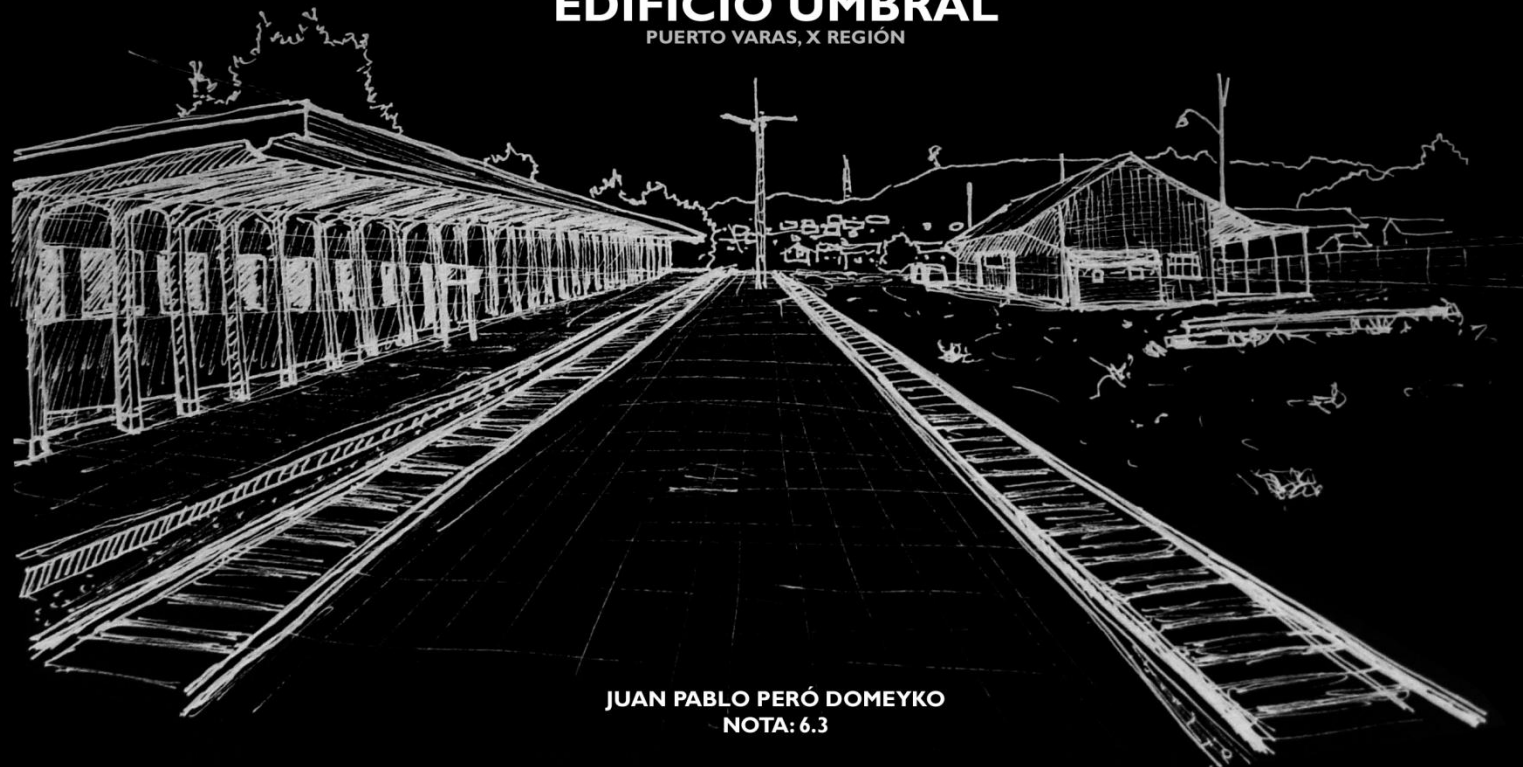


EL TREN DE CHILE
INTEGRACIÓN DE LOS ELEMENTOS NATURALES

EDIFICIO UMBRAL

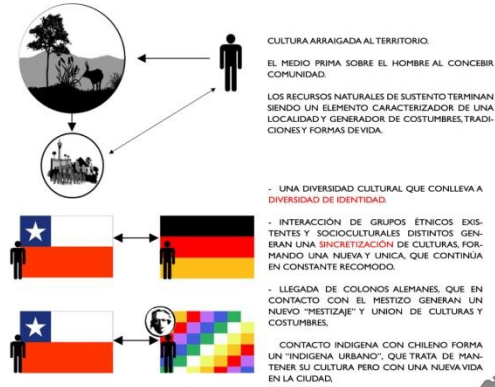
PUERTO VARAS, X REGIÓN



JUAN PABLO PERÓ DOMEYKO
NOTA: 6.3

ZONA SUR

IDENTIDAD Y MEDIO



IMPORTANTE DESARROLLO DE RAMALES DESDE EJE CENTRAL FERROVIARIO HACIA EL INTERIOR DEL VALLE CORDILLERANO Y LOS POBLADOS UBICADOS EN LA CERCANÍA AL MAR, CARACTERIZA A LA ZONA SUR POR SU ROL SOCIAL, A DIFERENCIA DEL DESARROLLO FERROVIARIO HACIA EL NORTE DEL PAÍS EL CUAL SE CARACTERIZA POR SU ROL MINERO E INDUSTRIAL.

IDENTIDAD, MEDIO Y FERROCARRIL



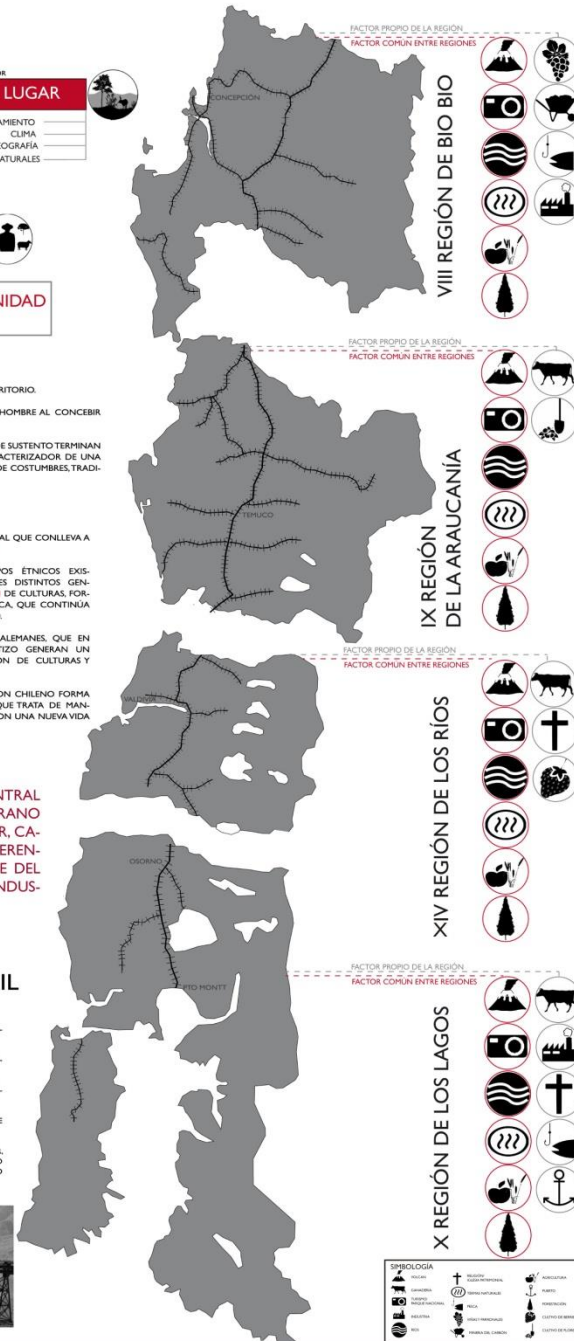
EL MEDIO: EL TREN ES UNA OBRA HECHA POR EL HOMBRE A DISPOSICIÓN DE LA GEOGRAFÍA.

ROL SOCIAL: ES UNA HERRAMIENTA QUE BUSCA COHESIONAR LOCALIDADES PARA ESTABLECER UNA RELACIÓN CULTURAL.

EL TRASENDER POR SOBRE LA FRONTERA CLIMÁTICA, GEOGRÁFICA Y DE DISTANCIA.

SU PASO DEJA UNA HUELLA FÍSICA Y PERMANENTE. LA CUAL SE MIMETIZA CON EL PAISAJE LLEGANDO A SER PARTE DE ÉL.

LA MEMORIA COLECTIVA DEL TREN EN CHILE ES LA DEL TREN AL SUR, DADO SU ROL SOCIAL Y UTILIZACIÓN HISTÓRICA COMO MEDIO PARA HACER SOBERANÍA, FORTALECIENDO LA IDENTIDAD COMO NACIÓN.



FACTOR PROPIO DE LA REGIÓN
FACTOR COMÚN ENTRE REGIONES

VIII REGIÓN DE BIO BIO

FACTOR PROPIO DE LA REGIÓN
FACTOR COMÚN ENTRE REGIONES

IX REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

FACTOR PROPIO DE LA REGIÓN
FACTOR COMÚN ENTRE REGIONES

XIV REGIÓN DE LOS RÍOS

FACTOR PROPIO DE LA REGIÓN
FACTOR COMÚN ENTRE REGIONES

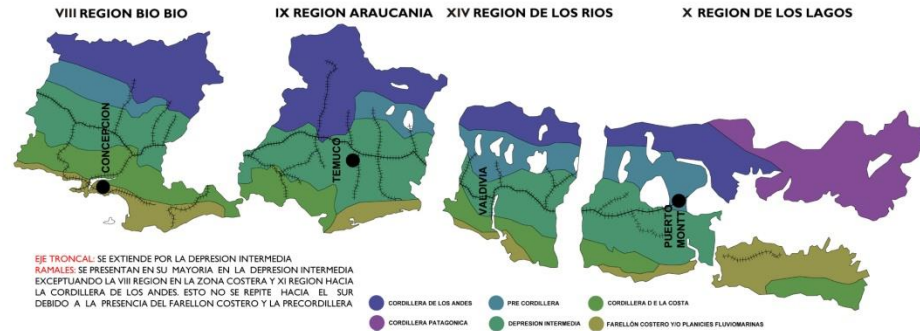
X REGIÓN DE LOS LAGOS

SPIROLOGÍA			
	Montañas		Ríos
	Lagos		Bosques
	Ciudades		Iglesias
	Trenes		Cruces
	Molinos		Banderas
	Sol		Luna
	Estrellas		Nubes
	Floras		Hojas
	Árboles		Ramas
	Raíces		Siembras
	Frutas		Verduras
	Floras		Hojas
	Árboles		Ramas
	Raíces		Siembras
	Frutas		Verduras

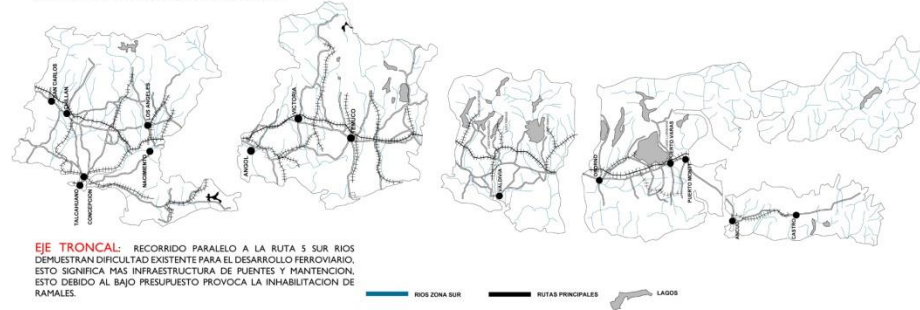
ZONA SUR

TREN Y EL MEDIO

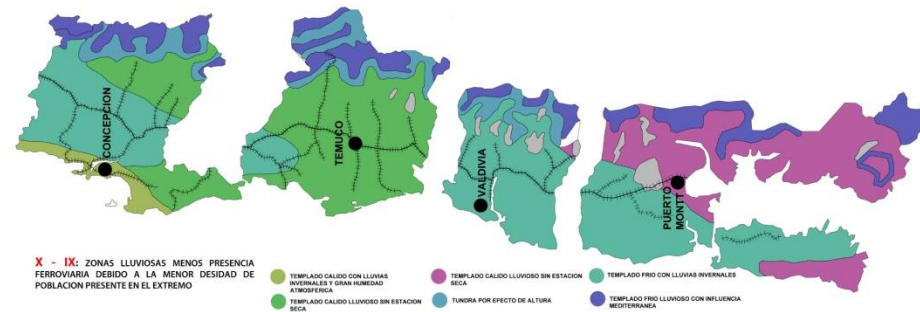
RELIEVE



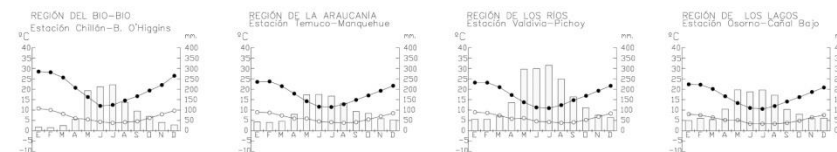
HIDROGRAFIA / RUTAS



TIPOS DE CLIMA



CLIMOGRAFIA ANUAL



PERFIL LONGITUDINAL

TREN Y EL MEDIO

PERU



CORTE LONGITUDINAL 1
CORTE LONGITUDINAL 2
CORTE LONGITUDINAL 3

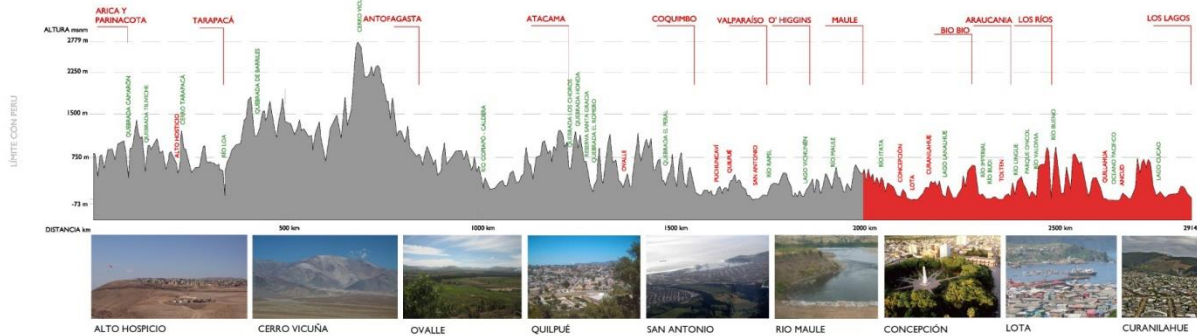
OCEANO PACIFICO

ARGENTINA

REGION DE AISEN



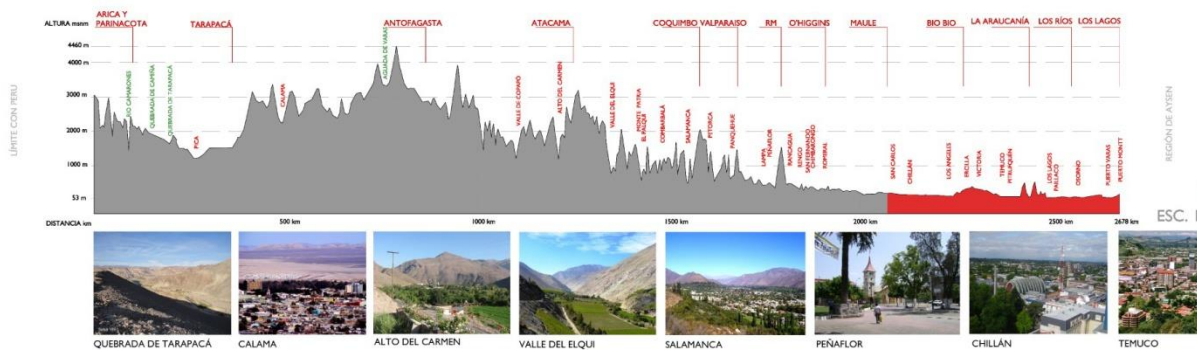
BORDE COSTERO CORTE 1



- SU ALTURA MÁXIMA LA ALCANZA CON EL CERRO VICUÑA, DE CASI 2800 msnm.
- ES LA ZONA CON MAYORES QUEBRADAS, EN ESPECIAL AL NORTE DEL PAIS.
- SUS ASENTAMIENTOS SE DAN EN MAYOR CANTIDAD HACIA EL SUR, DADA LA GEOGRAFIA MÁS ESTABLE.
- LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS SE EMPLAZAN EN ZONAS DE BAJA ALTURA.
- EL TREN LLEGA EN POCAS OCASIONES A LA AREA PRECORDILLERANA MEDIANTE RAMALES, PERO NO EN LA ZONA SUR.

ESC. 1: 300,000

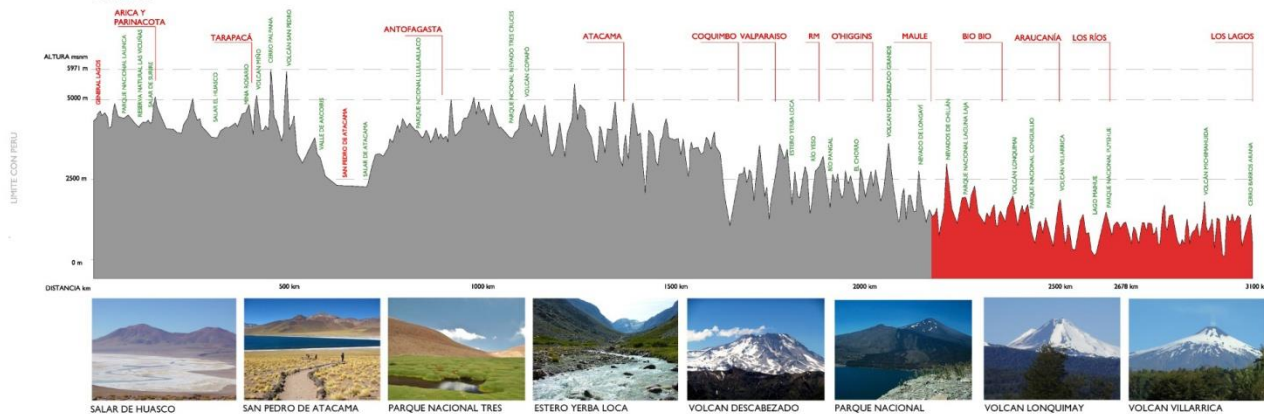
CENTRO CORTE 2



- SU ALTURA MÁXIMA LA ALCANZA LOS 4460 msnm, CASI EL DOBLE QUE EN EL BORDE COSTERO.
- ENTRE ATACAMA Y COQUIMBO SE ENCUENTRA UNA ZONA DE VALLES.
- LAS ALTURAS HACIA EL NORTE SE HACEN UN POCO MÁS UNIFORMES EN COMPARACION A LA COSTA.
- LAS ALTURAS EN LA ZONA SUR DISMINUYEN EN COMPARACION A LA COSTA, SIENDO PRACTICAMENTE UNIFORME.
- ES EN EL CENTRO DONDE SE EMPLAZAN LA MAYORIA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, DADA LA GEOGRAFIA, EN ESPECIAL ZONA CENTRO SUR.
- EN ESTA ZONA ES DONDE SE DESPLAZA EL TREN, DADO MENOR DIFICULTAD DE RELIEVE.

ESC. 1: 300,000

ZONA CORDILLERANA CORTE 2



- SU ALTURA MÁXIMA LA ALCANZA CASI LOS 6000 msnm, TENIENDO LAS MAYORES ALTURAS DEL PAIS.
- PRACTICAMENTE NO HAY ASENTAMIENTOS HUMANOS, DESTACANDO SAN PEDRO DE ATACAMA COMO UNA NOTORIA EXCEPCION.
- HACIA EL SUR LAS ALTURAS SE ALTERAN, TENIENDO DRÁSTICOS CAMBIOS ENTRE CERROS, VOLCANES, QUEBRADAS Y RIOS.
- EL NORTE ES UNA ZONA DE SALARES, MIENTRAS EL SUR DE VOLCANES.
- EL TREN EN OCASIONES CRUZA DE MANERA TRANSVERSAL HACIA LA COSTA MEDIANTE RAMALES.

