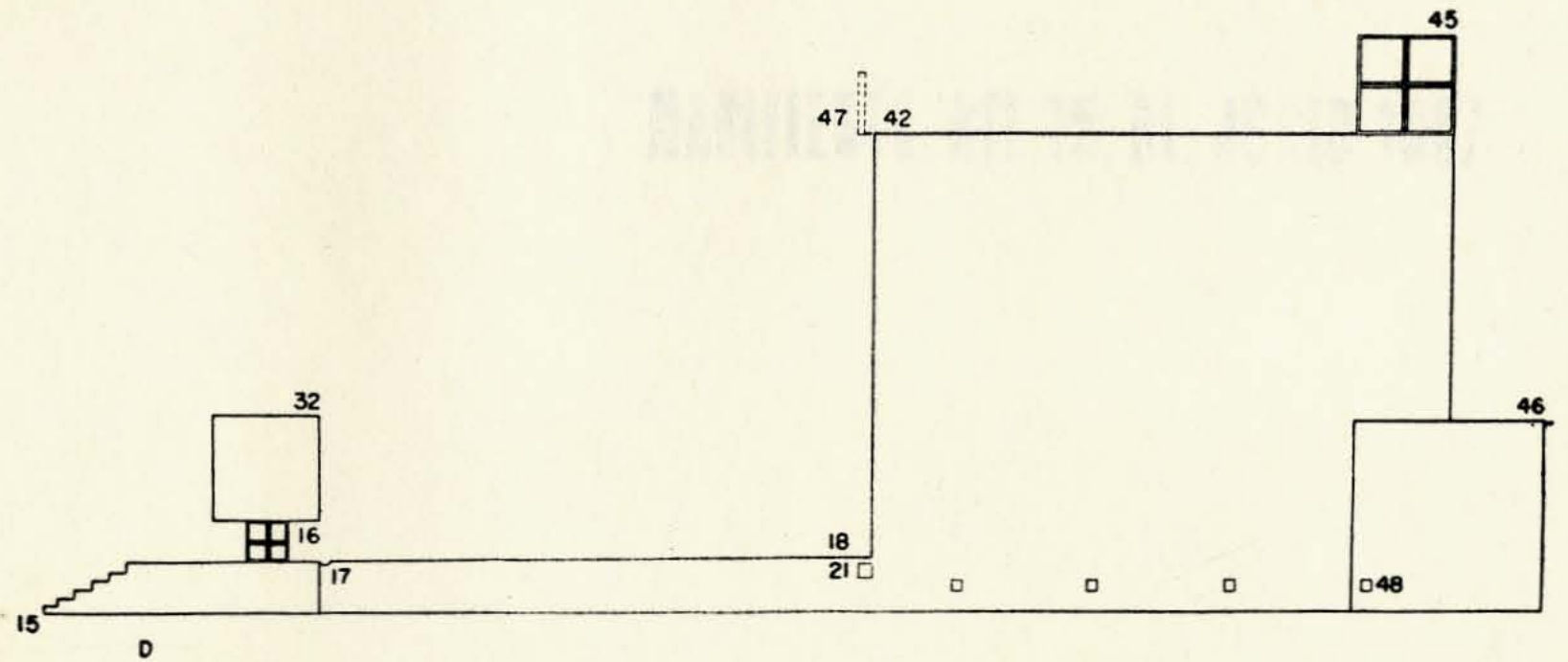
