

Hanga Piko: Puerta Marítima a Rapa Nui

Andrés O. Riquelme Maturana

Memoria de Título 2012

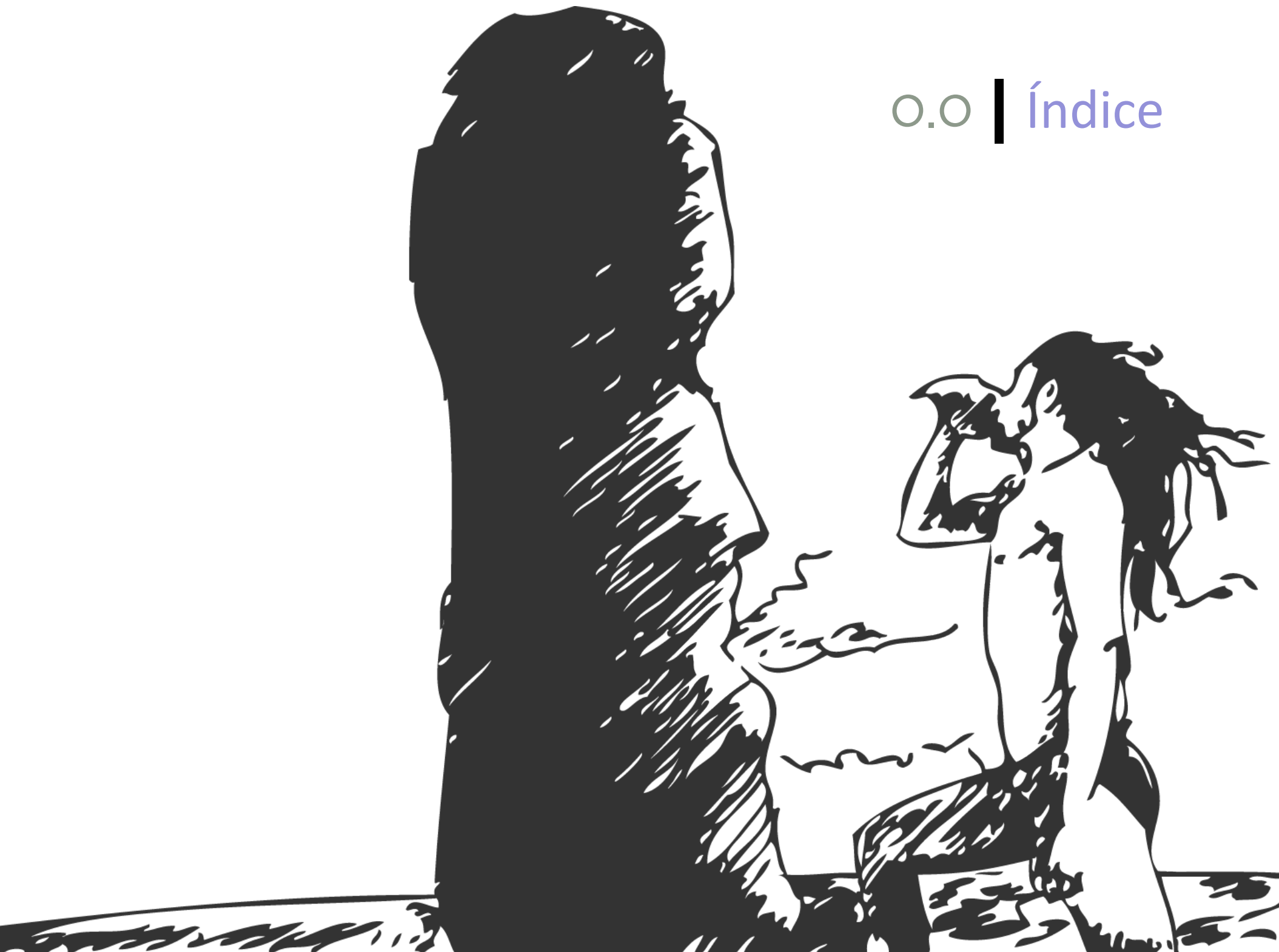


Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Escuela de Arquitectura
Profesor guía: Orlando Sepúlveda M.

“La escala del mar, de imposible medida como lo son los caminos invisibles que lo surcan. Caminos en los que solo se hace visible su principio y su fin: El Puerto”

José Ramón Navarro Vera. “Paisaje portuario y arquitectura”

0.0 | Índice





1.0 Presentación	9
2.0 Introducción	13
1. Problematización	16
2. Justificación tema.....	17
3. Antecedentes	19
4. Objetivos	21
3.0 Contextualización	23
1. Situación de Aislamiento.....	26
2. Contexto Geográfico.....	27
3. Contexto Económico.....	28
4. Clima	29
5. Paisaje	30
6. Contexto Histórico.....	32
7. Patrimonio Vivo.....	35
8. Patrimonio Arqueológico.....	36
4.0 Valores de Sustentabilidad	39
1. Puerta Marítima.....	38
2. Comercio.....	42
3. Turismo.....	46
4. Patrimonio Cultural.....	53



0.0 | Índice

5.0 Lugar	57
1. Hanga Piko y su importancia en el contexto Marítimo Chileno.....	60
2. Hanga Piko y su relación con el poblado de Hanga Roa.....	60
3. Caracterización de sus usos.....	63
4. Levantamiento fotográfico.....	66
5. Normativa.....	68
6.0 Propuesta	71
1. Usuario.....	73
2. Servicios.....	74
3. Programa.....	75
4. Criterios de Diseño.....	82
5. Gestión.....	83
7.0 Proyecto	89
1. Partido General.....	91
2. Estructura y Materialidad.....	96
8.0 Bibliografía	99



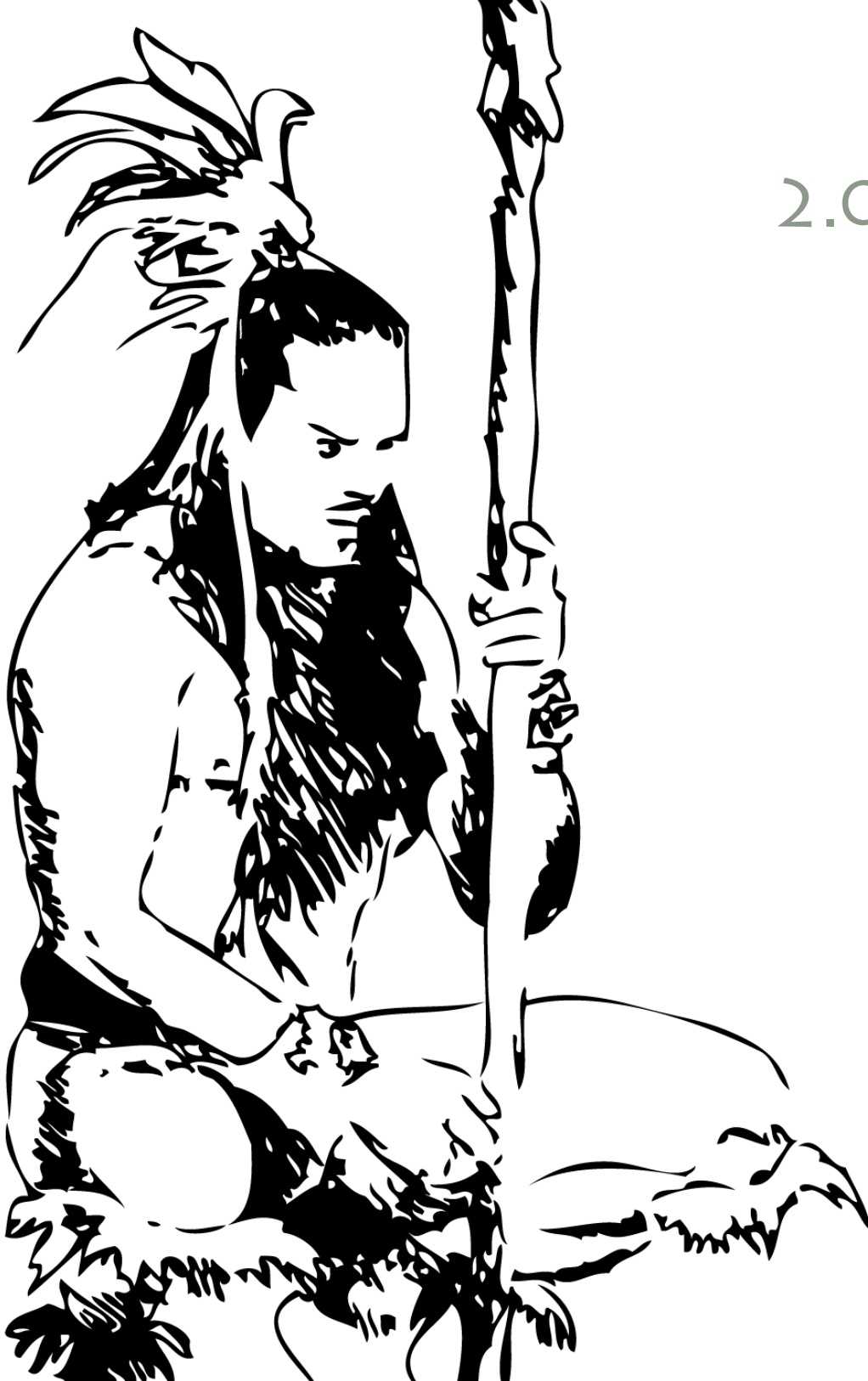


1.0 | Presentación



La base de este proyecto de Título, correspondiente a lo que es el sexto año de la carrera de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, surge de los intereses creados a lo largo del proceso académico, especialmente de la etapa de seminario de Investigación y de lo que corresponde al período de Práctica Profesional, que despertaron en mí un gran interés por el tema de la planificación territorial y más precisamente de la planificación de asentamientos con carácter turístico, entendiendo por esto a núcleos urbanos dependientes de dicha actividad principalmente, tema que pude ahondar más profundamente en el período de Seminario, y que logré continuar en mi período de Práctica Profesional, la cual ejercí en dos instituciones públicas de Isla de Pascua (I. Municipalidad de Isla de Pascua y CONAF: Parque Nacional Rapa Nui). Donde se me dio la posibilidad de permanecer y trabajar durante medio año, logrando comprender gran parte de la forma de vida, costumbres y cosmovisión del pueblo Rapa Nui .

Debido a estas vivencias e investigaciones, es que surge en mí un gran interés por realizar un proyecto que sea de aporte para este territorio tan aislado que es Isla de Pascua, ya que viviendo en este lugar es que pude apreciar de mejor forma las dificultades y virtudes de vivir en un lugar tan apartado, aislado, y en gran medida olvidado por la sociedad.



2.0 | Introducción

Rapa Nui se encuentra en un estado muy deplorable, para la importancia cultural que posee, no solo en su contexto geográfico inmediato, sino que para el mundo entero, ya que por sus condiciones patrimoniales la hacen ser una de las Islas más importantes del Océano Pacífico y más aun de la Cultura Polinésica, debido a que es una de los tres vértices de lo que se considera el Triángulo Polinésico (Hawái-Nueva Zelanda-Isla de Pascua). A diferencia de las otras dos islas, Rapa Nui no posee la infraestructura que le permite mostrar su identidad o su cultura, en comparación con Honolulu (Hawái) o Wellington (Nueva Zelanda), en escalas distintas pertinentes a la realidad de cada pueblo. Por lo que se plantea la idea de contribuir a realzar su identidad y que aparezca como una verdadera puerta a la cultura Rapa Nui, apoyándose en el hecho de que aún goza fuertemente de su cultura ancestral en comparación con las otras dos islas. Isla de Pascua no se ha quedado estancada en sus costumbres primitivas, como muchos pueblos en el mundo, sino que ha sabido usar los elementos de la globalización y ha ido evolucionando con el tiempo, siendo una prueba de esto el gran progreso en las artes que ha desarrollado, pero más importante aún, es la conservación de su etnia

original.

Históricamente los pueblos polinésicos han desarrollado un fuerte carácter marítimo, esto debido a la geografía de la región, la cual consiste mayoritariamente en agrupaciones de islas de carácter volcánico, o como en el caso de Pascua, en una gran isla solitaria. Esta relación con el mar, y el traslado vía marítima, por siglos ha sido un distintivo de estos pueblos, que incluso se dice ayudaron al poblamiento de América del Sur. Incluso en la actualidad esta tendencia se mantiene vigente en gran parte de la polinesia, pero debido al factor tiempo/dinero, ha tendido a ceder terreno frente al traslado aéreo, que proporciona menos tiempos de viaje.

El turismo marítimo en Isla de Pascua se ha visto muy afectado por el creciente tránsito aéreo, ya que prácticamente se ha volcado hacia este medio en desmedro de su historia marítima. Lo que se logra ver reflejado en que las inversiones suelen ir dirigidas hacia el aeropuerto en vez de a obras portuarias para mejorar el arribo de embarcaciones, turísticas o comerciales.

No se plantea negar el progreso, o el avance de las tecnologías, pero éstas deberían ir a la par de



2.0 | Introducción

1. Problematización

la cultura, valores sociales y patrimoniales del pueblo Rapa Nui, reafirmando la idea de recuperar esta identidad perdida, dañada y muestra señales de querer volver por parte de los habitantes no solo de la Isla sino que de toda la región.

1. Problematización

En la actualidad Rapa Nui se encuentra inmersa en un proceso de aculturación y desgaste patrimonial constante, siendo tres tópicos las principales fuentes de deterioro: el Turismo, el Comercio y la pérdida Cultural.

El turismo se ha centrado por décadas en la llegada masiva de visitantes vía aérea mayoritariamente y por medio de embarcaciones de gran escala, lo que trae una población flotante que supera todos los índices de capacidad de carga de la Isla, produciendo un desgaste patrimonial y social.

El comercio de insumos actualmente posee una inflación de precios excesiva para los residentes, debido a la casi nula producción de alimentos, como de productos manufacturados, por lo que se ven obligados a importar casi la totalidad desde el continente, siendo el medio de transporte

marítimo el más usado por los bajos costos, pero, que conlleva una gran dificultad al no poseer infraestructura óptima para el arribo, descarga y almacenamiento de los productos, generando enormes pérdidas.

La cultura Rapa Nui, por raíces se basa en un pueblo navegante, al igual que sus pueblos vecinos de la Polinesia, pero que con el pasar de los años se ha visto menguada por la escases de materiales para la creación de embarcaciones y la falta de resguardo para éstas, lo que la ha llevado a distanciarse en gran medida del resto de sus vecinos, asimismo el ingreso de productos, estilos de vida y la presencia excesiva de visitantes, ha tendido a transformar y deteriorar en algunos puntos a la sociedad Rapa Nui.



Imagen 1: Ilustración de Te Pou Huc en "Leyendas de Isla de Pascua".



2. Justificación del tema

El ingreso tanto marítimo como aéreo a la isla se encuentra en un estado bastante precario, ya que el Aeropuerto es solo una mera estación de descarga de pasajeros que son repartidos en buses hacia sus hoteles, sin percibir o entender al momento de llegar la verdadera riqueza cultural de la isla. Y lo que podría ser considerado como acceso marítimo a la Isla aparece como una caleta (Hanga Piko), cuya infraestructura no deísta de una simple caleta pesquera, muy por debajo del estándar requerido para el ingreso a Te pito O'te Henua (el ombligo del mundo), que no solo es un territorio especial y único, sino que es una de las tres islas más relevantes de la polinesia culturalmente.

Importancia de Rapa Nui dentro del Triángulo Polinésico

Cuando se habla de Rapa Nui se debe tener claro que es una cultura única, distinta al resto de los pueblos autóctonos de Chile continental, ya que a pesar de ser parte del territorio nacional, su relación física como cultural dista mucho de lo que es América Latina, siendo su real importancia el ser un hito en la historia Polinésica.

Si analizamos esta región (Cuadro N°3) podemos ver que el vértice norte consistente en las islas de Hawái, pertenece a Estados Unidos; En el otro vértice encontramos lo que es Nueva Zelanda, que a diferencia de las otras dos islas, su conformación política es de mayor autonomía, debido a que esta ex colonia actualmente es un país independiente; y por ultimo encontramos a Rapa Nui, un pueblo que mantiene aún sus raíces originarias pero que evoluciona a la par de los tiempos, sin caer inmersa por completo en la globalización, con una escala mucho menor que las otras dos islas.



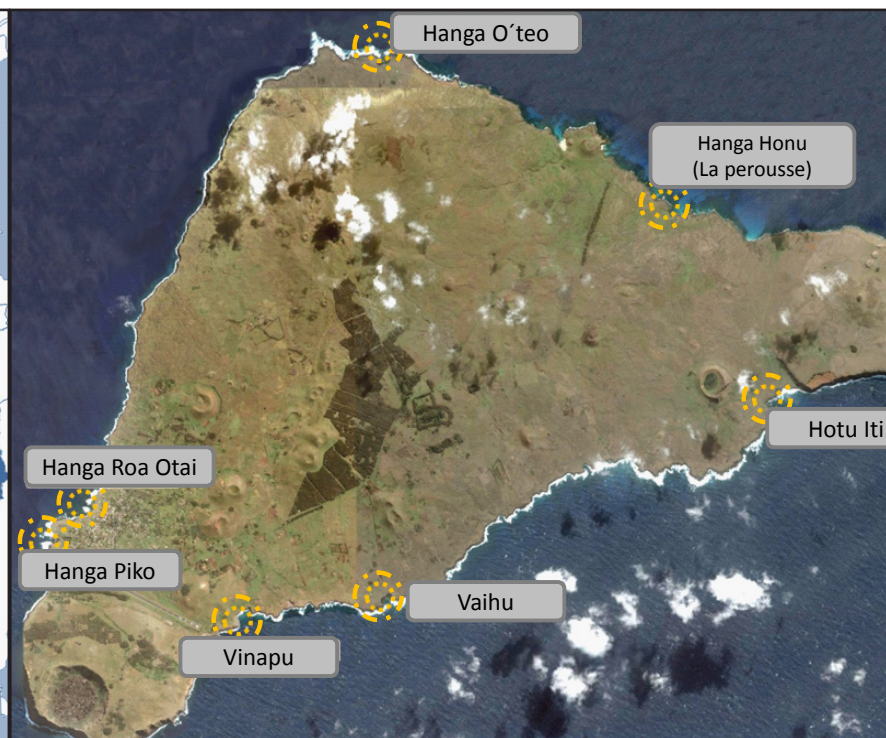
2.0 | Introducción

Cuadro Nº 1: Triangulo Polinesico



Esquema representativo de los Accesos Marítimos a las tres grandes islas que conforman el Triángulo Polinésico, en el norte Honolulu perteneciente a las Islas de Hawaii, EEUU; en el vértice sur-poniente Wellington que pertenece a Nueva Zelanda; y por ultimo Hanga Piko que correspondería al “puerto” de Rapa Nui, Chile. **Fuente:** Elaboración propia

Cuadro Nº 2: 7 Caletas de Rapa Nui



Esquema que muestra las 7 caletas de Rapa Nui, donde se puede apreciar lo distanciadadas y aisladas que se encuentran la mayoría de estas, dejando solo a Hanga Piko y Hanga Roa dentro del área urbana. **Fuente:** Elaboración propia a partir de Google Earth

3. Antecedentes

Existen 7 entradas marítimas a la isla, (ver cuadro N°2) las cuales se encuentran reparadas a lo largo de todo su perímetro (ver cuadro N°1), ninguna con la infraestructura mínima necesaria para cumplir con la función de acceso al territorio. Asimismo cada una posee una clara vocación especial, ya sea pesquera, turística, deportiva, mercantil, etc.