ESC. 1: 300,000

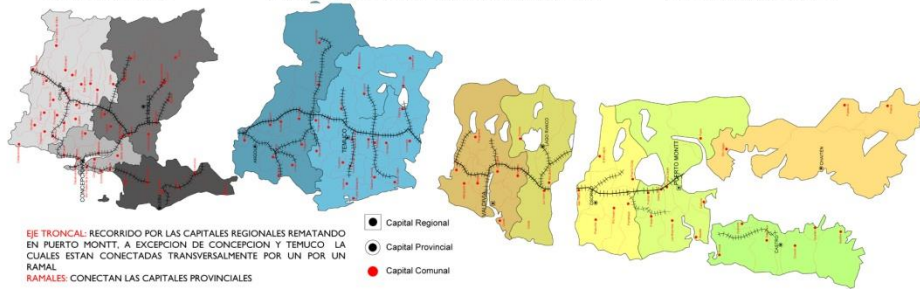
DIVISION POLITICA

VIII REGION BIO BIO

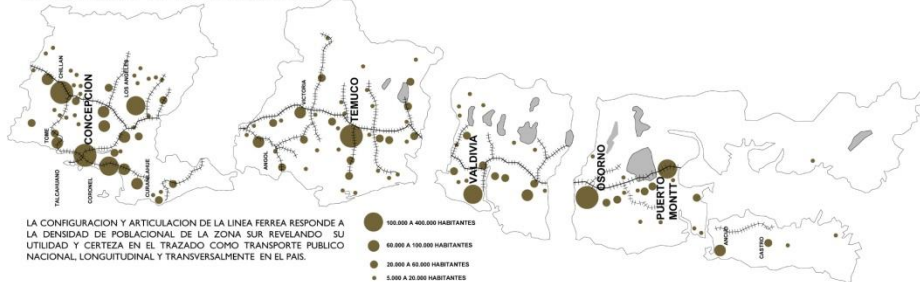
IX REGION ARAUCANIA

XIV REGION DE LOS RIOS

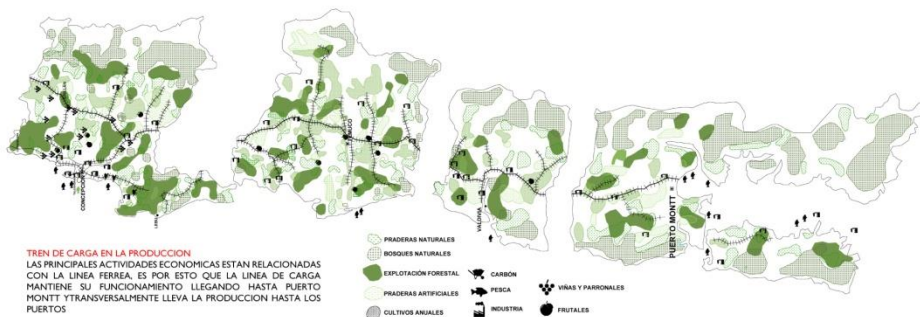
X REGION DE LOS LAGOS



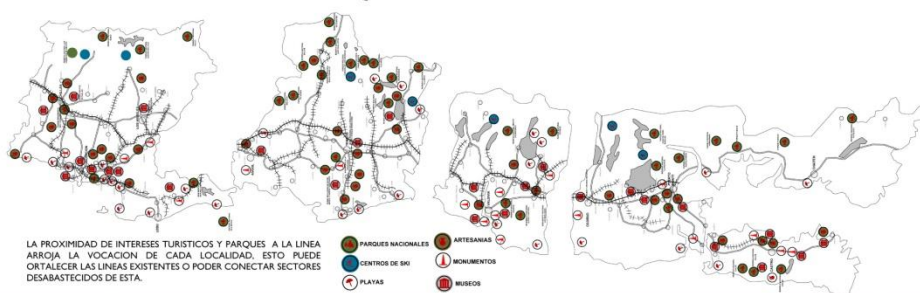
DENSIDAD DE POBLACION



ACTIVIDAD ECONOMICA / USO DE SUELO



INTERESES TURISTICOS / PARQUES NACIONALES



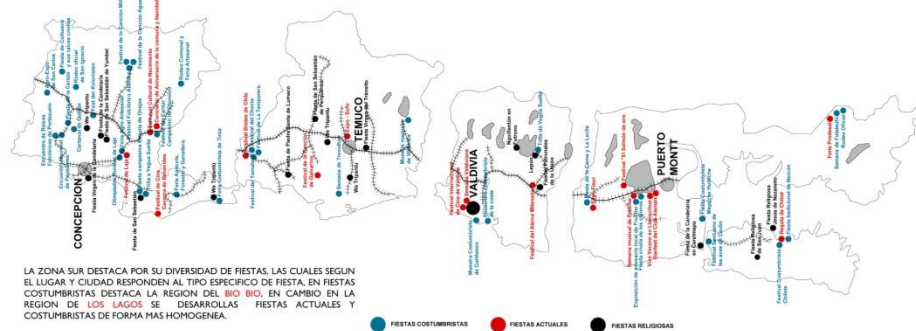
FIESTAS COSTUMBRISTAS / RELIGIOSAS / ACTUALES

VIII REGION BIO BIO

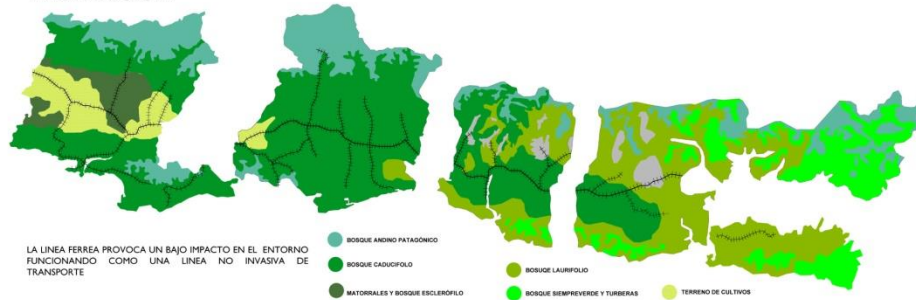
IX REGION ARAUCANIA

XIV REGION DE LOS RIOS

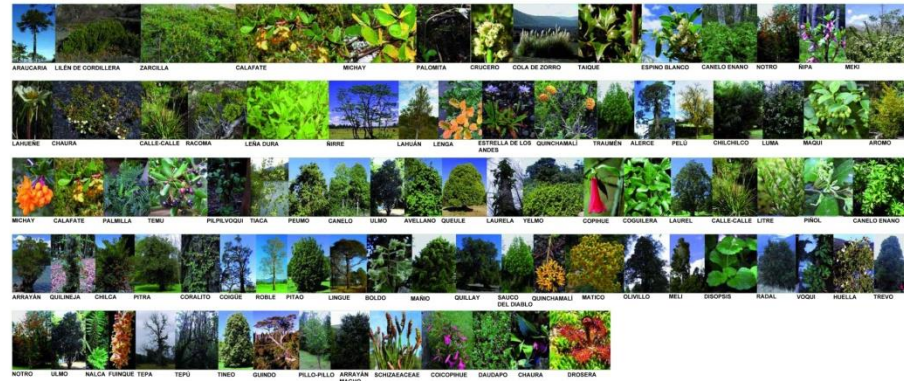
X REGION DE LOS LAGOS



VEGETACION



FLORA



CONCLUSION FACTORES QUE INFLUYEN EN LA LINEA FERREA

GEOGRAFIA

EL TREN EN LA ZONA SUR DE CHILE SE VE INTERRUMPIDO POR LA CONDICION GEOGRAFICA QUE ENFRENTA. ESTO SERIA UNA FUERTE INVERSION EN OBRAS PUBLICAS, ES POR ESTO QUE PUERTO MONTT ES EL ULTIMO PUNTO FERREO EN CHILE Y EL EXTREMO SUR ESTA DESABASTECIDO.

DENSIDAD - PRODUCTIVIDAD

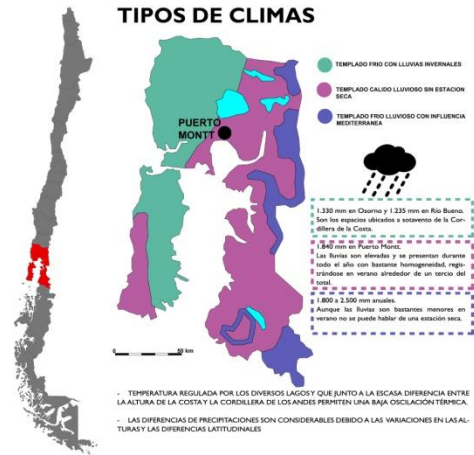
A PESAR DE ESTO EL TREN CONECTA LAS PRINCIPALES CIUDADES, LA RUTA FERREA SIGUE VIGENTE EN CUANTO A EMPLAZAMIENTOS Y CONEXION ENTRE CENTROS PRODUCTIVOS A NIVEL DE CARGA Y LOS PRINCIPALES PUNTOS DE DESPLAZAMIENTO EN CUANTO A TRANSPORTE PUBLICO

COMPETENCIA - RENTABILIDAD SOCIAL

LA GRAN CANTIDAD DE CARRETERAS HOY PROVOCAN COMPETENCIA A LA LINEA FERREA ACTUAL. POR LO TANTO HOY EN DIA LA REACTIVACION O USO MULTIPLE DE LA LINEA FERREA DEBE RESPONDER A RENTABILIDAD SOCIAL DEL LUGAR Y COMPETENCIA CON LOS OTROS MEDIOS

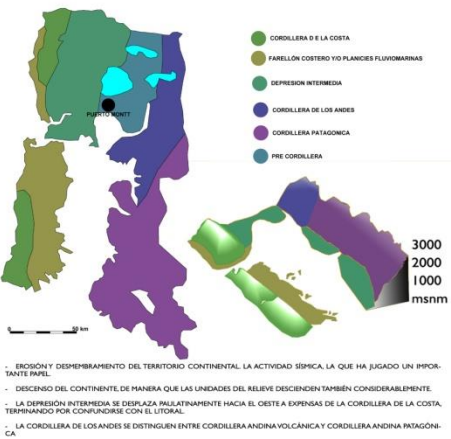
ANÁLISIS REGIONAL X REGIÓN REMATE DE LÍNEA FERREA

TIPOS DE CLIMAS



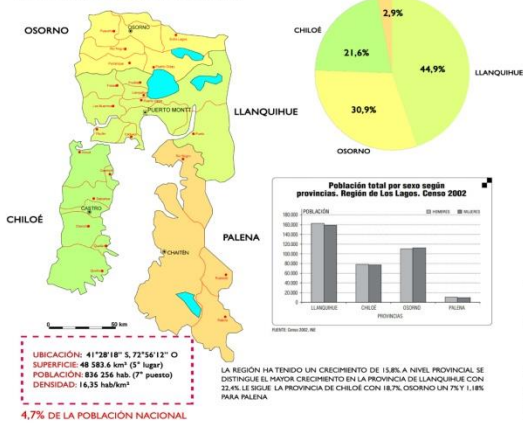
- TEMPERATURA REGULADA POR LOS DIVERSOS LAGOS Y QUE JUNTO A LA ESCASA DIFERENCIA ENTRE LA ALTURA DE LA COSTA Y LA CORDILLERA DE LOS ANDES PERMITEN UNA BAJA OSCILACIÓN TÉRMICA.
- LAS DIFERENCIAS DE PRECIPITACIONES SON CONSIDERABLES DEBIDO A LAS VARIACIONES EN LAS ALTURAS Y LAS DIFERENCIAS LATITUDINALES

GEOMORFOLOGIA



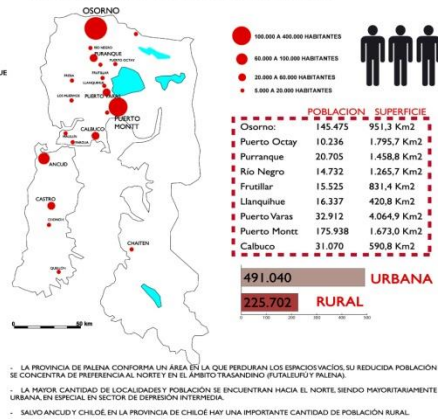
- EROSIÓN Y DESMEMBRAMIENTO DEL TERRITORIO CONTINENTAL LA ACTIVIDAD SÍSMICA, LA QUE HA JUGADO UN IMPORTANTE PAPEL.
- DESCENSO DEL CONTINENTE, DE MANERA QUE LAS UNIDADES DEL RELIEVE DESCENDIEN TAMBIÉN CONSIDERABLEMENTE.
- LA DEPRESIÓN INTERMEDIA SE DESPLAZA PALATINAMENTE HACIA EL OESTE A EXPENSAS DE LA CORDILLERA DE LA COSTA, TERMINANDO POR CONFUNDIRSE CON EL LITORAL.
- LA CORDILLERA DE LOS ANDES SE DISTINGUE ENTRE CORDILLERA ANDINA VOLCÁNICA Y CORDILLERA ANDINA PATAGÓNICA

DIVISIÓN POLITICA



- 4,7% DE LA POBLACIÓN NACIONAL

DENSIDAD DE POBLACIÓN



- LA PROVINCIA DE PALENA INFORMA UN ÁREA EN LA QUE PERDURAN LOS ESPACIOS VACÍOS, SU REDUCIDA POBLACIÓN SE CONCENTRA DE PREFERENCIA AL NORTE EN EL ÁMBITO TRANSANDINO (JUTALEUFÚ Y PALENA).
- LA MAYOR CANTIDAD DE LOCALIDADES Y POBLACIÓN SE ENCONSIENTRAN HACIA EL NORTE, SIENDO MAYORITARIAMENTE URBANA, EN ESPECIAL EN SECTOR DE DEFLEXIÓN IMPERIAL.
- SALVO ANCUY Y CHILEL, EN LA PROVINCIA DE CHILEL HAY UNA IMPORTANTE CANTIDAD DE POBLACIÓN RURAL.

HISTORIA E IDENTIDAD

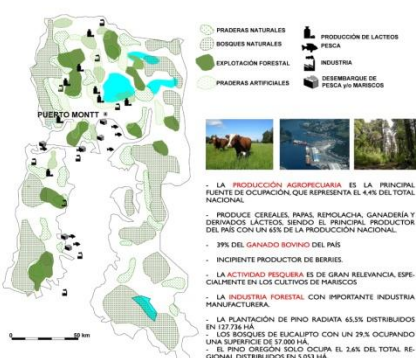


- DEBIDO A LOS DIVERSOS PROCESOS DE COLONIZACIÓN, EL POBLAMIENTO PRESENTA RASGOS DIFERENTES ENTRE EL NORTE Y SUR DEL CANAL DE CHACAO.

LA PARTE NORTE RECIBIÓ ENTRE LOS AÑOS 1840 Y 1860 LA **INMIGRACIÓN ALEMANA** QUE AUN CUANDO NO FUE DE GRAN CUANTÍA, CONSOLIDÓ LA OCUPACIÓN DE ESOS TERRITORIOS. ESTA INMIGRACIÓN PLANIFICADA ENRAIZÓ EL APORTE ALEMANO EN LA HISTORIA REGIONAL Y SE MATERIALIZÓ EN LA MODIFICACIÓN DEL ESPACIO DE ACUERDO A ESOS ESQUEMAS CULTURALES Y EN SU PECULIAR VOCACIÓN ECONÓMICA.

MÁS AL SUR LA ISLA DE CHILOÉ PRESENTA RASGOS MÁS TRADICIONALES PRODUCTO DE LA OCUPACIÓN HISPANA, LA QUE, ADEMÁS SE DESVINCLÓ CON LA AUTORIDAD CENTRAL PRODUCTO DE LA GUERRA DE ARAUCO, INCORPORÁNDOSE ADEMÁS LA MEZCLA HISPANA E INDÍGENA, LO QUE HACE QUE EN LA ACTUALIDAD PRESENTE ALGUNAS CARACTERÍSTICAS ARCAICAS QUE DEFINEN EN CIERTA FORMA LA VIDA CHILOTA.

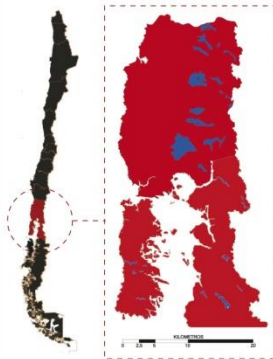
ACTIVIDADES ECONOMICAS



- | | |
|---|---|
|  PRADERAS NATURALES |  PRODUCCIÓN DE LÁCTEOS |
|  BOSQUES NATURALES |  PESCA |
|  EXPLOTACIÓN FORESTAL |  INDUSTRIA |
|  PRADERAS ARTIFICIALES |  DESEMBARQUE DE PESCA y/o MARISCOS |

- LA **PRODUCCIÓN AGROPECUARIA** ES LA PRINCIPAL FUENTE DE OCUPACIÓN, QUE REPRESENTA EL 44% DEL TOTAL NACIONAL.
- PRODUCE CEREALES, PAPAS, REMOLACHA, GANADERÍA Y PRODUCTOS LÁCTEOS, SIENDO EL PRINCIPAL PRODUCTOR DEL PAÍS CON UN 65% DE LA PRODUCCIÓN NACIONAL.
- 39% DEL **GANADO BOVINO** DEL PAÍS.
- INCIPIENTE PRODUCTOR DE **BERRIES**.
- LA **ACTIVIDAD PESQUERA** ES DE GRAN RELEVANCIA, ESPECIALMENTE EN LOS CULTIVOS DE MARISCOS.
- LA **INDUSTRIA FORESTAL** CON IMPORTANTE INDUSTRIA MANUFACTURERA.
- LA PLANTACIÓN DE PINO RADIIA 65.5% DISTRIBUIDOS EN 127 736 HA.
- LOS BOSQUES DE EUCALPTO CON UN 29.5% OCUPANDO UNA SUPERFICIE DE 57 000 HA.
- EL OREGÓN, QUE SUPLE EL 24% DEL TOTAL REGIONAL DISTRIBUIDOS EN 5 053 HA.

ANÁLISIS REGIONAL SITUACIÓN ENTRE XIV - X REGIÓN



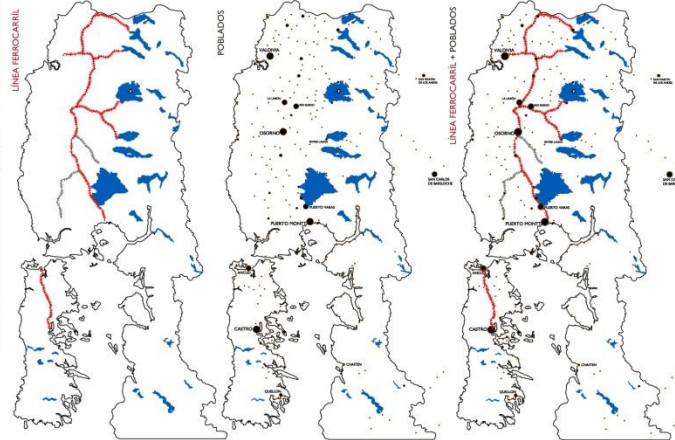
HASTA EL AÑO 1987, LA REGIÓN DE LOS RÍOS ERA PARTE DE LA REGIÓN DE LOS LAGOS, SIENDO SEGRÉGADA EL 2 DE OCTUBRE DE ESE AÑO.