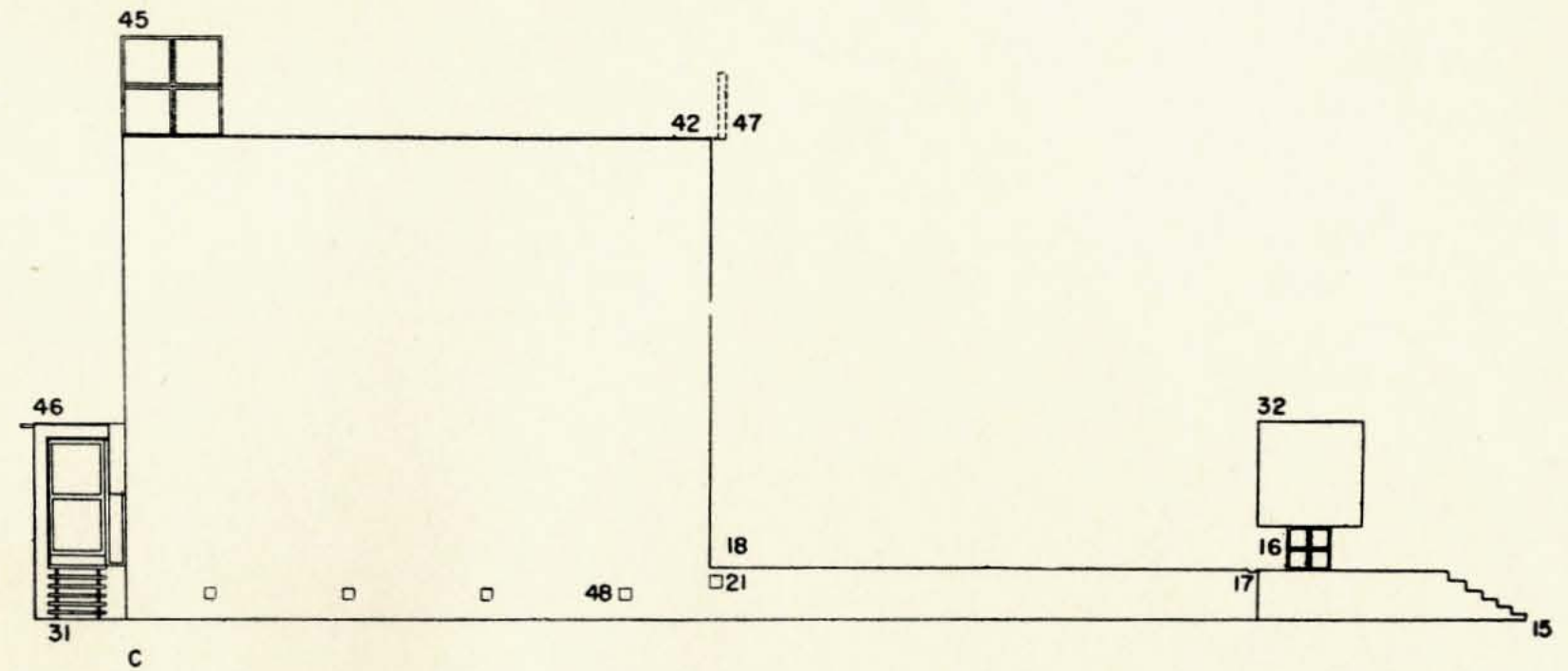