Según las actividades detalladas en el Cuadro N°3 se puede ver que Hanga O'teo, Hanga Honu (costa norte), Hotu iti y Vaihu (costa sur), poseen un uso prioritariamente pesquero, además de ser las más alejadas del centro urbano, por lo que no poseen las condiciones óptimas para el proyecto, dejando solo tres opciones posibles.

Vinapu es la más lejana de las tres caletas restantes, y posee un carácter del tipo industrial, ya que es el ingreso y almacenamiento de los combustibles para la Isla, lo que le da una identidad que dista de la imagen cultural que se desea mostrar en el proyecto.

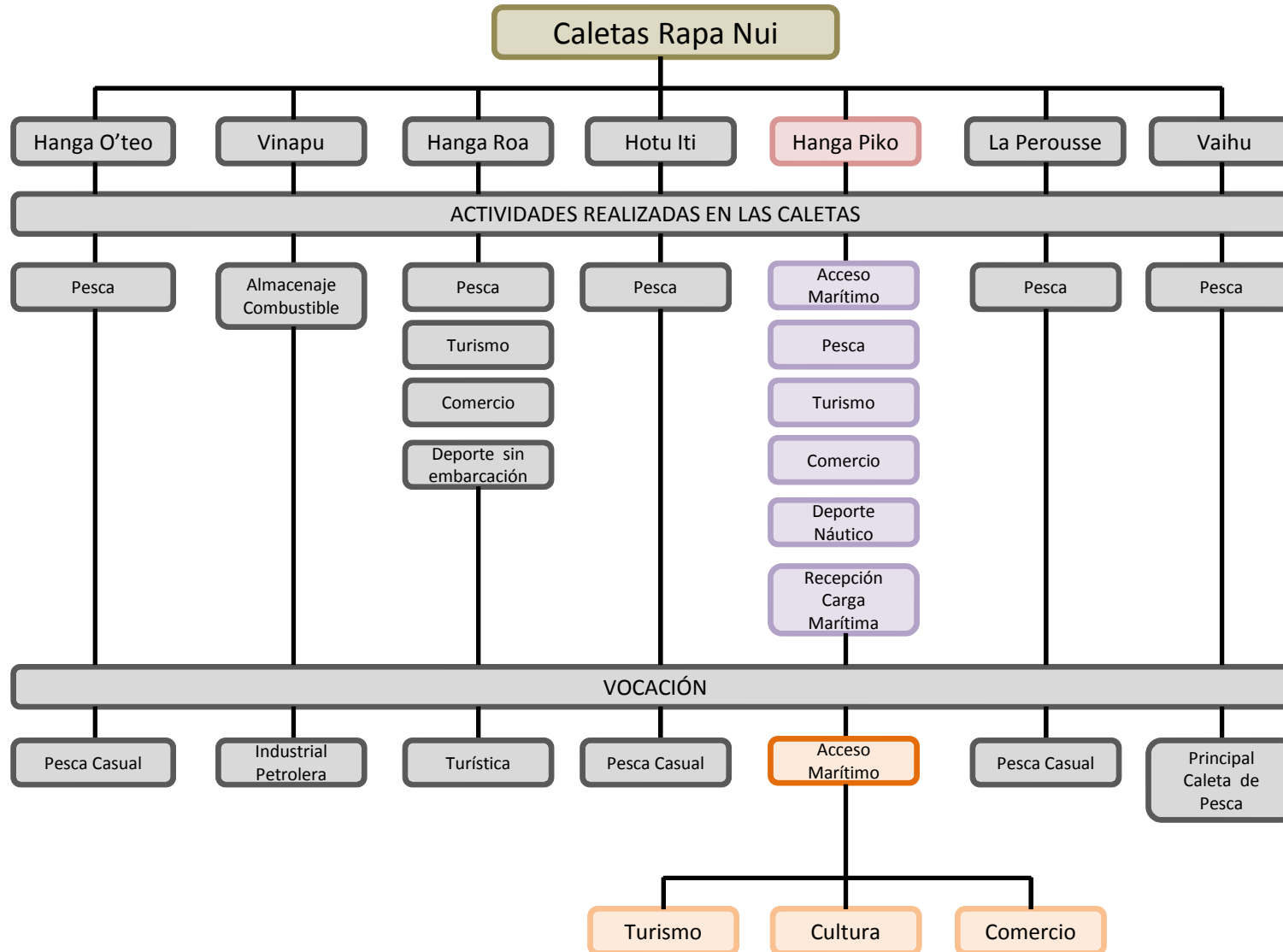
Hanga Roa Otai y Hanga Piko son las 2 caletas que se encuentran dentro del área urbana. La primera por estar situada en pleno centro de la ciudad

posee una gran actividad deportiva, reuniendo a cientos de turistas, ya sea deportistas o tan solo espectadores, por lo que una intervención que pretenda permitir el ingreso de embarcaciones, solo dañaría el verdadero atractivo de ésta. Lo que vuelve la idea de cambiar de lugar el actual acceso marítimo a la Isla, pero se ve poco práctico, por lo que en vez de generar una nueva Puerta Marítima se plantea el reacondicionamiento y mejoramiento de Hanga Piko.



2.0 | Introducción

Cuadro N° 3: Actividades y Vocación de las Caletas de Rapa Nui



En el Cuadro N°5 se puede apreciar un desglose de actividades que se realizan en las 7 caletas de Rapa Nui, destacando Hanga Piko por sus actividades e identidad que la señalan como la Puerta Marítima de la Isla. **Fuente:** Elaboración propia

4. Objetivos

1. Se busca poner en valor la identidad de Hanga Piko como una verdadera Puerta Marítima al Territorio, y como un hito clave en la forma de vida ancestral del pueblo Rapa Nui, que por diversos sucesos históricos se vio menguada. Con esto se espera dar una mayor fortaleza a las bases culturales del este pueblo.
2. Generar una imagen representativa de Rapa Nui hacia el exterior, otorgando un protagonismo al concepto de “Acceder” a un lugar, dando énfasis al valor cultural vivo y patrimonial. Dejando en valor los elementos arqueológicos tan deteriorados en el sector y revalorando los elementos patrimoniales y simbólicos que presenta la bahía, dotándola de la infraestructura necesaria para no tan solo generar el acceso a la isla, sino que también el inicio del paseo del borde costero.

Objetivos Específicos

1. Otorgar mayor relevancia a los elementos patrimoniales, entendiéndose por esto los Ahu/Moai y Cavernas presentes en el sector, que son testimonios claves de la cultura Rapa Nui.
2. Generar mejores condiciones de ingreso y un mejor control de estos a la Isla, facilitando el manejo de la capacidad de carga turística al territorio.
3. Agrupar y Ordenar los distintos tipos de acceso al territorio (mercantil, turístico y Administrativo).
4. Crear un área para el atraque de embarcaciones turísticas de menor escala, con el fin de incentivar el emergente turismo marítimo polinésico.

3.0 | Contextualización



Contextualización

En la actualidad Rapa Nui es considerada patrimonio de la humanidad por la UNESCO, debido a su gran valor arqueológico y cultural, ya que a pesar de la destrucción causada por guerras internas y a las malas políticas del gobierno, se ha podido mantener firme con sus tradiciones, pero que sin las medidas necesarias para su conservación terminará por desaparecer.

Rapa Nui al igual que la mayoría de los centros turísticos que se consideran “museos al aire libre” posee una capacidad de carga bastante reducida, lo que la deja como un territorio muy vulnerable, y que a pesar del gran costo de vida que significa el residir en ella, la población inmigrante continental sigue en aumento, a tal punto que de seguir el ritmo actual, no es de extrañar que pronto supere en número a la nativa. Lo que crearía una serie de complicaciones, ya que al aumentar la población aumenta el consumo de terrenos, y de productos, así como también la cantidad de residuos.

Por otra parte, la principal fuente de ingresos económicos a la Isla, se basa en el Turismo, el cual aún no posee una política clara de conser-

vación, ya que siendo los costos altos en comparación al resto del territorio nacional, no es un atractivo real de turistas.

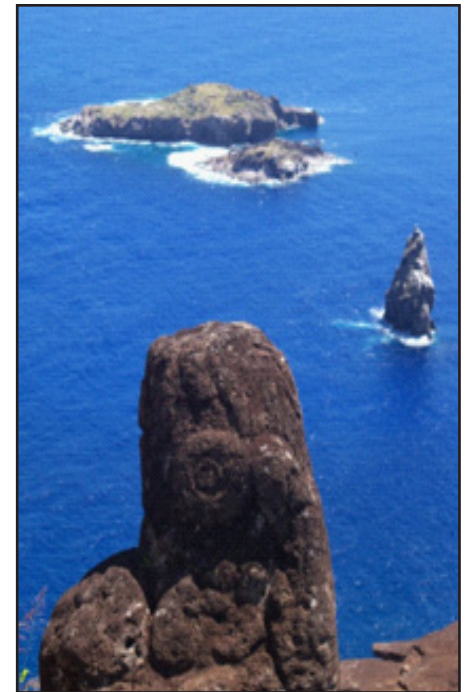


Imagen Nº 2. Centro Ceremonial Orongo. Vista del Motu Nui, lugar de anidamiento del Manutara.



3.0 | Contextualización

1. Situación de Aislamiento

1. Situación de Aislamiento

El Comité Interministerial para el Desarrollo de Zonas Extremas y Especiales (CIDEZE), en el año 2003 definió a las zonas extremas como “aquellos territorios geográficamente aislados, con bajo nivel de accesibilidad, escasa población y altamente dispersa, en los que se observa escasa presencia y baja cobertura de servicios públicos, los que, a consecuencia de todas estas variables, se encuentran en una situación de desigualdad en comparación con el resto del país”.¹

Dentro de las zonas extremas sólo se considera a las Regiones de Tarapacá, la provincia de Tocopilla, la Región de Aysén, la Región de Magallanes y las provincias de Palena y Chiloé en la región de los Lagos. A éstas se suma Isla de Pascua y el Archipiélago de Juan Fernández en el Océano Pacífico.

Una de las grandes diferencias que poseen estas zonas en comparación al resto del territorio nacional, es el gran costo de vida que significa el residir en estas regiones, lo que se

¹ <http://www.gobernabilidad.cl/modules.php?name=News&file=print&sid=1133>, visitado el 12/02/2012

debe principalmente al costo que significa el transporte de bienes, debido principalmente que sólo pueden llegar por aire o mar. A modo de ejemplo según el Ministerio de Hacienda, el costo de vida en las Regiones XI y XII es un 20% y un 25% superior al de la Región Metropolitana, respectivamente. Y en casos como Isla de Pascua sobrepasa el 30% el aumento de los costos.²

El 16 de agosto de 2005, vía Mensaje del Presidente de la República, ingresó a tramitación legislativa un proyecto de reforma constitucional que establece como territorios especiales a la Isla de Pascua y Archipiélago Juan Fernández (Boletín N° 3.955), instituyendo claras diferencias entre los territorios considerados Zonas Extremas, y los que merecen la denominación de “territorios especiales.” Lo que permitirá a ambos territorios insulares contar con un tratamiento administrativo distinto al del resto del país, para definir una estructura de administración más eficiente.³ De ello es que se requiere de permanente dedicación del Ministerio a la mantención de la

² http://www.bcn.cl/actualidad_legislativa/temas_portada.2007-07-30.5629630669, visitado el 12/02/2012

³ idem.



2. Contexto Geografico

2.1. Ubicación

infraestructura aeroportuaria y portuaria en condiciones de servicios con los estándares adecuados para que, el traslado de personas y mercancías desde y hacia la isla, se desarrolle en condiciones de operatividad permanente y segura. Por otra parte, el patrón de poblamiento y la gran actividad turística ,hace necesaria la concurrencia de iniciativas que permitan mantener adecuadamente la red vial de la Isla, así como todos los servicios que desde la Administración Pública se puedan gestionar.

2. Contexto Geográfico

2.1. Ubicación

Geográficamente la Isla de Pascua se ubica en medio del Océano Pacífico, entre América y Polinesia, a una distancia aproximada de 3.760 km. al oeste del continente americano, y a 4.250 km. de Papeete - capital de la polinesia francesa- lo que la hace el lugar poblado más aislado del mundo. Sus coordenadas geográficas son 27°710'' latitud sur y 109°21'' longitud oeste, localizándola aproximadamente a la altura de la ciudad de caldera(III región de atacama).

Por otra parte, la isla se ubica en el vértice suroeste del triángulo polinésico, constituido en el

norte por Hawai y en el suroeste por Nueva Zelanda, englobando en él una serie de islas y archipiélagos que en conjunto desarrollaron la cultura ancestral polinésica.

Esta característica, de ser el lugar poblado más apartado del mundo, es tanto una virtud como una desventaja, ya que ha permitido lograr la conservación de la mayor parte de su identidad local, principalmente debido a que el proceso de globalización ha tardado en llegar a la isla. asimismo, es que surgen problemas como la poca comunicación con el resto del mundo que conlleva el coste del transporte tanto de alimentos como de materiales.



Imagen Nº 3. Triángulo Polinésico. Mapa de la Polinesia, mostrando los tres vértices de la region.



Imagen Nº 4. Ubicación de la Isla en el Océano Pacífico



3.0 | Contextualización

3. Contexto Económico

3. Contexto Económico

La Isla depende principalmente de los ingresos fiscales y de los servicios prestados por el Estado para mantener su frágil economía. Dentro de estos últimos destaca que las actividades económicas desarrolladas en la isla están exentas de impuestos. La mayor parte de los ingresos son provenientes de la actividad Turística, la cual abarca hoteles, restaurantes y venta de artesanías. En contraparte las actividades como agricultura, pesca, construcción, etc; no generan ingresos de real importancia, sino que producen bienes y servicios para satisfacer parte de la demanda interna.

La agricultura se caracteriza por ser muy escasa y de tipo familiar, aportando una pequeña parte de la demanda alimentaria de la población local, por lo que es obligada la importación de alimentos desde el continente.

Uno de los déficit laborales más importantes en la Isla es la mano de obra, que es escasa y estacionaria, ya que muchas veces los isleños optan por dedicarse más a las labores relacionadas con el turismo antes que a la construcción, por el nivel de ingresos que genera, por este motivo

es que la mayor parte de la mano de obra, para edificaciones de mayor envergadura, es traída del continente.

La pesca se practica de forma artesanal, y en algunos casos resulta poco rentable. Asimismo, como los resultados de esta actividad son de un carácter irregular, quienes la practican, combinan este oficio con otro, preferentemente relacionado con la industria turística, ya sea con la extracción de moluscos o corales para la elaboración de artesanía o como el arriendo de sus embarcaciones para paseos y recorridos.

En el informe “Diagnóstico del Plan de Desarrollo” del año 2005, se desglosan las actividades económicas que ocupan a la mayor parte de la población, basado en los informes entregados por el INE. Según esto, se puede resumir las actividades más importantes como:

- Actividades de Comercio, Hoteles y Restaurantes, suman un 42,6%
- Administración Pública ocupa a un 15,03% de la población.
- Actividad agrícola concentra sólo a un 5,87%
- Actividad pesquera un modesto 2,08%.
- Otros 34,42%



4. Clima

El clima es considerado subtropical de influencia oceánica, cálido y moderadamente húmedo con precipitaciones a lo largo de todo el año, aunque el verano es ligeramente más seco. Sus cielos se caracterizan porque rara vez se encuentran totalmente despejados y son muy frecuentes los cambios atmosféricos bruscos acompañados de fuertes chubascos. La temperatura es de escasa oscilación térmica tanto diaria como anual debido a la influencia oceánica, siendo la temperatura media a lo largo de todo el año de 20°C, como se puede apreciar en el Cuadro N°4.

La temperatura en la isla es relativamente homogénea durante todo el año, con una fluctuación térmica de 5.7° C entre las medias del mes más

cálido y el mes más frío.

Las precipitaciones ocurren durante los doce meses del año, pero en Febrero y Octubre tienden a ser relativamente escasas. Las máximas de precipitación se presentan en dos momentos: Enero y Junio, siendo este último el mes más lluvioso. A pesar de la poca superficie de la isla, es posible observar algunas variaciones en cuanto al monto de las precipitaciones en diferentes sectores de ella, existiendo microclimas.

Cuadro N° 4: Temperaturas y Precipitación promedio Rapa Nui

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Agos	Sep	Oct	Nov	Dic	Anuales
T. Media	23.3	23.7	23.1	21.8	20.3	18.8	18.2	18	18.4	19.2	20.4	21.8	20.5
Precipitaciones	92.2	86.9	86.4	118	127.9	102.3	93.9	85.5	84.3	73.1	80	92.4	1124.7

Fuente: Memoria de Titulación Francisco Reyes, Reposición Colegio Lorenzo Baeza, 2012



3.0 | Contextualización

5. Paisaje

5. Paisaje

Rapa Nui tiene una superficie de 163,6 km² y un perímetro aproximado de 60 km. en su borde costero. La isla tiene una forma de triángulo rectángulo con lados de 16, 18 y 24 kilómetro. Presentando unidades de alto atractivo paisajístico, las que se combinan con hitos arqueológicos de gran relevancia, potenciándose mutuamente para dar una imagen única en el mundo. El paisaje predominante en la isla es una pradera de lomajes suaves, con pastizales.

5.1 Relieve

Uno de los principales atractivos de la isla es que en cada uno de sus vértices presenta la cima de un volcán, al norte se encuentra el Maunga Terevaka que con 539 metros de altitud es el punto más alto de la isla; por el suroriente se ubica el Puakatike o Poike con 377mts y al surponiente se encuentra el cráter del Rano Kau con 324 m. Otros cerros de importancia son el Rano Aroi y el Rano Raraku.

El borde costero se caracteriza por una forma relativamente homogénea, con predominancia de formaciones de lavas y restos volcánicos. Las principales playas son Anakena y Ovahe, que a pesar de sus pequeñas dimensiones en comparación con todo el perímetro costero de la isla, son de gran atractivo turístico por representar el estereotipo polinésico. Toda la costa se ve realzada por los atractivos patrimoniales que se ubicaban principalmente en estas zonas, además de las cavernas producidas por los ríos de lava.

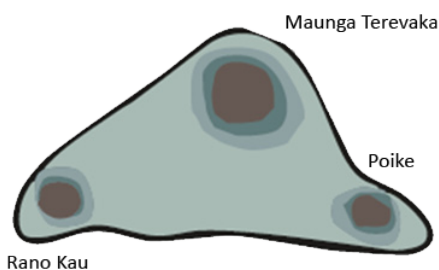


Imagen Nº 5. Grandes alturas de Rapa Nui. Imagen de la Geografía de Isla de Pascua. **Fuente:** del Autor.