XIV REGIÓN DE LOS RÍOS
CAPITAL: VALDIVIA
SUPERFICIE TOTAL: 18.429,6 km²
POBLACIÓN: 379.709 hab.
DENSIDAD: 20,58 hab/km²

X REGIÓN DE LOS LAGOS
CAPITAL: PUERTO MONTT
SUPERFICIE TOTAL: 48.583,6 km²
POBLACIÓN: 896.236 hab.
DENSIDAD: 14,35 hab/km²



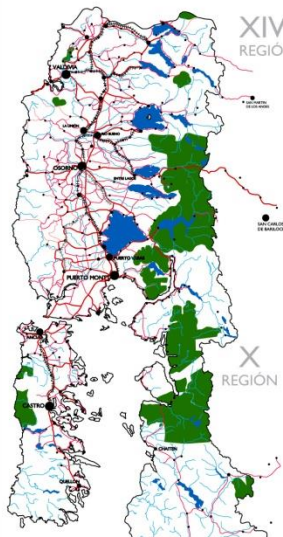
LÍNEA DE FERROCARRIL - POBLADOS



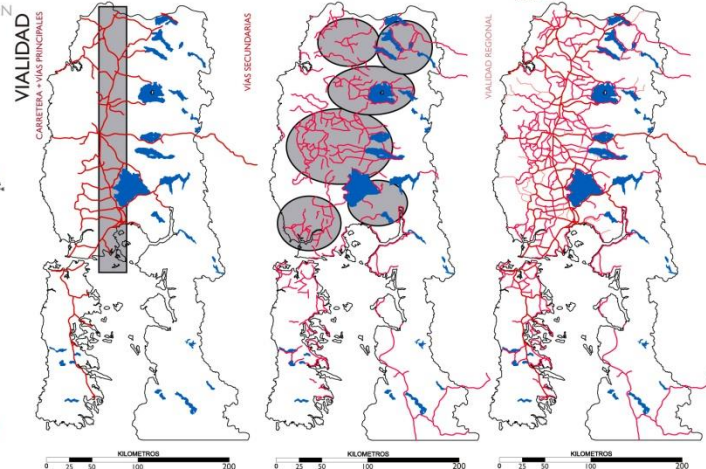
LOS POBLADOS VAN ZONIFICANDO SEGUN PARAMETROS COMO CERCANIA AL EJE CENTRAL, CERCANIA A LOS LAGOS Y CERCANIA AL PUERTO. EN ESTA REGIÓN ESPECÍFICA LOS ASCENTAMIENTOS EN EL PACÍFICO SON ESCASOS.

LA ZONA DE CADA LAGO EN PARTICULAR SE ENCUENTRA CON UNA ALTA DENSIDAD POBLACIONAL, ENTORNO A ESTOS, LOS CUALES QUEDAN AISLADOS ENTRE ELLOS. EL TREN SOLO LLEGABA A ALGUNOS DE ESTOS, DEJANDO OTROS DESCONECTADOS.

EN LAS CERCANIAS A ESTAS ZONAS HAY CIUDADES ARGENTINAS QUE MANTENEN PRESENCIA EN EL LUGAR, PERO SOLO QUEDAN CONECTADAS VIA CARRETERA.



VIALIDAD REGIONAL



LA CONECTIVIDAD DERIVA A UNA COLUMNA VERTICAL QUE ES LA CARRETERA, POR LO QUE DESDE EL INTERIOR DEL CONTINENTE SE DEBE SALIR AL ENCUENTRO CON ESTA SI ES QUE SE QUIERE IR A OTRA ZONA, A PESAR DE SU CERCANIA POR SU MALA CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA.

ESCALA 1:100.000



RUTA TREN



RUTA AUTOMOVIL - BUS



CARRETERA



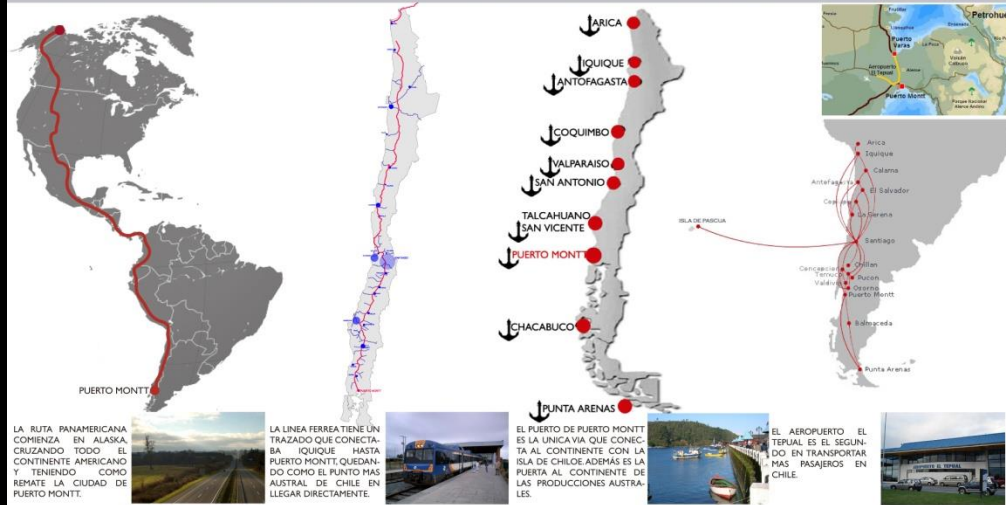
CARRETERA

ANÁLISIS REGIONAL

IMPORTANCIA LOCACIONAL DE LA REGIÓN DE LOS LAGOS PARA CHILE



REMATE DE RUTA PANAMERICANA ULTIMA ESTACIÓN FERROVIARIA ULTIMO PUERTO CONTINENTAL SEGUNDO AEROPUERTO DE CHILE



CLASIFICACIÓN DE PRINCIPALES CIUDADES



SISTEMA URBANO PUERTO MONTT - PUERTO VARAS

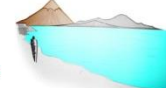


PUERTO MONTT - PUERTO VARAS CONSTITUYE, DE ACUERDO A LA CLASIFICACIÓN DEL OBSERVATORIO URBANO-HABITACIONAL DEL INVIU, UNA CIUDAD INTERMEDIA MAYOR, POR SU TAMAÑO DEMOGRÁFICO. ES EL 11° CENTRO URBANO EN IMPORTANCIA DEL PAÍS UNO DE LOS QUE HA EXPERIMENTADO UN CRECIMIENTO DE POBLACIÓN MÁS ACCELERADO A NIVEL NACIONAL EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS, CON UNA TASA INTERCENAL DE CRECIMIENTO DE 3,7%.

CENSO 2002: 175.140 HABITANTES
2005: 220.000 HABITANTES
2013: 285 MIL HABITANTES
(COORDINADORA CONSULTORES 2007)

PUERTO VARAS H

PUERTO VARAS ES UN IMPORTANTE CENTRO DE SERVICIOS, ADIÉMÁS DE CONSOLIDARSE COMO EL PRINCIPAL POLO DE ATACCIÓN TURÍSTICA DE LA REGIÓN, CONDICIÓN FAVORABLE POR SU AMPLIA OFERTA HOTELERA Y GASTRONÓMICA Y POR LA PROXIMIDAD DE IMPORTANTES ATRACTIVOS NATURALES.



PUERTO VARAS POSEE UNA UBICACIÓN PRIVILEGIADA ENTORNO AL LAGO LLANQUIHUE EN UNA LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DE GRANDES ATRIBUTOS PRESERVADOS QUE LE OTORGAN UN IMPORTANTE POTENCIAL TURÍSTICO. EL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD SE ENCUENTRA UBICADA A PARTIR DE LA RIBERA DEL LAGO HASTA LA DESERCIÓN INTERMEDIA, MEDIANTE UNA SUAVE PENDIENTE CON UNA CONTINUIDAD CASI ININTERRUMPIDA HASTA EL LÍMITE CON LA RUTA 5.



ALERCE

- ES EL DORMITORIO DE LA ZONA.
- surge como una ciudad satélite de PUERTO MONTT.
- VINCULADA A UNA CLARA FUNCIÓN RESIDENCIAL, HA IDO ADQUIRIENDO UNA IMPORTANCIA CRESCIENTE EN TÉRMINOS DEMOGRÁFICOS, LLEGANDO INCLUSO A DESPLAZAR A PUERTO VARAS.
- SU USO DE SUELO CASI TOTAL DE RESIDENCIA HACE QUE LOS VIAJES A PUERTO MONTT SEAN ESNCIALES Y DIARIOS.



PUERTO MONTT



MÁS DEL 70% DE LA POBLACIÓN DEL SISTEMA RESIDE EN PUERTO MONTT

CIUDAD CAPITAL REGIONAL Y PUNTO NEURÁLGICO DE LOS FLUJOS INTERREGIONALES, GRACIAS A SU DESARROLLADA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y AEROPORTUARIA Y A SU UBICACIÓN ESTRATÉGICA EN LAS RUTAS MARÍTIMAS AUSTRALES.



SEGÚN ESTIMACIONES DEL INE, ENTRE LOS AÑOS 2000 Y 2010 LA POBLACION DE PUERTO MONTT CRECIÓ EN UN 30% Y SE ESPERA QUE EN LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS LO HAGA EN UN 35% MÁS. DADO ESTE ESPERADO INCREMENTO, ACTUALMENTE DICHA CIUDAD TIENE GRAVES PROBLEMAS DE VIABILIDAD. LA INFRAESTRUCTURA RELATIVA A ESE ÍTEM TIENDE DE MANERA PROGRESIVA A LA SATURACIÓN.



ESTAS TERRAZAS TIENEN LA PARTICULARIDAD DE GENERAR BALCONES NATURALES HACIA EL SENO DE RELONCAY, PERO TAMBIÉN GENERAN BARRERAS URBANAS Y DIFICULTADES EN EL DESPLAZAMIENTO Y TRANSPORTE AL INTERIOR DE LA CIUDAD, POR LO CUAL SU PLANIFICACIÓN SIEMPRE HA SIDO UN ENIGMA DESAFÍO.



AL EXISTIR EL TREN COMO ALTERNATIVA PARA LLEGAR A PUERTO MONTT VIA DISMINUIR FLOTA DE MICROBUSES, DESPREJAR CENTRO PARA CIRCULACIÓN DE COLECTIVOS

PUERTO MONTT

COLECTIVOS: MÁS DE 1700 INSCRITOS CIRCULANDO.

VIAJES DESDE PUERTO VARAS:
SALIDAS DIARIAS SON: 258 SALIDAS
HORARIO DE MAYOR DEMANDA ES DE: 18:30 A 19:30 HRS
PROCESO DE PASAJEROS SON: 12. APLICAR



ENCUESTA

(¿Usó en el tren un medio de transporte interregional durante?) SI 90% NO 10%

(¿Dejaría la estación en su actual ubicación, la cambiaría?) DEJAR 90% CAMBIAR 10%

(¿Considera eficiente el sistema actual de transporte?) SI 90% NO 10%

(¿Usó en el tren un medio de transporte de desplazamiento o de paseo?) AMBOS 90% PASEO 10%

(¿Qué le sería más cómodo, usar el tren en recorridos largos o cortos?) CORTO 90% LARGO 10%

(¿Sería para usted más cómodo para sus desplazamientos cotidianos el tren, o prefiere el actual sistema de buses?) TREN 90% BUS 10%

(¿Es para usted un problema el constante flujo diario de personas de otras localidades?) SI 90% NO 10%

(¿Le parece Puerto Montt un atractivo turístico?) SI 90% NO 10%

(¿Usó en el tren turístico un medio durante?) SI 100%

CONCLUSIONES

- EL CONECTAR DE MANERA TAN CONCRETA PUERTO VARAS CON PUERTO MONTT CON UNA VIA TERRESTRE PODRÍA AFECTAR UNA CONJUNCIÓN FRECA Y POTENCIAR UNA CONJUNCIÓN DE SERVICIOS AL MEJORAR SU CONECTIVIDAD.
- EL TREN SE PRESENTA COMO UNA OPORTUNIDAD PARA SOLUCIONAR PROBLEMÁTICAS DE LA CIUDAD DE PUERTO MONTT COMO LO ES LA CONGESTION VIAL.
- LA CREACIÓN DEL TREN AFECTARÍA A DESCONGESTIONAR LA VIA CARPINO A ALERCE, DESPREJANDO ASI EL USO DE TRASLADO CON PUERTO VARAS Y DEJANDO PASO LIBRE A LA CONEXIÓN CASI EXCLUSIVA A ALERCE.

MASTERPLAN FERROVIARIO - TREN INTRARREGIONAL

CIUDAD DE INICIO PARA PLAN REGIONAL PUERTO MONTT

CAPITAL DEL SUR AUSTRAL DE CHILE: ciudad que sirve y abastece de servicios a las localidades más alejadas de la zona austral del país, cumpliendo un rol estratégico como intra conector en el ámbito del transporte, servicios y abastecimiento.

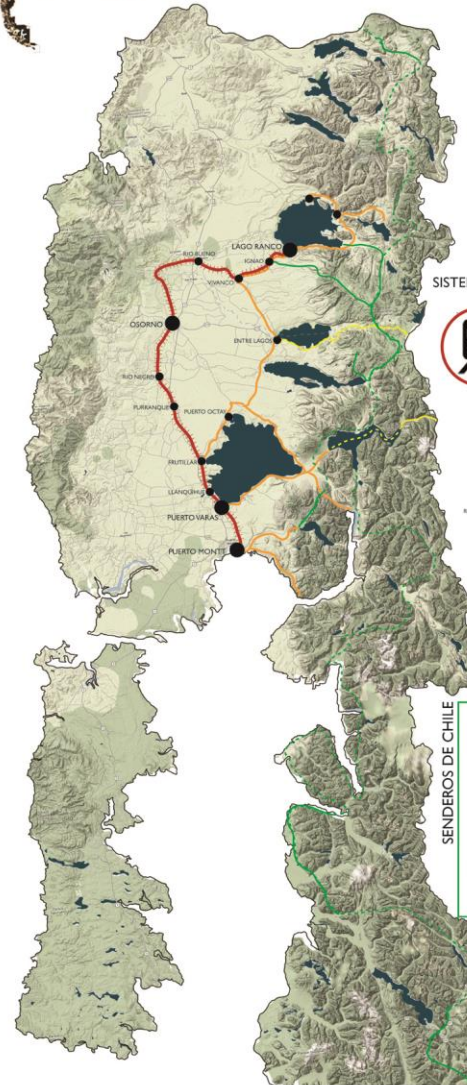
ÁREA INTERREGIONAL A ALCANZAR



XIV PROBLEMA VIAL
LA DENSIDAD VIAL DE LA REGIÓN ES MAYOR AL PROMEDIO NACIONAL, PERO LA CALIDAD DE LAS RUTAS ES MENOR, CONTANDO CON UNA MENOR PROPORCIÓN DE CARRETERAS PAVIMENTADAS Y SOLUCIONES BÁSICAS CON UNA MAYOR PROPORCIÓN DE CAMINOS DE RIPO Y TIERRA.



SOLUCIÓN VIAL
RETOMAR ANTIGUO MEDIO DE TRANSPORTE PARA CONECTAR TANTO LA REGIÓN DE LOS LAGOS COMO LA REGIÓN DE LOS RÍOS.
FORMA:
- COHESIÓN REGIONAL
- PONER EN VALOR INTERÉS PAISAJÍSTICO DEL SUR.



MODO DE CONECTAR



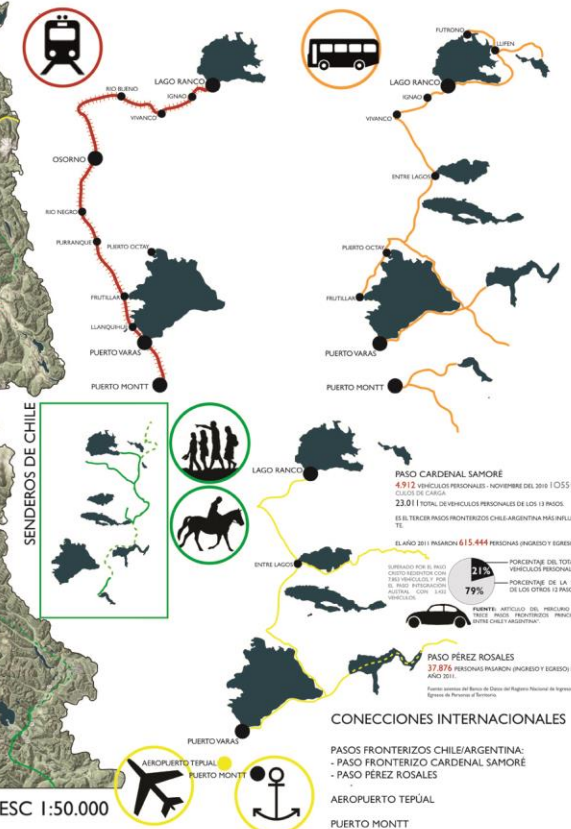
TREN CONECTOR SOCIAL

- CONECTA LOCALIDADES PEQUEÑAS CON MÁS GRANDES A LOS POLOS A MODO DE CIUDAD "DISPERSA", GENERANDO UNA IDENTIDAD DE UNIDAD REGIONAL.
- TRASLADA LA POBLACIÓN FLUYENTE DIARIA.
- DA POTENCIA ADMINISTRATIVA DE LA REGIÓN AL CONECTAR OSORNO CON PUERTO MONTT, DOS CENTROS ADMINISTRATIVOS DE LA REGIÓN.
- MANTIENE FLUIDEZ Y DESCONGESTION VEHICULAR PARA LOS CONSTANTES TRASLADOS.

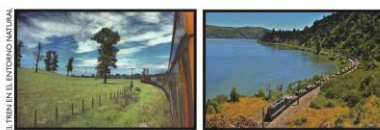
TRENTURÍSTICO

- BUSCA CONECTAR LA REGIÓN DE LOS RÍOS JUNTO CON LA REGIÓN DE LOS LAGOS (REGIONES QUE HASTA EL 2007 ERAN UNA SOLA) POR MEDIO DE SUS LAGOS, PARTIENDO POR EL SUR CON EL LAGO LLANQUIHUE HASTA EL LAGO RANCO AL NORTE.
- AL CONECTAR LOS LAGOS SE ESTÁ PONIENDO EN VALOR EL INTERÉS PAISAJÍSTICO Y TURÍSTICO QUE ESA ZONA ABARCA, YA QUE ENTORNO A LOS LAGOS DE ESTAS DOS REGIONES SE ENCUENTRA UN CORDÓN DE VOLCANES Y PARQUES NACIONALES, LOS CUALES ATRAEN TODOS LOS AÑOS TURISTAS TANTO CHILENOS COMO EXTRANJEROS.
- ADEMÁS SE ESTÁ APORTANDO GRANDEMENTE A LA CONECTIVIDAD REGIONAL, YA QUE ESTA RUTA EN CONJUNTO CON UN SISTEMA DE BUSES QUE CONECTAN EL INTERIOR CORRELANDO CON EL TREN Y ASÍ CON LAS PRINCIPALES CIUDADES REGIONALES.

SISTEMA COMPLEMENTARIO DE TRANSPORTE PARA CREAR UNA RED CONECTORA



ESC 1:50.000



PONER EN VALOR EL TURISMO LOCAL
PARA ELLO, ES FUNDAMENTAL FOMENTAR LA PERMANENCIA EN CADA ZONA. SE PLANTEAN POBLADOS ESPECÍFICOS COMO CENTROS DE POTENCIAL, PARA QUE EL TREN REALICE PARADAS MÁS LARGAS Y EL TURISTA PASE DÍAS EN CADA ZONA REALIZANDO LAS ACTIVIDADES QUE EL PATRIMONIO NATURAL OFRECE.

PUERTO VARAS



CAPITAL DEL TURISMO

POR SER UNA CIUDAD A LA CUAL LLEGA UN NÚMERO ELEVADO DE POBLACIÓN FLOTANTE, TENER EQUIPAMIENTOS NECESARIOS PARA EL TURISMO SE PLANTEA COMO CIUDAD DE DESARROLLO PARA ACTUAR COMO PUNTO DE BOMBEO DE TURISMO PARA EL TREN HACIA LOS LAGOS A BARCAR EN DIRECCIÓN AL NORTE.

LA CIUDAD DE PUERTO VARAS SE PRESENTA COMO UN FOCO DE ATRACCIÓN TURÍSTICA, LA CUAL LA REFLEJA EN SUS PAISAJES Y SU ENTORNO NATURAL, COMO EN LOS EQUIPAMIENTOS CON LOS QUE YA CUENTA. ÉSTA VA A ACTUAR EN ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE COMO EL PUNTO DE INICIO PARA EL TURISTA QUE ABORDA EL TREN O EL BUS PARA ADENTRARSE EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS Y RÍOS HACIA SUS LAGOS, PARQUES NACIONALES, VOLCANES Y RÍOS.