Figura VII: Fachadas Laterales

- 15. Gradas
- 16. Base metálica del nicho
- 17. Canaletas aguas lluvia terraza
- 18. Terraza
- 21. Tubo desagüe aguas lluvias techumbre
- 31. Escalera
- 32. Nicho Sma. Virgen
- 33. Campanario
- 46. Losa sacristía
- 47. Cruz
- posibilidad inicial en pino oregón existente
- 48. Ventilación zócalo,



MANIFIESTO DEL 15 DE JUNIO 1967

Declaracion hecha publica el 15 de Junio de 1967. a proposito de un conflicto universitario suscitado entre esta Unidad Academica y la Rectoria, conflicto que posteriormente se hizo extensivo a la Universidad entera.

DECLARACION DEL CONSEJO DE PROFESORES, DEL INSTITUTO Y DEL PLENO DE ALUMNOS DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO DE LA UNIVERSIDAD CATOLICA DE VALPARAISO

Una ola de cobardía cubre nuestra América. Cobardía que nos oculta ya en frustración o el complejo de inferioridad o en la deseseración de las violencias. Frente a tal cobardía nosotros proclamamos el lucido coraje que lejos del arrebato y las transacciones, es viril porque es virtud.

Desde la Independencia hasta nuestros días -unas veces más, otras menos, algunas con fortuna, otras con reveses-, nuestra América ha sido continuamente velada por sus propios hijos, importando sin cesar y mudando veleidosa y continuamente nociones e ideologías puestas al servicio de quienes detentaron o aspiraron al poder.

Y sin embargo, entre los vaivenes del verbalismo ad usum en que a la postre se convierten las ideologías importadas y los estallidos de violencia, nuestra América existió, existe e irrumpe invitándonos sin tregua al coraje. Coraje para abrirnos a su realidad coraje para aceptar su historia y sus medidas, coraje para conformarnos en el riesgo y a la aventura de ser lo que podemos ser. Abrirnos en todos los frentes y en todos los niveles con la lucidez, la serenidad y la hombría del coraje, es la única manera de disipar la niebla de cobardía que nos recubre y envenena.

Por una tradición incontrovertible, la Universidad, en aquello que le atañe, fue y es en América la depositaria del coraje con que contamos.

Por eso, aquí y ahora, en Chile, acaso el país donde existió y existe una tradición civilista, y donde se intenta una renovación americana allende la frustración y la violencia, en esta ya casi antigua Universidad Católica de Valparaíso, cuya existencia a través de generaciones anticlericales testimonia del libre modo de convivir que tienen los chilenos, en esta Escuela de Arquitectura que desde hace 15 años funda una comunidad real y concreta de vida formada por maestros, profesores y alumnos luchando sin paz ni tregua para instaurar en tierras americanas un lugar donde la libertad del estudio y la apertura hacia lo propio, sin preju-

cios, dogmatismo ni chauvinismos, sea una realidad, nosotros levantamos nuestra denuncia y damos el paso irrevocable para exigir la reorganización entera de la Universidad en todos sus aspectos.

Desde el movimiento conocido bajo la denominación de Reforma Universitaria, que surgió en la ciudad de Córdoba en el año 1918 la conciencia de autonomía y cogobierno (tantas veces obtenidas, perdida o vueltas a ganar) es una realidad impostergable en las Universidades del continente.

Pese a las nuevas perspectivas establecidas con mayores o menores alcances que desde entonces se ganaron, las Universidades latinoamericanas no fueron capaces de esclarecer y cimentar sus propios fundamentos para zafarse realmente de su interno carácter colonial (dependiente).

Incapaces de comprender y distinguir lo que es investigación, estamento científico, docencia, profesión, relación universitaria con la sociedad, ha vivido y viven fascinadas - y por eso sin consistencia - por Universidades mayores de otros continentes y sometidas a meras transposiciones que, por falta de lucidez y fundamento, han sido - en la mayoría de los casos - simples ensueños y continuas improvisaciones.

Buena prueba de ello son los contados casos de permanencia en una tarea específica pues cuando se supera el decenio parece ya extraordinario.

Debemos reconocer la falta real de investigación generalmente confundida con el ejercicio de sus técnicas peculiares o con la descripción de fenómenos, pues no hay investigación fundamental sino donde comparece o una relación distinta de causa a efecto o una estructura o relación peculiar de orden lógico, ni hay investigación aplicada sin esa base, pues esta es generalmente consecuencia de aquella; reconocer que para su probable existencia se requiere la consolidación de instituciones y personas que se ejer-

citan y transmiten durante no pocas promociones de estudiosos, siquiera una práctica científica; reconocer la peculiaridad de tales condiciones no accesibles a todos y en consecuencia revalorizar y dignificar la docencia, que es principalmente pedagogía, medio y método de eficaz transmisión de conocimientos y no investigación ni práctica científica; reconocer el valor exacto que ocupan las profesiones u oficios (sic) dentro de la Universidad para no convertirlas en el criterio casi exclusivo y ordenador de los fondos y orientación universitaria es la tarea decisiva de esta hora.

Únicamente a la luz de esta autocrítica, surgida y pulida a través de los 15 años de existencia y permanencia en torno a un propósito, a un método docente y a un ininterrumpido estudio que nos llevara a fundar y sostener hasta hoy una real comunidad de maestros, profesores y alumnos, nuestra Facultad e Instituto de Arquitectura pueden constatar la perversión e incapacidad de nuestras Universidades.