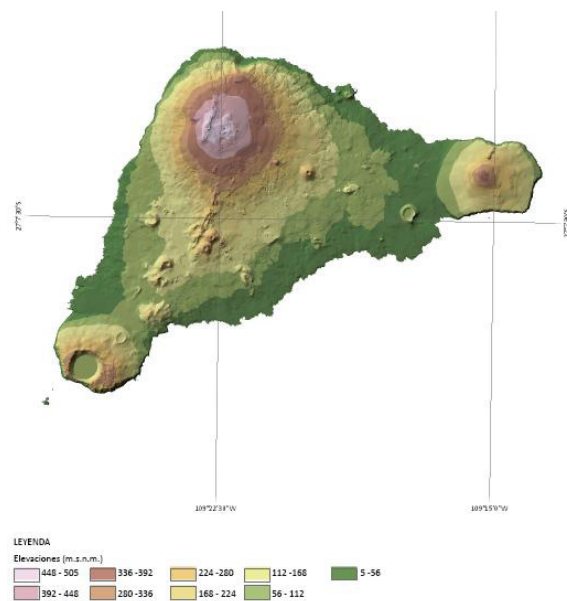


Imagen Nº 6. Plano geográfico de la Isla de Pascua con sus 3 vértices, **Fuente:** Memoria Plan regulador isla de pascua



5.2 Suelos

Debido a la sobreexplotación arbórea por parte de los antiguos Rapa nui, la isla sufrió una fuerte deforestación, cuyo efecto fue el degeneramiento de la capa vegetal, la cual quedó vulnerable frente a los efectos de la erosión. En la actualidad se estima que un 50,5% de los suelos se encuentran muy dañados, siendo 3.394 há las que se encuentran bajo la amenaza de erosión.

5.3 Vegetación

Debido a la deforestación y al proceso de erosión, la flora nativa prácticamente se ha extinguido en la isla, estando presente solo en terrenos de Conaf y en el interior de los volcanes con reservas de agua, como es el

caso de Rano Kau, que por su historia y microclima, se ha logrado salvar parte de la flora ancestral, encontrándose en su interior: makoi, mahute, moa oho y hau hau¹ (árboles, típicos de la región).

El resto de la superficie de la isla se puede catalogar como una vasta pradera llena de plantas de menor tamaño como es el caso de los guayabos que abundan en la zona rural. La mayor concentración de árboles se encuentran en el centro poblado de Hanga Roa (principalmente cocoteros, árboles frutales, trepadoras y arbustos de medio tamaño) y en las reservas del fundo Vaitea en las faldas del Maunga Terevaka, eucaliptus.

¹ árboles típicos de la polinesia.



Imagen Nº 7. Vista interior crater de Rano Kau. **Fuente:** del autor.



Imagen Nº 8. Vista aerea del Poike. retrato del fuerte avance de la erosion por la ladera. **Fuente:** Corporación Nacional Forestal (CONAF)



Imagen Nº 9. Vista aerea del Poike. Reforactación por CONAF con el fin de detener el avance de la Erosión **Fuente:** Corporación Nacional Forestal (CONAF)



3.0 | Contextualización

6. Contexto Histórico

6. Contexto Histórico

6.1 Poblamiento y Colonización de la Isla

Rapa Nui fue poblada aproximadamente en el siglo IV o V de la era cristiana por navegantes polinésicos. Quienes en un comienzo sólo visitaban la isla con el fin de plantar y forestar para una futura colonización de ésta. Hotu Matu'a es la figura legendaria a quien se le adjudica la colonización de la isla, y ésta es denominada como Te Pito O te Henua (el ombligo del mundo).

Esto trajo consigo una organización social estratificada basada en la figura de origen divino Ariki (rey). La mayor parte de la población vivía hacia el interior, junto a las áreas de cultivo, mientras que en el litoral se establecieron los centros religiosos, políticos y ceremoniales (Ahu), lugar donde adoraban a sus ancestros, los cuales eran representados por los Moai.

Debido a la sobrepoblación de la isla, que conllevó a una notable escasez de alimentos, acompañado de una serie de problemas limítrofes, el pueblo de Rapa Nui se vio envuelto en las llamadas guerras tribales alrededor de los siglos XVII y XVIII, lo que trajo consigo la destrucción de los altares ceremoniales (ahu) y el abandono de

las canteras en las que se tallaban los moai. Los nativos comenzaron a vivir en cuevas y debieron padecer periódicamente escasez de alimentos, sufriendo una fuerte disminución en población. Lo que conlleva a la inminente búsqueda de un sistema social que de un orden al caos imperante en el territorio, y es aquí donde surge una de las ceremonias más conocidas de la isla: El Tangata Manu (Hombre-pájaro), la cual trata de una competencia llevada a cabo una vez al año, donde cada tribu selecciona un candidato para representar a sus líderes. Estos son enviados a Pu Haka nini Makoi, donde comienzan su recorrido hasta llegar a Orongo-aldea ceremonial del Tangata Manu-, dicho recorrido abarca todo el borde costero de lo que hoy es Hanga Roa, siendo los principales hitos de este recorrido Tahai, **Hanga piko** y Ana Kai Tangata (cueva donde se realiza un chequeo a los participantes)¹, recorrido que se puede apreciar en la Imagen N°10.

6.2 Contacto con Occidente y Tratado con Chile

Desde el año 1722 comienzan a llegar a la isla una serie de embarcaciones occidentales, en plena época del colonialismo, pero sin nin-

¹. Información adquirida de conversaciones con gente local, principalmente del Koro Petero Huckle



Imagen N° 10. Cendero Patrimonial Competencia Tangata Manu



gún intento concreto de establecer dominio sobre el territorio. Por estos motivos es que ocurre el desplazamiento de los poblados hacia las áreas de desembarco (comienza a tener importancia Hanga Roa y Hotu Iti), donde surge un nuevo sistema de trueques con los nuevos visitantes y una especie de esclavización hacia los isleños sometidos a este nuevo régimen de dependencia hacia los navegantes externos.

A partir de 1872, con los primeros colonos europeos asentados en la isla, comienza a aparecer una arquitectura más del tipo occidental, y una organización urbana al modo de Europa. Con la conformación de plazas rectangulares como elementos organizadores del espacio y distribución de las viviendas, se consolida la gran influencia externa al modo de vida local.

Benjamín Vicuña Mackenna escribe en 1885 “El reparto del Pacífico”, que pone de manifiesto la situación de Isla de Pascua en relación con el estado Chileno. Esto provoca una inquietud por el territorio, por lo que el gobierno comienza a interesarse en el destino

de la isla.

Con el tratado de 1888 entre Policarpo Toro y el Ariki Atamu Tekena se daría comienzo a la llegada y establecimiento de los primeros colonos Chilenos, que generó nuevas costumbres y leyes para la isla, aun así se permitió casi la totalidad de las funciones propias del Ariki (rey de Rapa Nui). Uno de los cambios principales en el habitar Rapa Nui es la incorporación de elementos arquitectónicos occidentales, siendo la planta rectangular la base de todas las construcciones en la Isla, ya que posibilita una distribución sencilla, dividida en dos o tres recintos que podían albergar hasta 12 personas.

La relación del continente y la isla sufriría un fuerte golpe debido al gran desorden político producido por la muerte del Presidente Balmaceda y la guerra civil de 1891, generando una decadencia en las relaciones, producto del descuido del Gobierno hacia la isla y sus colonos, lo que conllevaría al surgimiento de un sentimiento de abandono por parte de los isleños.



Imagen Nº 11. Ilustración de Sebastian Englert. Es considerado el principal promotor de la religión católica en la Isla. **Fuente:** Ilustración de Te Pou Huckle en “Leyendas de Isla de Pascua”.



3.0 | Contextualización

En esta época los centros poblados se reducen a 3, siendo el principal Hanga Roa, con su caleta principal de Hanga Roa Otai y al sur de este Moeroa dependiente de la caleta Hanga Piko, y mas al sur la Mataveri.

Desde 1895 la isla se transforma en una Hacienda Ovejera, debido a un convenio del gobierno de Chile de arrendamiento de la Isla en su totalidad. Este suceso transforma fuertemente el estilo de vida del pueblo Rapa Nui, ya que altera sus tradiciones y sus asentamientos sufren un giro radical, teniendo que abandonar la pesca y la agricultura para dedicarse completamente a la ganadería. En este período se concentra la población total de isleños en un terreno de no más de 1000 hectáreas cercadas por enormes pircas, que genera una especie de “Gheto” entorno a Hanga roa, prohibiendo la libre circulación de los habitantes por la isla.

En 1953 se establece un sistema de encargos para la isla, con lo que planeaba mejorar la conexión con el continente, producto de este sistema es que los Rapa Nui comienzan a

viajar y permanecer en el continente, situándose en los sectores de Valparaíso y Quilpué. Asimismo en esta época se levanta la prohibición de libre circulación por la isla, además trae consigo la llegada de servicios públicos y administrativos.

Con la construcción del aeropuerto de Mataveri en 1967 comienza el auge del turismo en la isla, ya que establece un contacto permanente con el exterior. Volviéndose el turismo parte fundamental de la isla y de su economía.

El turismo afectó tan fuertemente la vida urbana de Hanga Roa, que para la década de 1960 el pueblo sufre una remodelación casi total, desde la arquitectura hasta la ampliación de las calles y la generación de un alumbrado público y residencial.

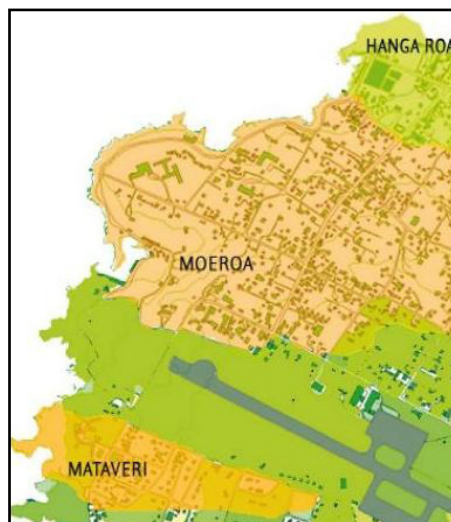


Imagen Nº 12. Unión entre los poblados de Hanga Roa y Moeria Fuente: “El Habitar en Rapa Nui”



7. Patrimonio Vivo

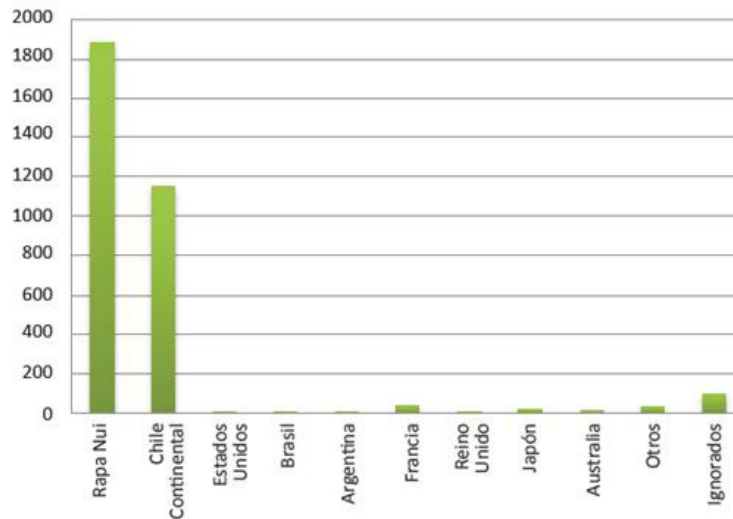
7. Patrimonio Vivo

En el Censo del año 2002 se pudo apreciar que la población para ese entonces era de 3791 habitantes, donde el 98,36% se encuentra en Hanga Roa. A todos los habitantes de la isla se les denomina Rapa Nui o Pascuenses, independientemente de su origen étnico, a pesar de que la población actual es mayoritariamente mestiza o inmigrante. Los idiomas oficiales son el español y el Rapa Nui.

do mantener vivas sus tradiciones, debido principalmente a la aislación de la que está sometida y al orgullo que sienten por su ascendencia. Esto se puede ver claramente retratado en la mantención de sus juegos tradicionales, bailes, música, el idioma y los taconas (dibujos corporales), siendo resaltado en lo que es la Tapati Rapa Nui, fiesta tradicional que cada año atrae a más turistas.

Uno de los mayores atractivos que tiene, es su riqueza cultural, puesto que la población ha logra-

Cuadro Nº 5: Distribución de población según lugar de nacimiento



Fuente: Rapa Nui 5 ideas, P-27

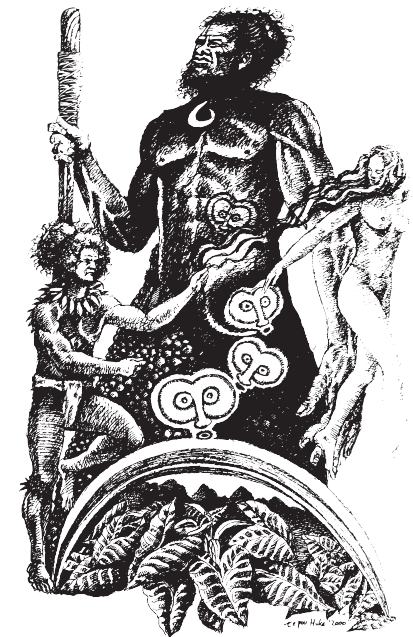


Imagen Nº 13. Ilustración de Hotu Matua. Fuente: Ilustración de Te Pou Huckle en “Leyendas de Isla de Pascua”.



3.0 | Contextualización

8. Patrimonio Arqueológico

8.1. Ahu

Los Ahu son las enormes plataformas de piedra que se sitúan por todo el perímetro de la Isla. Estas estructuras comenzaron como grandes tumbas para los Arikis (Reyes), las cuales marcaban el límite del mundo sólido con el etéreo, la línea que separaba la tierra con el mar.

El posicionamiento de estas plataformas era decidido por el sabio de la tribu y representaba el centro de la vida de cada tribu. Este demarcaba en la mayoría de los casos el punto central de los asentamientos ancestrales, cuyas viviendas se disponían de forma radial al Ahu.



Imagen Nº 14. Ahu de Vinapu. Fuente: del autor.



Imagen Nº 15. Ahu de Vinapu. Fuente: del autor.



Imagen Nº 16. Esquema de Principales Ahu/Moai de Rapa Nui. Fuente: 5 ideas de Haber Rapa Nui.

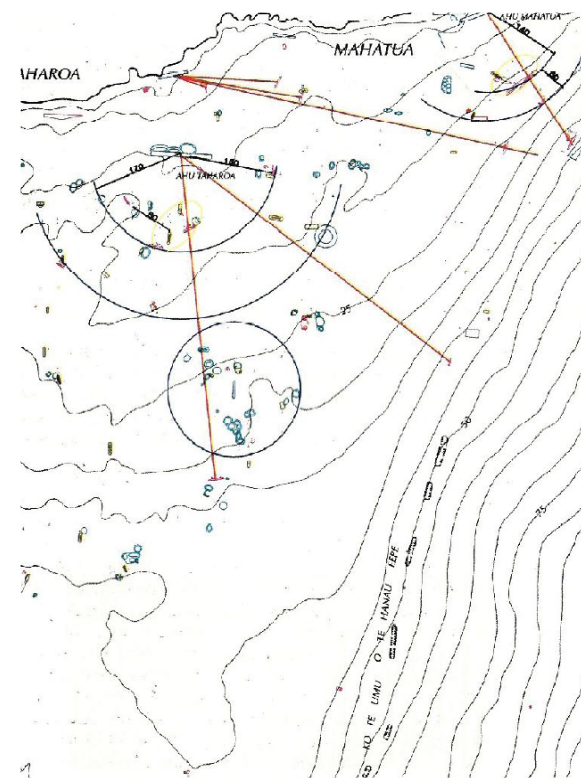


Imagen Nº 17. Ejemplo de distribución en torno a las plataformas ceremoniales Fuente: 11000 años en Rapa Nui, arqueología del asentamiento, Patricia Vargas, pág 360

8.2. Moai

Los Moai son los elementos más distintivos y reconocidos de la cultura Rapa Nui, pero poco se sabe de su verdadero valor para este pueblo, ya que estos cumplen la función de protectores de las tribus (motivo por el cual siempre dan la espalda al mar y miran hacia el poblado).

Estas enormes estructuras monolíticas que llegaron a medir hasta los 18 mts de altura, son la representación de los antepasados difuntos, por lo general representaban a los Arikis Tribales (reyes) difuntos. El Moai era una estatua inerte hasta el momento en que se le colocaban los ojos, los cuales poseían el mana (energía sobrenatural) de los antepasados, este proceso solo ocurría cuando el Moai era situado en su Ahu respectivo. Cabe destacar que a pesar de lo que la mayoría de las personas piensa, los Moai no solo están compuestos por la cabeza humanoide, sino que poseen un cuerpo completo, solo que al no estar sobre un Ahu el Moai suele quedar sepultado por la tierra.

Las plataformas Ahu al comienzo solo cum-

plían la función de altar y estas por si solas eran atesoradas por las tribus pero con el pasar de los siglos aparecieron los Moai y los Ahu pasaron a ser las bases de estos. La evolución de los Moai también abarcaba a sus plataformas, ya que a mayor dimensión de la estatua, mayor tenía que ser el Ahu, por lo que solían ir superponiendo Ahu sobre Ahu, utilizando en sus basamentos incluso partes de los Moais destruidos.

La gran destrucción de estas estatuas se debió a las guerras tribales, ya que cuando una tribu quería dañar seriamente a otra lo primero que hacía era destruir su Moai, partiendo por los ojos, y así dejando a la tribu indefensa.

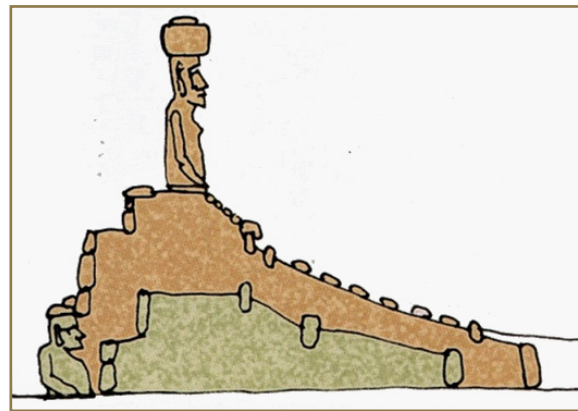
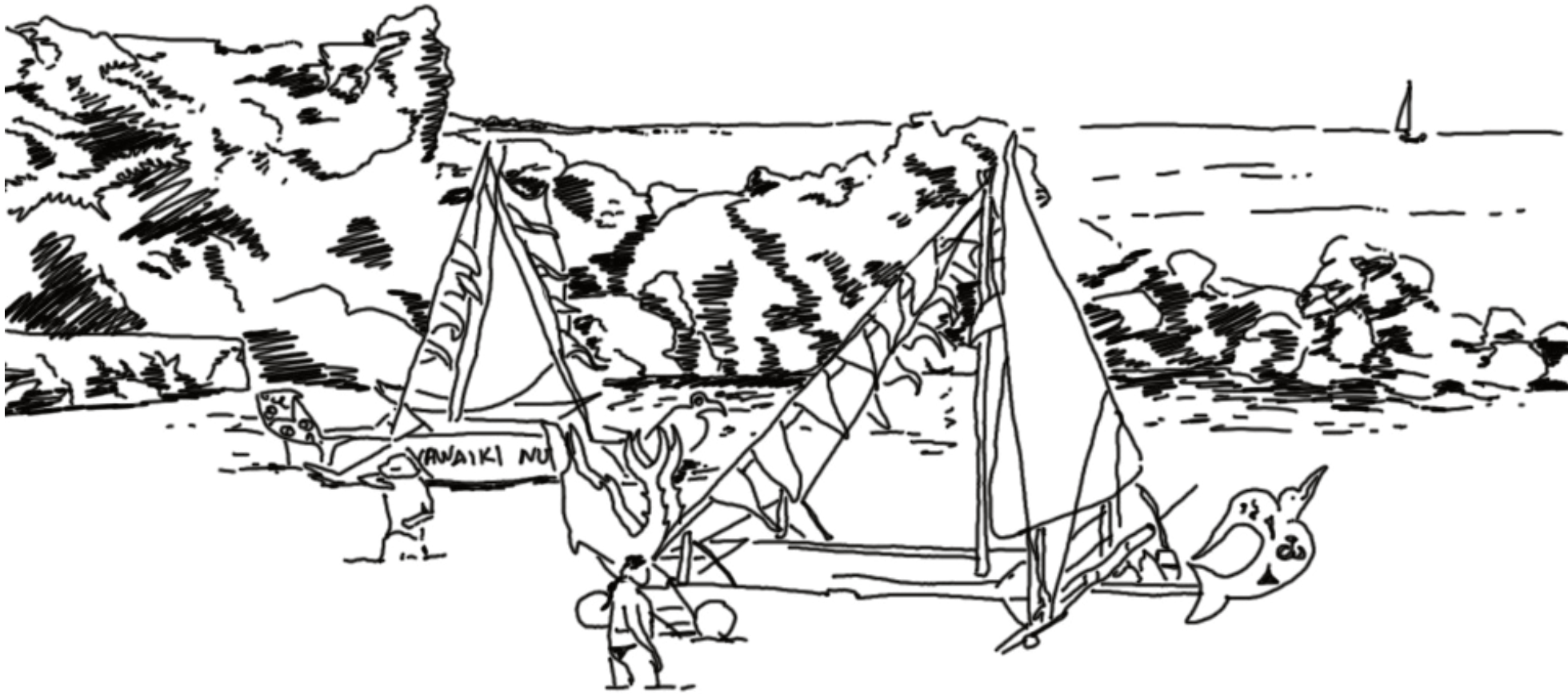


Imagen Nº 18. Esquema Evolución Ahu/Moai. Fuente: 5 ideas de Haber Rapa Nui.