CONEXIÓN DE LAGOS



LAGO NAHUE



LAGO MANCO



LAGO PUYEHUE



LAGO RUPANCO



LAGO TODOS LOS SANTOS



LAGO LLANQUIHUE

TIPO DETREN: TURISTICO → HOTEL ANDANTE
EL CUAL RECORRE LAS LARGAS DISTANCIAS HACIENDO PARADAS DIARIAS EN POBLADOS SECUNDARIOS Y PARADAS LARGAS DE VARIOS DÍAS EN LOS POBLADOS PRINCIPALES.

ROL: PONER EN VALOR EL PAISAJE CULTURAL, RESCATANDO Y RESALTANDO SU PATRIMONIO NATURAL, ARQUITECTÓNICO Y CULTURAL. QUE ÉSTA ZONA DEL SUR DE CHILE OFRECE AL TURISTA Y AL HABITANTE.
"LA CULTURA ES LA GENTE, LO NATURAL, EL MEDIO Y SUS TRADICIONES, EL PAISAJE CULTURAL ES EL RESULTADO"
CARL SAUER, 1925

PONER EN VALOR EL PATRIMONIO NATURAL: PARQUES NACIONALES



PARQUE NACIONAL PUYEHUE

UBICADO A 80 KM AL ORIENTE DE COPIAPÓ, ROMANA, NESTE DE LA RESERVA DE LA BIOSFERA BOQUÍO TEMPORALES Lluviosos ES LOS ANDES.
SE CARACTERIZA POR SUS BOSQUES Y SU RÍO DE NEVADO DE LA ACTIVIDAD VOLCÁNICA Y POR LA ABUNDANCIA DE CAUCES Y CUENCAS DE AGUA.
POSEE UNA SUPERFICIE DE 187.000 KM² Y SE ENCUENTRA DIVIDIDO EN TRES SECTORES: ANTI-LLANCA, ANTI-CUAYU Y AGUA CALIENTES.



PARQUE NACIONAL VICENTE PÉREZ ROSALES

ES EL PARQUE NACIONAL MÁS ANTIGUO DEL PAÍS, CREADO EN EL AÑO 1904. EN SU INTERIOR SE ENCUENTRAN GRANDES EXTENSIONES DE LA ZONA DE EL PAÍS, COMO EL VOLCÁN OCHOSEN, LOS SALTOS DEL PUYEHUE Y EL LAGO TODOS LOS SANTOS, ENTRE OTROS.



RESERVA NACIONAL LLANQUIHUE

LA CREADA EN 1972, UBICADA A 40 KM. DE PUERTO MONTT, TIENE UNA SUPERFICIE DE 3.000 HECTÁREAS ENTRE LAS ESPECIES QUE DESTACAN SON EL PÁJARO TERNAL, LA PALMA Y EL PÁJARO VUELVO. EN LA ZONA SE PUEDEN VER PÁJAROS GERNAL, CANGREJOS, PISCICOLAS, CONDORCETOS AGUALES.
SE HACE PRESENTE EL VOLCÁN CALBUCO, UBICADO A 36 KM DE LA CIUDAD DE PUERTO MONTT, EL LAGO CHAILO.



PARQUE NACIONAL ALERCE ANDINO

LA CREADA EN 1981, TIENE UNA SUPERFICIE DE 39.250 KM². UBICADO A 100 KM. DE LA RESERVA DE LA BIOSFERA DE BOQUÍO TEMPORALES Lluviosos, ES UN PARQUE NACIONAL.
ENTRE SUS ESPECIES DESTACAN LOS ALERCE, SERA, PISCICOLAS, CANGREJOS, CONDORCETOS AGUALES, LA ESPECIE QUE PREDOMINA ES EL ALERCE, EL CUAL SE ENCUENTRA EN SU HABITAT, EL PÁJARO APROPIADAMENTE.

ACTIVIDADES Y DEPORTES A DESARROLLAR COMO UN ATRACTIVO ECOTURISTICO

ACTIVIDADES ACUÁTICAS



NAUFRAGIO DE LA ZONA



RAFTING: RÍOS



PESCA DEPORTIVA: RÍOS Y LAGOS



KAYAK: RÍOS Y LAGOS

ACTIVIDADES TERRESTRES



CABALLERÍA: CORDILLERA CORRAL COPIAPÓ, RÍOS



SKI: CENTRO CORDILLERA CORRAL COPIAPÓ



TRAILING: PORTO ALEGRE, RÍOS Y LAGOS



PORTO ALEGRE



ALBUQUERQUE: CAYEN



CAYEN: CAYEN RÍOS

EL HOMBRE NECESITA DESLIGARSE DE LO COTIDIANO Y BUSCAR UN DESAHOGO EN LOS ESPACIOS NATURALES.



A TRAVÉS DEL TRABAJO DEL TRABAJO AL OCHO ESTÁ LA NECESIDAD DE RECREARSE PARA ELLO EL HOMBRE BUSCA LUGARES EN DONDE PONE PRIMA LA ACTIVIDAD Y LA CONTEMPLACIÓN, LEJOS DE LA URBES.

PONER EN VALOR LA IDENTIDAD LOCAL ARTESANAL DE LA CUENCA DEL LLANQUIHUE COMO POTENCIAL TURISTICO

A TRAVÉS DEL AÑO 2000 SE COMENZÓ CON EL DIAGNÓSTICO DE LOS ARTESANOS ARTESANOS DEL LAGO LLANQUIHUE, PARA QUE EL AÑO 2001 SE REALIZARA UN CURSO DE HISTORIA TECNICA Y HABILITACIÓN METODOLÓGICA EN MATERIAS DE CERTIFICACIÓN DE ARTESANÍA ORIGINARIA TRIPICITARIO LAGO LLANQUIHUE. EL OBJETIVO EN ENTREGAR LOS BENEFICIOS Y PARAMENTOS FUNDAMENTALES DE DISEÑO INDUSTRIAL, APLICADO A LA ARTESANÍA, PARA EL DESARROLLO DE LOS PRODUCTOS ARTESANOS CON CALIDAD E IDENTIDAD LOCAL.

"esta certificación es el primer paso para lograr que el Destino Lago Llanquihue pueda a través de la artesanía recoger la identidad local a través del legado Huilliche y Alemán, más su entorno natural, patrimonial e histórico, de tal forma de ofrecer productos artesanales con identidad y calidad a los turistas"

PRINCIPALES DESARROLLOS ARTESANALES POR POBLADO

ARTESANÍA CON INFLUENCIAS DE LA CULTURA HUILICHE Y ALEMANA



PUERTO VARAS ORFEBRERÍA



LLANQUIHUE MADERA



FRUTILLAR FERRARÍA

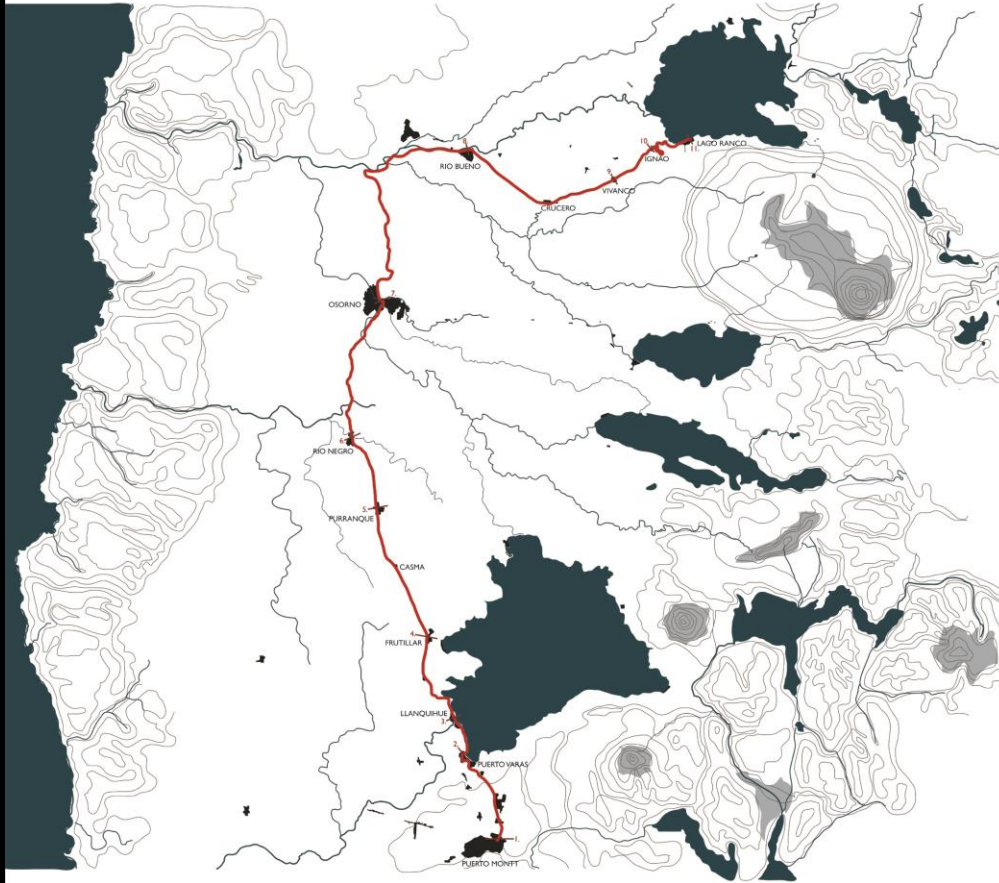


PUERTO OCTAY CUEROS

Alcalde de Frutillar y Presidente del Consejo Público Privado del Lago Llanquihue, Ramón Eggenstein

Página: <http://www.munifrutillar.cl/index.php?menu=tema&idNoticia=176>

RECORRIDO Y PAISAJE - TRAYECTO TREN



TIPOS DE PAISAJE

PAISAJE URBANO

TERRITORIO INTERVENIDO Y RECREADO PARA DAR ORIGEN A UN
ASENTAMIENTO.
DOS ESCALAS DIFERENTES:

CIUDADES



POBLADOS



PAISAJE PRODUCTIVO

TERRITORIO TRABAJADO POR EL HOMBRE, CAMBIANDO EL AMBIENTE NATURAL PARA DARLE UN NUEVO CARACTER A LAS TIERRAS.
SE LE OTORGA UN ORDEN Y DISTRIBUCIÓN AL ENTORNO.

POTREROS DE GANADO - ANIMALES TOMAN EL ROL PRINCIPAL DEL PAISAJE



COSECHA - COLORES DEL BROTE SE ADUEÑAN DEL PAISAJE.



PAISAJE NATURAL

TERRITORIO NATURAL, SIN GRANDES INTERVENCIONES DEL HOMBRE.
LOS COLORES DE LA NATURALEZA Y LAS FORMAS ORGÁNICAS DEFINEN EL PAISAJE EN SU ENTORNO NATURAL

BORDE LAGO/LAGUNA



CUMBRES CORDILLERANAS
PERFIL QUE ACOMPAÑA EL RECORRIDO.

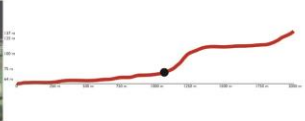
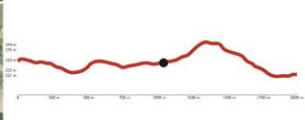
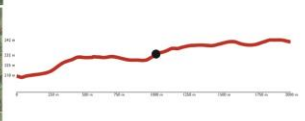
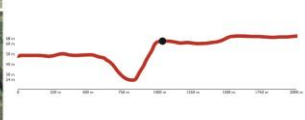
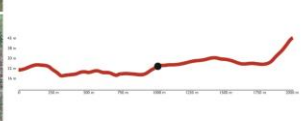
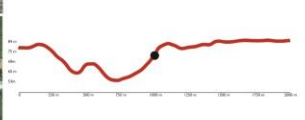
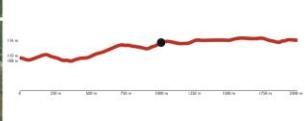
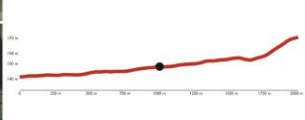
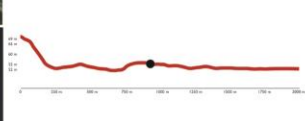
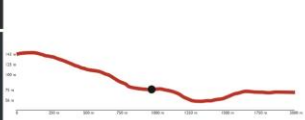


BOSQUES/SELVA FRONDOSA

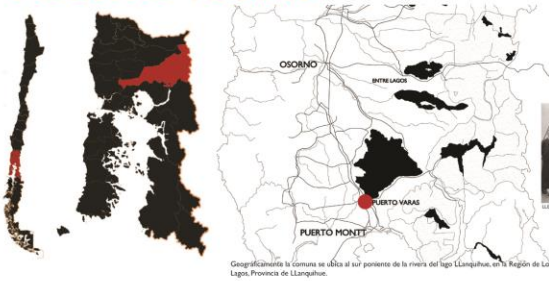


RÍOS COMO EJES



SITUACIÓN GEOGRÁFICA	RELIEVE	PAISAJE INMEDIATO	PAISAJE MEDIATO
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			
			

PUERTO VARAS



COMUNA DE PUERTO VARAS

Puerto Varas: comuna chilena, ubicada en la Provincia de Llanquihue en la Región de Los Lagos, a orillas del Lago Llanquihue. **Situación comunal:** Consta de unos 32.000 habitantes y se sitúa unos 70 metros sobre el nivel del mar. Sus principales centros urbanos son la Ciudad de Puerto Varas y Puerto Chico.

Formación: Se formó a partir de la Colonización alemana con inmigrantes que se asentaron en este lugar entre los años 1852 y 1853. La ciudad se ha desarrollado históricamente por su relación con el turismo.

Principales localidades: Alto de los Hornos, Nueva Brindisa, Esmeralda, Petrohué, Puelo, Colonia Tres Puentes, Colonia Río Sur y Ralún.

HISTORIA DE PUERTO VARAS

Fundada en 1854 por el agente colonizador Vicente Pérez Rosales como centro de navegación lacustre y puerto de salida de comercio del lago hacia Puerto Montt. Bernardo Philiz fue quien impulsó su poblamiento con el descubrimiento del Lago Llanquihue.



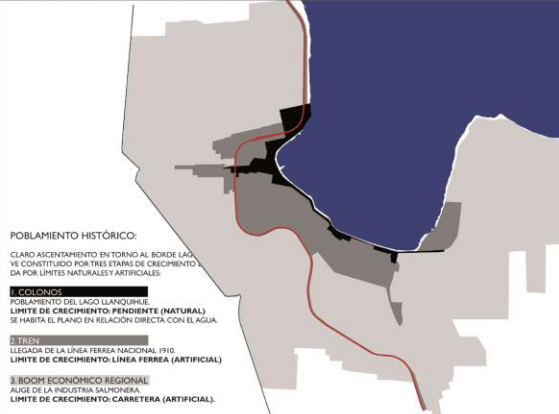
TURISMO

LA CIUDAD: Es conocida como una de las ciudades más turísticas de la zona sur Patagónica bi-nacional chileno-argentina, es llamada la "Ciudad de las Rosas y de los Volcanes".

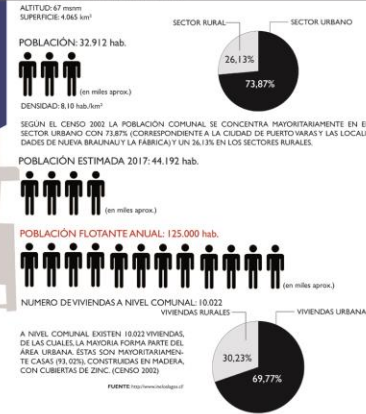
ENTORNO: Desde ella se puede acceder al paso internacional Puelo, que lleva hacia Bariloche (Argentina) siguiendo una ruta que bordea el espectacular lago Llanquihue, los saldos del río Petrohué, los faldeos del Volcán Osorno o que atraviesa el Lago Todos los Santos y el Parque Nacional Vicente Pérez Rosales.

EQUIPAMIENTO HOTELERO: cuenta actualmente una veintena de hoteles de los cuales tres son de 5 estrellas, y otros varios de 4 estrellas.

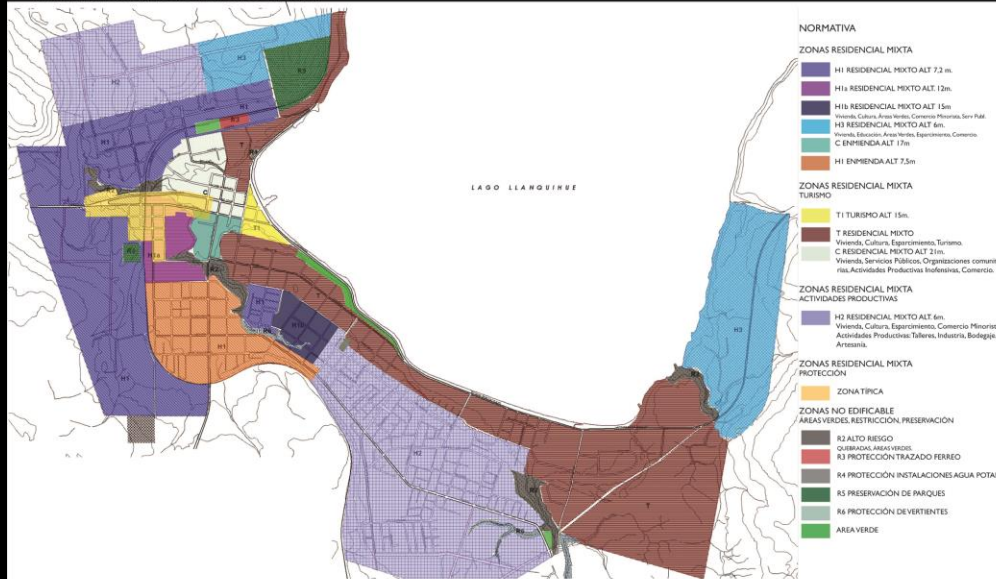
CRECIMIENTO URBANO



DATOS COMUNALES



PLAN REGULADOR PUERTO VARAS

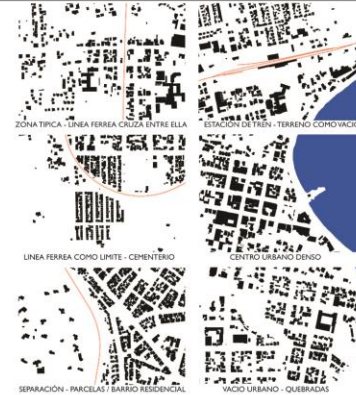


ANÁLISIS URBANO - PUERTO VARAS

NOLLI



ESC 1:25.000



BORDE LAGO, PUERTO VARAS

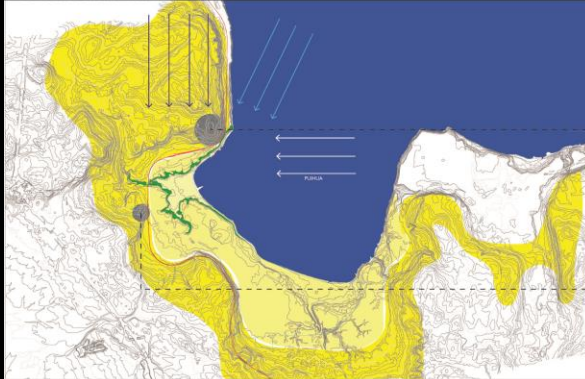


COSTANERA - CENTRO TURISTICO.



REMATE DE COSTANERA HACIA EL NORTE. SE CORTA EL CAMINO BORDELAGOS EN PUERTO VARAS

GEOGRAFÍA . VIENTOS



ESC 1:25.000

CONDICIÓN DE ANFITEATRO ENMARcado POR LA PENDIENTE DE LOS CARROS QUE BAJAN HACIA EL BORDE LAGO.



