PROYECTO RENOVACION DEL ESTERO DE VIÑA DEL MAR

Arturo Baeza, P.U.C 1951
Jose Vial, P.U.C 1951
Justo Uribe U.C.V 1958
Boris Ivelic U.C.V 1969
arqutectos y profesores de la Esciela de Arquitectura de la Universidad Catolica de Valparaíso.

Fotografías aéreas estero de Viña del Mar

Fotografías aéreas estero de Viña del Mar

Fotografías aéreas estero de Viña del Mar

Revista CA n° 63, artículo páginas 42 a 50

8

9

8. El Estero, un bien convertido en una amenaza para Viña.

9. Vista desde la barra contaminada, el riesgo para la salud.

10. El fondo del lecho rellenado para estacionamientos, peligroso tapón durante las crecidas.

11. Desolador panorama de contaminación del aire, el paisaje y las aguas, lo que repercute en las playas.

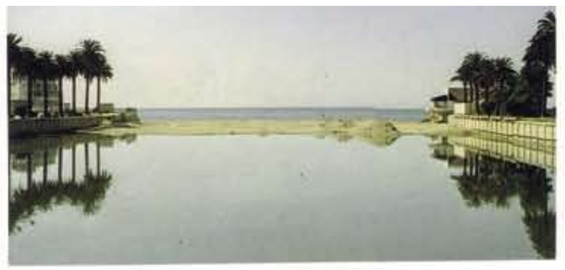
12. Vista hacia la barra que se convertirá en Boca del Brazo de Mar.

13/14. La desembocadura con su potencial turístico, vista desde el Cerro Castillo.

15. Las actividades de mar que penetrarán por el Estero-Brazo de Mar.

10

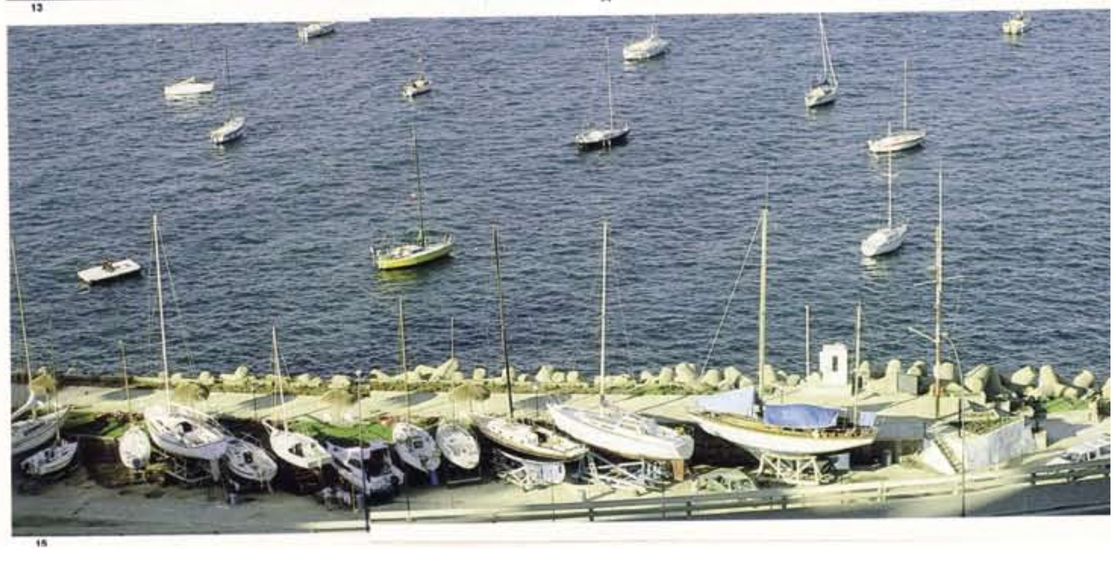
11



12

13

14



15

Revista CA n° 63, articulo paginas 42 a 50

Arturo Baeza, P.U.C. 1951
José Vial, P.U.C. 1951
Justo Uribe, U.C.V. 1958
Boris Ivelic, U.C.V. 1969
arquitectos profesores Esc. de Arquitectura
U. Católica de Valparaíso,

Matta 12, Recreo, Viña del Mar

RENOVACION DEL ESTERO DE VIÑA DEL MAR

Mediana Escala: un Elemento Urbano. La obra propuesta deja entrar al interior de la ciudad el agua de mar. Se quiere transformar el Estero en un brazo de mar. La obra propone que este Elemento Urbano se convierta en la columna vertebral transformadora y renovadora de la ciudad, llevando la vida del mar al interior mismo de ella, con su fauna y sus embarcaciones pesqueras, deportivas y turísticas.

A fines de los años 40 comienzan a reunirse en la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica, en Santiago de Chile, en torno al arquitecto Alberto Cruz Cobarrubias un grupo de jóvenes arquitectos, cuya postura plenamente moderna ya sin embargo más allá de los planteamientos racionalistas de la Bauhaus, que estaba convulsionando por esos años la enseñanza de la arquitectura en Chile.

Alberto Cruz y el poeta argentino avecindado en Chile Godofredo Iommi inspiran las nuevas ideas poético-arquitectónicas que postula este grupo de docentes.

El año 1952, los jesuitas —que se habían recién hecho cargo de la Universidad Católica de Valparaíso, la cual atravesaba por una seria crisis— llaman a este grupo de profesores a colaborar en la Escuela de Arquitectura de esa casa de estudios del puerto.

Se constituye así el Instituto de Arquitectura de la Universidad Católica de Valparaíso, que hará de esa ciudad "la realidad en estudio" para la Escuela y el campo de aplicación de sus nuevas ideas.

El año 57 los profesores —más un grupo de escultores, pintores, filósofos y poetas europeos y americanos— emprenden un viaje por América, que dará origen al libro Amereida, fundamento de un quehacer creativo propio de América.

En el empeño de "hacer de la vida, el estudio y el trabajo una unidad" —después de otras experiencias—, profesores y alumnos de la Escuela de Arquitectura fundan la Ciudad Abierta en Ritoque, punto singular de la costa del Pacífico elegido para habitar poéticamente.

El proyecto aquí presentado es una de las varias propuestas para la ciudad Valparaíso-Viña, cuya misión sería "señalar el destino marítimo de Chile", hechas por los profesores, secundados por alumnos y otros miembros de la Ciudad Abierta.

Revista CA
Organo Oficial del
Colegio de Arquitectos de Chile
N° 63; Ene. Feb. Mar. 1991
Pág. 42/50

Origen del Encargo y su Actualidad.

Esta obra fue un encargo de la Municipalidad de Viña del Mar, en el año 1970. A pesar del tiempo transcurrido, su vigencia sigue presente, pues salvo el emisario de aguas contaminadas, hoy en construcción, no se ha realizado ninguna obra propuesta por este Seccional.

Los problemas que originaron el encargo se han agravado con el aumento de población.
La mayor contaminación del Estero ha deteriorado el aire y las playas. Hoy es un riesgo para la salud bañarse en las playas de Viña del Mar.
El aumento del parque automotriz ha saturado el flujo vehicular en el centro de la ciudad, agravándose en los meses de verano.

La elevación del nivel del lecho del Estero, para playa de estacionamientos, trajo como consecuencia la disminución de la capacidad de evacuación ante las crecidas. El último anegamiento causó una de las mayores catástrofes en el centro de la ciudad; muertos, inundación de calles, tiendas, casas y subterráneos.

El Destino del País y la Ciudad.

La obra se inscribe en los planteamientos que acerca del destino del país y de la ciudad ha formulado la Escuela de Arquitectura de la U.C.V. a través de propuestas urbanas, que hoy constituyen parte del Fundamento de su hacer. Ellas se han venido formulando desde el año 1952 a la fecha.

En un proyecto anterior, Avenida del Mar, se afirma:

"Chile, país que a lo largo de su historia llega a una forma: una franja de 4.590 km. de frente al Océano Pacífico. La historia de este país es, así, la historia de poblar esta larga franja de tierra.

Valparaíso, ciudad que se coloca frente al Océano Pacífico para testimoniar el destino marítimo de nuestra patria... Valparaíso cuida su misión de señalar el destino marítimo del país, cuidando —no abandonando— la orilla del mar con su puerto. Viña del Mar cuida su misión de señalar el mismo destino, cuidando —no abandonando— la orilla del mar con sus playas.

...orilla compleja es ésta, entonces, y ella es el primer elemento urbano de la ciudad.
...toda nueva obra debería reiniciar el temple en esta ciudad que le revela al país su destino marítimo".
El Seccional del Estero se inscribe bajo este fundamento.

Fundamentos de la Obra.

"Valparaíso y Viña del Mar quedan ante sus bordes naturales:
el mar, los cerros y los riachuelos que cruzan al mar".

En el Estero de Viña —en su parte urbana— se pueden distinguir las siguientes zonas:

a. La que atraviesa una ciudad concebida en forma de tablero de ajedrez, con manzanas clásicas españolas, regulares, en que calles longitudinales y transversales son equivalentes, el Viña del Mar antiguo: la Población Vergara.

b. La parte, siempre concebida en tablero de ajedrez, pero que no lo es en manzanas clásicas: el Barrio Miraflores.

c. La parte concebida al modo de los pueblos, de una o dos calles longitudinales grandes y de pequeñas calles transversales (no correspondientes entre sí): El Salto.

En la parte en tablero de ajedrez —a su vez— se pueden reconocer dos concepciones: una que oculta o se distancia de los elementos naturales: mar, cerro, ríos y aun los árboles; otra que los muestra y se aproxima a ellos.

La concepción que oculta y se aleja de los elementos es la más antigua. Las ciudades pasan de ella a la concepción urbanística que muestra y accede a los elementos naturales.
En Santiago, hasta hace 50 años las casas ocultaban el cerro Santa Lucía y aún hoy permanecen en ciertos bordes del cerro San Cristóbal.

En Viña del Mar, en el sector que se extiende desde la plaza hasta la calle Ecuador, el Estero yace oculto para el antiguo Viña; en cambio, en la Población Vergara se traza una avenida de palmeras junto a él.

El presente Seccional se inscribe en aquella concepción urbana que muestra y accede a los elementos naturales.