Imagen Nº 19. Ahu Tongariki. Fuente: del Autor.

4.0 | Valores de Sustentabilidad





1. Puerta Marítima

Rapa Nui a pesar de poseer un patrimonio histórico y arqueológico de reconocimiento mundial, ha sufrido un proceso de constante deterioro. Esto producto de las políticas que se han desarrollado en la isla, incluso antes de la colonización por parte del Estado Chileno, ya que el aislamiento se produjo en la época de los grandes Ariki, llevando a perder gran parte de la cultura navegante que caracterizó durante siglos a la isla.

El aislamiento desembocó en que el contacto con occidente golpeará fuertemente todas las bases de la cultura nativa, generando una dependencia con el continente tan fuerte que hablar actualmente de independencia del pueblo Rapa Nui sería utópico desde un punto de vista objetivo.

Uno de los principales problemas que conlleva el actual desarrollo de la isla es que el patrimonio pertenece a Chile en general, y al pueblo Rapa Nui en particular, sin embargo no son los chilenos ni todos los Rapa Nui los beneficiados por su existencia. Debido a que la principal fuente de ingresos se basa en la industria turística que se ha desarrollado en torno a este patrimonio, beneficiando a los isleños de forma disparada. La

problemática reside en que ni siquiera sus elementos arqueológicos, y mucho menos sus playas sean vendibles, ya que la gente no paga por verlos o disfrutarlos, como lo harían viendo una película, lo que la gente paga son los servicios turísticos complementarios, como son el caso de los hoteles, artesanías, restaurantes y el transporte. Produciendo que estos beneficios no recaigan en quienes más necesitan estos recursos, como la población más vulnerable, o los propios Moai, que requieren mantención y en muchos casos restauración.

Por ello con este proyecto se busca reforzar lo mejor que la isla puede ofrecer a la humanidad, sobre la base de los rasgos que la diferencian de otros sitios de interés turístico y que la han transformado en un lugar único a nivel mundial, rescatando no solo sus raíces patrimoniales, sino que también su cultura viva, que complementa a los recursos arqueológicos para conformar un patrimonio material y espiritual, sobre el cual se ha cimentado el valor agregado de Rapa Nui y el que puede potenciarse para ser ofrecido a la Humanidad.

1. Puerta Marítima



Imagen Nº 20. Moai en Cantera del Rano Raraku. En la imagen se puede apreciar uno de los moais que nunca salieron de la cantera, con un tallado de una embarcación occidental en su abdomen, probablemente realizada por algún nativo que viera a uno de los primeros navegantes. **Fuente:** del Autor.





4.0 | Valores de Sustentabilidad

2. Comercio

2. Comercio

La gran distancia de Rapa Nui del continente, por una parte, y el no ser este territorio una ruta con alto flujo comercial, por otra, tiene como principal consecuencia elevados costos para el transporte de carga y de pasajeros. Elevando los costos para el desarrollo del turismo, así como también el costo de la vida para los habitantes, quienes deben pagar mayores precios por los productos que son llevados desde el continente. Sumado a esto, encontramos un ecosistema fuertemente dañado por años de luchas tribales y la tala indiscriminada de las especies arbóreas, lo que produce una baja producción de alimentos nativos para la población en constante crecimiento, llevando a generar una cada vez mayor dependencia con el territorio insular, llegando incluso a recibir 4 buques con cargamentos por mes en temporada alta.

2.1. Comercio Turístico y Mercantil El mercado turístico

Para comprender el turismo es necesario conocer el mercado turístico, el cual determina las características de las actividades que se desarrollan, el nivel de intervención o cambio a producir en el medio ambiente

natural, los servicios turísticos, los servicios complementarios, así como también, los operarios requeridos para el desarrollo de la industria turística.

El transporte de mercancías

El transporte se produce por dos vías, la marítima y la aérea, siendo la más económica la primera debido que puede transportar mayores volúmenes de carga por viaje, y los costos son por volumen y no por peso, pero con las dificultades climáticas, tiempo de viaje y las deficientes infraestructuras portuarias de la Isla. El transporte de carga aéreo es más costoso debido que se cobra por peso, y es el más usado para elementos delicados, debido a velocidad de los vuelos y seguridad de éstos.

En la actualidad son dos las navieras que realizan el traslado de carga entre el continente y la Isla, las cuales son: Naviera GV S.A. y la Naviera Danvi Ship S.A.

Alternativas a estudiar para la reducción de los costos de flete marítimo la liberación del cabotaje marítimo, para el territorio de Rapa Nui, lo cual está establecido en la Ley de Ca-





botaje, la cual plantea que tienen prohibido las navieras o armadores extranjeros operar en la isla, lo que sería muy factible aprovechando las rutas marítimas del pacífico.

2.2. Importancia Comercial de Hanga Piko

Hanga Piko es considerado el Puerto de Isla de Pascua, tiene una infraestructura básica y capacidad para fondear actualmente no más de 10 embarcaciones pesqueras, 5 yates o lanchones y 10 botes pesqueros hacia el interior de la bahía. Los buques fondean frente a Hanga Piko y desembarcan la carga mediante una barcaza.

2.3. Carga Marítima

Anualmente se desembarcan 15.000 toneladas de carga, de las cuales el 20% corres-

ponden a carga vía aérea. El 80% restante las transportadas por vía marítima, la mitad de esta carga correspondería a combustible que se desembarca y almacena en Vinapu.¹

Esta información lleva a que anualmente se desembarcan 6.000 toneladas en Hanga piko, con un promedio mensual de 500 toneladas, que necesitan una infraestructura portuaria pertinente. El embarque de cargas es casi nulo, ocasionando que la mayoría de las veces las embarcaciones regresen vacías al continente, luego de depositar sus cargas en la isla.

Las cargas más comunes que transportan las embarcaciones son del tipo suministro para la población, mayoritariamente alimentos, materiales de construcción y vehículos.

¹ Datos facilitados por Naviera Danvi Ship S.A.

Cuadro N° 6: Embarcaciones, Capacidad y Viajes anuales a la Isla

Buque mercante	Nombre	Capacidad	Viajes anuales
Naviera GS	Varua Vaikava	24 containers	s/i
Naviera Danvi Ship	Aquamarine	24 containers	3
Naviera Danvi Ship	Amatista	42 containers	4
Naviera Danvi Ship	Samson	54 containers	3

Fuente: Claudia Nuñez, Hare o te Vaikava, 2012





4.0 | Valores de Sustentabilidad

El tiempo que tarda todo el circuito de una nave es de aproximadamente unos 45 días, en los cuales los 5 primeros son de mantención y carga en el puerto de Valparaíso; 25 días son de viaje (ida y retorno) y 5 días de descarga en Hanga Piko; donde la diferencia de 10 días se debe a cuando el buque se queda en alta mar a la espera de las condiciones óptimas de realizar la descarga en las barcazas.

Esto es un dato muy importante, ya que todas las cargas proveniente de los buques deben ser traspasadas a barcazas, de dimensiones: 18 mts de eslora², 4 mts de manga³ y 1,5

mts de calado⁴; esto debido a que el muelle no posee las dimensiones para el atraque de embarcaciones con las dimensiones de los buques que actualmente llegan a la Isla. En la isla existen 3 de estas barcazas pertenecientes a la empresa SASIPA⁵, este proceso de descarga se debe realizar durante las horas de sol, según el Reglamento de Desembarco de Naves de Carga.

Para la descarga en el muelle de Hanga Piko se utiliza una grúa con capacidad de 70 toneladas, y dos cargadores frontales de 15 y 3 toneladas, respectivamente.



Imagen N° 21. Proceso de descarga de las barcazas por medio de gruas. Fuente: Dirección de Obras Municipales.



Imagen N° 22. Proceso de descarga de las barcazas por medio de gruas. Fuente: Dirección de Obras Municipales.

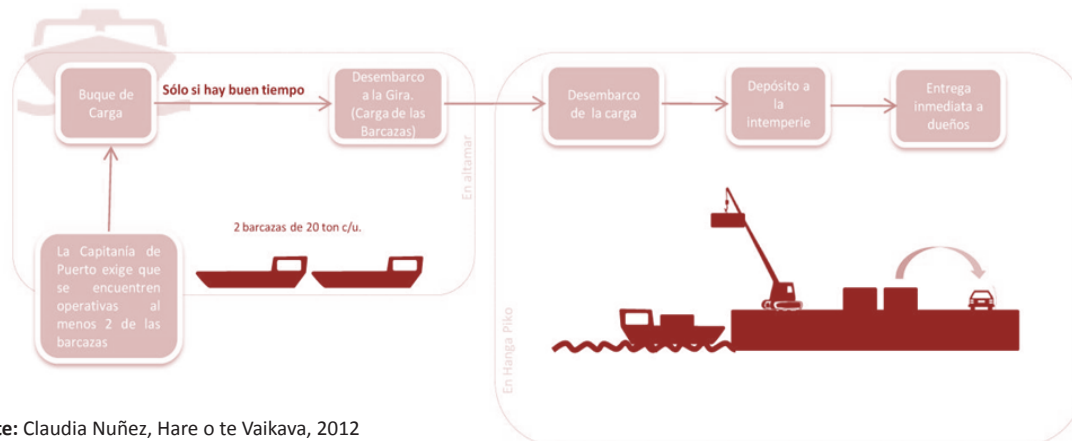
² Eslora: Largo máximo de la sección longitudinal del casco de un buque.

³ Manga: anchura máxima de la sección transversal del casco del buque.

⁴ Calado: profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco.

⁵ SASIPA: Agrícola y Servicios Isla de Pascua Ltda. Filial CORFO

Cuadro N° 7: Esquema del proceso de Desembarco a la Isla.

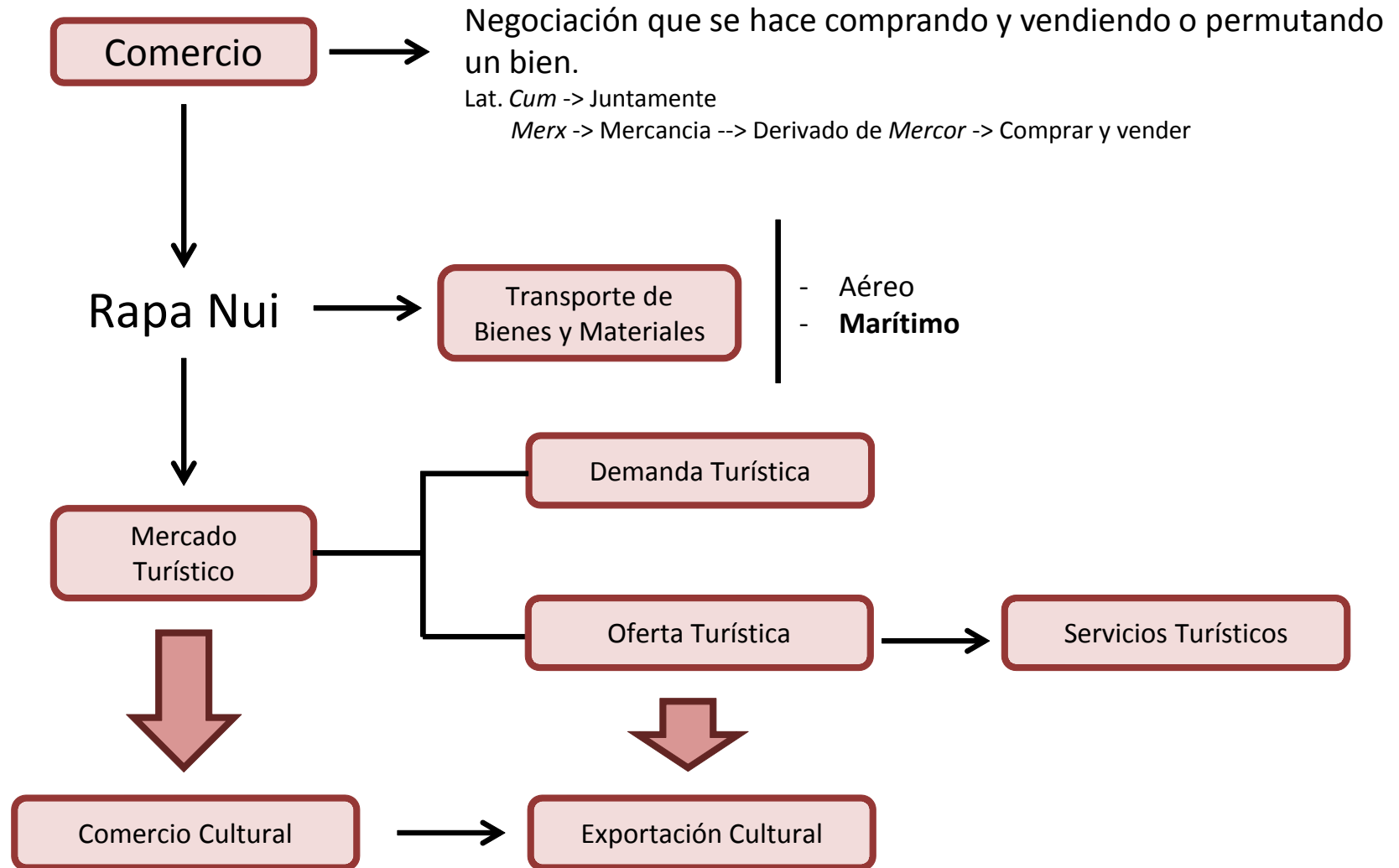


Fuente: Claudia Nuñez, Hare o te Vaikava, 2012





Cuadro N° 8: Resumen relación Comercio y Rapa Nui



En el cuadro N°9 se muestra las relaciones comerciales de Rapa Nui, con los principales medios de transporte de cargas. Fuente: Elaboración propia



4.0 | Valores de Sustentabilidad

3. Turismo



Imagen Nº 23. Rosa de los vientos, armada de Chile Fuente: del Autor.

3. Turismo

El concepto de turismo es muy amplio, dando origen a varias interpretaciones, y es por esto que muchos autores han tratado de sintetizarlo de la mejor manera. Vera indica que el turismo es *“Una práctica social de naturaleza espacial”*¹, poniendo el énfasis en el espacio, que se comprende como un conjunto de actividades económicas diversas, tanto dependientes como independientes unas de otras, siendo en gran medida lo que vuelve al turismo en uno de los negocios más rentables y con mayor capacidad de crecimiento de los últimos años.

En Chile desde el punto de vista jurídico se establece una definición de turismo que no dista mucho de la establecida por la OMT (Organización Mundial del Turismo) que señala: *“el turismo comprende las actividades que hacen las personas (turistas) durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo consecutivo inferior a un año, con fines de ocios, por negocios o por otros motivos”*².

En la actualidad la viabilidad económica de la isla

¹ Vera, J.F. Lopez Palomeque, F. Marchenna, M.J. Anton, S. 1997. P-401. *“Análisis territorial del turismo”*

² Definición dada para Turismo por la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas.

depende principalmente del incremento de su valorización como atractivo turístico, buscando así incrementar los ingresos producto de la actividad turística, pero equilibrándolo con un desarrollo sustentable de dicha actividad, pasando de una industria de explotación a un posibilitador de la preservación de los valores culturales y de la calidad de vida local.

Por este motivo que el plan de trabajo se centra en el desarrollo de un Ecoturismo, que constituye una de las industrias de mayor desarrollo a nivel mundial. The World Conservation Union y The Ecotourism Society definen el ecoturismo como: *“viajes y visitas turísticas responsables que permiten resguardar la conservación de la riqueza del entorno, promover el desarrollo y generar mayor bienestar para los habitantes locales”*.

3.1. Turismo Sustentable

El turismo Sustentable es aquel que respeta el medio natural, cultural y social, permitiendo disfrutar de un positivo intercambio de experiencias entre residentes y visitantes, donde la relación entre el turista y la comunidad es justa y los beneficios de la actividad es repartida de forma equitativa. Según la OMT el turismo Sus-





tentable o Sostenible es aquel cuyo “desarrollo que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Aplicando los principios aprendidos en el desarrollo de la relación del turismo con Rapa Nui se pueden extraer los siguientes principios a potenciar con el proyecto de Puerta Marítima:

- Valorar los recursos Arqueológicos.
- Reconocer las expresiones culturales y folklóricas del pueblo Rapa Nui.
- Identificar la existencia de una historia propia de la isla.
- Aportar en el desarrollo de una armonía entre lo construido y los recursos naturales de la isla.
- Potenciar el uso de tecnologías limpias que

aseguren un desarrollo equilibrado y perdurable

- Ser coherente con el paisaje donde se inserte el proyecto.

3.2. Turismo Marítimo Masivo (cruceiros)

Isla de pascua se sitúa en lo que se puede considerar el punto intermedio de los recorridos por el Pacífico Sur, donde los tiempos de viajes pueden oscilar entre los 3 o 4 días desde América y entre 2 o 3 días desde la Polinesia. La mayoría de los cruceros que llegan a Rapa Nui suelen ser de viajes largos, con tiempos que varían entre los 20 días y los 100 días. Anualmente arriban 10 cruceros a Rapa Nui, concentrándose en los meses de verano, con alzas de hasta 5 cruceros en el mes de la Tapa Rapa Nui (Febrero). (Cuadro N°9).

Cuadro N° 9: Arribo anual de Embarcaciones a Rapa Nui.

Año	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
2002	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	3	1	8
2003	0	5	1	1	0	0	0	0	0	1	2	1	11
2004	1	3	2	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	
2005	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	s/i	
2006	0	5	1	2	0	0	0	0	0	1	0	1	10
2007	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	10
2008	4	2	2	0	0	0	0	0	0	1	1	3	13

Fuente: Directemar. Armada de Chile.