HITOS NATURALES COMO ESPACIO PÚBLICO

NATURALEZA DENTRO DE LA URBE: CERROS QUEBRADAS

PARQUE PHILLIP

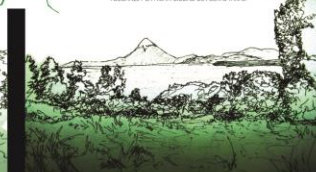


CENTRO CIVICOTURISTICO DE LA CIUDAD SE ENCUENTRA ENMARcado POR LAS QUEBRADAS

CERRO CALVARIO



DESDE EL CERRO PHILLIP QUE ACTUA COMO NOROCCIDENTE NORDE DE LA CIUDAD, SE OBSERVAN VISTAS TRANQUILIZANTES DE LOS HITOS MAS IMPORTANTES DEL ENTORNO COMO EL LAGO LOS VULCANES Y LA PIEDRA CLAVADA DE PUERTO VARAS.



FLUJOS VIAJES



La ciudad de Puerto Varas, desde el año 1992, cuenta con una Zona Patrimonial, reconocida por el Estado de Chile, denominada Zona Típica o pintoresca. Esta zona especial, reconoce los atributos ambientales del paisaje urbano compuesto en ese entonces, de una rica y variada arquitectura histórica cuyos orígenes se remontan al proceso de colonización alemana del Lago Llanquihue, iniciado a mediados del siglo XIX.

Zona Típica de Puerto Varas: es una zona de alrededor de 13 hectáreas, del área urbana y que se ubica en el sector poniente de la mencionada urbe.
Ese reconocimiento se apoya en el conjunto de inmuebles, que de acuerdo a investigaciones previas del año 1989,

LÍMITES DECRETADOS E INMUEBLES RECONOCIDOS EN 1990

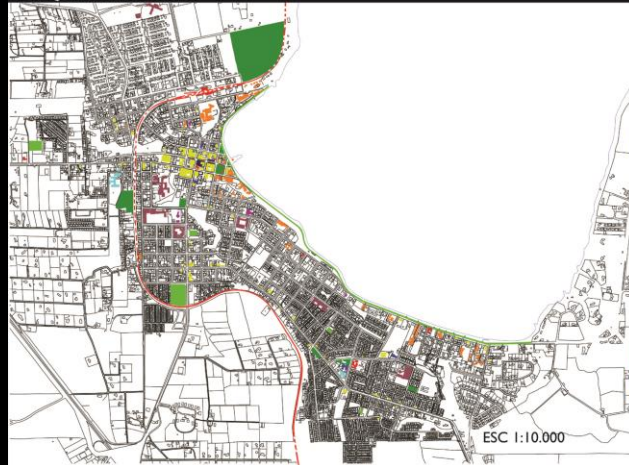
DESDE EL AÑO 2011 QUE SE LLEVA DESARROLLANDO EN PUERTO VARRAS UN ESTUDIO DENOMINADO "DIAGNOSTICO DE INTERVENCIÓN DE LA ZONA TÍPICA Y DE CATASTRO MONUMENTO NACIONAL DE PUERTO VARRAS" IMPULSADO POR LA SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE LA MUNICIPALIDAD DE PUERTO VARRAS Y FINANCIADO POR EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID) A TRAVÉS DEL PROGRAMA DE PUERTA EN VALOR DE PATRIMONIO DEL GOBIERNO DE CHILE.

LÍMITES PROPUESTOS EN INMUEBLES RECONOCIDOS EN 2011

CIRCUITO TURÍSTICO

ANÁLISIS URBANO - PUERTO VARAS

EQUIPAMIENTOS



ÁREAS VERDES - ÁREA PÚBLICA



DEFINICIÓN DE ÁREAS VERDES PÚBLICAS (Gonía Reyes)

- TODOS AQUELLOS ESPACIOS URBANOS ABIERTOS, EN DONDE PREDOMINA LA VEGETACIÓN Y OTROS COMPONENTES NATURALES COMO LAGUNAS, ESTEROS Y SENDEROS NO PAVIMENTADOS, QUE SON UTILIZADOS DIRECTAMENTE PARA LA RECREACIÓN Y EL OCIO.

- EL SISTEMA DE ÁREAS VERDES DE UNA CIUDAD ESTÁ CONSTITUIDO POR TODOS LOS ESPACIOS CON VEGETACIÓN, INCLUYENDO PARQUES, PLAZAS, JARDINES BOTÁNICOS, RESERVAS NATURALES Y ÁREAS DE PROTECCIÓN PRESENTES EN EL INTERIOR DEL ÁREA URBANA Y EN SU ENTORNO INMEDIATO.

QUEBRADAS

DEFINEN ÁREAS EN LA CIUDAD. CONECTAN ZONAS POR SU EMPALZAMIENTO, EMPALCAN EL CENTRO.

CERROS PARQUE
PLAZAS
COSTANERA

ÁRBOLES
NO EXISTE UNA JERARQUÍA, NO RESALTAN VÍAS PRINCIPALES, CONCENTRACIÓN EN QUEBRADAS



DIAGNÓSTICO POR DISTRIBUCIÓN

MUNICIPALIDAD - EQUIPAMIENTO CÍVICO

LA INFRAESTRUCTURA MUNICIPAL SE ENCUENTRA CENTRADA EN UN SOLO PUNTO, EN EL CORAZÓN DEL CENTRO URBANO.

CERCANÍA CLARA CON LA ESTACIÓN DE TREN, DONDE SE ENCUENTRA HOY EN DÍA EN CENTRO CULTURAL, ESTACIÓN QUIEN ACOGE EL SERVICIO ELECTORAL.

SERVICIOS - COMERCIO

LOS EQUIPAMIENTOS DE SERVICIOS PARA LA CIUDAD SE ENCUENTRA FUERTEMENTE CONCENTRADO EN EL CENTRO URBANO, DONDE SE ENCUENTRAN SUPERMERCADOS, GASERAS, COMERCIALES, COMERCIO PERSONAL, RESTAURANTES, BANCOS, ENTRE OTROS.

ADEMÁS SE DESTACA EL EMPALZAMIENTO DE ESTAS EN LAS VÍAS PRINCIPALES DE ACCESO A LA CIUDAD.

OTRO PUNTO EN EL CUAL SE CONCENTRAN ES EN PUERTO CHICO.

EQUIPAMIENTO TURÍSTICO

HOTELERÍA

DESDE LA LLEGADA DEL TREN, PUERTO VARAS HA SIDO UNA CIUDAD TURÍSTICA. HOY EN DÍA LA CIUDAD CUENTA CON 75 HOTELS, DENTRO DE LOS CUALES EXISTEN 4 CINCO ESTRELLAS, 7 MÁS DE 80 RESTAURANTES.

HAY UNA CONCENTRACIÓN DE ESTOS EQUIPAMIENTOS A LO LARGO DE LA COSTANERA, ESPECIALMENTE EN LAS CERCANÍAS CON EL CENTRO URBANO.

EN VERANO LA POBLACIÓN FLUCTUANTE LLEGA A SER DE 1000 HAB. POR DÍA.

EQUIPAMIENTO EDUCACIONAL

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

DENTRO DE LA ZONA URBANA EXISTEN 10 COLEGIOS, 7 JARDINES INFANTILES Y 1 UNIVERSIDAD (GABRIELA MISTRAL).

EN CUANTO A LOS EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS, EXISTE 1 CANCHA MULTISPORT PRIVADA, 1 ESTADO MUNICIPAL, 1 GYMNASIO DIGITAL CON CAPACIDAD PARA 100 PERSONAS ACTUALMENTE CERRADO, ADEMÁS DE LAS INSTALACIONES DEPORTIVAS DE LOS COLEGIOS.

EQUIPAMIENTO CULTURAL

EQUIPAMIENTO RELIGIOSO

EQUIPAMIENTO ARTESANAL

EXISTEN 3 ESTABLECIMIENTOS ENFOCADOS A UN PROGRAMA CULTURAL, MÁS UNO QUE ESTÁ EN PROTECCIÓN, ENTRE ELLOS CABE DESTACAR EL CENTRO CULTURAL ESTACION.

SE CONSIDERA EL CERRO CALVARIO POR SU CONDICIÓN CULTURAL Y SU CONTEXTO EN LA CIUDAD ENTORNO A LA ZONA TÍPICA.

LA IGLESIA SE ENCUENTRA AJEJADA DEL CENTRO DE LA CIUDAD.

SEGURIDAD

SALUD

EQUIPAMIENTOS DISTRIBUIDOS EN LA CIUDAD.

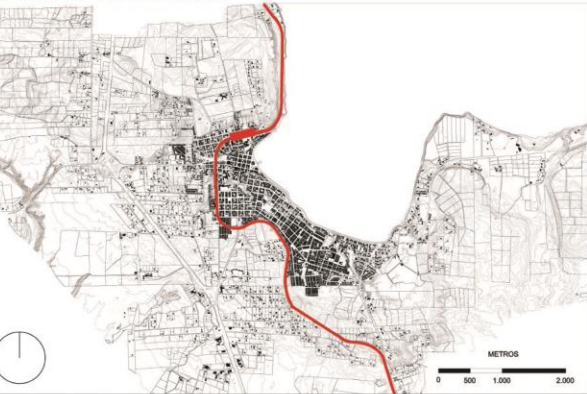
EXISTEN DOS ESTACIONES DE BOMBEROS, UNA UBICADA EN LA CERCANÍA DEL CENTRO URBANO Y LA OTRA, CERCANA A PUERTO CHICO, AL EXTREMO SUR DE LA CIUDAD.

LA CIUDAD CUENTA CON UNA GRAN CLÍNICA ALPINA QUE COLINDA CON EL CERRO CALVARIO.



SITUACIÓN DE ESTACIÓN Y LÍNEA FERREA - PUERTO VARAS

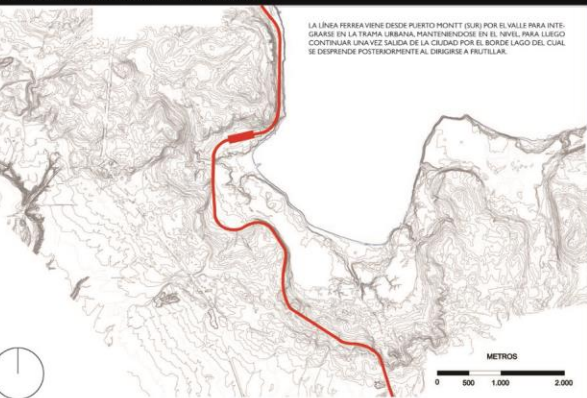
ESTACIÓN - LÍNEA FERREA



RELACIÓN LÍNEA FERREA - TRAMA URBANA



RELACIÓN LÍNEA FERREA - GEOGRAFÍA



LA LÍNEA FERREA VIENE DESDE PUERTO MONTT (S) POR EL VALLE PARA INTEGRARSE EN LA TRAMA URBANA, MANTENIÉNDOSE EN EL VALLE PARA LUEGO CONTINUAR UNA VEZ SALIDA DE LA CIUDAD POR EL BORDE LAGO DEL CUAL SE DESPRENDE POSTERIORMENTE AL DIRIGIRSE A FRUTILLAR.

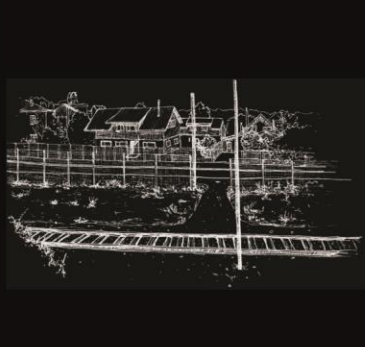
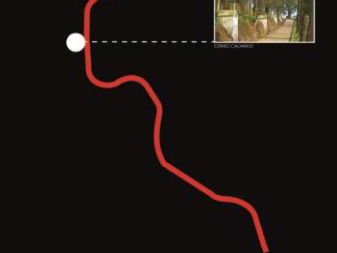
CONEXIÓN LLANQUIHUE



BARRERA DIVISORA



HITOS NATURALES



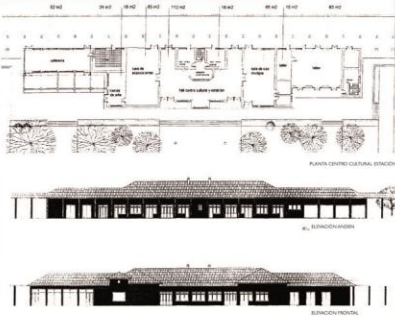
ESTACIÓN DE FERROCARRIL PUERTO VARAS



ACTUALMENTE LA ESTACIÓN NO FUNCIONA COMO TAL, SINO QUE ESTA SIENDO UTILIZADA COMO UN CENTRO CULTURAL JUNTO A ELLA SE REALIZAN EVENTOS, EXPOSICIONES, MANTIENE LAS INSTALACIONES DE EFE, PERO SIN SU USO. ARQUITECTONICAMENTE LA ESTACIÓN RESPONDE AL LUGAR EN QUE SE ENCUENTRA, DONDE SUS TECHOS DE AGUAS CON ALTO GRADO DE INCLINACIÓN DAN TESTIMONIO DEL CLIMA AL CUAL SE VE SOMETIDA.

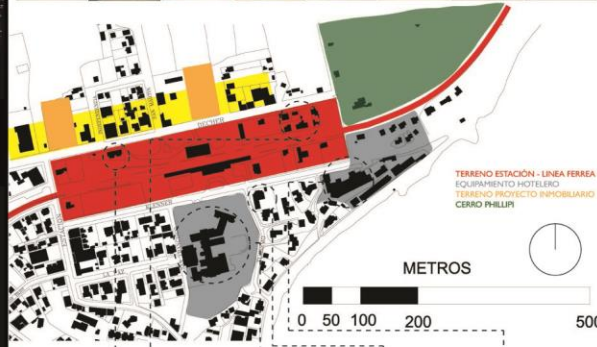


PLANIMETRÍA CENTRO CULTURAL ESTACIÓN



PROGRAMAS CENTRO CULTURAL
BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL PAUL HARRIS
SERVICIO ELECTORAL JUNTA INSCRIPTORA
galpón del Arte

BARRIO ESTACIÓN



DIAGNÓSTICO

LINEA FERREA



LINEA FERREA COMO SEPARADORA DE LA CIUDAD

LA LINEA FERREA AL ESTAR EN DESUSO ACTUA COMO UN VACIO EN LA CIUDAD POR LO QUE LA SEPARA EN DOS.

SI ES QUE LA LINEA SE CONSIDERA INDEBIDAMENTE SOLUCIONARIA OTROS PROBLEMAS COMO LA CONEXION INTERLUGARES Y CON PUERTO MONTE.

TURISMO



AUSENCIA DE RELACION ENTRE TURISTA Y TURISMO NATURAL

LA ZONA DENOMINADA PARA EL TURISMO NO TIENE RELACION ALGUNAS CON EL TURISMO QUE SE BUSCA DESARROLLAR EN ESTA ZONA DEL PARQUE TURISMO NATURAL QUEDANDO AJENA A LAS PRINCIPALES AREAS VERDES DE LA ESCALA URBANA.

NO EXISTE RELACION TACTIL ENTRE TURISTA Y NATURALEZA.

SEGREGACION DE EQUIPAMIENTOS TURISTICOS



SEGREGACION DE EQUIPAMIENTOS TURISTICOS

LOS EQUIPAMIENTOS ENVIADOS A DAR SERVICIOS DE AGENCIA AL TURISTA SE ENCUENTRAN SEPARADOS, PROVOCANDO QUE SEA DIFICIL PARA QUIEN NECESITA DEL SERVICIO EL PODER ELEGIR ENTRE UNO U OTRO. SI ESTOS EQUIPAMIENTOS SE CONCENTRAN EN EL PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE TURISTICO, EL PROCESO DE ELECCION SE ACORTA.

ARTESANIA



NO EXISTE EQUIPAMIENTO ADECUADO PARA LOS ARTESANOS.

LOS EQUIPAMIENTOS EXISTENTES SON UN PEQUEÑO ESPACIO EN LA PLAZA DE ARMAS OTORGADO PARA LA DIFUSION ARTESANAL LO CUAL NO ES SUFICIENTE PARA EL FIN QUE BUSCAN LOS HUMANOS DEL LLANQUIRA DE POTENCIAR ESTA IDENTIDAD CULTURAL.

OTORGAR UN ESPACIO REAL EN LA CIUDAD PARA LA PRODUCCION Y DIFUSION ARTESANAL.

GEOGRAFIA

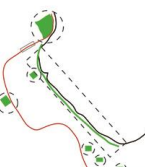


QUEBRADAS COMO UN VACIO URBANO

LAS QUEBRADAS ACTUAN COMO LIMITE, QUEDANDO COMO UN VACIO DENTRO DE LA TRAMA URBANA.

INTEGRAR LAS QUEBRADAS COMO UN SISTEMA DE RECORRIDOS QUE CUMPLA CON UNIFICAR LA CIUDAD.

ESPACIO PUBLICO



NO HAY UN ESPACIO PUBLICO CONSOLIDADO.

LOS POCOS QUE HAY SE ENCUENTRAN SEPARADOS SIN UNA LOGICA DE ORDEN ESTABLECIDO.

LA COSTANERA A PESAR DE SER UNO DE LOS PRINCIPALES ESPACIOS PUBLICOS NO PRESENTA LAS CUALIDADES PARA CONSERVARSE COMO TAL POR SU CARENIA DE ESPACIO PARA CONSERVARSE.

CERRO COMO LIMITE PERO NO COMO PARTE DE LA CIUDAD.



CERRO COMO LIMITE PERO NO COMO PARTE DE LA CIUDAD.

EL CERRO PHILLURI AL ACTUAR COMO LIMITE DE LA CIUDAD NO QUEDA INTEGRADO DIRECTAMENTE A LA TRAMA URBANA NI AL CONTEXTO, QUEDANDO COMO UN PRISMA HACIA LA CIUDAD Y EL ENTORNO.

VIALIDAD



NO EXISTE JERARQUIA EN LAS CALLES.

LAS VIAS PRINCIPALES ESTAN CONSERVADAS DE IGUAL MANERA QUE LAS SECUNDARIAS POR LO QUE NO EXISTE UNA JERARQUIA QUE LAS DISTINGA.

PROPORCIONAR UNA DISTINCION PARA GUAR AL VISITANTE A LOS PUNTOS ESTRATEGICOS.

ESTRATEGIA

"Este es el método: la búsqueda del origen de la identidad de una ciudad, la selección de aquellos elementos —de la identidad natural y de la ciudad creada— que sean expresivos y valiosos, que supongan limitaciones y que brinden oportunidades para un nuevo desarrollo"

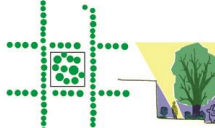
IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

1. SE RECONOCEN LOS PARQUES EXISTENTES
2. SE IDENTIFICAN LOS POSIBLES POTENCIAL A PARQUE
3. SE RECONOCEN LAS PLAZAS EXISTENTES Y ESPACIOS PUBLICOS
4. SE UNEN POR MEDIO DE UNA RED DE VIAS VERDES

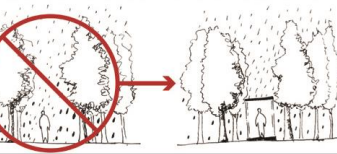


VEGETACION VIAS VERDES - ULMO

SE TOMA COMO PUNTO DE PARTIDA LA PLAZA DE ARMAS POR SU ARBOLIZACION COMPUESTA POR ULMOS.