Por tales graves carencias son nuestras Universidades veleidosas y mendicantes en especies, dineros, métodos, orientaciones estudio y cultura, y, con ello, instituciones impedidas para dar cabida a aquello que es o podría ser nuestra propia realidad de americanos, si es que la tenemos.

Por tales graves carencias, nuestras Universidades 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.

Únicamente estableciendo tales distingos podremos aprender realmente de quienes saben - en la medida que podamos asimilar - pero para que esto se produzca es simultánea y necesaria la desinteresada vigilia y apertura a la probable realidad americana.

Únicamente sobre tales bases nuestras Universidades serán orga-

nos útiles para nuestros países y sociedades a la vez que horizonte permanente, despejado, donde luzca la improbable y a la vez probable realidad que nos conforma y queremos conformar.

Esas faltas han impedido distinguir con claridad que la Universidad es principal y solamente maestros, profesores y alumnos; distinguir la política, el valor social, la extensión de la cultura, el sufragio de necesidades perentorias de lo que es realmente una casa universitaria.

Estos desconocimientos básicos y el uso de cargos meramente representativos, ser rector, por ejemplo, como trampolines políticos o sociales de larga y desgraciada tradición en América Latina (pues si es bueno que todos sepan de la dignidad de la política y que conozcan las leyes que la rigen y dignifican, sus riesgos, sus glorias es preciso que no las confundan y las degraden, confundiendo y degradando con ellos las que corresponden a otro ámbito), toda esta ignorancia, deliberada o no, entrega al poder y la discriminación en definitiva, a los administradores que no debieran ser otra cosa que los reales y dignos servidores de quienes estudian.

Para que este orden, fundado en tales distingos, entre en vigencia, se hace imperioso hoy y aquí, ya sin dilaciones posibles, el cambio radical impostergable de los fundamentos que mantienen nuestras Universidades.

Y para el caso especial de las Universidades católicas, ¿cómo no reconocer que en los momentos actuales solo proponen un horizonte generoso, viril y elevado los movimientos revolucionarios sinceros o la auténtica fe religiosa?

Por esto nos declaramos y reafirmamos Universidad Católica, fundada en la fe, única luz que sustenta integridad, abertura y coraje para aceptar sin complejos, pliegues, astucias, que son, a la postre, siempre pueriles y aun contraproducentes, la pluralidad de

los hombres y del mundo, pluralidad real aceptada, propuesta y defendida con lealtad y entereza.

En este sentido declaramos que es grave defección ocultar, disimular o disminuir el testimonio de lo religioso en una Universidad Católica y, aún más, confundirlo con los estudios que, de suyo, no son religiosos ni antirreligiosos, con lo social, la solidaridad, la justicia o la beneficencia, que en el mejor de los casos son sus consecuencias.

Denunciamos la desorientación de quienes tienen específicamente esta misión dentro de las Universidades Católicas, que, so pretexto - aún con las mejores intenciones - de encontrar "eco" u oyentes, se transforman en divulgadores en vez de apóstoles en caza de adeptos o en simpáticos public-relation de una creencia.

Sin la desnuda y limpia presencia de la fe, "fuente" y sus testimonios, no hay horizonte que aclare sobre la justicia, digna y necesaria, el resplandor de la pobreza, que dista de ser la miseria; que muestra sobre la solidaridad la firmeza de la caridad que es libertad y asilo y no mera dádiva a necesitados; que exponga sobre el rigor de la ciencia la certeza de la verdad; que por encima de las indulgencias y simpatías indique que la fe religiosa no tiene nunca enemigos (aún sus perseguidores), sino apenas adversarios.

Sin este testimonio, ¿qué realidad tiene toda Universidad Católica? Sin esa vigorosa y amplia apertura que precisamente da la fe, ¿qué otro horizonte sostiene a la juventud?