4.0 | Valores de Sustentabilidad

Muy semejante al desembarco de carga es el proceso de descarga de pasajeros por parte de los Cruceros, los cuales deben permanecer en mar abierto y desembarcar en embarcaciones menores, conocidas como Tranfer, los cuales poseen una capacidad que varía entre 30 y 50 pasajeros, dependiendo de la dimensión del crucero, proceso que demora aproximadamente 20 minutos por tranfer.

Una vez que se completa el arribo de turistas, estos son recibidos por personal del SAG, Carabineros de Chile, Autoridad Marítima y Aduana, quienes se encargan de fiscalizar y controlar a los recién llegados, proceso actualmente desarrollado en carpas y toldos instaladas para la ocasión. Lo que demuestra la precariedad de la infraestructura para el recibimiento de los turistas.



Imagen N° 24. Crucero frente a Hanga Piko. Fuente: El Mercurio.

3.3. Turismo Marítimo Privado (Velerismo)

Como se ha planteado anteriormente la cultura polinésica tiene una fuerte relación con la navegación, por lo que es muy en esta región el uso de veleros y yates para recorrer las islas del Pacífico. Pero esto se complica al momento de llegar a Rapa Nui, que debido a las falencias portuarias e instalaciones

pertinentes para el arribo o el uso de estas embarcaciones limita en gran medida que se masifique en la isla este tipo de viajes.

Según DIRECTAMAR anualmente llegan entre 20 y 32 veleros aproximadamente, pero debido a la falta de marinas o muelles que faciliten el arribo de estas naves deben permanecer, en mar abierto, llevando a que estas naves se sitúen frente a cualquiera de las caletas o playas de la isla.

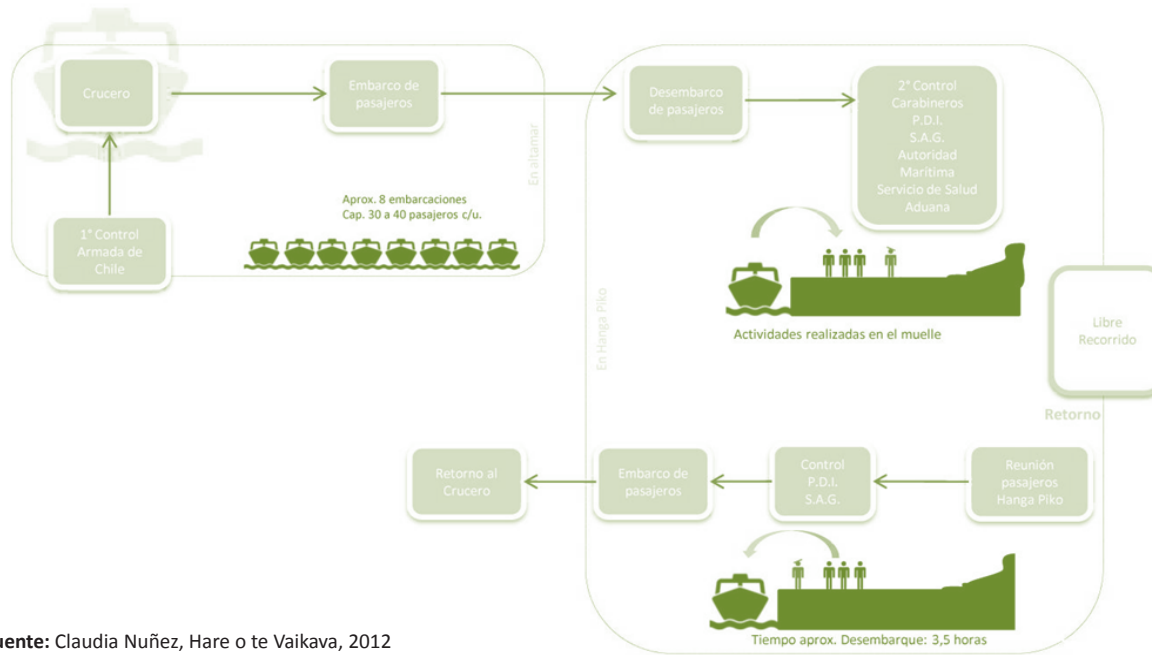
En Hanga Piko se encuentran 5 de estas naves atracadas la mayoría del tiempo, los cuales pertenecen a residentes de la isla, pero que por falta de espacio, estas naves deben ser retiradas del mar para dar espacio a los tranfer o barcasas de cargas.

Según las autoridades de la Isla y gente aficionada a la navegación, las embarcaciones que superan los 20 mts de eslora, no encuentran lugares seguros donde fondear, debiendo en la mayoría de las ocasiones abandonar el territorio de Rapa Nui sin poder desembarcar.





Cuadro Nº 10: Esquema del proceso de Desembarco a la Isla.



Fuente: Claudia Nuñez, Hare o te Vaikava, 2012

3.4. Capacidad de Carga

El estudio de la capacidad de carga turística en las zonas de uso público de áreas protegidas¹, implica el análisis de la capacidad de soporte que presentan los espacios naturales físicamente frágiles a altas frecuencias de visita y el diseño de un sistema de monitoreo de impactos ambientales actuales o potenciales que se originan en la operación turística.

¹ Consultora AMBAR, 2002. P-3-4-1. "Estrategias y Acciones para la conservación, uso y aprovechamiento sustentable de los recursos patrimoniales de Isla de Pascua v.1

El cálculo de capacidad de carga considerado para Rapa Nui se aplicó a las áreas designadas como: "espacio turístico del parque nacional Rapa Nui", las cuales se dividieron en dos categorías, áreas amplias con múltiples recursos tratados como "sitios Abiertos" y los tradicionales "senderos naturales" que por terreno accidentado conducen el flujo turístico hacia atractivos de alto valor paisajístico y arqueológicos.



Imagen Nº 25. Veleros Atracados en Hanga Piko. Fuente: Dirección de Obras Municipales.



Imagen Nº 26. Velero colisionado con las rocas, debido al mal tiempo. Fuente: Dirección de Obras Municipales.



4.0 | Valores de Sustentabilidad

Para calcular la cantidad de Turistas promedio que recibiría el proyecto se debe comenzar por analizar la capacidad optima de carga que pueden recibir los principales centros patrimoniales de Rapa Nui, además del tiempo mínimo de recorrido y su periodo de descanso con el fin de evitar deterioro del patrimonio local.

La consultora AMBAR desarrollo durante el año 2002 un informe sobre estrategias y acciones para la conservación del patrimo-

nio de Pascua, donde plantean el concepto de “Sitios Abiertos”, el cual abarca todas las áreas de dimensiones amplias con múltiples recursos patrimoniales. Para la evitar daños a estos sitios plantea generar una carga máxima de ocupación, consistente en grupos de 15 personas por visita en la mayoría de los casos, pero cifra que varía dependiendo de las dimensiones y fragilidad de las zonas patrimoniales.¹

¹ Consultora AMBAR. 2002. “Estrategias y Acciones para la conservación, uso y aprovechamiento sustentable de los recursos patrimoniales de Isla de Pascua.

Cuadro Nº 11: Calculo capacidad de Carga estimativa de la Isla.

Principales Sitios Patrimoniales	Capacidad (NºPers.)	Tiempo mínimo recorrido (min.)	Tiempo de descanso tras visita	Tiempo c/50 personas	Capacidad de Carga diaria (Uso 10 hrs diarias)
Ahu Akivi	15	15	5	67	450
Ahu Tepeu	15	15	5	67	450
Ahu Tahai	15	20	5	83	360
Hanga Roa	15	20	5	83	360
Hanga Piko	15	15	5	67	450
Orongo	15	20	10	100	300
Akahanga	15	15	5	67	450
Rano Raraku	50	45	15	60	500
Tongarikki	25	15	5	40	750
Papa Vaka	15	15	5	67	450
Te pito Kura	15	15	5	67	450
Anakena	300	120	20	120	300
Capacidad promedio de los 12 centros patrimoniales principales					439

Fuente: Elaboración propia





El tiempo de recorrido fue proporcionado por CONAF, donde se estipula el tiempo mínimo que se tarda en recorrer el centro arqueológico, además de sumar un tiempo de descanso entre cada visita, para evitar deterioro.²

Para poder obtener un promedio estimativo de la capacidad máxima diaria de recepción turística de la isla se calculó la capacidad de carga diaria de los 12 principales “sitios

² Información obtenida en entrevista con personal de Conaf, durante el mes de Diciembre del 2010

abiertos” de la Isla. (ver Cuadro N°11)

Luego de establecida la capacidad de carga de la isla, se plantea un cálculo aproximado del tiempo de Ingreso a esta, calculando como base los 20 min. del proceso de desembarco a los tranfer y el viaje de estos al muelle. Tiempo que se ha de sumar con un promedio de otros 15 min. de control e inspección, los cuales tienen capacidad simultánea para 20 personas. (ver Cuadro N°12)

Cuadro N° 12: Calculo tiempo de ingreso.

Etapas	Capacidad de turistas (personas)	Tiempo (min.)	Tiempo c/100 personas (min.)
Traslado Transfer	100	20	20
Control (PDI, SAG, Aduana)	20	15	75
Tiempo total Ingreso de Primeros 100 pasajeros (2 tranfer)			95
Siguientes ingresos de pasajeros			75

Fuente: Elaboración propia

Se determina un máximo de 300 turistas marítimos (ver Cuadro N°13), para no superar la capacidad de carga que se complementar

con turistas de embarcaciones privadas, aéreos y los de permanencia extensa.

Cuadro N° 13: Calculo tiempo de ingreso.

	Cantidad (pers.)	Capacidad Tranfer (pers.)	Tiempo (min.)	Viajes para trasladar 300 pasajeros	Tiempo de viajes (min.)
Capacidad promedio	300	100	75	3	225
Total de tiempo de desembarco (sumado los 20 min del viaje inicial)					245

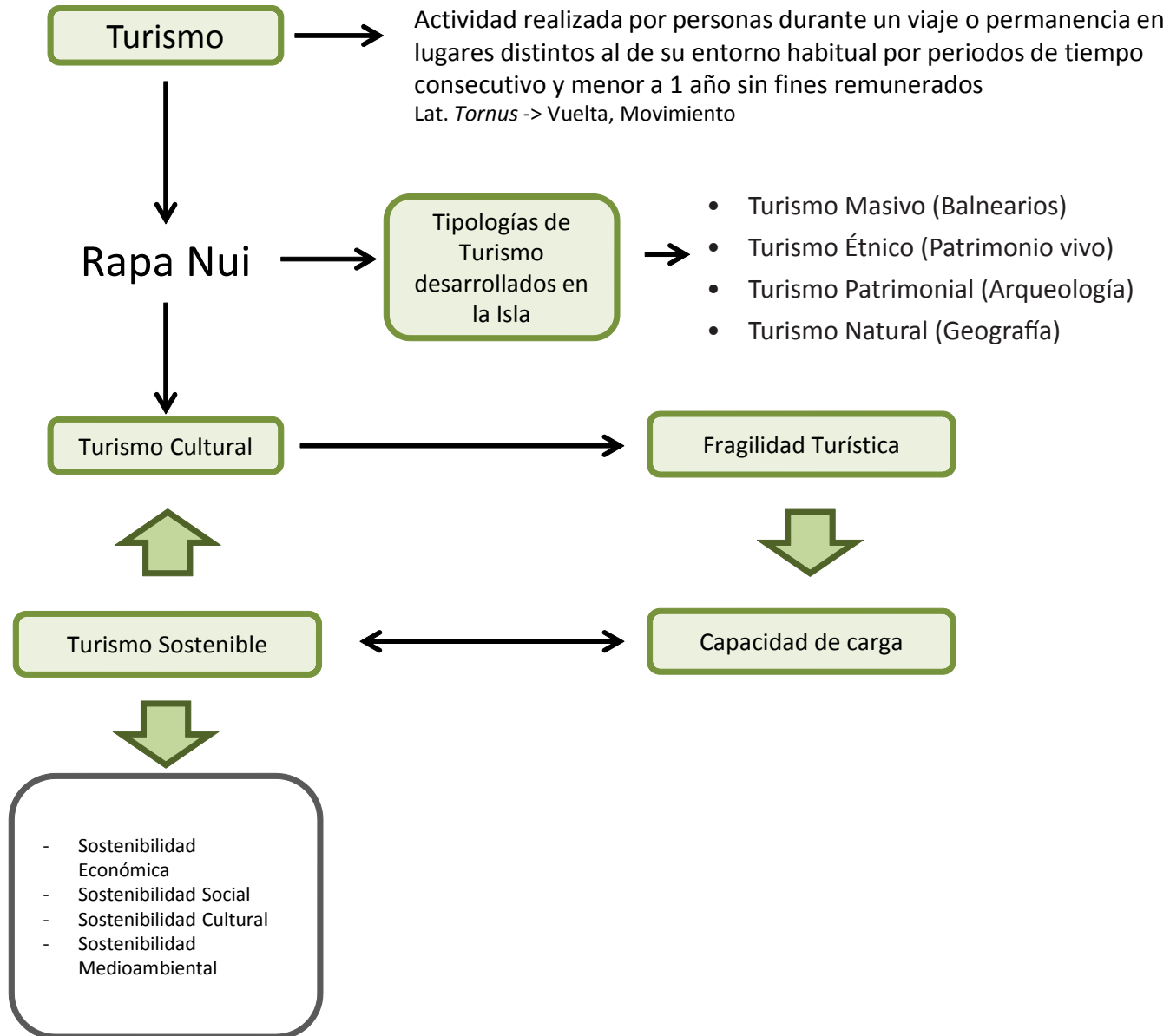
Fuente: Elaboración propia





4.0 | Valores de Sustentabilidad

Cuadro N° 14: Resumen relación Turismo y Rapa Nui



En cuadro N°14 muestra la relación de la Actividad Turística con el territorio Rapa Nui y los conceptos que se deberían de respetar para lograr un Turismo que no dañe el patrimonio y la sociedad local. Fuente: Elaboración propia





4. Patrimonio Cultural

La Cultura Rapa Nui no se puede considerar como un pueblo aislado o estático, que permanece o desaparece, en relación con su historia ancestral. Sino más bien como una cultura dinámica, mosaico de influencia, en constante cambio y sin perder una continuidad, ya que la unión con su pasado y los restos dejados por los antiguos marcan en forma permanente una conexión con el entorno que ha sabido apoderarse de los principios de la globalización y hacerlos partícipes de esta constante evolución.

4.1. Tradición v/s Modernidad

La cultura Rapa Nui ha logrado mantener viva su evolución, e ir a la par de la Modernidad, conservando la esencia de sus tradiciones como son las artes, como la pintura que no por ser autóctona no se ha quedado solo en pinturas ancestrales, sino que ha sabido avanzar y llegar a compartir lugar con el arte moderno, tal es el caso de Paul Gauguin, quien incluso vivió en la polinesia llegando a expresar que el verdadero arte, el arte virgen y puro que yacía en estas tierras, por lo que no es de sorprender que pinturas Rapa Nui

aparezcan en exposiciones por Europa. La Música y el Folklore también han sabido abrir puertas, llegando grupos isleños a tocar en los escenarios más importantes de Oceanía y algunos hasta en el viejo continente.

4.2. Proceso de Aculturación

Se entiende por el conjunto de fenómenos resultantes del hecho que grupos de individuos pertenecientes a culturas distintas entren en contacto continuo o directo como asimismo, los cambios que se producen en los modelos culturales originales de uno de ambos grupos. Lo que desemboca en:

- Transformación de la identidad Cultural
- Conflictos interculturales
- Prejuicios culturales
- Discriminación Racial

4.3. Entrecruzamiento de civilizaciones y Colonialismo

Según Roger Bastide en sus ensayos sobre la sociología de los Entrecruzamientos de Civilizaciones, cuando una cultura consolidada entra en contacto con una etnia de menor cultura tiende a ocurrir en la mayoría de los casos una absorción de la menor por parte de la mayor. Pero en el me-

4. Patrimonio Cultural



Imagen Nº 27. Cartel colgado fuera del parlamento Rapa Nui Fuente: del Autor





4.0 | Valores de Sustentabilidad

nor de los es casos posible una convivencia de mutua aceptación, siendo necesario para esto el desarrollo de tres áreas: La Demográfica, La Ecológica y Económica, y La Étnica, según las cuales se plantean los siguientes esfuerzos por revertir la pérdida cultural.

- **Demográfica:** Por lógica la mayor demografía tendería a dominar la menor étnica, pero esto se puede nivelar o incluso revertir cuando esta minoría pasa de una actitud pasiva a una activa, donde se ponga en evidencia los valores propios culturales, llevando al conocimiento general estas virtudes.
- **Ecológico y Económico:** Con el fin de no ser consumidos económicamente como suele suceder no solo en pueblos étnicos sino que entre países enteros, se debe realizar una explotación de los recursos propios con el fin de generar cierta independencia económica, así también instaurar una interrelación entre los habitantes y las formas de producción haciéndolos partícipes de ésta y su desarrollo.
- **Étnico:** Muchas veces por ignorancia y arrogancia se tiende a mirar con desconfianza y recelo a los diferentes, que en este caso son las minorías, por este motivo se ha de reforzar la muestra en escena de la cultura, para

pasar de ser minoría diferente a único y exótico. Mostrando la cultura como escudo frente a los prejuicios y estereotipos.