SENDEROS CUBIERTOS COMO ELEMENTOS PROTECTORES DE LA LLUVIA Y CONECTORES DE PARQUES



CUALIDADES VIAS VERDES

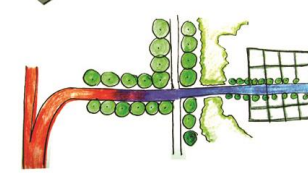
DEFINICION:

SON CALLES ARBOLADAS O CON ELEMENTOS VEGETALES QUE "DEBEN PERMITIR LA INTEGRACION DE SENDEROS PEATONALES, CICLOVIALES, LUGARES DE ESTAR Y CADA CERTO TRAMO DEBE TENER CERTO MOBILIARIO URBANO NECESARIO PARA EL DESCANZO Y LA CONTEMPLACION POR SUPUESTO INTEGRADO CON LA NATURALEZA CIRCUNDANTE" (HECTOR REYES)

BARRERA FILTRADORA DE CONTAMINACION QUE ACCDE A LA CIUDAD



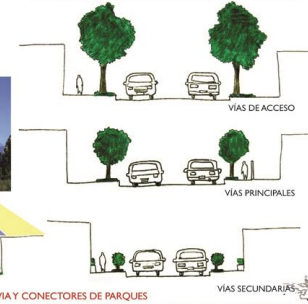
CONTAMINACION DEL AIRE
CONTAMINACION ACUSTICA
CONTAMINACION VEHICULAR



INTEGRACION DE HITOS NATURALES A TRAMA URBANA



JERARQUIA DE VIAS SEGUN ARBOL O ARBUSTO A UTILIZAR



LINEA FERREA

VIAS PRINCIPALES

MASAS ARBOREAS

SISTEMA DE PARQUES URBANOS

SISTEMA DE PLAZAS Y AREAS PUBLICAS

SISTEMA DE VIAS VERDES

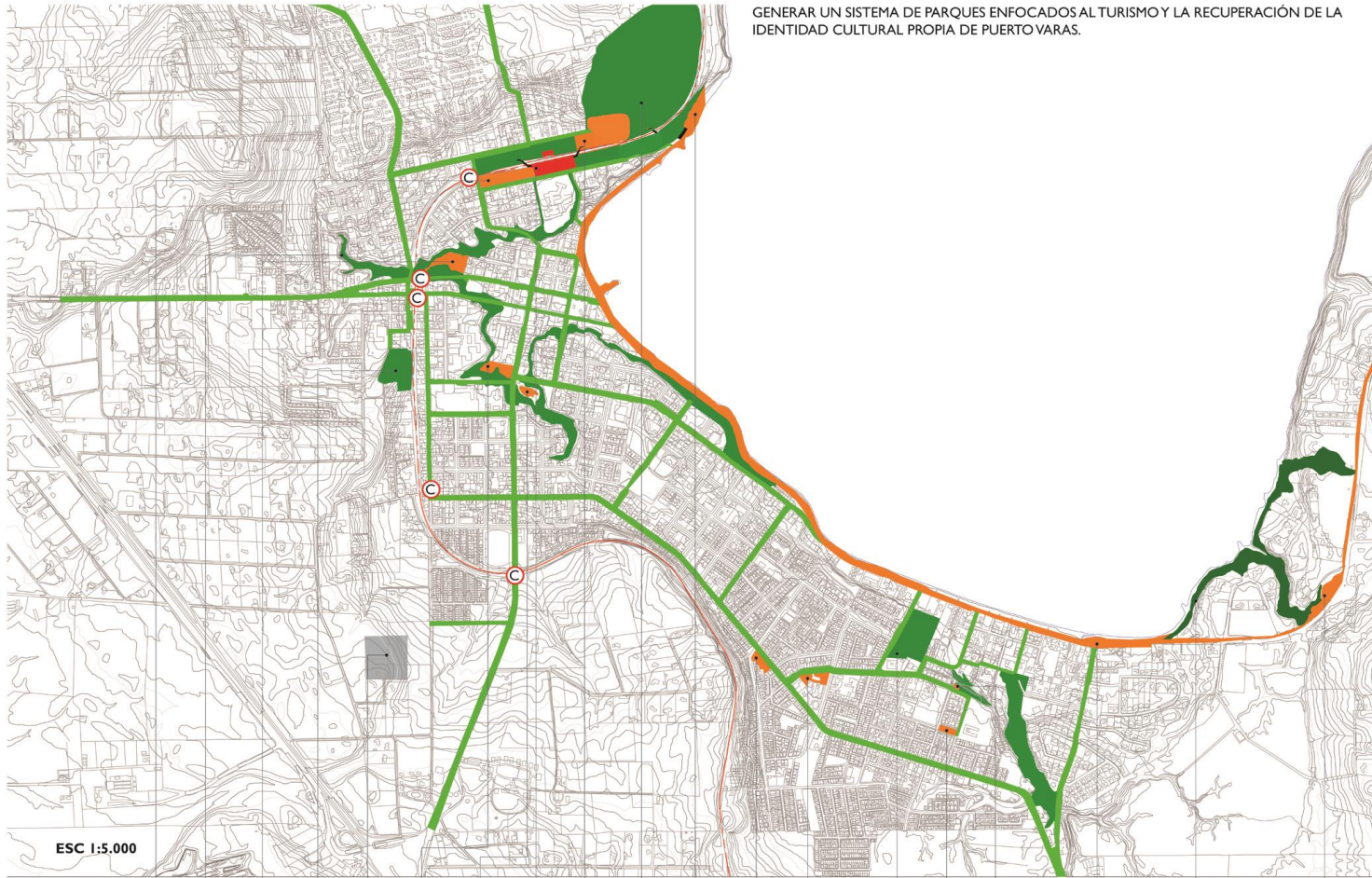
SENDEROS CON TRAMOS CUBIERTOS

MASTERPLAN

PUERTO VARAS

MASTERPLAN CIUDAD DE PUERTO VARAS

GENERAR UN SISTEMA DE PARQUES ENFOCADOS AL TURISMO Y LA RECUPERACIÓN DE LA IDENTIDAD CULTURAL PROPIA DE PUERTO VARAS.



ESC 1:5.000



OBJETIVOS QUE SE BUSCA CON EL MASTERPLAN

- PUERTO VARAS SEA PERDIDA COMO LA CIUDAD CAPITAL DEL TURISMO DADO DIRECTAMENTE POR SU COMPOSICIÓN Y ACTIVIDADES QUE LA MISMA CIUDAD ARROJA EN RELACION AL PAISAJE NATURAL.
- DOTAR A LA CIUDAD DE PUERTO VARAS DE UN TURISMO NATURAL POR MEDIO DE ÁREAS VERDES CONECTADAS.
- LOGRAR UNA MAYOR CONECTIVIDAD VERTICAL DESDE LA TERRAZA MAS ALTA HASTA EL BORDE LAGO.
- MEJORAR EL ESPACIO PUBLICO EXISTENTE E INTEGRARLO AL NUEVO SISTEMA.
- GENERAR ESPACIOS DESTINADOS A LA CONSERVACIÓN Y DIFUSIÓN DE LA IDENTIDAD CULTURAL.
- PROTEGER A LA CIUDAD Y SU ENTORNO NATURAL DE ALTERACIONES CONTAMINANTES.

TRAZADO MASTERPLAN

-  PARQUE LINEAL - QUEBRADA
-  VÍAS VERDES
-  ENSANCHAMIENTO DE COSTANERA
-  PARQUES URBANOS
-  PARQUE FERROVIARIO
-  PLAZAS PROGRAMÁTICAS
-  CRUCES VÍA FERREA

TEMA: INTEGRACIÓN DE LOS ELEMENTOS NATURALES POR MEDIO DEL PARQUE FERROVIARIO

ESTRATEGIA PROTECTUAL

TERRENO PARQUE ESC 1:2000
DIMENSIONES



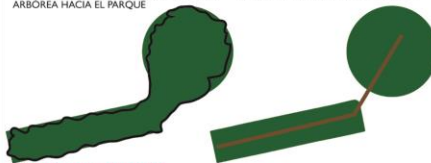
SITUACIÓN

1. RELACIÓN CON ELEMENTO NATURAL
CERCANÍA AL CERRO PHILLIPI

CONECTAR EL PARQUE AL ELEMENTO NATURAL DE CERCANÍA

POR MEDIO DE LA EXTENSIÓN DE LA MASA ARBÓREA HACIA EL PARQUE

POR MEDIO DE SENDEROS CUBIERTOS



2. UNIFICAR PARQUE

LÍNEA FERREA



TERRENO SE ENCUENTRA DIVIDIDO



HILAR AMBOS LADOS PARA ASÍ UNIFICAR EL PARQUE PARA EL VISITANTE
DOS MANERAS PARA HACERLO:

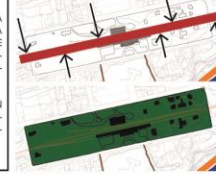


FUNCIONALMENTE: PASARELAS QUE SURGEN DE SENDEROS CUBIERTOS



EL TREN HA TENIDO UNA CONDICIÓN NEGATIVA PARA EL HABITANTE AL ACTUAR COMO UNA BARRERA DIVISORIA. POR LO QUE SE BUSCA CREAR UN PARQUE ENTORNO AL TREN Y ASÍ REVINDICAR ESTA CONDICIÓN E INTEGRARLO PARA SUS USUARIOS Y HABITANTES DE LA CIUDAD.

ESTE PARQUE ACTÚA COMO UN ESPACIO COLCHÓN QUE ESTABLECE LÍMITES CLAROS CON EL FIN DE PROTEGER A LOS USUARIOS Y CONFIGURAR UN AMORTIGUADOR ENTRE CIUDAD Y TREN.



3. DOS MANERAS DE RECORRER EL PARQUE SEGÚN TRAZADO

SE ALARGA EL RECORRIDO POR MEDIO DE SENDEROS QUE SE VA CUBRIENDO PARA PROTEGER AL PEATÓN DE LA LLUVIA



SE PLANTEA UN RECORRIDO DIRECTO QUE VA POR LA PERIFERIA DEL PARQUE CONSTITUIDO POR LA VEREDA



4. CURVA PARA EL RECORRIDO Y ÁNGULOS PARA PROGRAMAS ESPECÍFICOS

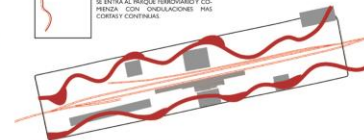


CURVA NACE DEL TRAZADO YA EXISTENTE DE LA LÍNEA FERREA. EL CUAL ROTUNDEA EL PARQUE.
JUNTO A LA LÍNEA VIENE DESDE DEL PUNTO DE VISTA DE LOS PEATONES EL CUAL SE ENTRA AL PARQUE RECORRIENDO Y CUBRIENDO CON VANDERLINDENES (PASEOS Y CONTRAPASEOS)

LA CURVA RECORRE EL PARQUE LONGITUDINALMENTE. RECORRIENDO DESDE EL INTERIOR DEL PARQUE HACIA SU PERIFERIA PARA CONSTITUIR LOS ACCESOS.

ESTOS SE VEN CONSTITUIDOS POR EL ENSANCHAMIENTO DE LA CURVA.

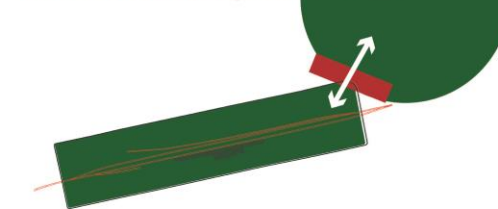
PLAZAS ANGULARES RELACIONADAS A LOS EDIFICIOS CON LA MISMA NATURALEZA SE ENCUENTRAN EMPLAZADOS A LO LARGO DEL RECORRIDO QUIEN LOS CONFIGURA Y CRUZA



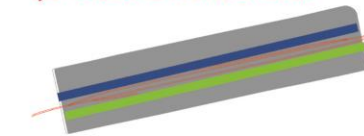
5. EDIFICACIONES SE EMPLAZAN PARALELAMENTE A LA LÍNEA FERREA PARA RESALTAR SU LINEALIDAD.



6. EDIFICIO UMBRAL SE EMPLAZA COMO REMATE DEL PARQUE FERROVIARIO Y PUERTA DE ENTRADA AL PARQUE DEL CERRO PHILLIPI



7. EJES PROTECTORES DE LA LÍNEA FERREA



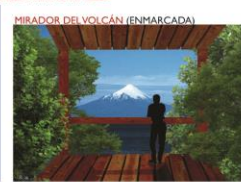
EJE DE AGUA

EJE VERDE: VEGETACIÓN ALTURA MEDIA

8. DIRECCIONAR VISTAS HACIA LOS REFERENTES NATURALES



PRESENCIAR EL CERRO AL RECORRER



MIRADOR DEL LAGO (PANORÁMICA)

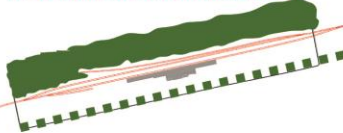


9. CRITERIO DE ARBOLIZACIÓN

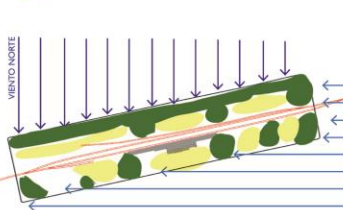
ÁRBOLES BAJAN DEL CERRO HACIA EL PARQUE PARA CONECTARSE CON SISTEMA DE QUEBRADAS



BIOMBOS ARBÓREOS CONTRA EL VIENTO



MASA ARBÓREA: LADO NORTE PROFUNDO, COMO BARRERA PROTECTORA FRENTE AL VIENTO NORTE.
LÍNEAS Y PUNTOS: LADO SUR SE ABRE HACIA LA CIUDAD, EL LAGO Y LA CORDILLERA.



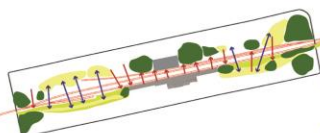
TRES SON LOS PRINCIPALES VIENTOS PRESENTES EN PUERTO VARRAS: VIENTO NORTE, VIENTO NORESTE Y FURIAJA.

EL PARQUE QUEDA EXPUESTO AL VIENTO NORTE Y A LA FURIAJA, VIENTOS PROTEGIDOS DEL VIENTO NORTE POR EL ELEMENTO NATURAL CON QUE CONECTA EL CERRO PHILLIP.

SE PLANTAN LAS MASAS ARBÓREAS DE MANERA QUE ACTÚEN COMO PROTECTORAS FRENTE AL VIENTO.

DEFINICIÓN DE FURIAJA (PUELCHÉ): ES UN VIENTO QUE SE DA EN LA ZONA SUR DE CHILE Y QUE ES PROVENIENTE DE LA CORDILLERA DE LOS ANDES QUE SOPA HACIA LOS VALLES. ES UN VIENTO SECO, CALIDO QUE HA ALCANZADO VELOCIDADES DE HASTA CIENTO KILOMETROS POR HORA. LA FURIAJA HA PASADO A SER PERCIBIDO COMO PELIGROSA POR LA POSIBILIDAD DE INCENDIOS FORESTALES PRINCIPALMENTE EN EL VERANO.

VEGETACIÓN COMO CONDICIONANTE DE VISTAS DEL PASO DEL TREN



LA VEGETACIÓN DEL PARQUE RESPONDE A UN CRITERIO ESPACIAL QUE BUSCA CREAR SITUACIONES DE ENCUENTRO, DE CONTINGENCIA, DE INCERTIDUMBRE DE EXPOSICIÓN, A MEDIDA QUE SE VA RECORRIENDO EL SENDERO.

MASAS ARBÓREAS TIENEN UN ROL INDISPENSABLE PARA LA CREACIÓN DE APERTURAS, CIERRES, ENCAÑONAMIENTOS, CAMBIOS DE SENTIDO AL ACTUAR COMO FRENTE.

LOS ARBUSTOS TOMAN EL PAPEL DE ACTUAR COMO CONECTORES VISUALES (VENTANAS) DADA SU MENOR ALTURA.

VISTAS EN AMBOS SENTIDOS: PERMITE AL VISTANTE TENER UN CAMPO DE VISIÓN MAS AMPLIO EN CIERTOS SECTORES DONDE LA VEGETACIÓN LO PERMITE.

VISTAS RESTRINGIDAS: PERMITE AL VISTANTE TENER NOCIÓN DEL PASO DEL TREN, DONDE AL AMPLIAR UN FRENTE, ESTE PONE EN VALOR LA LÍNEA COMO PRIMER PLANO, CENTRANDO LA VISTA EN EL PASO DEL TREN.

PARQUE ESTACIONAL

SE PROPONE LA IMPLEMENTACIÓN DE ÁRBOLES QUE CAMBIEN DE COLORIDO DADO EL CAMBIO DE ESTACIÓN.

ESC 1:2000



LÍNEAS - EJES VERDES

SE TOMA COMO REFERENTE LA PLAZA DE ARMAS DE PUERTO VARRAS ARBOORIZADA PRINCIPALMENTE CON ULMO. DESDE ESTA SE TRAZAN EJES VERDES QUE VAN CONECTANDO EL SISTEMA DE PARQUES. ESTOS EJES VERDES SERÁN CONSTITUIDOS POR ULMO, PARA DARLE CONTINUIDAD Y JERARQUÍA LA PLAZA COMO PUNTO CENTRAL.

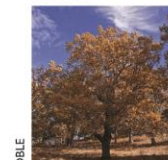


MASA ARBÓREA

DESDE EL CERRO SE EXTIENDE LA MASA ARBÓREA HACIA EL PARQUE PARA LUEGO CONTINUAR HACIA LAS QUEBRADAS Y ASÍ CONSTITUIR EL SISTEMA DE PARQUES QUE CONECTA LA CIUDAD DE PUERTO VARRAS CON UN NUEVO CIRCUITO.

CADUCOS

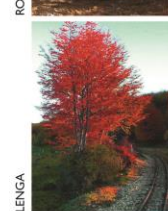
PERSISTENTES



ROBLE



COIGUE



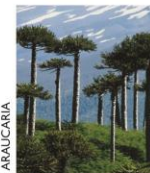
LENCA



ULMO

PUNTOS PARA DESTACAR

PARA RESALTAR LA ESTACIÓN DE TRENES EN EL PARQUE SE UTILIZAN ARAUCARIAS POR SU CONDICIÓN FORMAL DE PILARIZACIÓN. ESTAS VAN A IR EN EL PERÍMETRO DE LA PLAZA DE ACCESO A LA PROPIA ESTACIÓN, SIENDO EN ÚNICO LUGAR EN EL PARQUE EN QUE SE OCUPARÁ ESTE RECURSO.



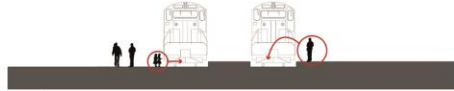
ARAUCARIA

10. PROTECCIÓN DEL PEATÓN

EJES DE VEGETACIÓN Y AGUA COMO ELEMENTO PROTECTOR DEL HABITANTE FRENTE AL RIESGO DE LA LÍNEA FERREA

PROBLEMÁTICA:

LA LÍNEA FERREA, ADÉMÁS DE SER UN ELEMENTO DE PELIGRO PARA LOS HABITANTES, ESPECIALMENTE PARA LOS NIÑOS, ES UN ELEMENTO QUE DIVIDE LA CIUDAD EN DOS.



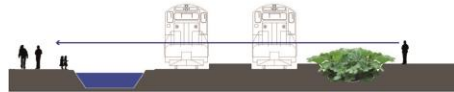
SOLUCIÓN EXISTENTE:

PARA EVITAR LOS ACCIDENTES Y QUE PERSONAS INGRESEN A LA LÍNEA, ÉSTA A QUEDADO AISLADA MEDIANTE UNA REJA LA CUAL SOLUCIONA EL PROBLEMA DE LOS ACCIDENTES PERO MANTIENE LA DIVISIÓN, SEGREGANDO LA CIUDAD.



SOLUCIÓN PROPUESTA:

DESNIVEL EN EL SUELO DANDO CABIDA A ARBUSTOS DE MEDIANA ESTATURA SIN INTERRUMPIR LA CONEXIÓN VISUAL ENTRE AMBOS LADOS DEL PARQUE.



ARBUSTOS A UTILIZAR POR SU CALIDAD FRONDOSA Y SU CONDICIÓN LIGADA AL SUR DE CHILE



NALCAS



HORTENCIAS

SISTEMA DE SENDEROS Y PASARELAS CUBIERTAS COMO ELEMENTO ESENCIAL PARA EL HABITAR

PROBLEMÁTICA:

LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS EXTREMAS CARACTERIZADAS POR LAS FUERTES Y CONSTANTES LLUVIAS DURANTE TODO EL AÑO RESTRINGEN EL HABITAR DE LAS PERSONAS, ENCERRANDOLAS EN SUS CASAS Y RECINTOS DE TRABAJO, SIN PODER UTILIZAR LOS ESPACIOS PÚBLICOS EXISTENTES.



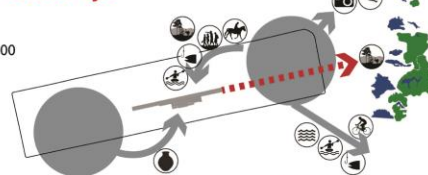
SOLUCIÓN:

SE PLANEA UN SISTEMA DE PASARELAS CUBIERTAS QUE CONECTAN LOS PROGRAMAS DEL PARQUE EN SU TOTALIDAD PARA LOGRAR RECORRERLO Y HABITARLO DURANTE TODO EL AÑO, DOTANDO AL HABITANTE DE UN ESPACIO PÚBLICO ADECUADO PARA LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS EN LAS QUE VIVEN.