Después de 15 años de trabajo y con la experiencia recogida en la contemplación o libre estudio y en estudios - sin pretender aún, investigación real alguna - y frente al colmo de la anti-universidad que hoy nos ofrece y coacciona en esta pequeña Universidad Católica de Valparaíso, los profesores, maestros y alumnos de es-

ta Facultad de Arquitectura decidimos jurarnos por entero, con la conciencia serena y cierta que nada es más justo, equitativo y hermoso de asumir el riesgo que la vocación nos impone.

Tenemos conciencia que damos este paso decisivo sin confiar en ningún éxito ni temer ningún fracaso pues estimamos que la batalla sin concesiones para reorganizar nuestra Universidad y el llamado a la renovación que implicara para todas las universidades, es ya de suyo una misión suficiente.

Por lo tanto, declaramos caducas por incapaces las autoridades vigentes de la Universidad Católica de Valparaíso. No reconocemos la tución del Rector, del representante del Gran Canciller, ni del actual Consejo Superior. Declaramos acéfala la Dirección de nuestra Casa de Estudios y proponemos su reestructuración, a fin de que, por ejemplo, la vivienda, la sociedad, la historia y el urbanismo en América Latina puedan ser vistos con ojos propios; el desierto y los desiertos como las selvas, las floras y las faunas y los grandes ríos americanos; las Patagonias y sus montañas, se hagan patentes en la contemplación o libre estudio y sea en un futuro próximo, tales como el estudio del derecho (que no las leyes) de propiedad; o el régimen agrario, etc.; las técnicas adecuadas, materia viva de nuestras Universidades, que así, y no de otro modo, la Universidad cumple su objeto en la sociedad de sus hombres.

- En la sesión del Consejo Conjunto de la Facultad e Instituto de Arquitectura del día Jueves 15 de junio y en presencia de todo el alumnado por unanimidad, se decidió suspender toda actividad académica por tiempo indeterminado hasta que los fundamentos arriba expuestos sean realidad.

- El pleno de alumnos del 15 de junio, por unanimidad, decidió la total e incondicional adhesión al Consejo de Profesores de la Facultad.

- De común acuerdo, profesores y alumnos deciden permanecer en la Escuela sin interrupción.

Este documento es propiedad de la Universidad Central de Venezuela y no debe ser reproducido sin el consentimiento de la misma.

VOTO PROPUESTO AL SENADO ACADEMICO 1969

El presente documento tiene como finalidad exponer las ideas y propuestas que se han desarrollado en el seno de la Comisión de la Enseñanza y de la Investigación durante el año 1969. El análisis de la situación actual de la educación superior en Venezuela, así como de los problemas que plantea, constituye el primer punto de partida para la formulación de las propuestas que se exponen a continuación. Estas propuestas están orientadas a la mejora de la calidad de la enseñanza y a la promoción de la investigación científica y tecnológica en el ámbito universitario.

En primer lugar, se propone la creación de un organismo independiente que se encargue de la supervisión y control de la calidad de la enseñanza en las universidades venezolanas. Este organismo debería estar integrado por representantes de la comunidad académica, de la sociedad y del Estado. Su función principal sería emitir recomendaciones y dictámenes que sirvieran de guía para la toma de decisiones por parte de las autoridades universitarias.

Además, se propone la implementación de un sistema de evaluación de la calidad de la enseñanza que permita medir el nivel de desempeño de los docentes y de los estudiantes. Este sistema debería basarse en criterios objetivos y cuantificables, y debería ser aplicado de manera regular y sistemática. Los resultados de esta evaluación deberían ser utilizados para la toma de decisiones sobre la promoción, el ascenso y la asignación de recursos a los docentes.

Voto propuesto al Senado Académico de la Universidad Católica de Valparaíso por el profesor Godofredo Iommi M. en noviembre de 1969, en ocasión de los debates sobre la Política General de la Universidad.

Esta proposición no ha sido discutida ni votada, hasta la fecha por el Senado Académico.