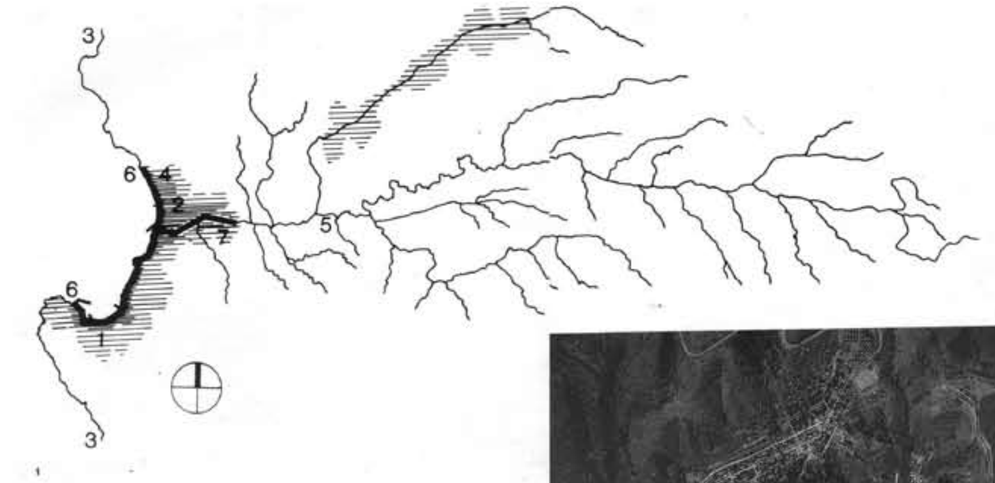
Valparaíso hace ya años ha accedido a sus bordes naturales: en el borde del mar ha construido su puerto; en el borde de los cerros ha instalado sus casas y ascensores; ha canalizado sus riachuelos, constituyendo avenidas que van de los cerros al mar.

Viña del Mar, en cambio, los ha ocultado, o bien se ha mantenido a una cierta distancia de ellos: distante del borde del mar —Caleta Abarca y la Avenida Perú son obras relativamente recientes—, distante del borde de los cerros, distante del Estero que aún permanece como un lugar abandonado en el centro de la ciudad. Por eso el Seccional abre la Av. Marina, conectando el antiguo Centro con el nuevo, y remodela la calle Uno Norte.

El presente Seccional propone nuevos elementos urbanos para Viña del Mar, elementos que le darán acceso a sus bordes naturales: mar, cerros y esteros; y que junto a la proposición de la Avenida del Mar constituirán el borde urbano de Chile frente al Pacífico.

El Encargo.

El presente Seccional proviene de un encargo de la Ilustre Municipalidad de Viña del Mar. Dicho encargo se origina en la tarea del Municipio de velar por el nivel del régimen urbano. Se presentan dos problemas urgentes de encarar urbanísticamente: el Estero, como foco de agua contaminada que infecta el sector y como lugar abandonado en el corazón de una ciudad, una de cuyas funciones primeras es el turismo.
Desde hace tiempo se han venido elaborando los aspectos técnicos: hidráulicos e higiénicos. Se trata ahora de integrarlos a un planteamiento urbanístico, que se formule como un Seccional.



Ingenieros hidráulicos: Luis Court y Carlos Andreani.
Fotografías: Juan Hernández y Archivo Esc. de Arquitectura U.C.V.

2

1. *La Cuenca del Estero Marga-Marga 1. Valparaíso; 2. Viña del Mar; 3. Borde del Mar; 4. Borde de los Cerros; 5- El Estero; 6. Borde de Mar Urbano; 7. Nuevo Estero.*
2. *Vista aérea del Estero en la ciudad, 1970.*

Reformulación del Encargo.

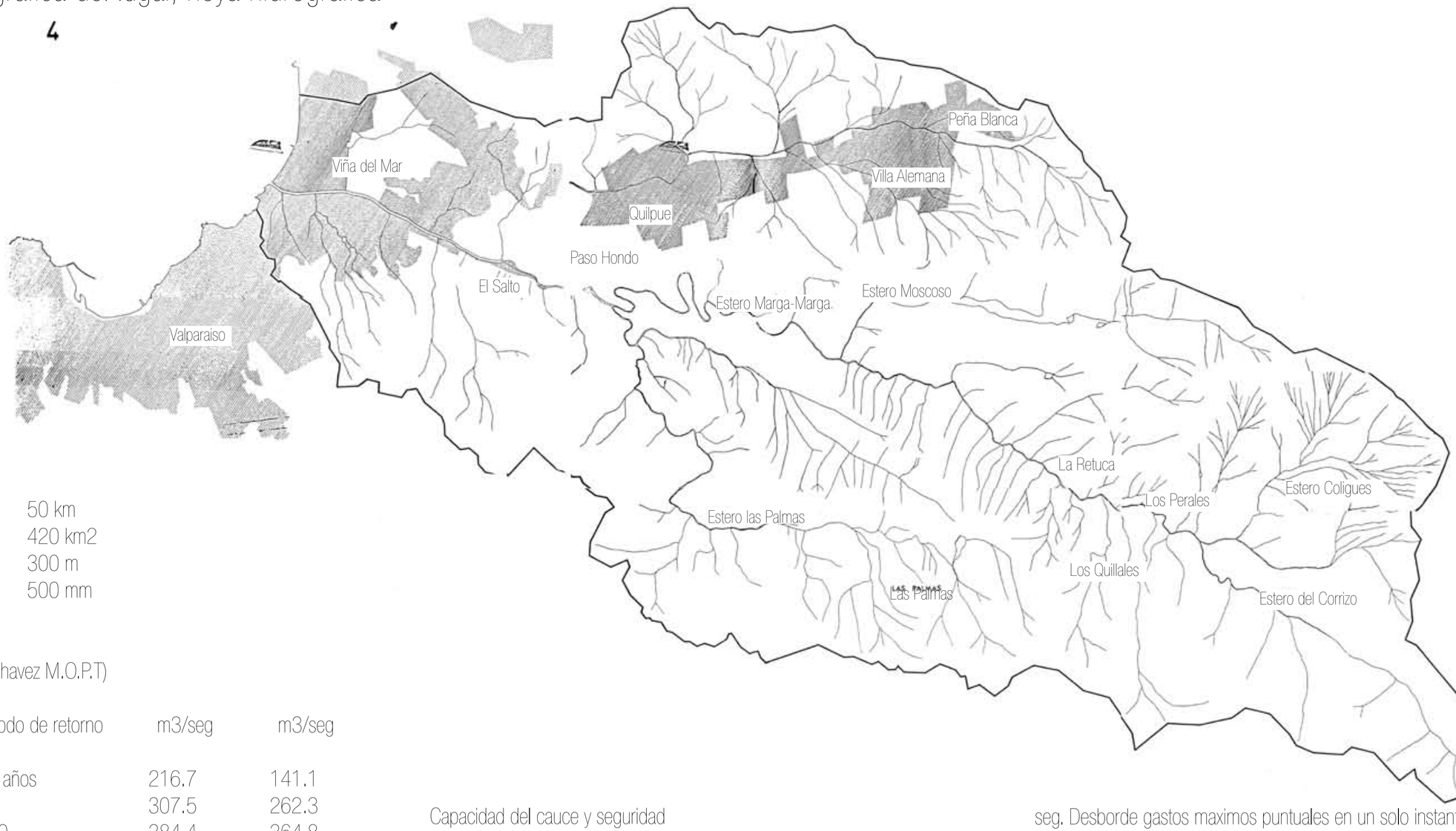
Este Seccional debe dar respuesta a los problemas de saneamiento y abandono del Estero, pero al mismo tiempo hacer de esta operación el inicio de una labor de renovación urbanística del plan céntrico de Viña del Mar. Vale decir, plantea una visión de conjunto que no sólo resuelve los problemas ya citados, sino que establece criterios que permitan movilizar las fuerzas que le den nueva vida a la ciudad.
Por eso se ocupa en forma directa: del estero, de la orilla del mar y del borde de los cerros.

Proposición General.
Todas estas relaciones las recoge este Seccional y las anuda en una proposición: ella —básicamente— es una remodelación del Estero. Pero es una re-

revista oficial del colegio de arquitectos de chile, n°63, año 1991

Fotografía aérea del estero de Viña del Mar

Realidad Hidrografica del lugar, hoya hidrografica



Longitud de la Hoya: 50 km
Superficie aproximada: 420 km2
Altitud media: 300 m
Presipitación m. a : 500 mm

Estudio hidráulico
(Memoria de Leonidas Chavez M.O.P.T)

Probabilidades	Periodo de retorno	m3/seg	m3/seg
50%	2 años	216.7	141.1
20	5	307.5	262.3
10	10	384.4	364.8
5	20	442.6	442.4
2	50	512.5	535.6
1	100	594.1	644.3
0.5	200	652.3	722.0
0.2	1000	754.8	858.7

Considerando un porcentaje de infiltracion del 40%

Considerando una nfiltracion constante de 3mm/hora (obtenidos de datos existentes en memoria de Gustavo Bravo para el rio Aconagua, Hoya vecina)

Capacidad del cauce y seguridad
Puente Villanelo, desembocadura
Caracteristicas:

Pendiente media: 0.16%
Altura considerada: 4.5 m (Fondo borde) aprox
Ancho: 87m
Capacidad: 1.393 m3/seg (sin considerar efecto de la barda)

Gasto maximo teorico que podria pasar sobre la barra sin desbordar el estero y sin llevarse la barra: 278 m3/seg
Segun estudios diarios desbordes estero: gastos superiores a 250 m3/seg.
Desde el año 1919 considerando lluvias mayores a 50 mm diarios.
Lluvias de menos de 100 mm producen en 24 horas un gasto de 250 m3/seg. Desborde gastos maximos puntuales en un solo instante.
Esto corresponde auna seguridad del 76% segun el mismo metodo anterior.
La zona comprendida: 76% de las veces no se inunda
24% no lo hace
Aportes de Aguas Servidas:
Foros en tres dias: gasto de 0.139 m3/seg 28 de Abril 69
gasto de 0.163 m3/seg 29 de Abril 69
gasto de 0.132 m3/seg 30 de Abril 69
gasto de 0.160 m3/seg
gasto de 0.171 m3/seg
Medicion hecha a la llegada de aguas servidas a la laguna las cifras dadas corresponden al agua total que llega a la laguna: napa despreciable.

3

3. *Proposiciones del Seccional.*
1. Boca del Brazo de Mar; 2. Transformación del lecho hasta Miraflores; 3. Zona Turística; 4. Nueva Unidad Habitacional; 5. Centro de la Unidad Habitacional y de los Cerros; 6. Conexión de los Teleféricos con los Cerros.

