

Conexión entre Valparaíso y Viña del Mar:

# Cien años cumplió la Av. España como primera vía interurbana pavimentada y financiada con peaje de usuarios

Entre 1906 y 1922, la ruta costera se conoció como Camino Plano, al surgir como alternativa al desplazamiento de los vehículos por los cerros de ambas comunas.

HERNÁN CISTERNAS ARELLANO

Aunque no hubo recuerdos, homenajes ni celebraciones, el viernes último se cumplieron 100 años de la inauguración de la avenida España, la tercera arteria de mayor flujo vehicular y demanda en Chile, que junto con unir a Valparaíso con Viña del Mar significó hace un siglo un factor decisivo para el desarrollo de esta última ciudad y el despegue de su vocación turística. Las otras dos vías con mayor demanda en el país son la Alameda (Santiago) y la autopista Concepción-Talcahuano.

El 7 de octubre de 1922 marcó un hito en la infraestructura vial chilena. Por primera vez debutaba un camino intercomunal con pavimento de concreto armado. A la vez, se convirtió en una obra financiada en su totalidad por los propios usuarios a través del pago de peajes, fórmula que no es de décadas recientes en el país como es la creencia generalizada.

Hasta el 28 de enero de 1906 la comunicación terrestre entre el puerto y la Ciudad Jardín era a través de los cerros, salvo el eventual



EL MERCURIO

uso del ferrocarril a Santiago, inaugurado en 1855. La necesidad de contar con una vía más directa, que a la vez permitiera la instalación de rieles para tranvías, que pusiera término al monopolio del tren, dio origen a un proyecto para construir el denominado Camino Plano.

En 1899, a un costado de la vía férrea, contigua al mar, comenzó el desmonte de los cerros Barón, Placeres, Esperanza y Recreo, así como el aplanamiento de un ancho de 10 metros para la habilitación de una ruta de tierra sin necesi-

dad de tener que subir y bajar por las colinas.

En enero de 1906 entró en uso el Camino Plano, seis meses antes del terremoto de 1906. La migración de habitantes de Valparaíso a Viña del Mar, en busca de nuevos horizontes ante la destrucción de la ciudad puerto, generó un uso constante de la ruta por quienes residían en la vecina ciudad y trabajaban en la otra. El incremento del tráfico de carga de pesadas carretas junto con la circulación de los primeros automóviles, que disputaban espacios con el tendi-

do de los tranvías, deterioraron la calzada de tierra, agravado con barriles en condiciones de lluvia. La publicación de El Mercurio de Valparaíso, en su edición del 3 de agosto de 1915, fue un reflejo de la inquietud local. Sostenía "que se reemplace la carretera polvorienta y de molesto y pesado tráfico, denominada Camino Plano, aun cuando por sus hoyos más parece montaña rusa; por otra vía ancha, bien pavimentada. Por una verdadera calle tendida como un balcón sobre el panorama del mar".

En agosto de 1916, la intendencia provincial aprobó la pavimentación promovida por los municipios de Valparaíso y Viña del Mar.

Ambos gobiernos comunales tramitaron un empréstito por \$2.500.000, que propusieron saldar a través del cobro de peaje a los futuros usuarios. Para que pudiera existir ese cargo impositivo fue necesario un proyecto de ley, cuya tramitación demoró más de un año.

Con la firma del Presidente Juan Luis Sanfuentes se promulgó la Ley 3.436, que autorizó a los mu-



OWATHAN MANOLLA

**TRAZADO.**— La avenida España es la principal vía para unir las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar. En su centenario no hubo actos de recuerdo.

nicipios a contratar el empréstito para la "construcción, ensanche, pavimentación, saneamiento, apertura de vías de acceso y demás obras complementarias del Camino Plano" y les concedió autorización "para cobrar este derecho de peaje, que será hasta la cancelación del costo de la obra, mientras dure el servicio del empréstito".

Posteriormente, se contrató otro empréstito por \$3.500.000 para cubrir gastos de construcción y expropiación de terrenos que no habían sido considerados en la propuesta inicial.

De acuerdo con los cálculos de la época, para estimar el monto del peaje, se esperaba que al año transitaran 314 mil vehículos y 281 mil cabalgaduras.

Cuarenta años después de la pavimentación de la avenida España, con un flujo de 32 mil vehículos diarios, a mediados de la década de 1960, autoridades locales y del nivel central plantearon la necesidad de su modernización.

Propusieron la construcción de una Vía Elevada, con varios puntos de ingreso sobre el mar. Contaría con 12 pistas, seis para tránsito rápido, cuatro para desplazamiento local y dos para circulación costera.

La oposición al proyecto, liderada por la Escuela de Arquitectura de la UCV, generó conflictos por considerar que la propuesta atentaba contra la relación entre la ciudad y el borde costero.

Las obras iniciadas en 1968, con financiamiento BID, se paralizaron en 1970. Por años, las estructuras permanecieron sin destino hasta 2005, cuando se reutilizaron como miradores, dando origen al Paseo Wheelwright, entre el muelle Barón y caleta Portales.

Hasta 1985, solo tenía circulación bidireccional por la calzada a pie de cerro, en espera del puente Capuchinos, de 300 metros de largo, que permitió el uso de la pista costera a Valparaíso, como ocurre desde hace 32 años.