DEFINICION Y ADOPCION DE UNA ORIENTACION Y POLITICA GENERAL UNIVERSITARIA

Voto propuesto al Senado Académico

CONSIDERACIONES PREVIAS

La naturaleza y estructura de la Universidad actual, concebida como Institución, bajo cualquier régimen político-social vigente, implica un período dedicado exclusivamente a la instrucción y sólo preparatorio para el ejercicio posterior de un saber o profesión en el seno de la sociedad.

Esto trae las siguientes consecuencias

- a) División obligada entre el trabajo y el estudio.
- b) sometimiento de la vida a períodos artificialmente predeterminados.

Este período de dedicación exclusiva a la instrucción, por ser tal, se constituye como un "privilegio" con respecto a la vida ordinaria. Por esta razón el acceso a la Universidad, sea cual fuere el régimen político-social imperante, es una suerte de "dignificación" o "ascenso" en el medio social. El título certifica este privilegio.

En el complejo social el título adquiere un rango o "dignificación" y permite el "bienestar" de una posición económica.

Pero ningún auténtico saber tiene privilegio sobre otro. Y por lo tanto, si el título acreditara real y solamente un saber, cualquiera que fuere (el saber del panadero o el saber del médico), no puede certificar privilegio alguno.

La naturaleza fecunda de la realidad coloca a la Universidad, como Institución, ante nuevas solicitaciones. Estas se presentan como problemas que habitualmente, en el lenguaje de los movimientos universitarios actuales en el mundo, se formulan de la siguiente manera:

- Universidad y Sociedad.
- Democratización (entendida como el acceso para todos o para los más aptos, y como autonomía de su propia gestión)
- Pluralismo (entendido como una exigencia intrínseca de cada saber o como previamente condicionado a una determinada concepción de la sociedad)
- Unidad de vida, trabajo y estudio (entendida como el no sometimiento de la vida a períodos artificialmente predeterminados)

Sin embargo, por su naturaleza y estructura, tal como lo hemos declarado, la Universidad en cuanto Institución so pena de dejar de serlo, no puede en la actualidad dar una plena y cabal respuesta a dichas solicitaciones.

En nuestra América Latina estamos enfrentados a una persistente y sostenida falta de forma propia en la cultura; a la innegable dependencia económica y política del continente y a la existencia insoportable de la miseria en nuestros países. Asimismo, constatamos los repetidos fracasos de las tentativas que, no sin heroísmo las más de las veces, trataron de remediar o encontrar una nueva salida para estos inevitables llamados de la realidad.

En vista de todas estas consideraciones previas, con el fin de liberarnos y aventurarnos a la búsqueda de una posible fisonomía propia y para que la Universidad se abra generosamente al máximo de sus posibilidades.

PROPONEMOS:

1. Una modificación esencial en los métodos y objetivos de las enseñanzas que hasta el presente se imparten en esta casa de ESTUDIO y en las que pudieran en un futuro inmediato realizarse.
2. Todos los estudios se deberán conformar dentro de cada Unidad y a partir de la disciplina que la constituye como tal, en torno a un Seminario Central sobre Chile y América. Dicho Seminario, a causa de este objetivo concreto deberá continuamente constituir y revisar su propio método. Todos los conocimientos propios de la disciplina pero de carácter informativo o instrumental deberán constituir una constelación de tal suerte que no impidan la tarea central propuesta.
3. En este Seminario Central participarán todos los alumnos y profesores de cada Unidad.
4. Este trabajo exige como punto de partida para todas las Unidades una comprensión provisoria y por ello continuamente verificable y modificable de Chile y América.
5. Para la puesta en marcha de esta profunda modificación de los estudios, se convoca a una Convención general de Unidades. Dicha Convención a realizarse en el próximo mes de Enero, quedará constituida por dos representantes de los Profesores y un representante de los alumnos por cada Unidad. Las Uni-

dades habrán previamente conferido a sus delegados plenos poderes para decidir las formas precisas de esta enseñanza y estudio que deberá sancionar el Senado Académico.

6. Que esta Casa de Estudios favorecerá espiritual, moral y materialmente la Agrupación de profesores, alumnos, empleados y obreros que deseen por libre consentimiento constituirla sobre los siguientes fundamentos:

a) El no privilegio de ningún oficio.