4. *Un Brazo de Mar.*
1. El Molo de la Boca Turística; 2. El Nuevo Centro y Terminal Pesquero; 3. La Nueva Unidad Residencial; 4.Miraflores y la Zona Industrial; 5. El Camino por el Parque-Borde de los Cerros y Delta-Circunvalación.

5. *Proposiciones del Seccional.*
1. Parque-Borde de los Cerros; 2. Nuevas Playas; 3. Via Delta- Circunvalación; 4. Nueva salida a Santiago.

modelación que no se concibe, ni ha de llevarse a cabo, en forma aislada sino en conjunto con los otros elementos naturales de esta ciudad.

Partes de la Proposición del Seccional:

El Estero.
Desde la desembocadura hasta Miraflores adentro, con una Zona de Turismo, una Zona Unidad Habitacional y un Centro de la Unidad Habitacional conectado a los cerros circundantes.

La Playa.
Desde la desembocadura del Estero hasta la playa de Las Salinas, con el acrecentamiento de las playas y una nueva Zona Internacional en torno a ella, así como una a la orilla del Estero, desde la desembocadura haste el Sporting Club.

El Borde de los Cerros.
Desde el Sporting-Miraflores hasta Las Salinas, con el arranque de una vía parque (delta-circunvalación) de la Región de Santiago.

Se busca, así, llegar a la solución de los problemas planteados, dentro del marco de una concepción urbanística general.

El Estero: Proposición Fundamental.

El Estero acoge el mar, vale decir, se propone un Estero que recoge dos direcciones: la que hace entrar al interior de la ciudad el agua de mar y otra que hace desembocar al mar las aguas dulces.
Se lo quiere transformar en un verdadero "brazo de mar". Es decir, navegable por embarcaciones de pesca o deportivas, con peces, flora y fauna marítima. Lo que conforma un nuevo elemento urbano de esta ciudad: "la cuenca del estero".

Ello —cabe hacer notar— es algo perfectamente posible de realizar en el aspecto teórico y es una obra también perfectamente a escala de la infraestructura de una ciudad que se opone a que su centro o plan se vuelva obsoleto en razón de una expansión; cuando no, debido a emigraciones que se dispersan en los núcleos urbanos cercanos.
Se ha de hacer —entonces— una obra de transformación del actual lecho del Estero.

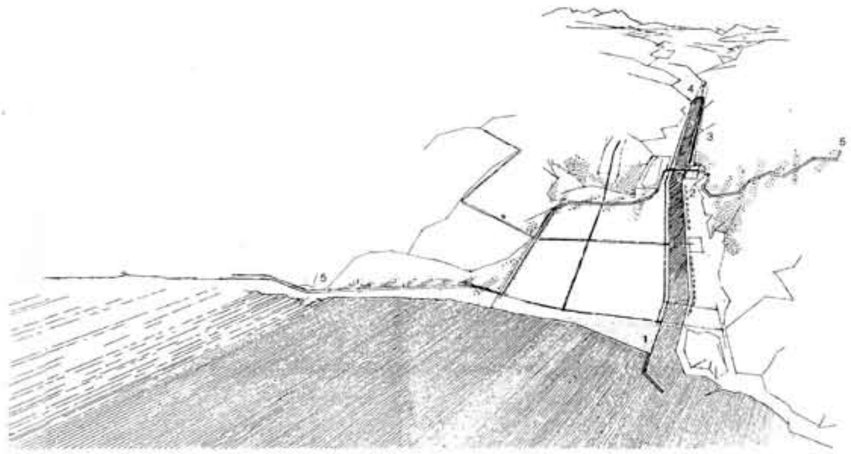
Planteamientos Técnicos: Hidráulicos y de Sanidad.

Respecto al agua de mar: el Estero se mantiene a nivel del mar, no hay esclusas, pero sí un sistema de molos, pues no se quiere transformar el actual en otro semejante con agua salada, sino que se lo quiere transformar en un "brazo de mar", navegable por embarcaciones, introduciendo al interior la "vida" del mar. Por cierto, que no arrastre las aguas contaminadas que vengan a infectar el aire de esta parte de la ciudad.

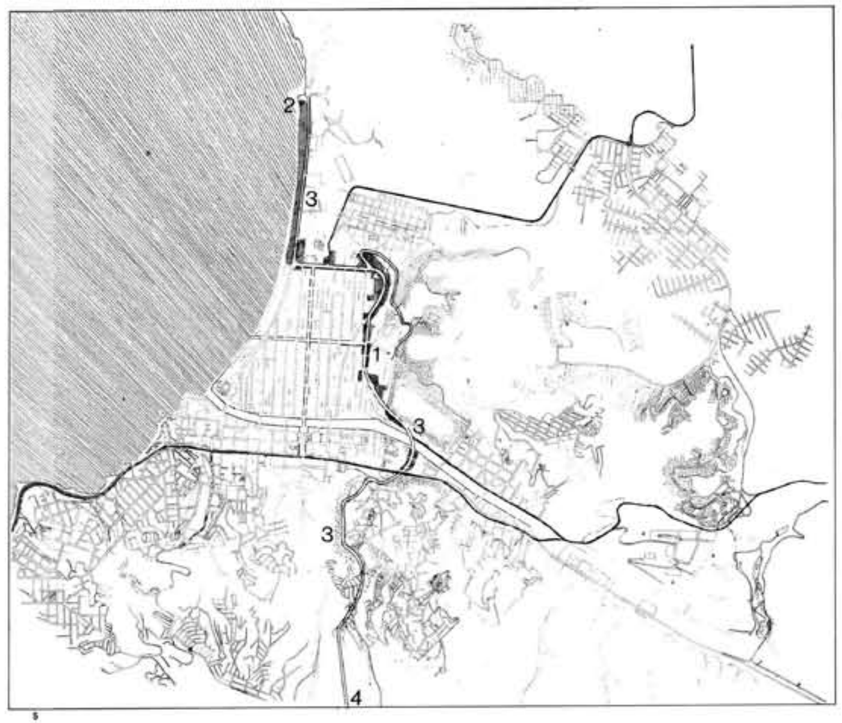
Respecto del agua dulce: se concibe solucionar separadamente el problema de las aguas no contaminadas del de las aguas contaminadas.
Las aguas no contaminadas: provienen de las lluvias en la hoya hidrográfica rural y urbana. Se las hace desembocar en el nuevo Estero con su agua de mar. Ambas entremezclan sus velocidades y el agua dulce llega hasta el mar. Las napas de agua subterránea afloran a 2 ó 3 metros del nivel actual del lecho. Al realizarse el rebaje éste se llenará de agua dulce, luego el agua de mar también se mezclará con esta agua subterránea y así se evitará su pudrición.

La caja del lecho actual del Estero resulta inferior a los requerimientos de las crecidas; éstas se dan periódicamente cada 5 años, aproximadamente. El nuevo lecho se calculará en base a dichas crecidas en lo que se refiere a su ancho y secciones.