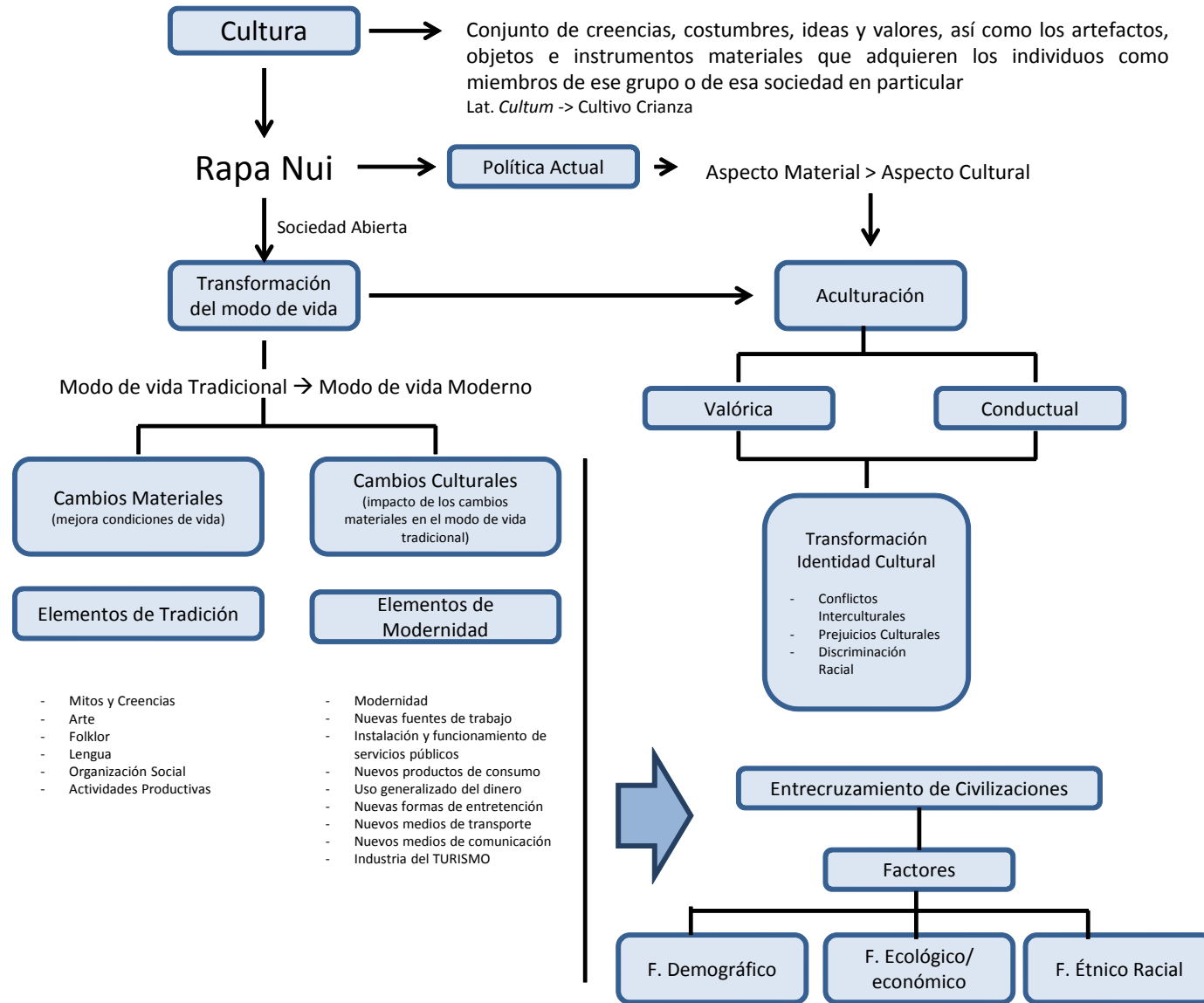
4.4. Cultura y Modernidad

Debido al proceso de globalización y a la natural apertura al mundo, como consecuencia del transporte aéreo, se ha tendido a estrechar cada vez mas los lazos de rapa nui con el mundo, principalmente con el continente, con la idea de enfatizar el transporte marítimo se espera facilitar una mayor relación con el mundo polinésico, con el cual está vinculado debido a su origen común, tradiciones similares y manifestaciones artísticas culturalmente emparentadas. Con esto se espera también generar la instancia para potenciar un turismo de caracter ecológico y étnico, contribuyendo a la revalorización de la cultura como elemento favorecedor de desarrollo económico de la población.



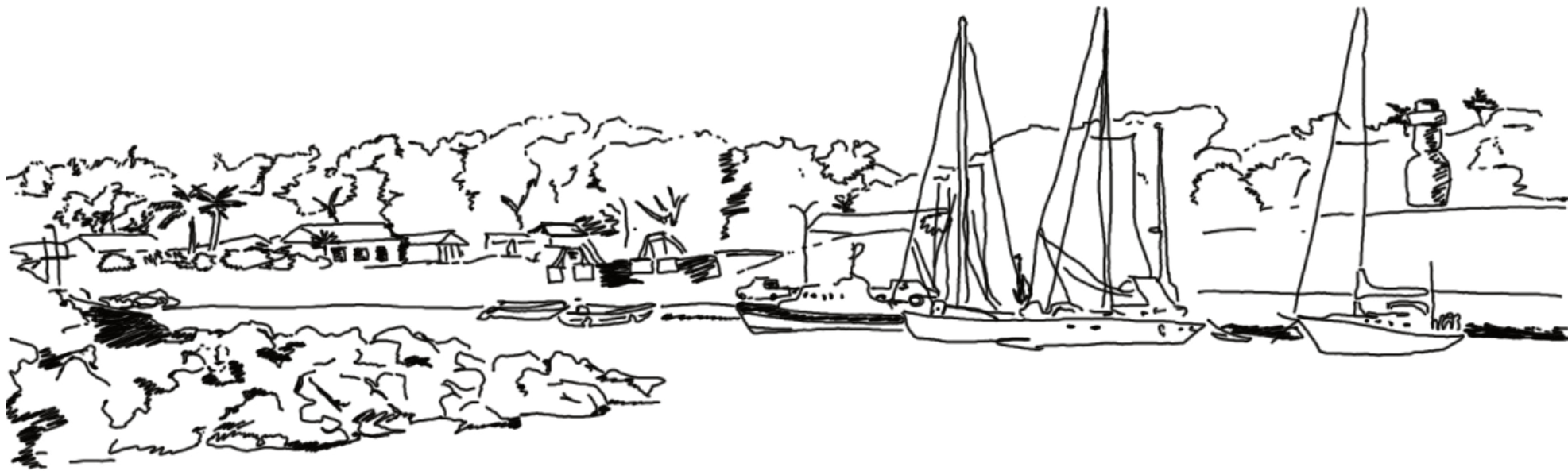


Cuadro N° 15: Resumen relación Patrimonio Cultural y Rapa Nui



En el Cuadro N°15 se muestra la importancia Cultural de Rapa Nui y como esta se ve afectada por la modernidad y las malas políticas de acción, así como también se plantea una comparación de los valores materiales y culturales. Fuente: Elaboración propia

5.0 | Lugar



El nombre Hanga Piko en lengua Rapa Nui significa “La Bahía Escondida”, nombre que surge de la situación geográfica en que se sitúa, rodeada por montes completamente, a diferencia de la mayoría de caletas que posee la isla (mayoritariamente en planicies). Esta bahía históricamente se ha considerado el acceso marítimo a la isla, ya que posee condiciones óptimas como fondeadero y se sitúa muy próximo al centro urbano de Hanga Roa, esto se ve realzado con su condición especial patrimonial, ya que es uno de los 3 puntos ceremoniales con estructuras de Ahu/Moai (Plataforma y Estatua Monolítica) que posee el área urbana.

A pesar de estas cualidades, se encuentra en un fuerte estado de deterioro, y olvido cultural por parte la comunidad Rapa Nui. Situación que se remonta a mediados del S.XIX, ya que es aquí cuando el pueblo comienza a perder contacto con la bahía, siendo en esta fecha el comienzo del contrato de arrendamiento de la isla por parte de la Hacienda Ovejera, quienes transformaron en puerto a Hanga Piko, incrementando el uso por parte de los extranjeros en desmedro del pueblo

Rapa Nui. Posteriormente, con el término del arriendo el “puerto” pasa a manos de la Armada de Chile, quienes mantienen el control hasta fines del S.XX, pero ya muy tarde para intentar un reencuentro pleno del pueblo con la bahía, ya que siglos de alejamiento contribuyeron en un desligamiento cultural que conllevó a que se encuentre en tan precario estado el patrimonio en la actualidad.



Imagen Nº 28. Hanga Piko. **Fuente:** Dirección de Obras Municipales.



5.0 | Lugar

1. Hanga Piko y su importancia en el contexto Marítimo Chileno

2. Hanga Piko y su relación con el poblado de Hanga Roa.

1. Hanga Piko y su importancia en el contexto Marítimo Chileno

El territorio nacional se divide en 19 Gobernaciones Marítimas de norte a sur del país, siendo una de estas la de Hanga Roa. Asimismo esta gobernación posee una Capitanía de Puerto y sus respectivas Alcaldías de Mar, donde destaca Hanga Piko como la de mayor tráfico marítimo.

2. Hanga Piko y su relación con el poblado de Hanga Roa.

Hanga Piko a pesar de situarse en un sector de Hanga Roa poco urbanizado, la dependencia con el centro poblado es muy fuerte debido al uso que se le desea otorgar a esta caleta, siendo la conexión con el resto del territorio un importante factor de diseño.

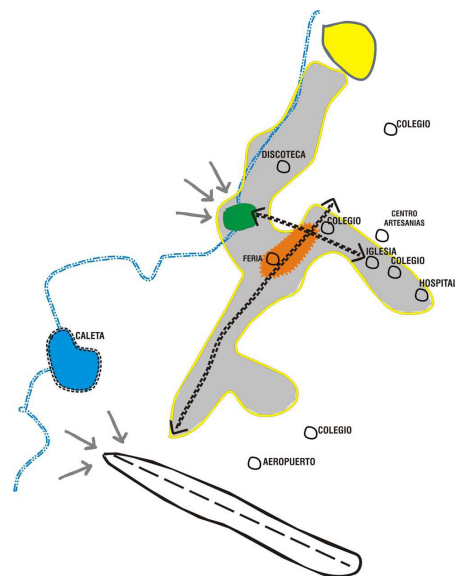


Imagen Nº 29. Esqueña de Hanga Roa Fuente: "Mai ki keu tatou henua e hoi!". Ecopolis.

2.1. Situación Urbana

Además de algunos asentamientos irregulares y la ocupación de ciertas parcelas, los habitantes de Rapa Nui se concentran en la capital de la Isla y el único poblado de Hanga Roa.

La población en los últimos censos, a seguido la estadística de 6 habitantes por hectárea, principalmente debido a la entrega de títulos en áreas cada vez más periféricas. Sin embargo, en las

áreas centrales del poblado se registran densidades mayores, en especial en el sector de la Plaza Toro Tekena (intersección de las principales avenidas Atamu Tekena y Te Pito O Te Henua).

Al interior del área urbana de Hanga Roa, el patrimonio arqueológico existente es igual que en gran parte de la isla, correspondiendo principalmente a vestigios de la ocupación prehistórica. Del período de ocupación histórica son pocas las edificaciones o inmuebles que pudieran tener una connotación patrimonial, destacándose en Particular solo 3:

- la parroquia, por su significación social más que por un valor arquitectónico propiamente tal.
- la antigua cárcel, cuya estructura está en ruinas
- el cementerio.

En los últimos años Hanga Roa ha comenzado a sufrir un aumento considerable en su densidad, ya que han tenido un fuerte auge las subdivisiones prediales, donde cada dueño de un predio divide para cada uno de sus hijos su terreno original y así sucesivamente. Con el nuevo Plan Regulador se espera poder revertir esta situación,



delimitando las dimensiones mínimas prediales y así poder evitar un hacinamiento del poblado.

2.2. Imagen Urbana

El denominado “Paisaje Urbano” se encuentra enmarcado por calles de trazado sinuoso, que suelen respetar las curvas de nivel, lo que permite una circulación sin mayores esfuerzos, complementadas con la prominente vegetación que se genera al interior de las grandes manzanas.

Las vías estructurales se encuentran inmersas en un trazado rectilíneo, muy al estilo damerico de los asentamientos del continente, con la excepción de la costanera que respeta fielmente su

geografía.

Dentro de este paisaje se podría decir que la vivienda y su arquitectura no presentan un rol de verdadera importancia, ya que generalmente las casas se encuentran visualmente tamizadas tras la vegetación, cosa que no ocurre en el centro cívico de Hanga Roa, donde los edificios públicos de la gobernación, Banco, Mercado, Gimnasio, Cuartel de bomberos intentan generar una mayor relación con el entorno, abriéndose hacia las vías colindantes, además de presentar una arquitectura que responde a la materialidad y formas tradicionales.

Una de las mayores falencias que presenta este paisaje urbano es la escases de plazas o áreas



Imagen N° 30. Vista aerea de Hanga Roa. **Fuente:** Dirección de Obras Municipales de Isla de Pascua



5.0 | Lugar

verdes de uso público. Por este motivo la mayor parte de las actividades públicas se centran en la cancha de fútbol y la costanera con sus pocos descansos y explanadas.

2.3. Estructura Vial

La estructura vial de Hanga Roa se puede clasificar en tres tipos:

- Calles de Adocreto: son las vías principales estructurales del pueblo. Estas forman parte del trazado original, que se sitúan en las dos primeras cotas de nivel después del borde costero, y que rematan en el único eje perpendicular al borde costero.
- Calles Pavimentadas: son las vías secundarias del trazado urbano, se generan por un lado para la valoración del borde costero y para el fácil acceso a los puntos clave de la isla, ya sean escuelas o museos, y también se presentan en las dos carreteras que conectan toda la isla tanto interiormente como perimetralmente.
- Calles de Tierra: son las vías con mayor presencia dentro del pueblo, estas surgen por lo general por la parcelación de la zona urbana, lo que genera calles y pasajes, en muchas ocasiones

sin salida y sin un orden funcional.

3. Caracterización de sus Usos

En la actualidad la Caleta de Hanga Piko presenta una gran variedad de usos, que se superponen unos con otros, imposibilitando el buen funcionamiento de ninguno de estos. Lo que se refleja en la precaria infraestructura que posee este sector.

Esta situación determina que la caleta sea considerada hoy en día como “el patio trasero de la Isla”, siendo que por su ubicación y morfología presenta todas las cualidades necesarias para una transformación en la gran puerta marítima al territorio Rapa Nui, pudiendo conformarse también como la gran plaza costera que dé inicio al tan ansiado y postergado paseo costero de Hanga Roa.

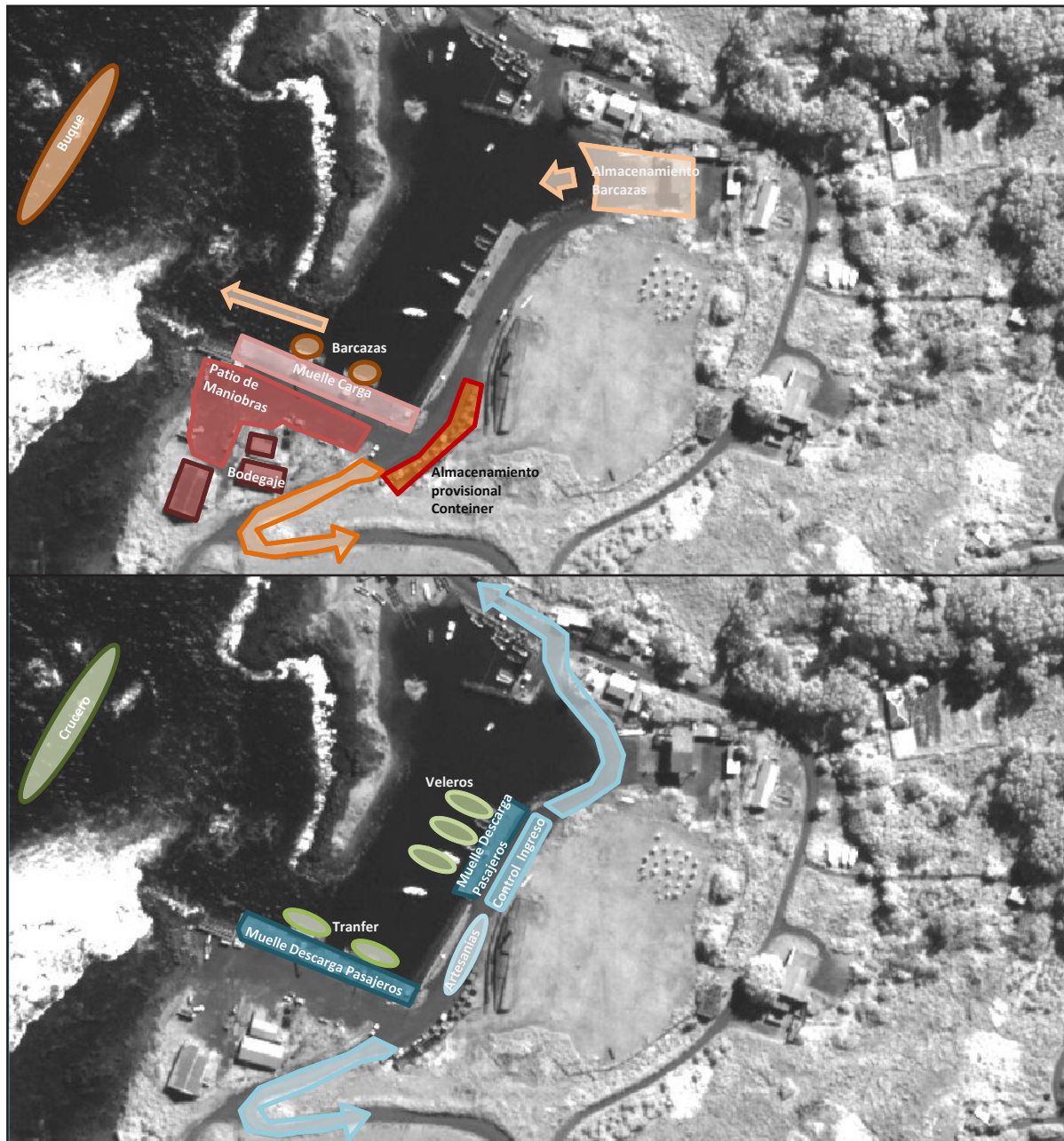


Imagen Nº 31. Av. Atamu Tekena. Fuente: del autor.



Imagen Nº 32. Vista Aerea de Hanga Piko. Fuente: Dirección de Obras Municipales de Isla de Pascua

3. Caracterización de sus Usos



3.1. Comercial

Se logra apreciar que el proceso de descarga y almacenaje ha tenido un desarrollo natural, sin el menor control o resguardo del patrimonio.

3.2. Turismo

El desarrollo del recibimiento a los turistas se presenta en un claro desorden de las funciones, solo dependiendo de la disponibilidad de espacio, y superponiéndose con las actividades portuarias.