(Hacer un buen pan, construir un buen puente, constituir un pensamiento, descubrir un nuevo sistema formal, remendar bien un zapato, etc., se califican por la plenitud alcanzada según la ley propia de cada obra. Desde esa plenitud ninguna es mejor ni más prestigiosa que la otra. De este modo preciso y concreto queda efectivamente anulada la hasta hoy llamada diferencia entre trabajo universitario y trabajo obrero, para pasar realmente a distinguirse en lo que les corresponde y a merecerse mutuamente en lo que tienen de común: estudio, trabajo y obra consumados con la vida. Esta es la profunda y veraz democracia que supera el pseudo ascenso social de quienes lo reivindicaban y el pseudo paternalismo de quienes creen otorgarlo.)

b) La no acumulación de riqueza y bienes.

(Para que real y efectivamente existan en ningún orden privilegios en los oficios, se consiente en impedir la acumulación de riquezas y bienes, pasando las que hubieren y se produjeran a ser patrimonio común de la Agrupación, para que luego de sufragar las necesidades individuales sirvan para velar

por la mejor realización y cumplimientos de los oficios y asegurar la vigilia de la propia libertad que comparte abundancia y escasez.)

c). La no institucionalización del poder como dominio.

(Se consiente en impedir la concentración de poder en personas naturales o jurídicas. Se consiente en conferir el gobierno efectivo de la Agrupación a la reunión de todos sus miembros para que sin Delegación alguna asuman la responsabilidad y el cuidado permanente de los fundamentos que la permiten. Ninguna autoridad -que solo puede serlo para mandatos específicos- libremente consentida podrá durar más de un año y no podrá ser reelegida para un período inmediato.)

d). Rechazo de toda violencia agresiva.
Consentimiento en la violencia defensiva.

e) La Agrupación tenderá a constituir un lugar físico donde la Unidad de vida, trabajo y estudio, fundada en la libertad, sea posible.

(Todo trabajo, sea el que fuere, se consuma en una obra. La vida y el estudio le son necesarios. El estudio es, pues, inherente a la obra que se consuma y en consecuencia la instrucción respectiva. Por estas razones los alumnos que participan de la Agrupación dejan de lado los exámenes y los títulos consagrados por la tradición. El saber y el título se verifican y se merecen por la obra específica que se es plenamente capaz de realizar. Ningún título es a perpetuidad. To-

dos los títulos deberán ser renovados periódicamente, de acuerdo al lapso que la Agrupación establezca, mediante la presen-

tación de un conjunto de obras o de una determinada. De esta suerte el título se transforma en el testimonio de un oficio constante. Y se denomina oficio lo explicitado en el acápite a.)

Para la concreción de esta forma de vida se establecerá entre la Universidad y la Agrupación un vínculo jurídico. Este vínculo jurídico se asentará en los fundamentos anteriormente enumerados, de modo que la Universidad se obliga a favorecer a la Agrupación, a reconocer los estudios que allí se realizan, a conferirle los títulos requeridos. Por su lado la Agrupación velará para que real y verdaderamente, desde su unidad de vida, trabajo y estudio, se cumpla en la propia libertad la mayor perfección de las obras. Los profesores, empleados y obreros que ingresen a la Agrupación seguirán prestando servicios a la Universidad; pero dejarán de ser empleados de ella. Por un contrato especial sus servicios serán directamente remunerados a la Agrupación.

Se establece este contrato por el siguiente fundamento esencial: el ingreso a la Agrupación, fundada en la libertad, no puede ser coercitivo. Por lo tanto nunca podría la Universidad por una decisión de votos (mayorías-minorías) adoptar esta vía que solo es posible realizarla sobre el consentimiento unánime de quienes la emprenden. Por el contrario la Universidad se abre a una experiencia semejante para dar pábulo a una tentativa nueva a fin de responder en parte a las sollicitaciones de la realidad.

El ingreso a la Agrupación, por supuesto, desde la Universidad o desde fuera de ella, tanto como el retiro de ella, es absolutamente libre.