Las aguas contaminadas: son las aguas servidas habitacionales y las

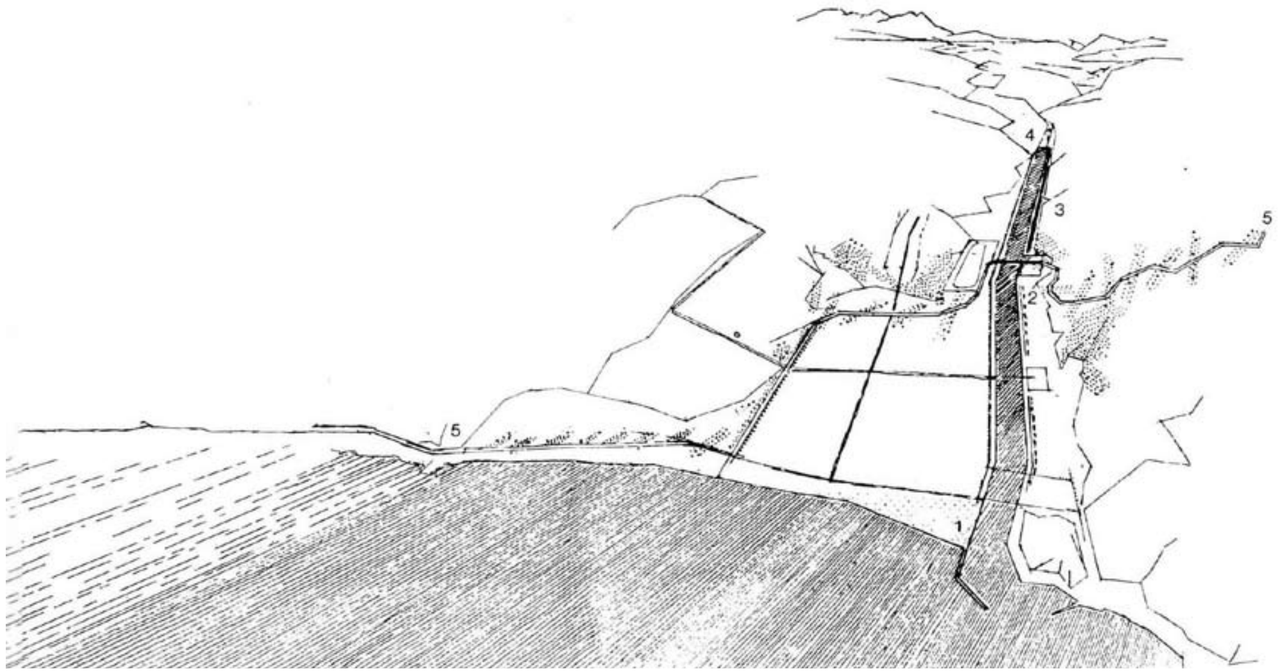


4

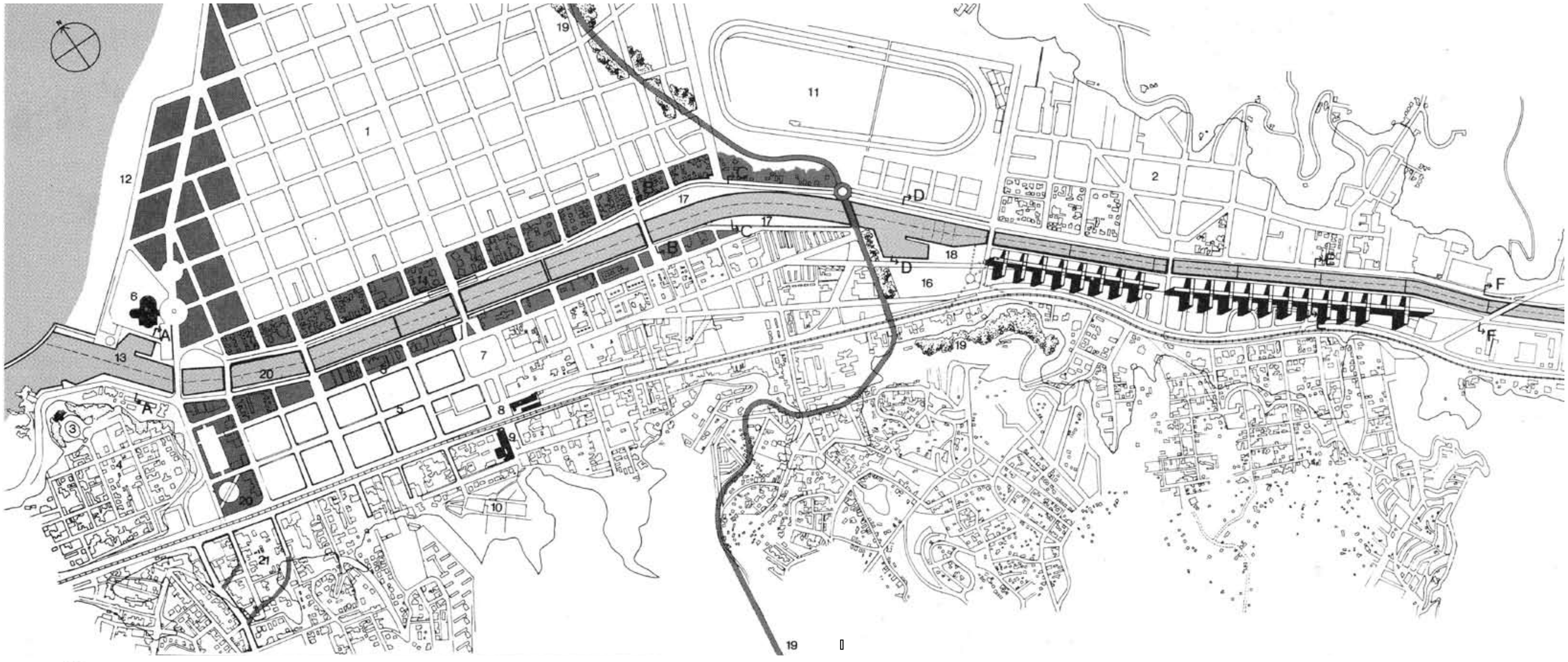


5

Presentacion general del proyecto

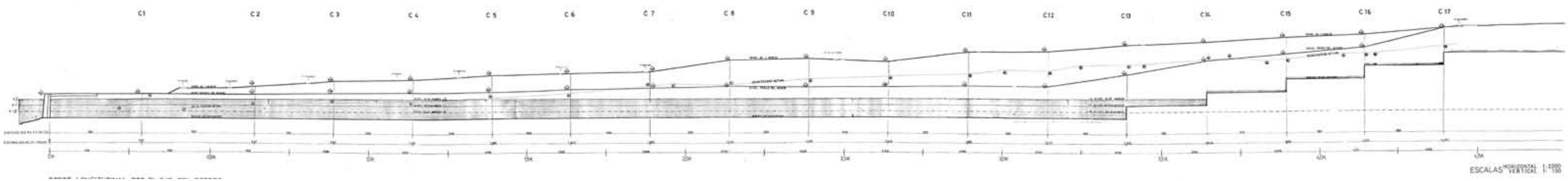


Plano general del proyecto



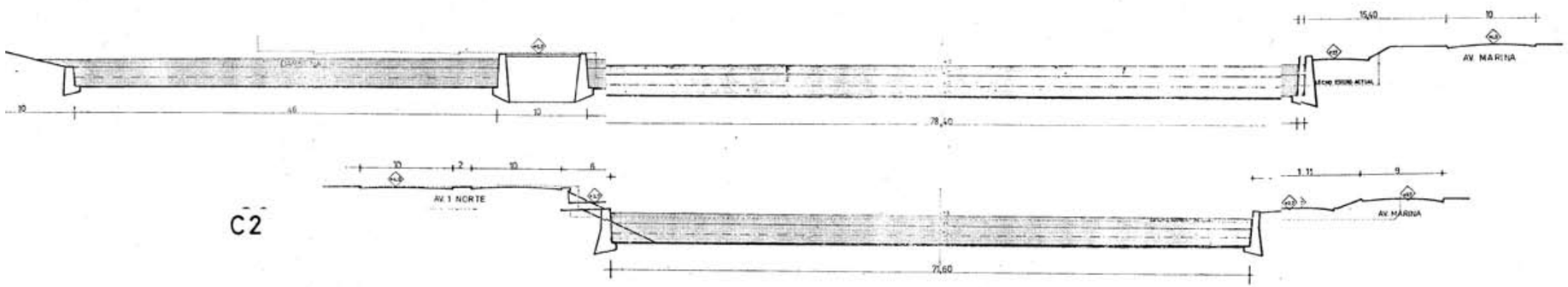
revista oficial del colegio de arquitectos de chile, n°63, año 1991

Corte general

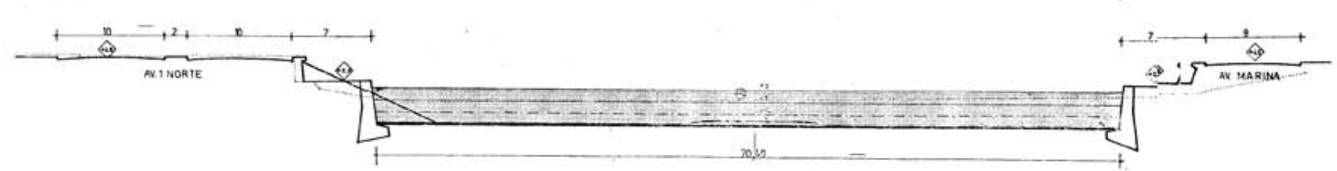


Cortes transversales

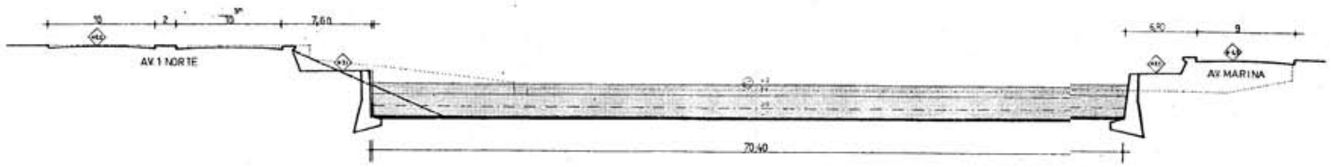
CORTE LONGITUDINAL POR EL EJE DEL ESTERO