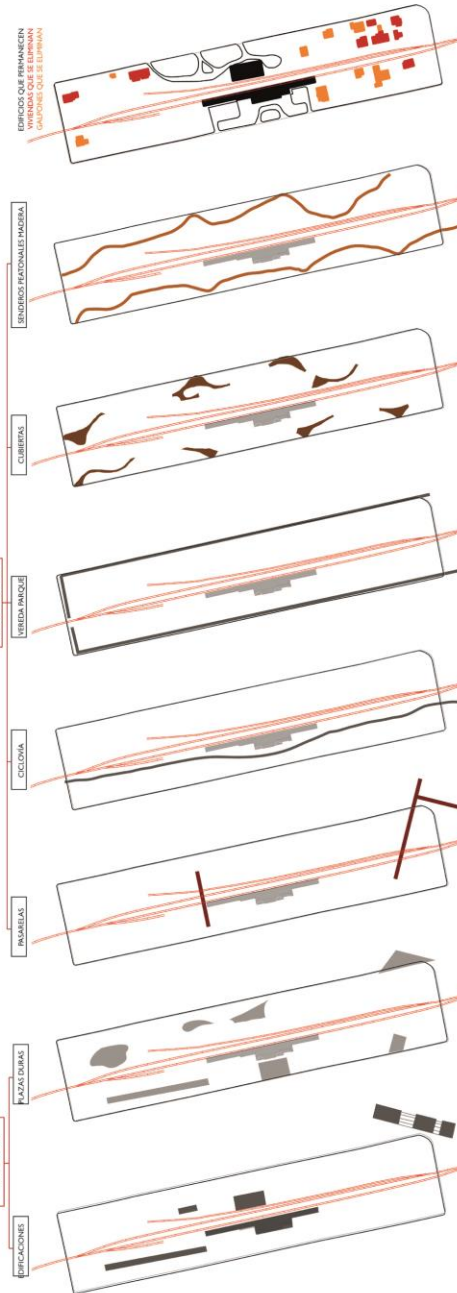
PARQUE COMO UN SISTEMA TURÍSTICO CON EL TREN COMO EJE

ESC 1:2000



PUNTOS DISTRIBUIDORES DE ACTIVIDADES TURÍSTICAS E IDENTIDAD CULTURAL - INICIO DE UN SISTEMA FUNCIONAL

11. COMPONENTES PARQUE



CRITERIOS SUSTENTABLES

AGUA

RECOLECCIÓN DE AGUAS LLUVIAS

LA LÍNEA FERREA DIVIDE EL PARQUE AL CRUZAR DE PONIENTE A ORIENTE, ESTANDO EN SU TOTALIDAD DESPROTEGIDA.



SE PROPONE UN EJE DE AGUA PROTECTOR DE LA LÍNEA FERREA A LO LARGO DEL PARQUE POR SU LADO NORTE.



COMO PUNTO DE INICIO AL EJE DE AGUA SE PROPONE UN ESTANQUE A LOS PIES DEL CERRO, EL CUAL SE TRASPASA POR REBALSE.



PARA COLECTAR ESTAS AGUAS EN ESTE ESTANQUE LONGITUDINAL SE HACE USO DE LAS TECHUMBRES DE LAS EDIFICACIONES EXISTENTES Y PROPUESTAS, PLANTANDO A PUNTOS ESPECIFICOS EN QUE HAY ENCUENTRO ENTRE TECHOS Y POZO.



EL SENDERO DEBE IR AL ENCUENTRO DE AGUA PARA ACERCAR SUS TECHOS HACIA ESTA Y TENER MAYOR SUPERFICIE.



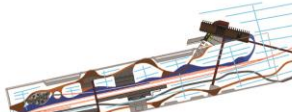
DE LAS EDIFICACIONES EXISTENTES SE ENCUENTRA EL GALPÓN DE EVENTOS, DE LO PROPUETO, AMBAS PASARELAS APORTAN CON SUS AGUAS, JUNTO CON DOS PUNTOS EXTRAS DONDE EL SENDERO SE VUELVE A CUBIR.



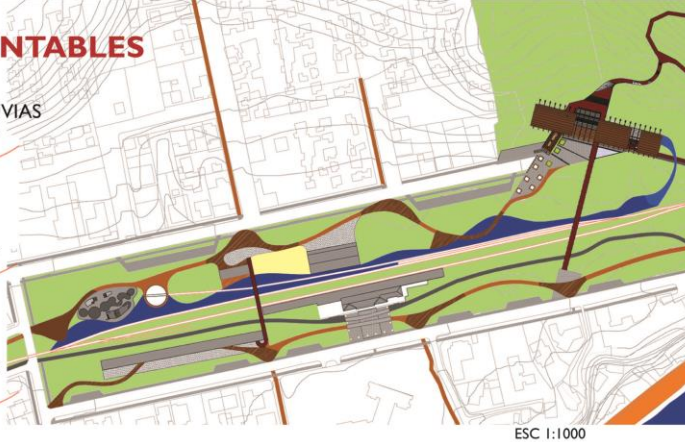
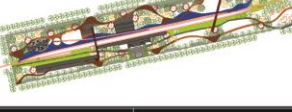
DE LAS EDIFICACIONES PROPUESTAS, SE RECONOCE LA CUBIERTA DE MAYOR ENVERGADURA COMO LA CUBIERTA ENCARGADA DE RECOLECTAR LA MAYOR CANTIDAD DE AGUA CAIDA PARA EL EJE DE AGUA.



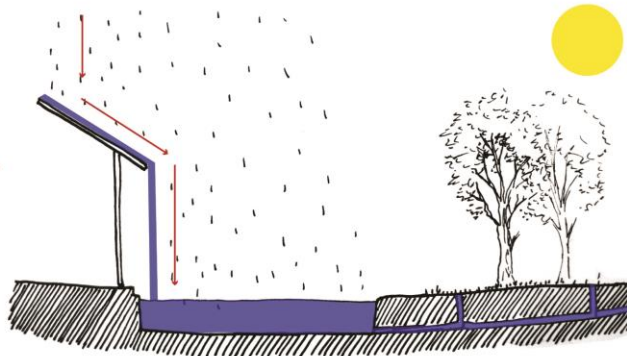
DESDE EL EJE DE AGUA SALEN CAÑERÍAS QUE CUBREN EL PARQUE PARA SU REGADÍO.



EL AGUA DEL EJE ESTÁ PARA QUE EL PARQUE SE AUTOSUSTENTE DE AGUA DURANTE EL VERANO DONDE LAS LLUVIAS ESCASEAN.



ESC 1:1000

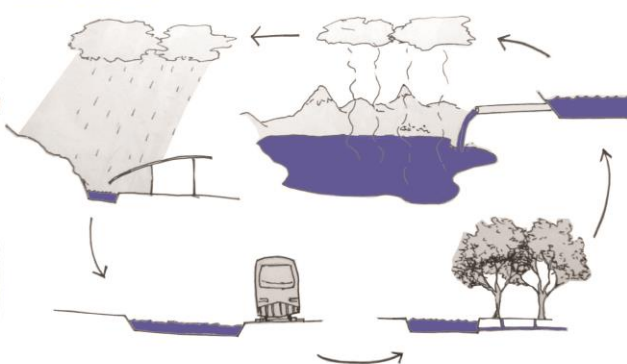


TECHOS AYUDAN EN EL ALMACENAMIENTO DE AGUA PARA MANTENER AL HABITANTE PROTEGIDO DE LA LÍNEA FERREA Y ADÉMÁS CONTAR CON UN ESTANQUE DE AGUA PARA TODO EL AÑO, EL CUAL SIRVE PARA REGAR EL PARQUE DURANTE EL VERANO.

PRECIPITACIONES ANUALES PROMEDIO: 2.500 mm

CAPACIDAD EJE DE AGUA: 5.889 m³

CICLO DEL AGUA



PARQUE FERROVIARIO ESC 1:1000

"CREO QUE.....ES UN LUGAR DESDE. NO ES UN LUGAR HACIA, SINO DESDE. ES UN LUGAR CUYO ESPÍRITU DEBE SER DESDE DONDE UNO VA, Y NO HACIA DONDE UNO VA"

LOUIS I. KAHN, CONVERSACIONES CON ESTUDIANTES.

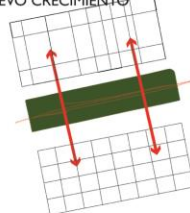


PROGRAMAS

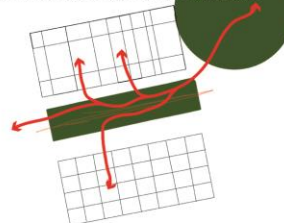


PARQUE COMO UN ELEMENTO VINCULADOR

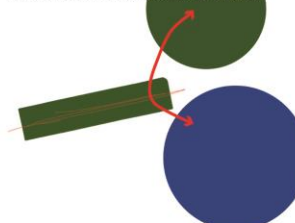
VÍNCULO ENTRE CENTRO DE LA CIUDAD Y NUEVO CRECIMIENTO



VÍNCULO DEL CERRO CON LA CIUDAD

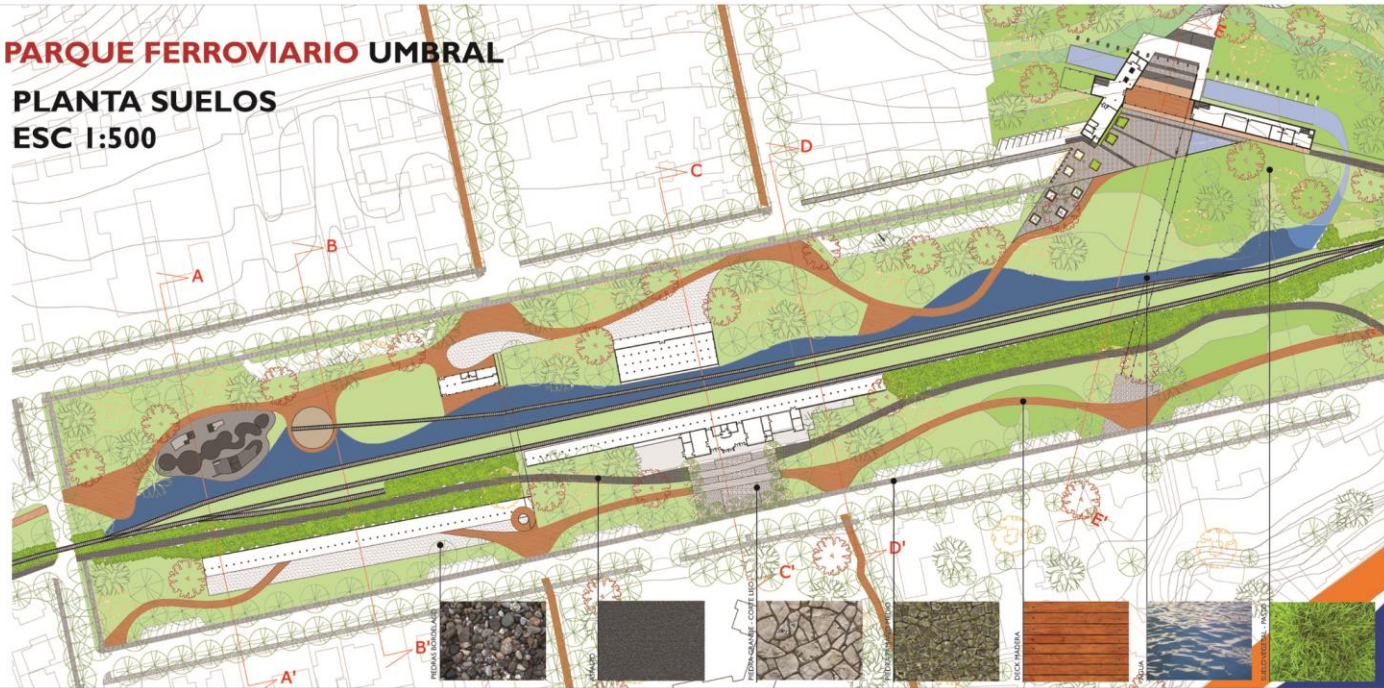


VÍNCULO DEL LAGO CON EL CERRO



PARQUE FERROVIARIO UMBRAL

PLANTA SUELOS
ESC 1:500



PLANTA CUBIERTAS
ESC 1:500



CORTES PARQUE PARQUE FERROVIARIO

CORTE A-A'
ESC 1:200



CORTE B-B'
ESC 1:200



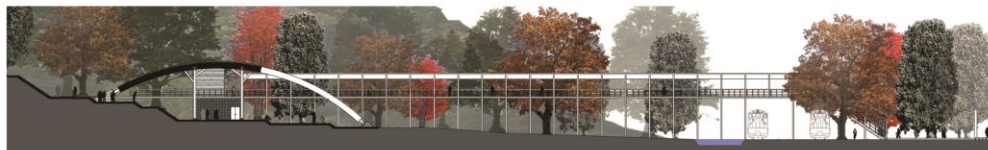
CORTE C-C'
ESC 1:200



CORTE D-D'
ESC 1:200



CORTE E-E'
ESC 1:200



ILUMINACIÓN PARQUE FERROVIARIO

ESC 1:500



LUMINARIAS

CIRCULACIONES

BAÑADORES DE SUELO PARA LÁMPARAS HALÓGENAS DE BAJA VOLTAJE.

Q79-AX 10W 12V G4 140LM



SE MARCA UN RITMO EN EL RECORRER, DESTACANDO EL TRAZADO COMO UN EJE LUMINICO.

FOCOS DE LUZ: PLAZAS-ACCESOS

PARCAN PROYECTOR PARA LÁMPARAS DE HALÓGENUROS METÁLICOS.

HIT - CE 35W G12 3300LM



FOCOS VEGETACIÓN

ARALUCIAS PROYECTOR DE ÁREA SOBREPUESTO PARA LÁMPARAS DE HALÓGENUROS METÁLICOS PARA USO DE EXTERIOR.



IMAGENES OBJETIVO



TEMA ARQUITECTÓNICO: UMBRAL

DEFINICIÓN DE UMBRAL

"El umbral está enmarcado por lo que son los efectos luminosos y sonoros, efectos físicos naturales que encierran un espacio en sí. El umbral es un hilo fronterizo, un lugar paradójico donde dos mundos se comunican, se encuentran, es decir, del lugar donde se viene al lugar donde se entra".

Le Corbusier sobre el proyecto de la casa Curutchet
<http://www.merwanch.blogspot.com/>

CRITERIOS COMPOSICIÓN DE UN UMBRAL

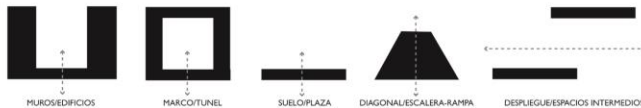
PROPORCIONES DETERMINAN UN UMBRAL

LAS PROPORCIONES SON INDISPENSABLES PARA CONSTITUIR UN UMBRAL COMO TAL. EN ÉSTOS, SE DEBEN PERCIBIR AMBOS LADOS, SI ÉSTOS DEJAN DE SER PERCIBIDOS, EL UMBRAL PASA A SER UN ESPACIO EN SÍ, PROPIO, QUE SE CONSTITUYE POR SÍ MISMO, SIN LA NECESIDAD DE LOS OTROS ESPACIOS A CONECTAR.



ELEMENTO ARQUITECTÓNICO

UN UMBRAL PUEDE SER CONSTITUIDO POR DIVERSOS ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS, DESDE UN CIELO QUE MARQUE EL TRASPASO DE UN LUGAR ABIERTO A UN LUGAR MÁS CERRADO, O UN CONJUNTO DE MUROS QUE ENMARQUEN UNA SITUACIÓN. TAMBIÉN EXISTEN CASOS EN QUE UN UMBRAL ESTÁ CONFORMADO POR UN TRABAJO DE SUELO. ÉSTOS ELEMENTOS GENERALMENTE SE COMPLEMENTAN AL SER UTILIZADO MÁS DE UNO.

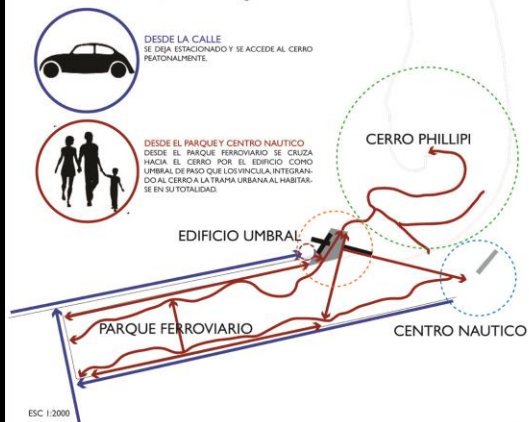


UMBRALES POR SITUACIONES NATURALES

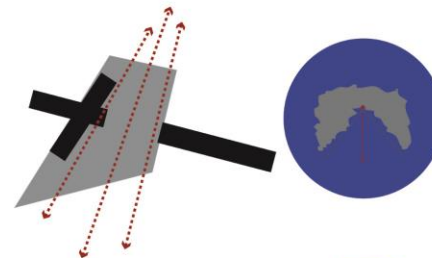


RELACIONES

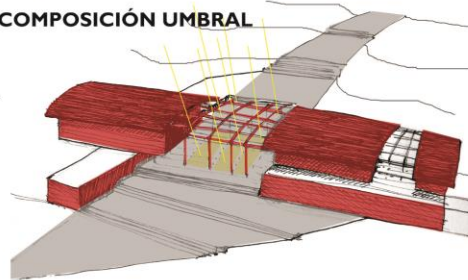
EDIFICIO COMO UN VÍNCULO PARA EL PEATÓN ENTRE EL CERRO Y EL PARQUE



APERTURA HACIA EL PAISAJE / CONTENCIÓN DEL PAISAJE

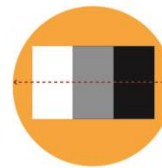


COMPOSICIÓN UMBRAL

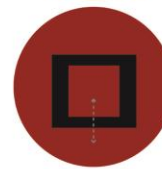


CRITERIOS PARA EL DISEÑO

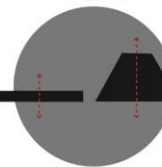
ASENTUAR UNA CONDICIÓN LUMÍNICA PROPIA QUE CAMBIA A MEDIDA QUE SE TRASPASA EL UMBRAL.



ENMARCAR EL ESPACIO PARA RESALTAR AMBAS SITUACIONES QUE SE ESTÁN CONECTANDO.

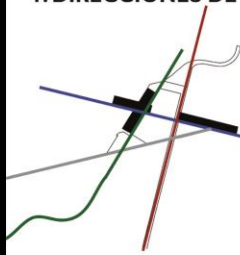


CONECTAR LA GEOGRAFÍA MEDIANTE UNA PLAZA QUE SIGA LAS LEYES DEL TERRENO.



CRITERIOS DE DISEÑO EDIFICIO UMBRAL

1. DIRECCIONES DE LA COMPOSICIÓN



RELACIÓN CON EL LAGO: EJE PRINCIPAL DEL EDIFICIO, AL CUAL SE ENFRENTA EL VISITANTE A CRUZAR

NUEVO CRECIMIENTO DE LA CIUDAD → EDIFICIO → LAGO

RELACIÓN CON EL CENTRO: AL RECORRER SE GUIA LA VISTA HACIA EL CENTRO DE LA CIUDAD O HACIA EL CERRO. ES UNA RELACIÓN VERTICAL.

CIUDAD → EDIFICIO → CERRO

RELACIÓN CON EL PARQUE: CONECTA CON EL LADO NORTE DEL PARQUE. EL CUAL ES EL EJE DE CONTINUIDAD DE LA MASA ARBÓREA DEL CERRO HACIA LA CIUDAD.

PARQUE → EDIFICIO → CERRO

RELACIÓN CALLE - PLAZA

EXTENSIÓN DEL EJE DE LA CALLE QUE CONFORMA LA PLAZA

2. FORMA DE LA CUBIERTA

CURVATURA EN RELACIÓN A LA GEOGRAFÍA



GEOGRAFÍA DE LA ZONA CARACTERIZADA POR CURVAS, CONTRACURVAS, QUIEBRES. TERRITORIO IRREGULAR.