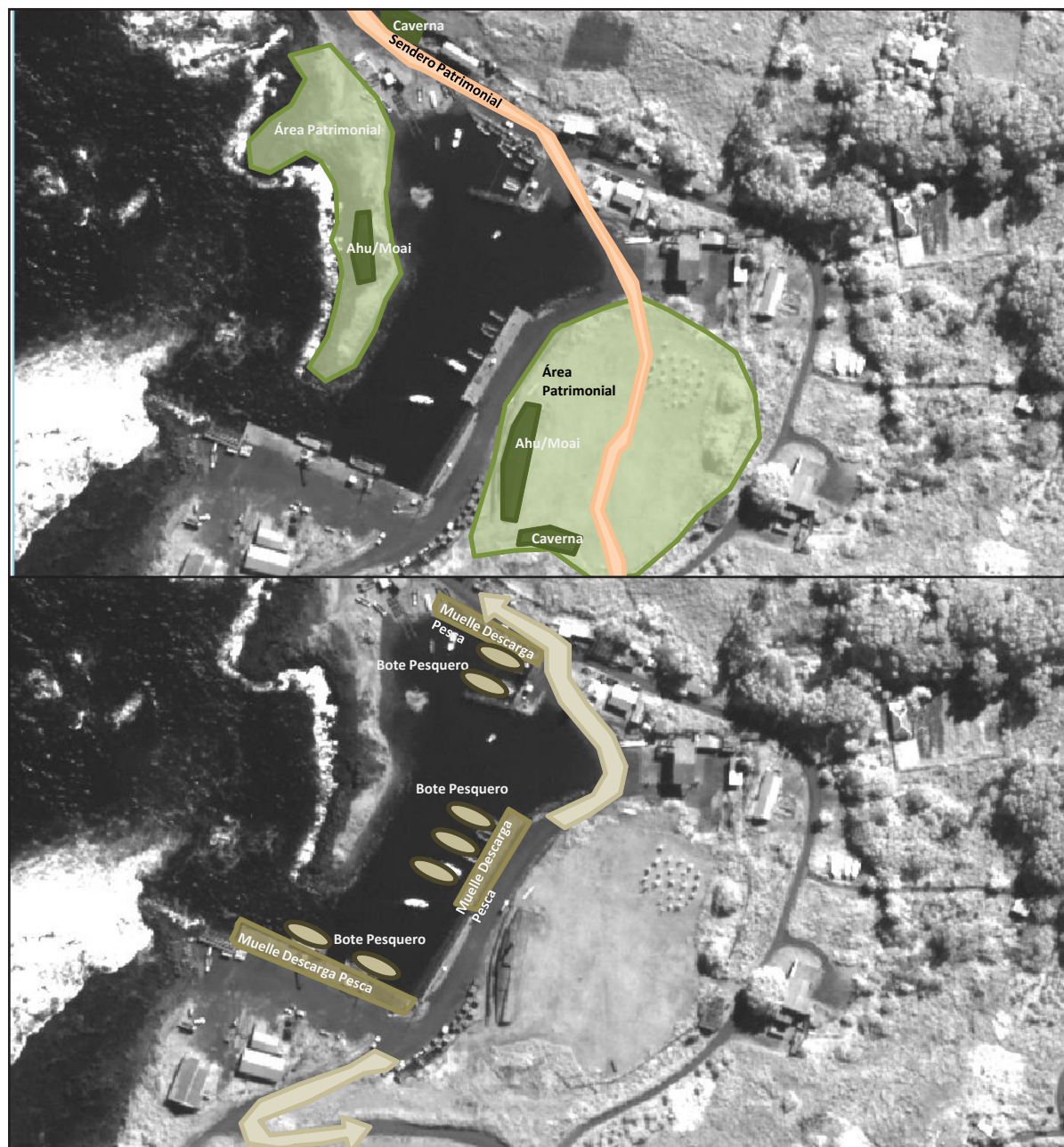
5.0 | Lugar

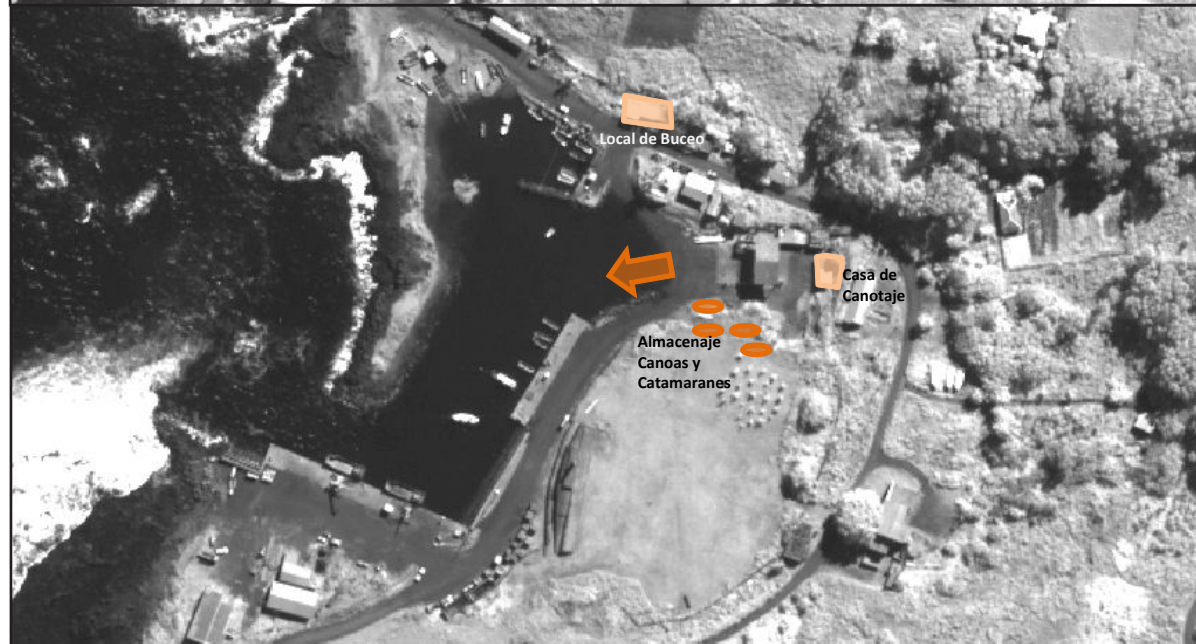
3.3. Zona Patrimonial

Hanga Piko presenta 2 zonas patrimoniales, ambas con un Ahu/Moai y una caverna, pero en situaciones de abandono y con un deterioro constante debido al mal uso por parte del puerto comercial.

3.4. Pesca

Al igual que todas las Caletas de Rapa Nui, en Hanga Piko también se desarrolla la pesca, y los espacios para fondear que se utilizan varían de la disponibilidad de espacio, ya que se suele ver en toda la bahía la disposición de estas embarcaciones, sin un ordenamiento o control.





3.5. Armada

La Armada de Chile, es en este lugar donde mantiene sus embarcaciones del tipo Zodiac, con la cual realizan patrullajes o rescates.

3.6. Deportes

En Hanga Piko se realizan varias actividades deportivas, como buceo, Vele-rismo y Canotaje, pero con la carencia de infraestructura para el almacenaje y mantención de las embarcaciones.



5.0 | Lugar

4. Levantamiento Fotográfico



Imagen N° 34. Vista Costanera, se aprecia la calidad de la calle que recibe a los turistas y camiones de carga. Fuente: del autor



Imagen N° 35. Vista norte de Hanga Piko, donde se muestra la amplitud de la bahía. Fuente: del autor



Imagen N° 36. Vista Moai derrumbado, en el dique natural de piedra volcánica. Fuente: del autor



Imagen N° 37. Veleros refugiados, correspondientes a los veleros de los residentes, ocupando la totalidad del muelle. Fuente: del autor.

Imagen N° 33. Vista Panorámica del amanecer en Hanga Piko. Fuente: del autor





Imagen N° 38. Área de pesca y estacionamiento, que se ubican dañinamente muy próximas al patrimonio arqueológico. Fuente: del autor.



Imagen N° 39. Mal estado entorno Moai , lugar de almacenamiento de container. Fuente: del autor.

Imagen N° 40. Vista panoramica de Hanga Piko. Fuente: del autor.





5.0 | Lugar

5. Normativa

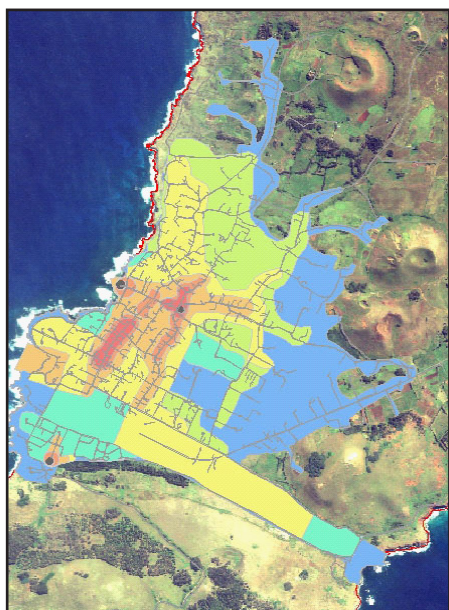


Imagen Nº 41. Desbordamiento de la zona urbana.
Fuente: I. Municipalidad de Isla de Pascua

4. Normativa

Actualmente la Isla se encuentra sin ningún Plan regulador vigente, ya que el producido en 1960 y por el cual se ha regido la isla desde entonces se encuentra obsoleto. Asimismo el nuevo plan regulador debido al tiempo de demora en su elaboración y al reciente cambio de gobierno, muchas políticas urbanas y de edificación han cambiado, lo que lleva a una constante modificación del plan para su futura aprobación. Generando una situación de vulnerabilidad de la isla, ya que la deja sin un mecanismo regulador, produciendo así una paradoja, entre el actual plan regulador que es vigente pero inaplicable y el nuevo plan inaplicable por que no posee su aprobación correspondiente.¹

Plan Regulador Actual

El gran incremento poblacional que ha sufrido la isla desde la década del '60 obligó la formulación de un Plan Regulador, inexistente hasta la época. Este fue diseñado para un área urbana de 476 hectáreas de la isla, las cuales rápidamente fueron sobrepasadas, llegando la ciudad a ocupar en la actualidad 940 hectáreas, sobrepasando la su-

perficie normada en un 97%.

Este fenómeno produjo que desde entonces se normara el crecimiento de Hanga Roa con un plan Regulador obsoleto y no acorde a los cambios que sufría la isla.

El principal fallo del actual plan regulador es la inexistencia de una regulación para protección de las zonas patrimoniales, ya que no posee un control de la capacidad de visita de estas áreas, volviendo a la actividad turística muy vulnerable frente a la sobrecarga de visitantes que llegan anualmente.

Debido a estas fallas planteadas y a otras no mencionadas, vuelven al actual plan regulador, un mecanismo inaplicable para los tiempos actuales.

Nuevo Plan Regulador

En Mayo del 2009 es aprobado en una primera instancia el nuevo plan regulador, el cual planteaba un desarrollo sustentable para Rapa Nui.

Dentro de sus principales características aparece el incremento del límite urbano a 1374 hectáreas. Con esto se espera poder desarrollar una política de crecimiento y a la vez, respetando la tendencia orgánica de crecimien-

1. Ámbar, Consultoría e Ingeniería Ambiental; "Nuevo Plan Regulador

Comuna de Isla de Pascua"⁷



to, siguiendo la topografía local.

Sus mayores fortalezas son la incorporación y puesta en valor de los elementos patrimoniales propios de la comuna y del pueblo Rapa Nui, además de generar la participación ciudadana, no como un elemento netamente consultivo, sino resolutivo y control de la gestión.

Un elemento a considerar es que este nuevo plan regulador pone énfasis a las zonas

de riesgos naturales, ya que debido por una parte a la gran vulnerabilidad imperante en la isla frente a estos fenómenos, y por otra al gran efecto que produciría una catástrofe de este tipo sobre la economía turística, surgen zonas de riesgo con el fin de evitar su poblamiento y dar la alerta a las personas que actualmente residen ahí. Todo esto acompañado por la generación de un programa de información a la comunidad sobre las áreas seguras en caso de alguna catástrofe.

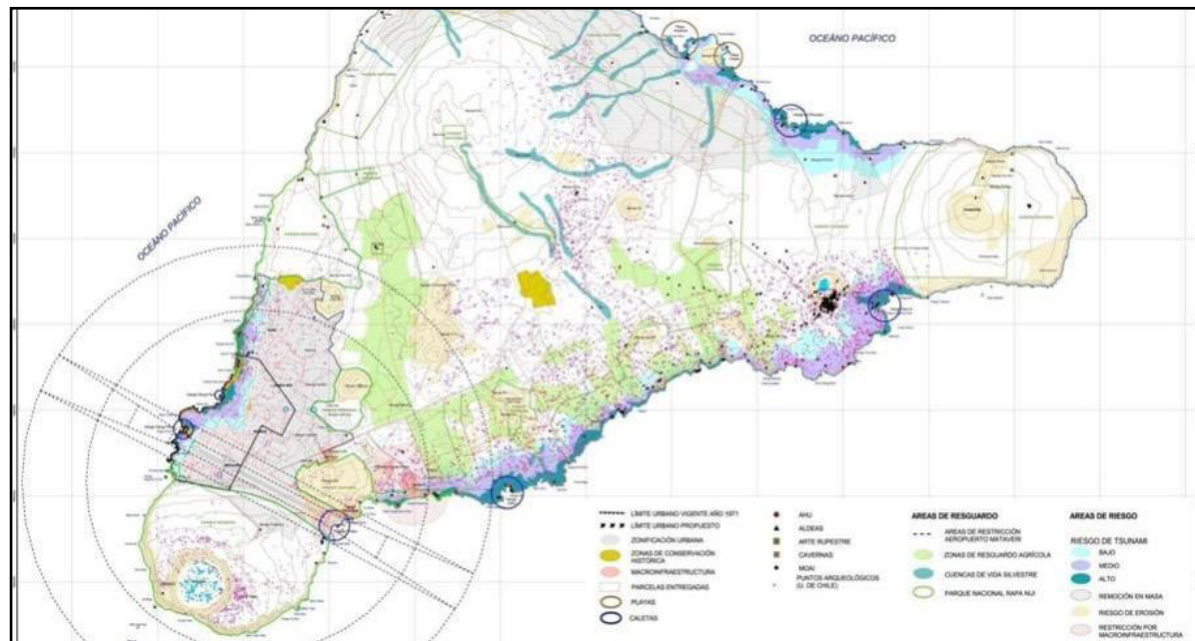


Imagen Nº 42. Nuevo Plan Regulador. Una de sus principales virtudes es el que considere a toda la isla dentro de su regulación. **Fuente:** I. Municipalidad de Isla de Pascua



ZCH1 Zona de Conservación Histórica Patrimonio Urbano Borde Costero

Esta zona se ubica entre el borde costero y calle Policarpo Toro, desde el Ahu Tahai hasta Hanka Piko. Incluye los Ahu que se ubican en esta área y los siguientes elementos y edificaciones de valor patrimonial: cementerio urbano, pozo antiguo, bodegas antigua compañía explotadora.

Los usos permitidos para esta área son: Equipamientos Científico, Cultura, Deporte,

acuarios y similares, esparcimiento al aire libre, actividades recreativas propias de borde costero e información turística. Vivienda (sólo en caletas).

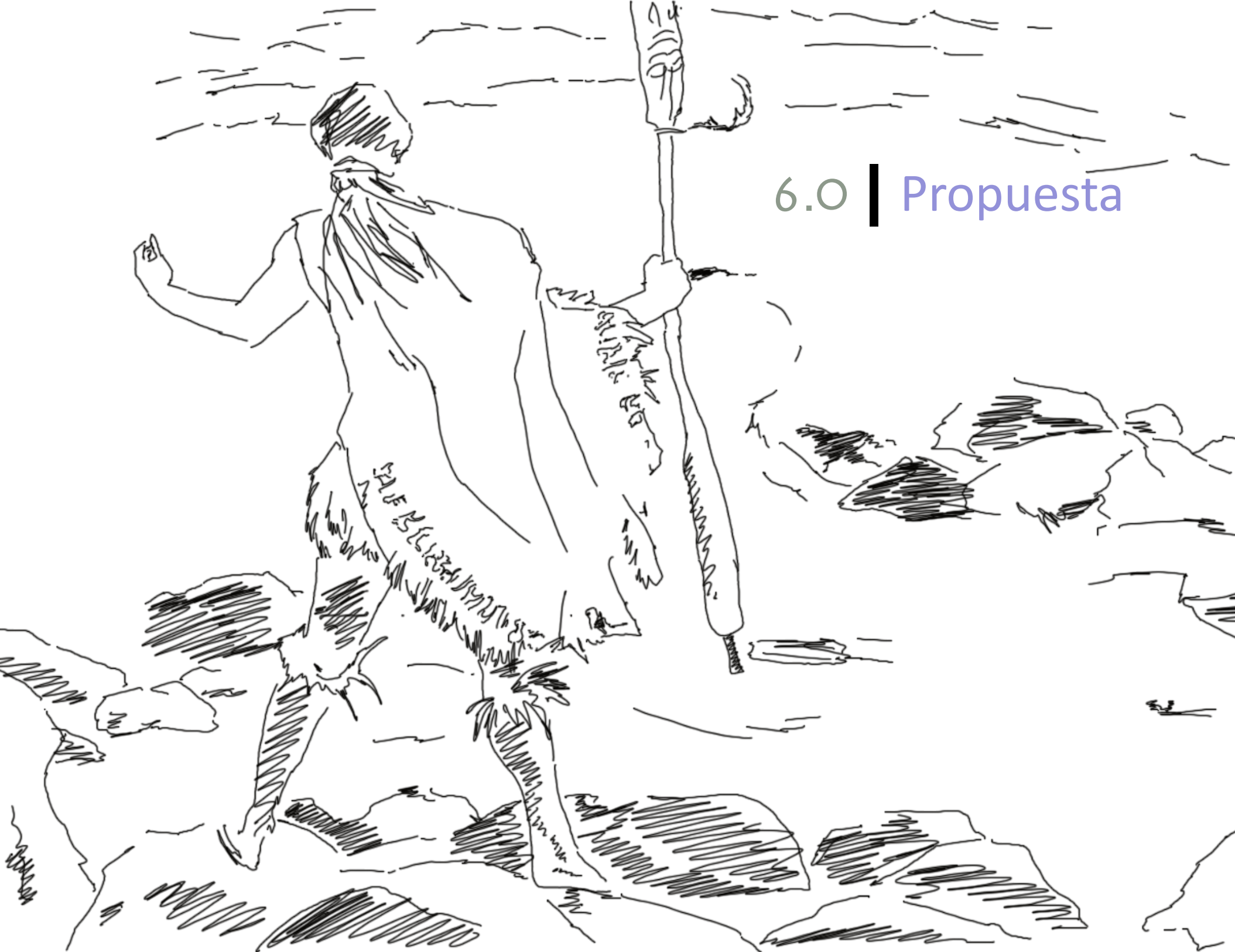
6.1. Aplicación de la Normativa a Hanga Piko

Hanga Piko se sitúa según el nuevo plano regulador en una Zona de conservación Histórica (ZCH1), patrimonio Urbano del borde costero, pero también es considerada una zona de Infraestructura y Equipamiento (Z13)

Z13 Zona de Infraestructura y Equipamiento

Z13	Area Portuaria Hanga Piko Zona urbana consolidada. Actividad portuaria baja escala.	Equipamientos de: comercio de carácter turístico (restaurantes, venta de souvenirs, artesanías, agencias de turismo), servicios públicos y profesionales (administración, oficinas, aduana, SAG, policía internacional, Armada y otros). Actividades productivas: bodegaje. Infraestructura: Instalaciones para transporte marítimo de pasajeros y carga (atracadero e instalaciones complementarias). Estacionamientos.	Superficie mínima (m2)	2.500
			Coefficiente ocupación suelo máximo	0.3
			Coefficiente de contractibilidad máximo	0.6
			Altura (m)	6
			Distanciamiento (m)	10
			Adosamiento (m)	No se permite
			Antejardín mínimo (m)	
			Rasante	50°
			Arborización	10%





6.0 | Propuesta

1. Usuario

Debido a las características del proyecto, siendo en síntesis un Acceso al territorio, los verdaderos usuarios son los Turistas, las embarcaciones y la carga comercial que ingresan a la Isla. La población nativa de la isla solo se remitiría al personal de trabajo para el buen funcionamiento de las instalaciones, pero que por poseer un carácter más periódico la mayor parte de las instalaciones no se requiere una permanencia constante.

La OMT (Organización Mundial de Turismo) define turista como: “todo aquel que, realizando un viaje, pasa al menos veinticuatro horas fuera de su lugar de residencia habitual; es decir, que pernocta fuera de casa, pero por menos de un año natural. Se ha de tener en cuenta que no todo viaje de una persona puede ser considerado práctica turística. Por lo tanto, el turista también puede ser caracterizado como excursionista, que es: todo aquel visitante que no pernocta en el lugar visitado”.¹

Las tipologías de turistas marítimos más re-

¹ Definición de Turista otorgada por la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas.

currentes en la Isla son las siguientes: El de masas vendría siendo el estereotipo de turista dentro de la mente de las personas, ya que es aquel que se niega a dejar las comodidades de su entorno habitual para trasladarlas al destino vacacional; el explorador, es quien organiza viajes independientemente, dejando parcialmente las comodidades del entorno habitual; y por último, el turista impulsivo, prácticamente no tiene contacto con la industria turística, puesto que intenta abandonar completamente su entorno de siempre, se plantea la práctica turística sin itinerario para tener el mayor contacto con la cultura a visitar.