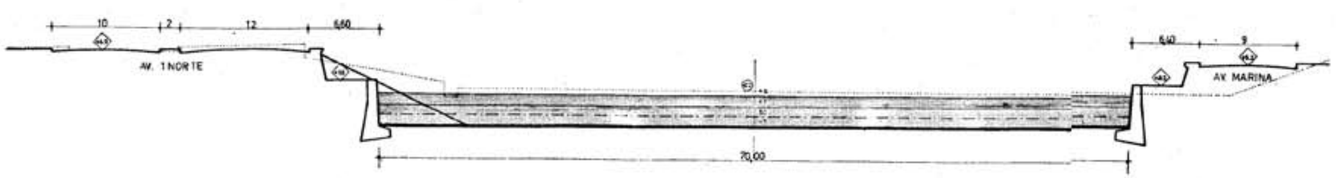
C3



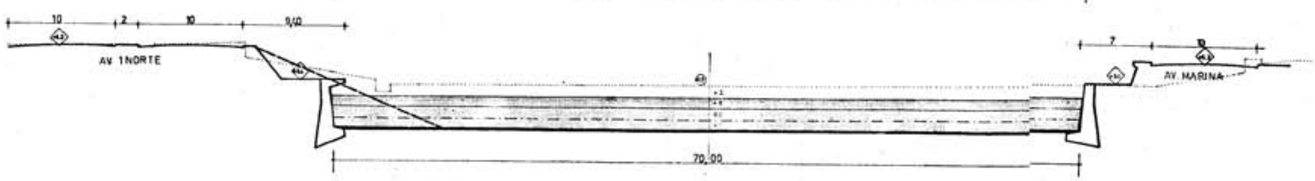
C4



C5



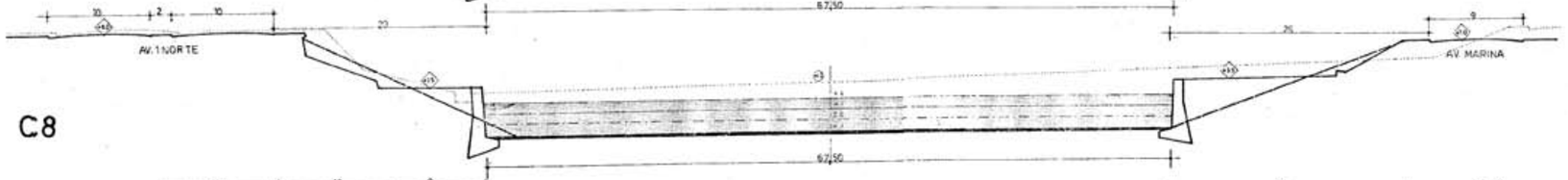
C6



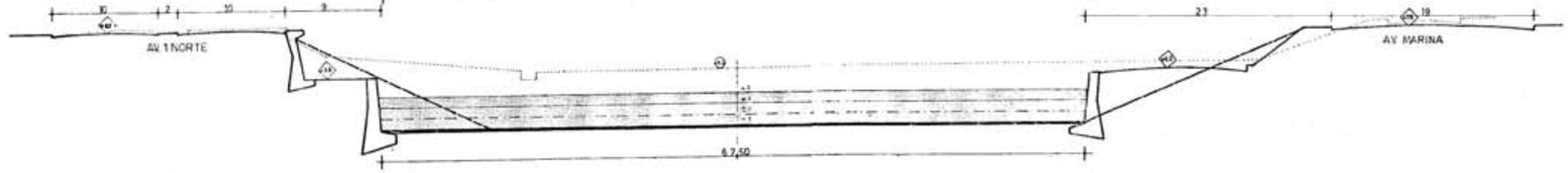
Cortes transversales

C7

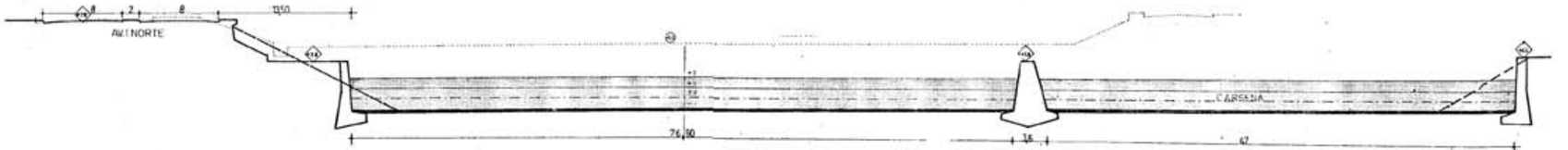
C8



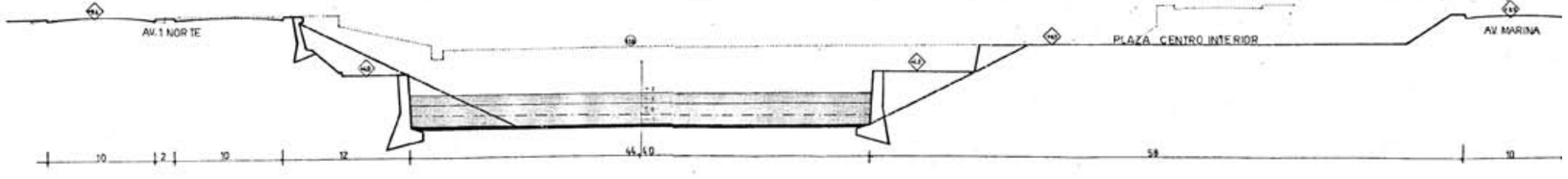
C:9



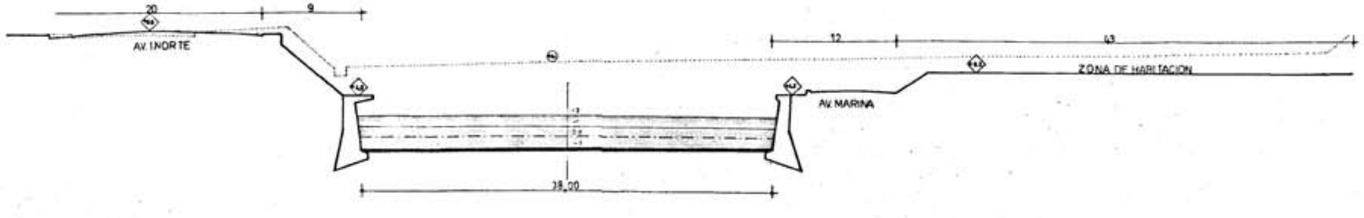
C10



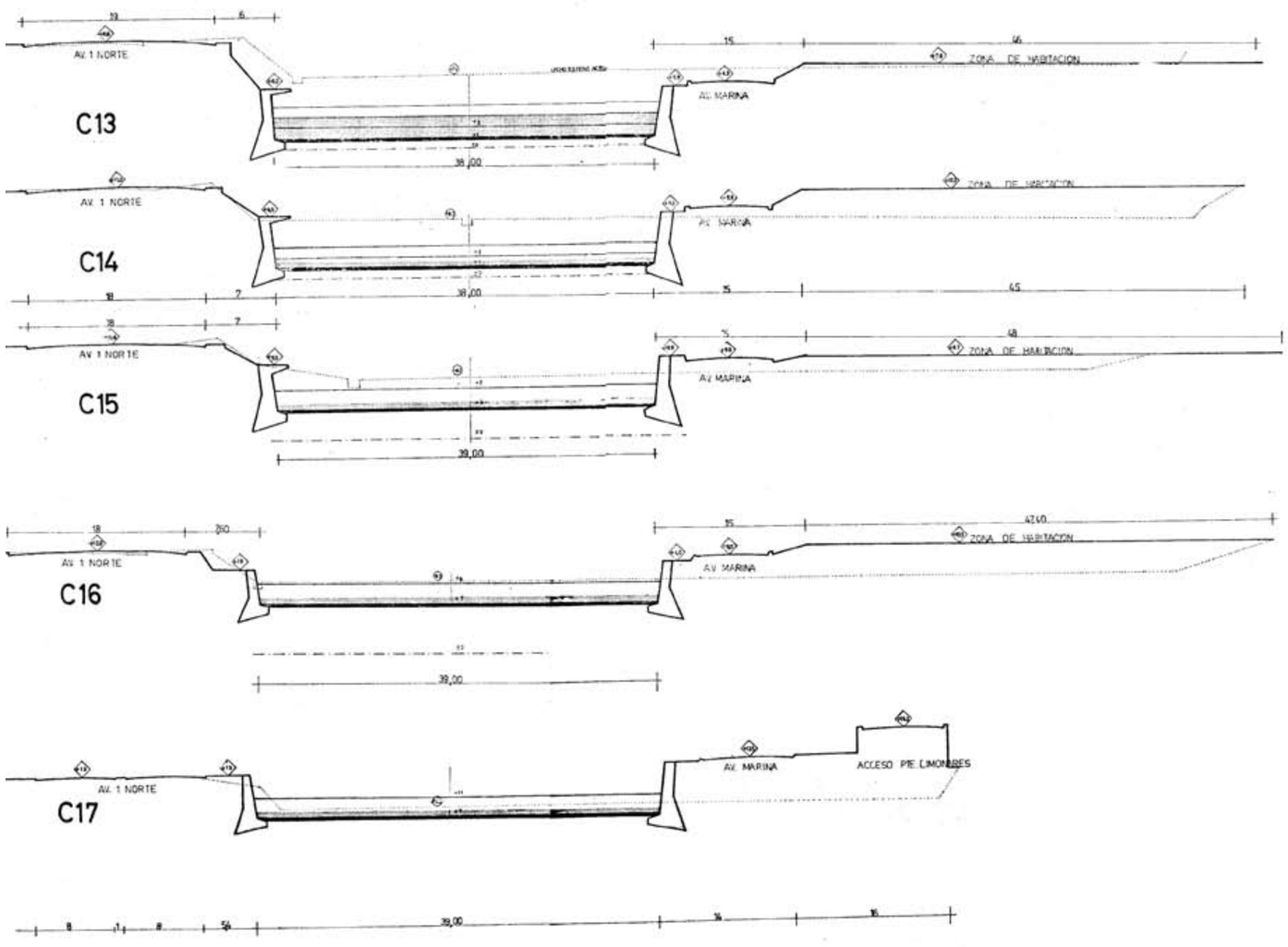
C11

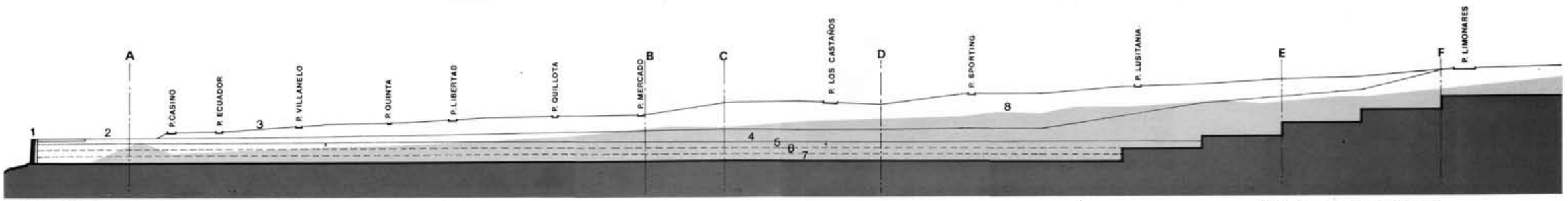


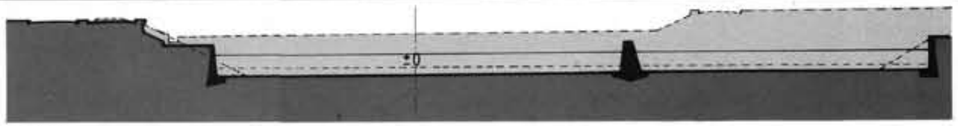
C12

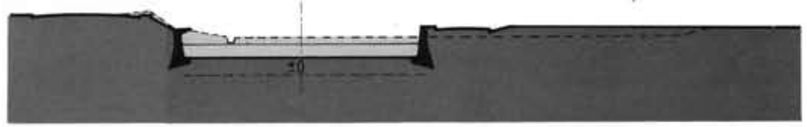


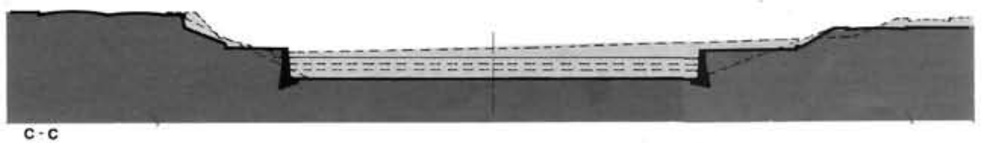
Cortes transversales

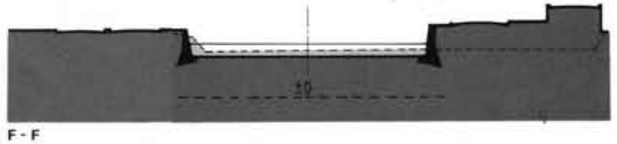












6. *Corte Hidráulico Longitudinal.*
1. Molo; 2. Nivel Paseo del Borde; 3. Nivel Av. Uno Norte; 4. Nivel Alta Marea; 5. Nivel Media Marea; 6. Nivel Baja Marea; 7. Lecho del Proyecto; 8. Lecho Actual del Estero.

7. *Cortes Hidraulicos Transversales.*

provenientes de evacuaciones industriales. Se plantea que estas aguas no se entreguen al Estero, sino al sistema de colector, de acuerdo al plan maestro que elabora la Dirección de Alcantarillado.