CONTRACURVA EN LA GEOGRAFÍA DE LA ZONA DA CABIDA A LA APARICIÓN DE QUEBRADAS, POR DONDE FLUYE EL AGUA DE LAS CUMBRES DE LOS CERROS.



CUBIERTA BUSCA PROTEGER DE LA LLUVIA Y GUIAR LAS AGUAS.



ESPACIO HABITABLE CONDICIONADO POR LA GEOGRAFÍA DA POSIBILIDAD A HABITAR LA PENDIENTE SEGÚN SUS LEYES DE CONTENCIÓN Y APERTURA.



CONTENCIÓN DEL BOSQUE Y LA PENDIENTE. PRESENCIA DE UN FRENTE.



CUBIERTA NACE DE LA PENDIENTE PARA ABRIRSE HACIA LA VISTA.



APERTURA DE LA VISTA. APARECE UN FONDO.

3. EXTENSIÓN DE LA CUBIERTA PARA FORMAR EL ESPACIO INTERMEDIO PROTEGIDO

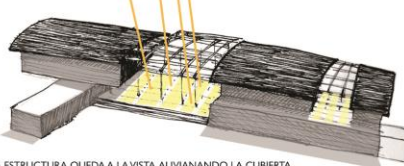


PROTECCIÓN FRENTE A LAS LLUVIAS DANDO LA POSIBILIDAD DE RECORRER EL EXTERIOR MEDIANTE ESPACIOS INTERMEDIOS A MODO DE CORREDORES Y GRANDES CUBIERTAS.

CRITERIO QUE SE REPITE EN LAS CONSTRUCCIONES DE LA ZONA.

4. OPACIDAD Y TRANSPARENCIA

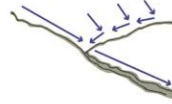
LA TRANSPARENCIA EN LA CUBIERTA SE REALIZA PARA RESALTAR EL UMBRAL CON UNA CONDICIÓN LUMÍNICA DE CONTRASTES. SE VUELVE OPACA DONDE EL EDIFICIO SE TORNA HACIA EL INTERIOR.



LA ESTRUCTURA QUEDA A LA VISTA, ALIVIANANDO LA CUBIERTA AL PARCELARLA. PARA EVITAR EL TRASAPSO DEL AGUA SE CUBRE CON POLICARBONATO PERMITIENDO EL PASO DE LA LUZ.

CRITERIO SUSTENTABLE

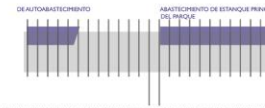
RECOLECCIÓN DE AGUAS LLUVIAS



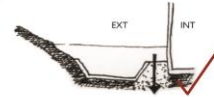
CUBIERTAS RESPONDEN AL CLIMA DEL LUGAR CARACTERIZADO POR SUS FUERTES PRECIPITACIONES. SE GUÍAN LAS AGUAS HACIA UN ESTANQUE COLECTOR CON EL FIN DE ABASTECER AL PARQUE Y AL TOABASTECERSE EL EDIFICIO DE AGUA PARA LOS W.C., LAS DUCHAS, REGADÍO.



LA CUBIERTA DEL EDIFICIO ES LA CUBIERTA MÁS GRANDE DEL PARQUE, POR LO QUE ES LA ENCARGADA DE APORTAR MAYOR CANTIDAD DE PIL DE AGUA, CAIDA AL SE DE AGUA.

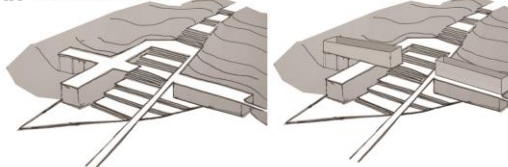


SISTEMA DE FILTRACIÓN PARA EVITAR INUNDACIÓN



5. RELACIÓN CON EL SUELO NIVELES

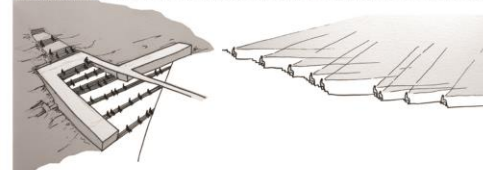
EL EDIFICIO SE ADECUA AL TERRENO, POR LO QUE ESTE PRESENTA DIFERENTES NIVELES A MEDIDA QUE SE ACERCA AL CERRO.



SUELOS PASAN A SER CUBIERTA, MUROS CONTIENEN EL CERRO, ENTERRÁNDOSE EN ESTE.



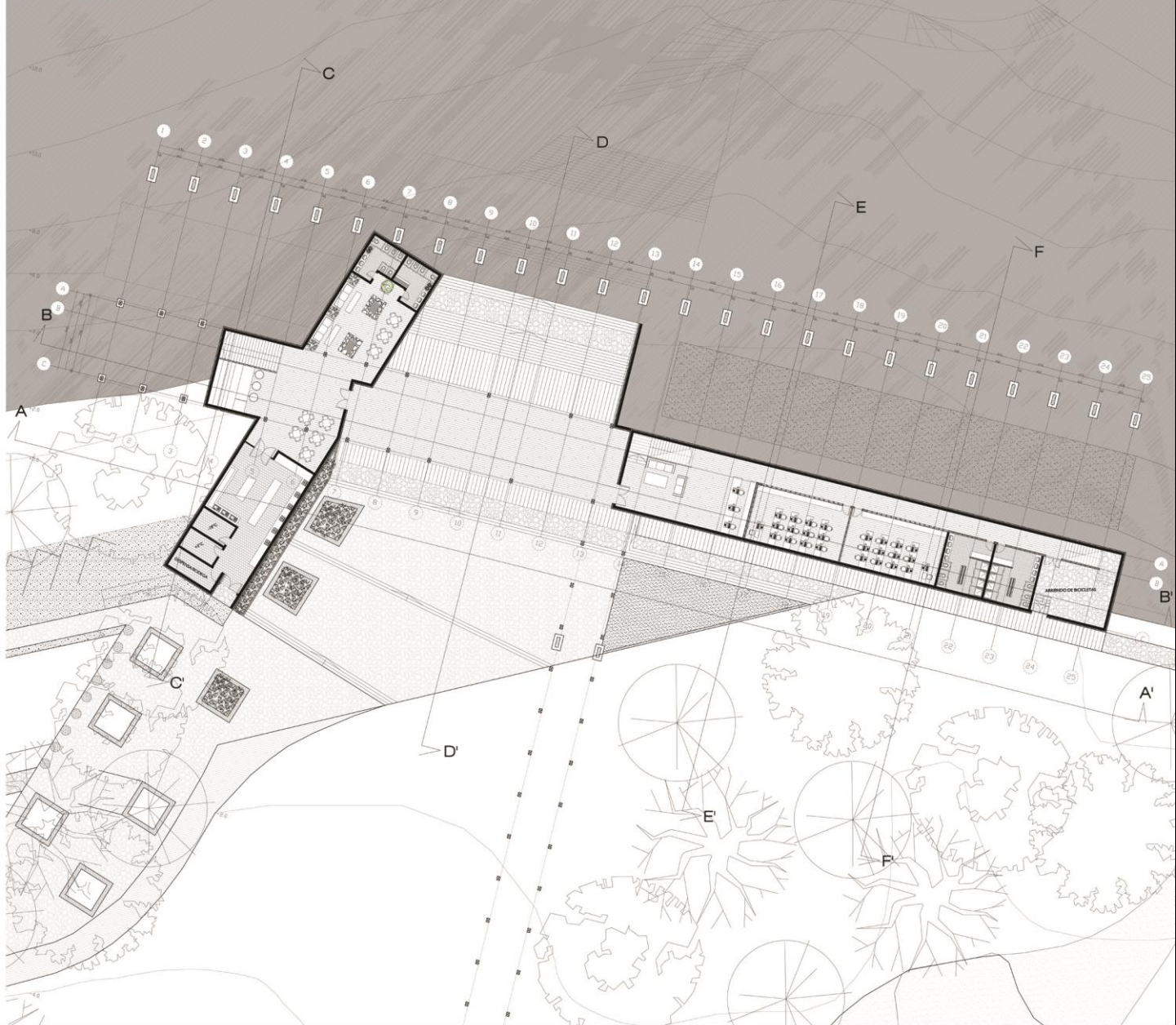
ASÍ SE CONFORMA UN ESPACIO CENTRAL DEFINIDO POR LA TENSIÓN ESPACIAL ENTRE LOS CUERPOS Y EL SUELO CON **CONDICIÓN DE ANFITEATRO HACIA LA CIUDAD**



EDIFICIO UMBRAL - CENTRO TURISTICO

PLANTA PRIMER PISO

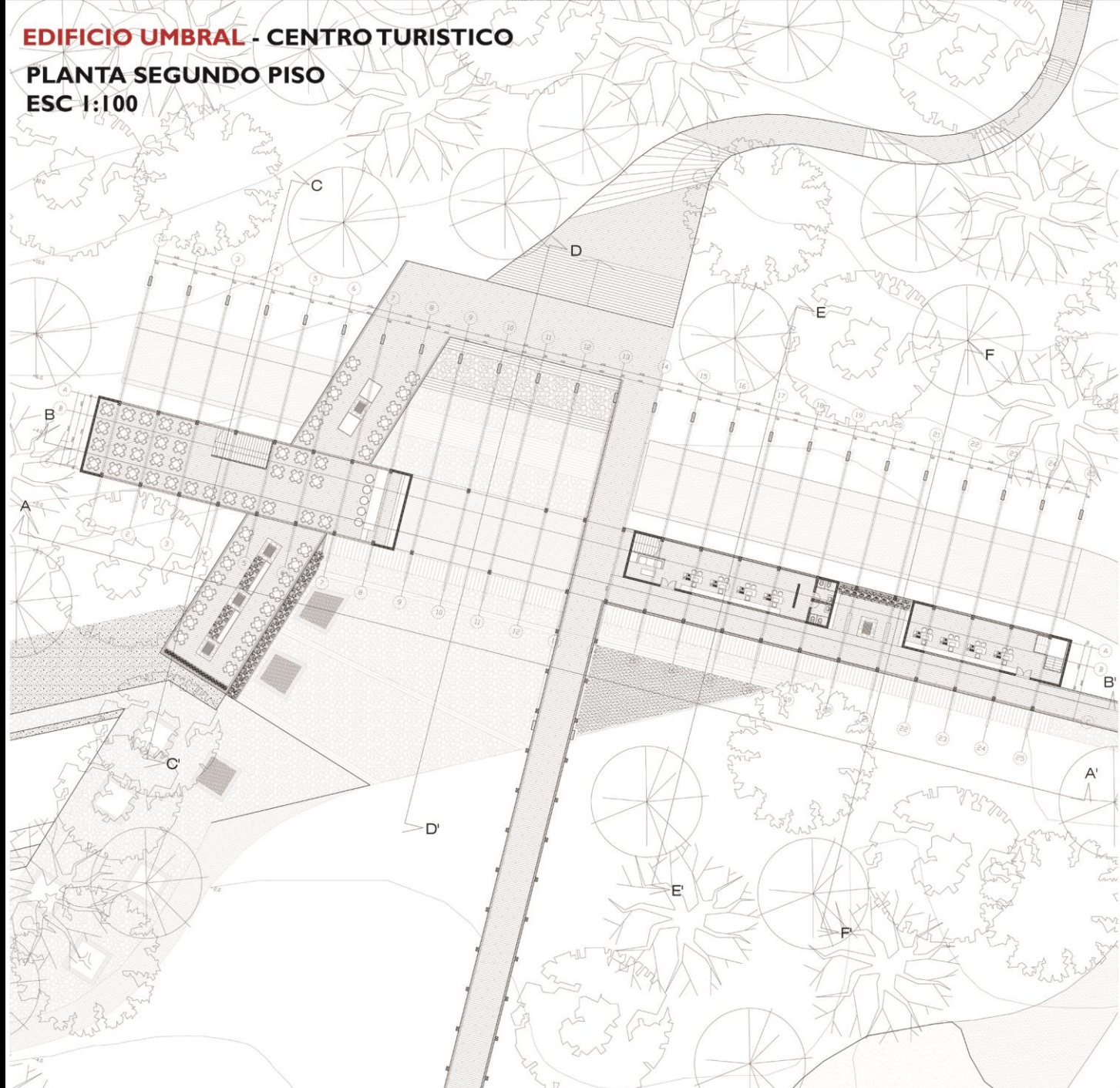
ESC 1:100



EDIFICIO UMBRAL - CENTRO TURISTICO

PLANTA SEGUNDO PISO

ESC 1:100



EDIFICIO UMBRAL - CENTRO TURISTICO

PLANTA ESTRUCTURA CUBIERTA

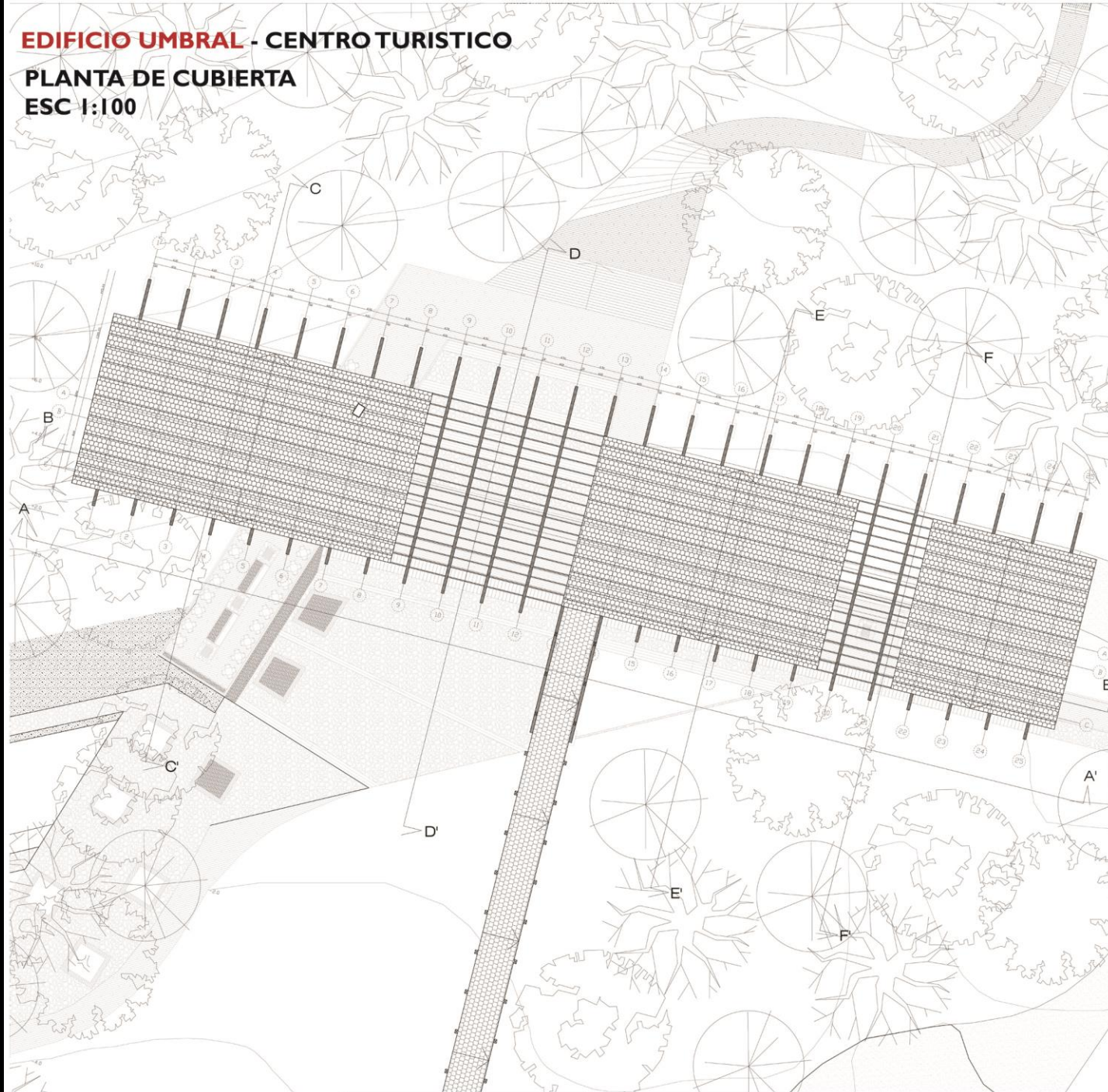
ESC 1:100



EDIFICIO UMBRAL - CENTRO TURISTICO

PLANTA DE CUBIERTA

ESC 1:100



ELEVACIONES - EDIFICIO UMBRAL



ELEVACIÓN FRONTAL ESC 1:100



ELEVACIÓN LATERAL - PONIENTE
ESC 1:100

CORTES LONGITUDINALES



CORTE A-A'
ESC 1:100



CORTE B-B'
ESC 1:100

CORTES TRANSVERSALES - EDIFICIO UMBRAL



DETALLES CONSTRUCTIVOS

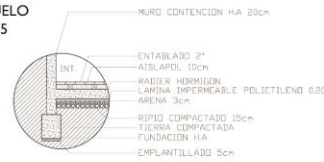
D1 CUBIERTA ESC 1:25



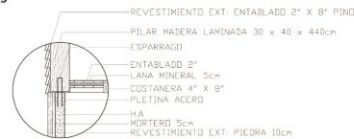
D2 MUROS ESC 1:25



D3 SUELO ESC 1:25



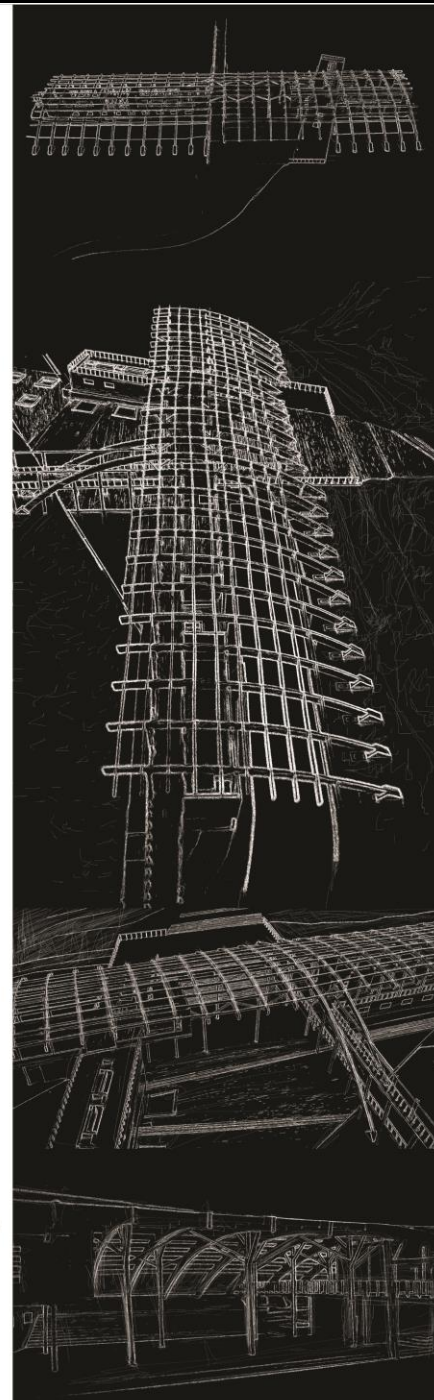
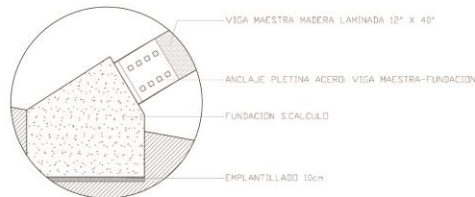
D4 UNIÓN PILAR MADERA LAMINADA - MURO H.A. ESC 1:25



D5 ANCLAJE DIAGONALES A PILAR - PILAR ARBOL ESPACIO UMBRAL ESC 1:25



D6 ANCLAJE FUNDACIÓN - VIGA ESC 1:25



EDIFICIO UMBRAL