Las aguas servidas habitacionales provienen de las ciudades interiores: Quilpué, Villa Alemana y de la propia ciudad cuando el sistema de alcantarillado desborda su capacidad. Por tanto, cuando se habla de aguas no contaminadas que trae el Estero, se refiere a las aguas de los días de lluvia que hacen desaparecer prácticamente los efectos de contaminación. En dicho caso, como se señaló, se entregan al nuevo estero. En cambio, cuando llegan contaminadas se entregan al sistema de evacuación de las aguas poblacionales ya indicado.

Respecto de las mareas: este Estero —brazo de mar— tiene fluctuaciones por las mareas de 1.80 mts. Los elementos urbanísticos y obras arquitectónicas que se levanten en esta "cuenca" jugarán con dichas variaciones.
El Estero desembocará a través de un sistema de molo, cuyas funciones son las siguientes: evitar daños por temporales, regular el movimiento del agua, por oleajes y mareas, proteger la entrada y salida de embarcaciones e impedir los estancamientos de arena.

Zonificación del Curso del Estero.

Zona de Turismo.
La zona de turismo se extiende desde la desembocadura hasta el extremo oriente del Sporting Club. El nuevo Estero queda abierto a la ciudad, por ser utilizable para deportes, pesca, ferias, espectáculos, etc. Pronto alcanzará nombre entre las ciudades de turismo y llegará a ser un tipo de "gran estadio".
Es por ello que la relación entre los paseos junto al Estero y el cauce de agua de mar de éste se la concibe como un sistema de múltiples terrazas, de modo que a lo largo del curso del Estero se produzca un juego entre ellas, que a su vez juega con las variaciones que traen las mareas.

Este juego de terrazas servirá también de estacionamiento, entre el puente Libertad y Ecuador, para los que vienen al centro de Viña del Mar, de manera que, al entrar o salir de éste, puedan recoger el ámbito turístico del Estero.
El que una ciudad pueda ofrecer tales posibilidades significa que ella, en medio de su orden cotidiano, puede otorgar un instante de contemplación.

Una obra urbanística para que adquiera su propia figura, su propia fuerza en una ciudad de hoy, debe reunir y servir no a una sola función, sino que a varias.

Zona Unidad Habitacional.
Por tanto, el nuevo Estero no puede concebirse sólo como la zona del turismo, sino que a la vez debe poseer otra zona. Una Unidad Habitacional para personas de bajos recursos que se levanta en los terrenos del actual estero sin recurrir a expropiación alguna. Es una unidad habitacional para 15.000 personas.

Se trata de renovar la vivienda en Viña del Mar, pero renovar no es sólo rehacer lo obsoleto, mejorándolo, ampliándolo o modernizándolo. Es más, es abrir otras posibilidades que las que actualmente ofrece la ciudad. Porque la característica de la ciudad es la multiplicidad de posibilidades.

La nueva alternativa que se ofrece en este Seccional es aquella en que la vivienda queda fuertemente vinculada al paisaje. Por cierto que toda la población queda, de por sí, vinculada al paisaje, pero lo que ahora se pretende es que el paisaje represente lo que se puede llamar un bien, para eso se concibe hacer entrar al mar, conformar el Estero como un brazo de mar y una cuenca.
Este bien natural ordena la unidad habitacional.

Centro de la Unidad Habitacional.
Viña del Mar y Valparaíso ordenan su realidad según su orbe marítimo —según la Avenida del Mar—, esto engendra el que el agua de mar entre al Estero y se llegue a la Unidad Habitacional, hasta su Centro, y que este Centro se vincule con los cerros al modo de otras ciudades actuales del Pacífico.

El nuevo elemento urbano "Estero de Viña del Mar" no sólo establece la Unidad Habitacional, sino que hace de su equipamiento un Centro que se conecta con los centros de los cerros circundantes mediante un sistema de ascensores.

Lo propio del modo de ser de los pueblos pequeños es que los servicios comunes se extiendan a lo largo de su calle principal, pues la imagen del camino aún los domina.
Lo propio de un pueblo grande o de una ciudad pequeña es que los servicios comunes se concentren o extiendan en ambas direcciones. Es la imagen de la plaza.

Este Seccional seguirá la imagen de la plaza. Ocupará una zona del Estero. Será así un testimonio de su condición de ser un elemento plenamente urbano pues él no podría retrotraernos a la imagen de un pueblo.
La evolución de los servicios comunes es la historia de cómo ellos se fueron desprendiendo de la antigua casa, para constituirse en elementos del programa urbano. Por ejemplo, los lugares de los niños estaban hasta hace poco tiempo en las casas; hoy día, son las guarderías infantiles, escuelas de párvulos, etc.

Luego el programa del centro adquiere cada vez mayor complejidad; dicha complejidad creciente es la que lleva a que no se quiera concebir el programa del Centro de la Unidad Habitacional del Estero como un programa de carácter local, sino de carácter más general, que toca y da respuesta a los programas de los centros de los cerros.

Los barrios en los cerros se llaman simplemente "los cerros", pues la topografía en ellos es dominante. Pero ellos llevan consigo una contradicción entre lo que mira y ve el ojo desde la altura y lo que domina el pie; trasladarse y llegar a lo visto. Facilidad del ojo, dificultad del pie.

Este Seccional busca un equilibrio entre el ojo y el pie, y en acuerdo a este equilibrio propone que desde el Centro de la Unidad Habitacional parta un sistema de ascensores a los cerros circundantes, no sólo para alcanzar altura como los antiguos ascensores, sino también distancia.
Porque en este tiempo las técnicas han ganado en levedad, o sea, en fluidez y economía de construcción y funcionamiento.

Terminal Pesquero.
El elemento urbano "Nuevo Estero de Viña del Mar" acoge a lo largo de su curso a unidades de pescadores para abrir así en este país de 4.500 kms. de costa la posibilidad que algunos de ellos vivan en el corazón mismo de una ciudad.

La presente proposición, de pescadores viviendo y trabajando en el centro mismo de Viña del Mar, puede ser mirada con reservas, pero no si se piensa en el hecho que esta ciudad puede acoger más hondamente la ralidad de los pescadores de este país de tan larga costa, al hacer que algunos de ellos vivan al modo urbano, pues así se establece una multiplicidad en los modos de ser de la gente de mar chilena.

Analisis particular desde el punto de vista de Ingieneria civil

figura 1
Perfil longitudinal por el eje del estero

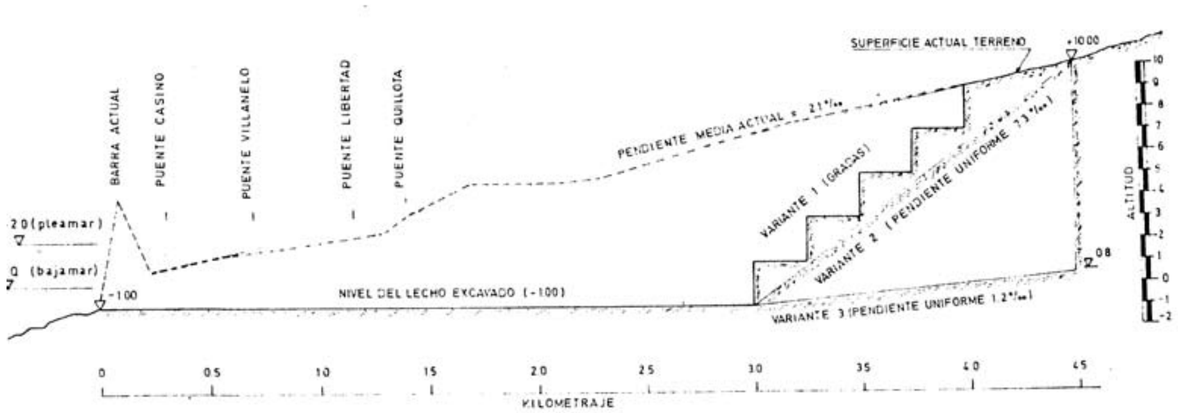


figura 2
Ejes hidraulicos con un eje de caudal de 800 m3/seg

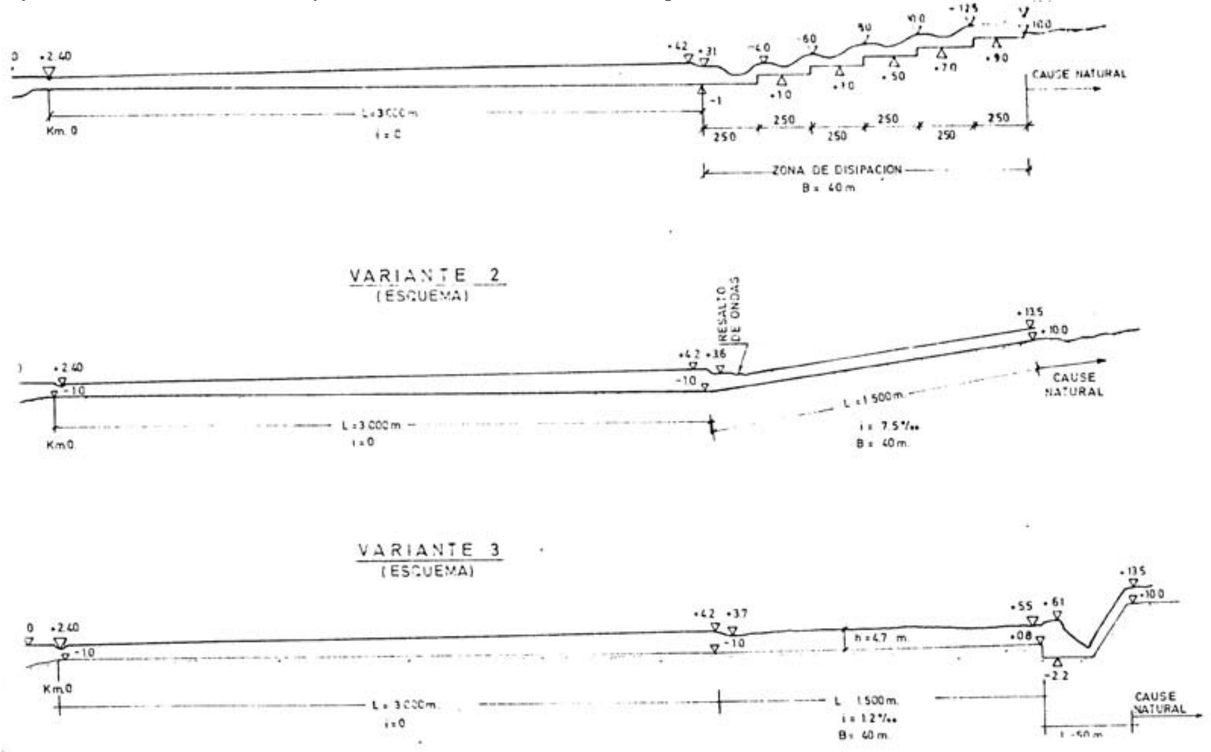
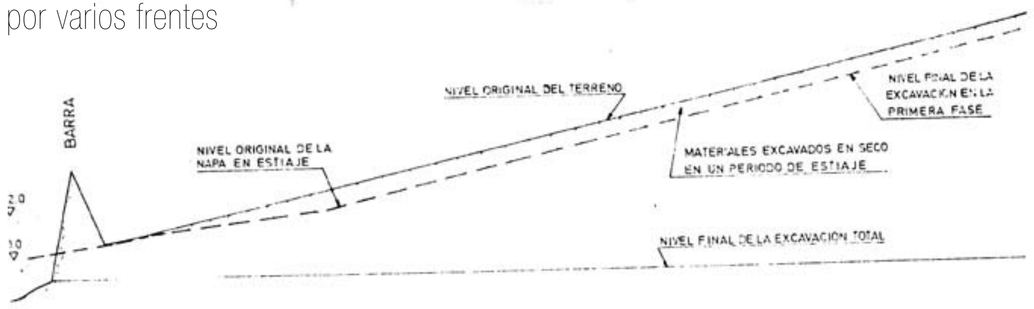


figura 3
Sistema de excavacion, primera fase,excavacion en seco
por varios frentes

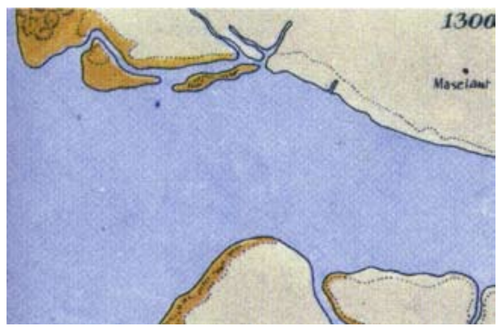


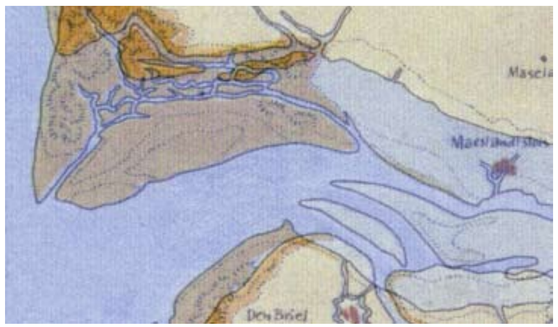
Calculo del eje hidraulico, movimientos gradualmente variados

Distancia a la desmbocadura	Altura con respecto al fondo	Corte del eje hidraulico	Velocidad media del escurrimiento
80	2.50	1.50	4.80
100	2.70	1.70	4.40
180	3.10	2.10	3.85
390	3.50	2.50	3.40
730	3.90	2.90	3.06
840	4.00	3.00	3.00
1110	4.20	3.20	2.84
1420	4.40	3.40	2.71
1800	4.60	3.60	2.60
2240	4.80	3.80	2.50
2750	5.00	4.00	2.40
3000	5.20	4.20	2.30

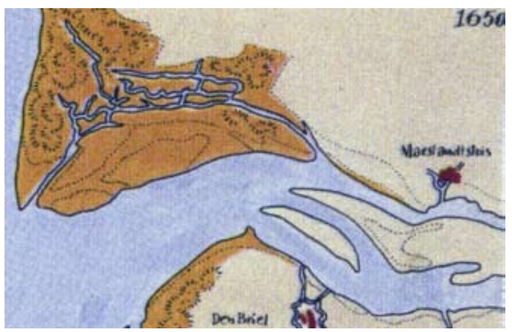
Cronología geográfica del puerto de Rotterdam

Año 1300

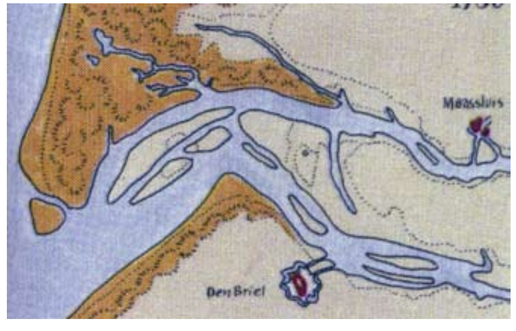




Año 1650



Año 1750



Año 1850

Aerofotogramétrica ciudad de Rotterdam

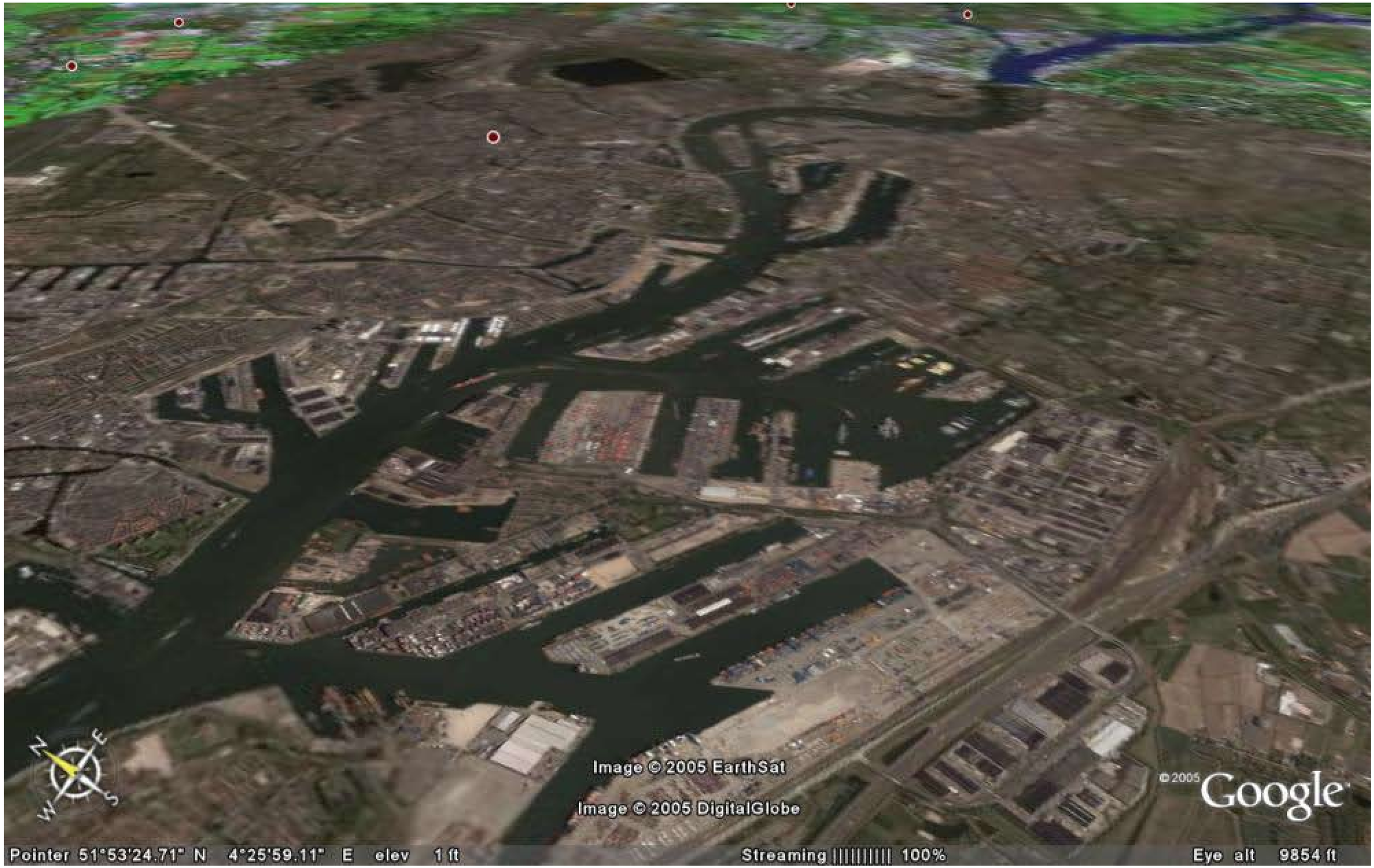


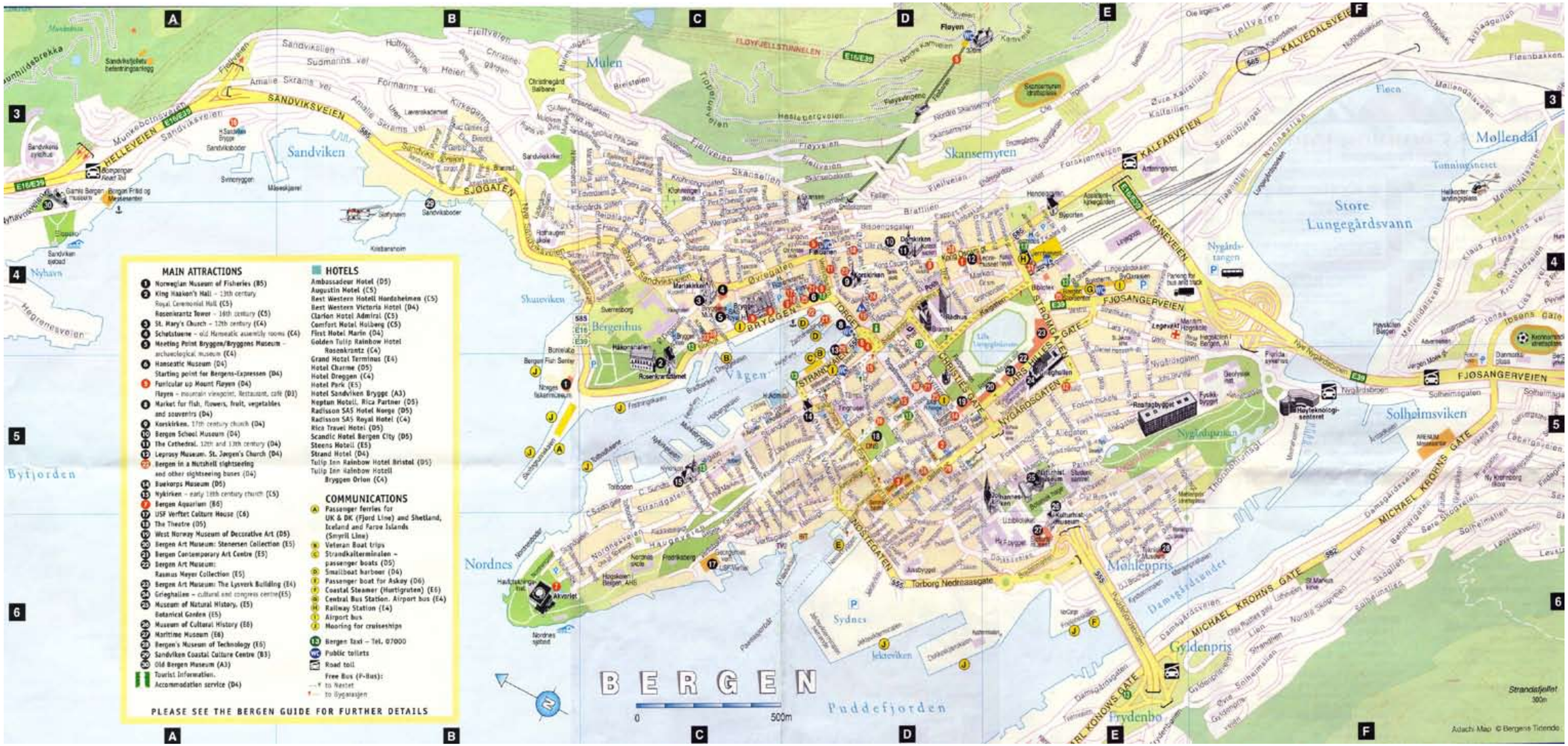
Image © 2005 EarthSat
Image © 2005 DigitalGlobe
© 2005 Google
Pointer 51°53'24.71" N 4°25'59.11" E elev 1 ft
Streaming 100%
Eye alt 9854 ft

Mapa de la ciudad de Hamburgo

HAMBURGO

fotografias del puerto de hamburgo, alemania

Mapa de la ciudad de Bergen



BERGEN

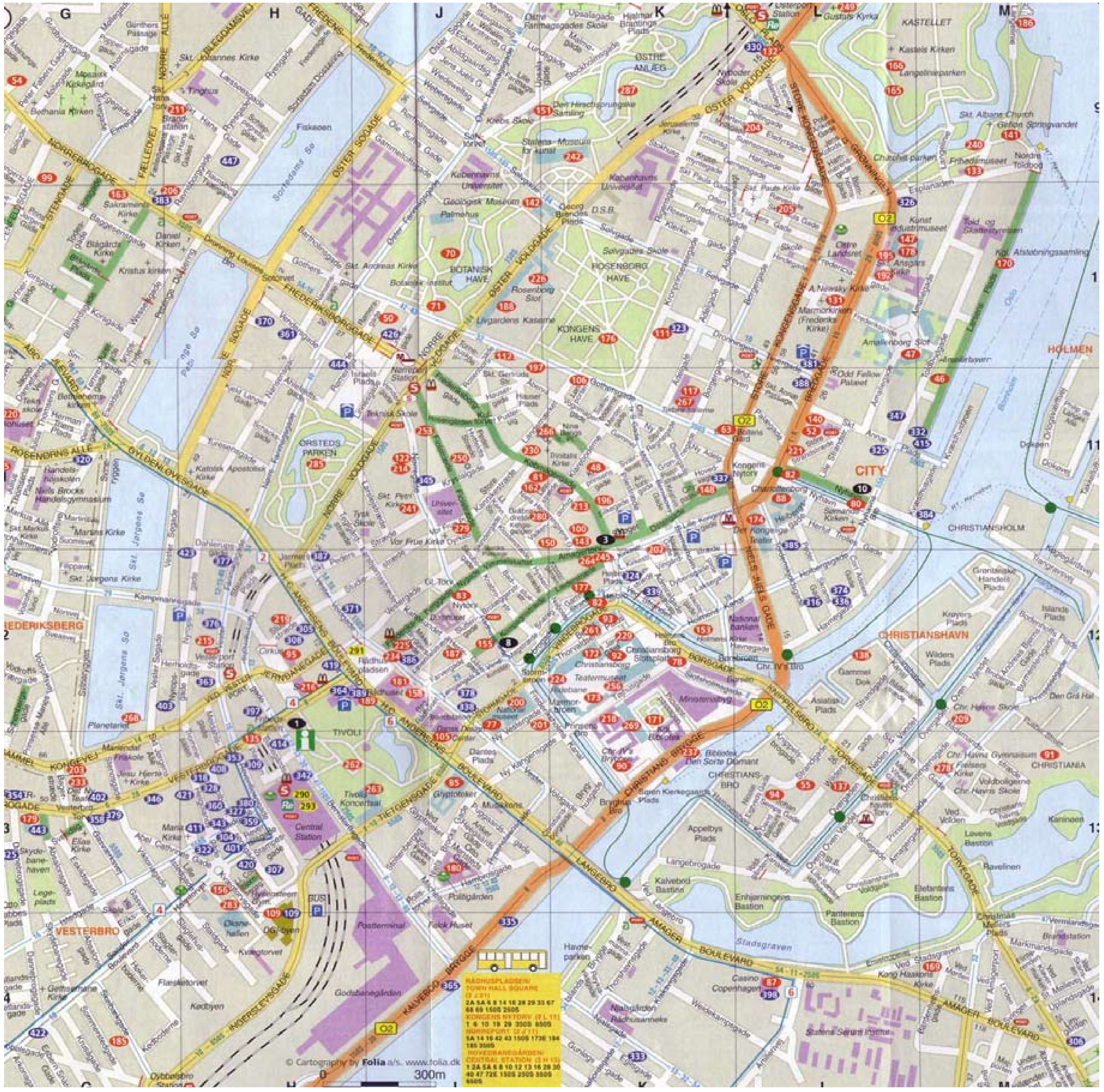
fotografías del pueblo de Bergen, noruega

Mapa de la ciudad de Alesund

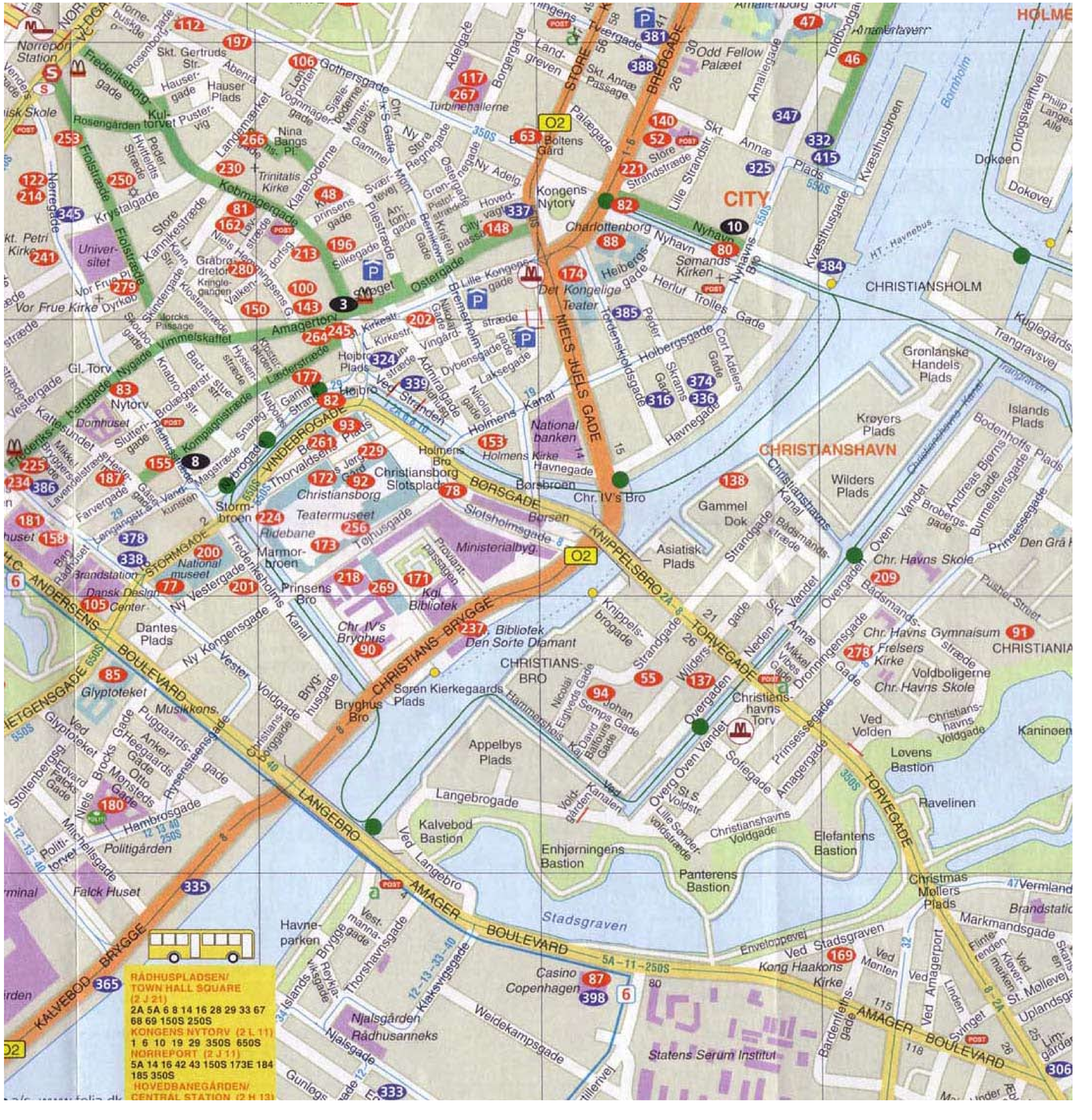
ALESUND

fotografias del pueblo de Alesund. Noruega

Mapa de la ciudad de Copenhagen



Mapa de la ciudad de Copenhagen



COPENHAGEN

fotografias de la ciudad de copenhaguen, dinamarca

COPENHAGEN

fotografias de la ciudad de copenhaguen, dinamarca

Mapa de la ciudad de Estocolmo

ESTOCOLMO

fotografias de la ciudad de estocolmo. suecia

ESTOCOLMO

fotografías de la ciudad de estocolmo, suecia