Cabe destacar que los turistas que tienen una experiencia memorable tras visitar la isla son aquellos que llegan con el interés de conocer no solo el patrimonio arqueológico, sino también el patrimonio cultural vivo. Siendo estos los visitantes que interesan a Rapa Nui, cuya actitud y disposición no se enmarcan, dentro de lo que corriente y convencionalmente se entiende por Turista.



Imagen Nº 43. Turistas en Tahai Fuente: del Autor



6.0 | Propuesta

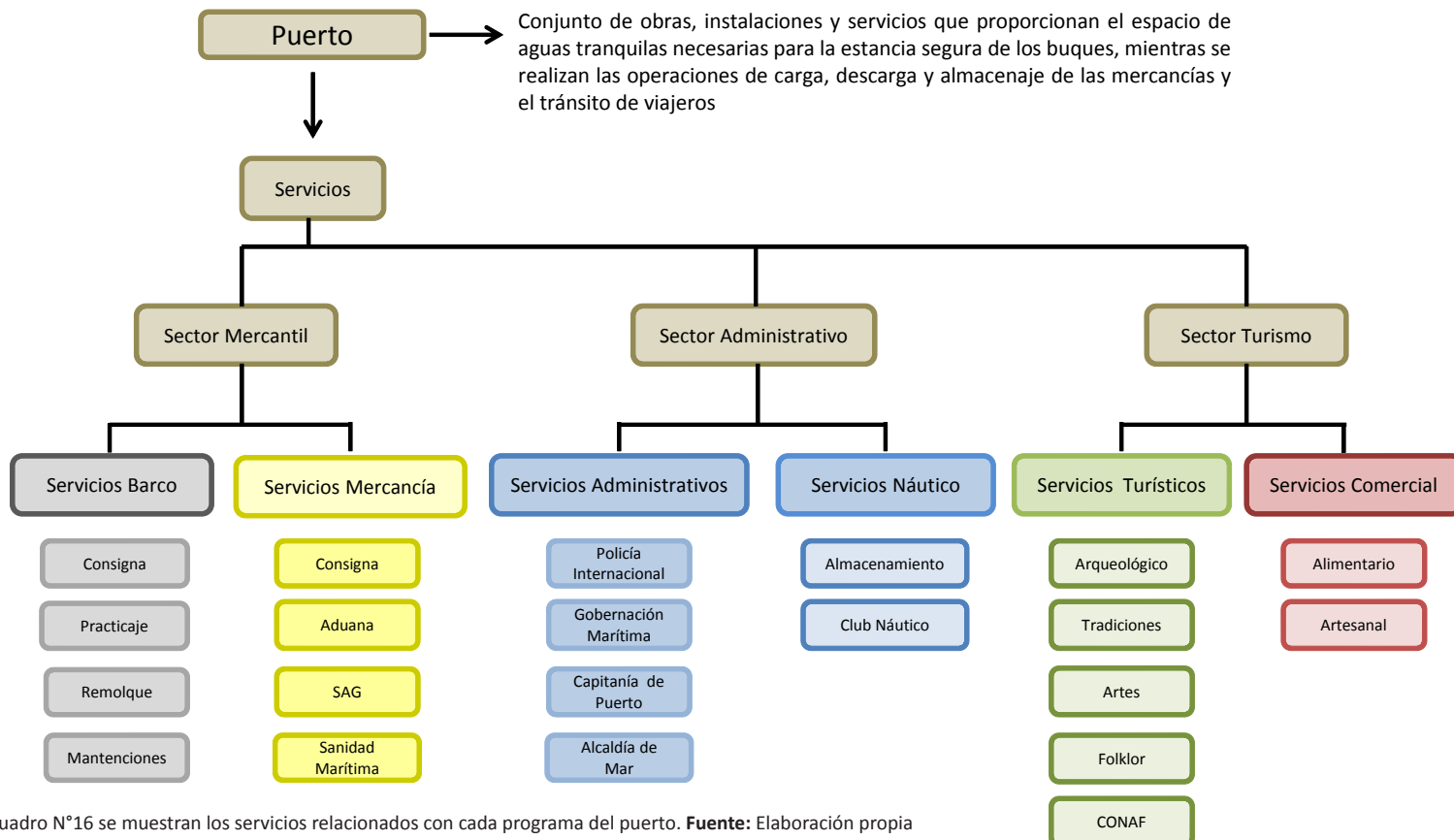
2. Servicios

2. Servicios a considerar

Los servicios que se incluyen en el proyecto son con el fin de potenciar la idea de Acceso Marítimo a la Isla, por este motivo es que se generan 3 sectores: Sector mercantil, que incluye todos los servicios necesarios para las embarcaciones y para la recepción y almacenamiento de cargas;

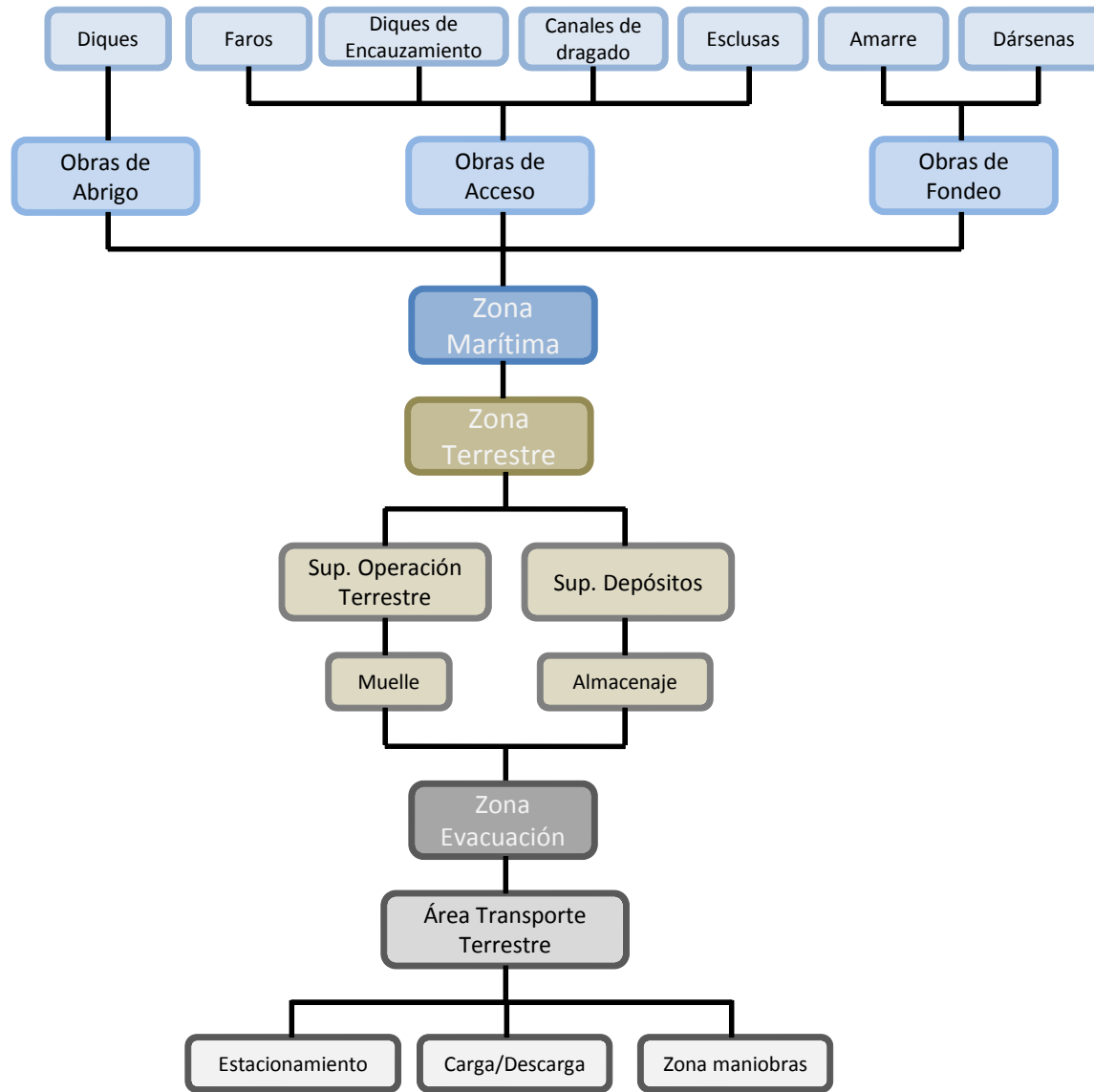
Sector Administrativo, surge con el fin de ordenar la administración marítima de Rapa Nui, que actualmente se encuentra de forma dispersa por todo Hanga Roa; Finalmente el Sector de Turismo, que presentara los equipamientos básicos para el buen recibimiento de turistas y visitantes.

Cuadro N° 16: Servicios a considerar



En el Cuadro N°16 se muestran los servicios relacionados con cada programa del puerto. Fuente: Elaboración propia

Cuadro N° 17: Programa Base Puerto



El cuadro N°17 corresponde a la relación de las obras civiles de un puerto y sus tres zonas representativas. **Fuente:** Elaboración propia

La base de todo el programa surge de determinar las tres zonas de un puerto: La zona Marítima, donde se generan todas las obras de abrigo y manejo de las embarcaciones; La Zona Terrestre, que vendría siendo el sector del programa como tal, incluyendo muelle, y equipamientos para el buen funcionamiento del puerto; Y finalmente la Zona de Evacuación, que es la superficie destinada al ingreso y salida del terreno portuario, considerando recorridos, área de carga y descarga, y estacionamientos.

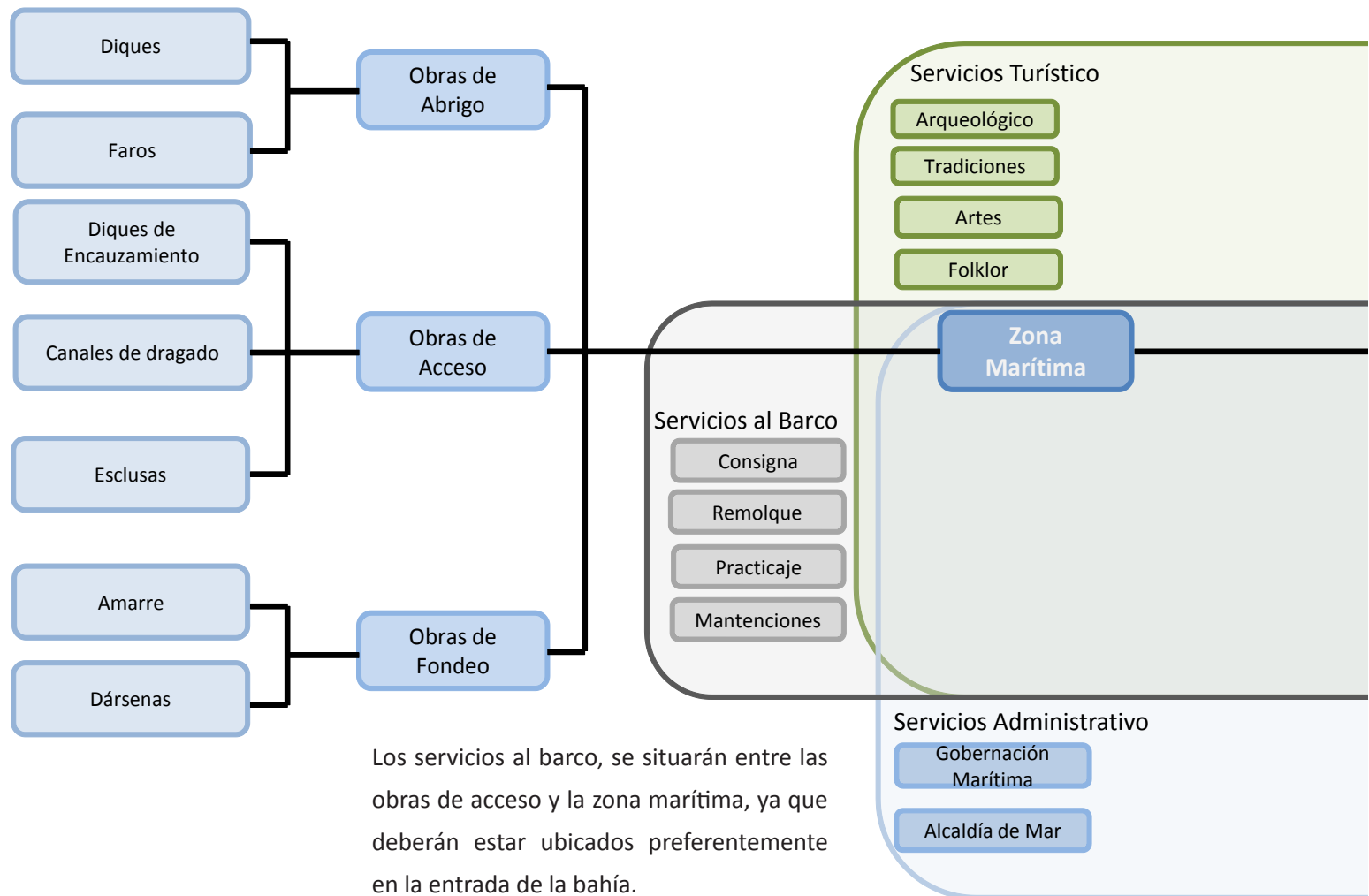
A partir de este programa base es que se comienza a diseñar las relaciones de los distintos servicios que se planea entregar.



6.0 | Propuesta

3.1. Relación Programática

Los servicios Turísticos deberán ir fuertemente conectados con la conexión entre la Zona Marítima y la Zona Terrestre, ya que serán la primera muestra cultural que reciban los turistas.

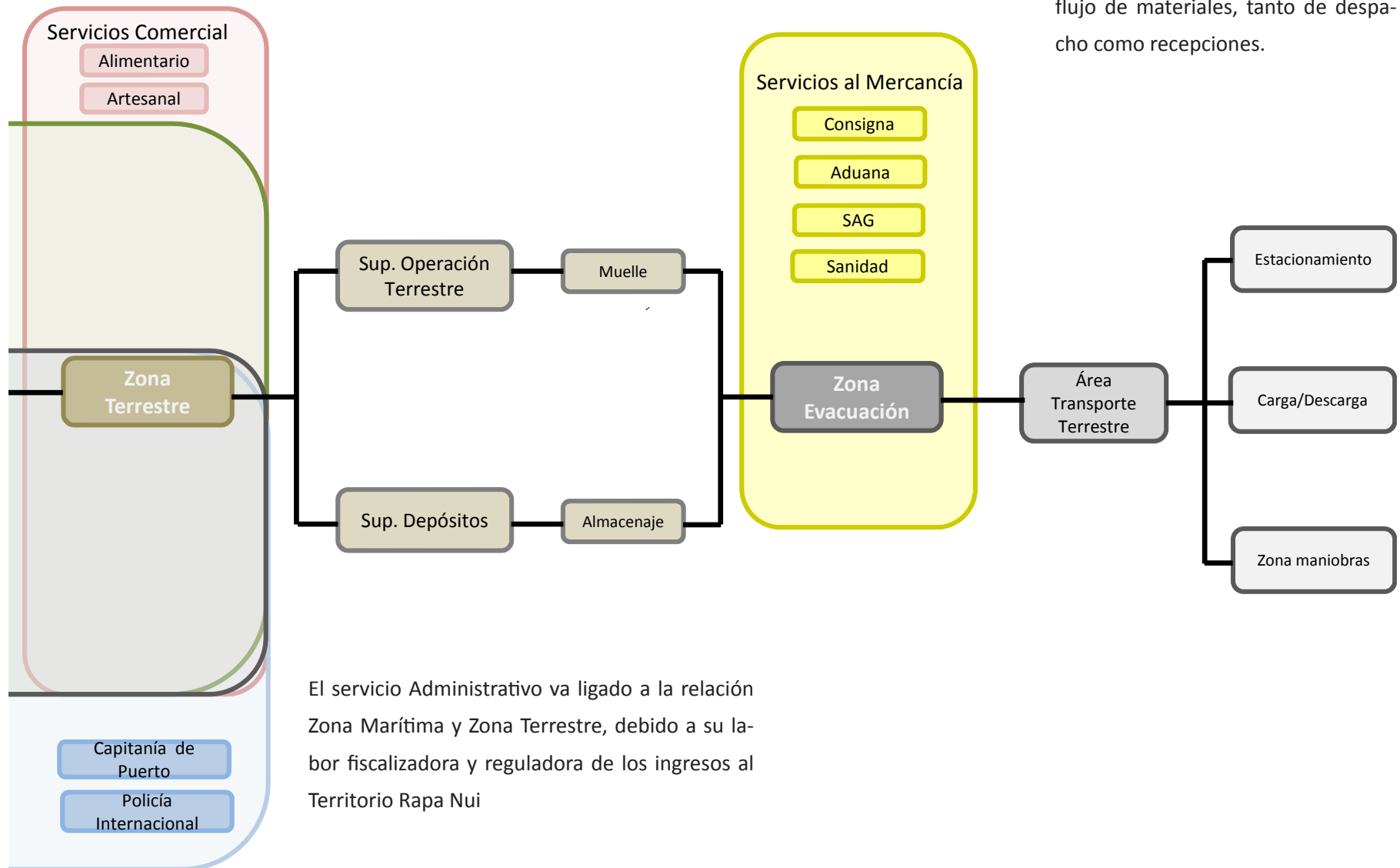


Fuente: Elaboración propia

6.0 | Propuesta

El Sector comercial se ubica netamente en la zona Terrestre, en contacto directo con los servicios Turísticos.

Los Servicios Mercantiles, son directamente conectados con la Zona de Evacuación, debido a su constante flujo de materiales, tanto de despacho como recepciones.





Programa Portuario Comercial		
	Recinto	Superficie (m2)
Administrativo y Servicios	Of. Supervisor Portuario	9
	Of. Administración	9
	Coordinación de Buques	25
	Recepción	50
	Of. Practicaje	25
	Agencia Naviera	9
	Agencia de Estiba	9
	Manifiesto de Carga	15
	Baños	10
	Consigna	45
Área Almacenaje Portuario	Baños	5
	Bodega Mantenición Portuaria	35
	Bodegaje de Carga	150
	Almacenamiento Container	500
Total		896 m2
Programa Club Náutico		
	Recinto	Superficie (m2)
Administrativo	Recepción	15
	Sala de Espera	20
	Cocina	4
	Baños	9
	Of. Dirección	9
	Of. Administrativos	12
Servicios	Vestuario Hombres	40
	Vestuario Mujeres	40
	Bodega Insumos	50
Total		199 m2



Programa Control y Servicios Turísticos		
	Recinto	Superficie (m2)
Policía Internacional	Atención al Público	15
	Of. Administración	9
	Funcionarios	10
	Baño	4
SAG	Atención al Público	25
	Of. Administración	9
	Baño	4
Aduana	Atención al Público	25
	Of. Administración	9
	Baño	4
Conaf	Atención al Público	25
	Comedor	9
	Baño	4
Carabineros de Chile	Atención al Público	12
	Detención	9
	Baño	4
Servicios Turísticos	Arriendo de Vehículos	12
	Of. Personal Bilingüe	12
	Of. De Cambio	12
	Baños	24
	Espacio Multiuso	250
Total		487 m2

Administración Puerto		
	Recinto	Superficie (m2)
Alcaldía de Mar	Recepción	20
	Personal Alcaldía	25
	Alcalde de Mar	18
	Baños	9
	Cocina	4
Capitanía de Puerto	Recepción	20
	Personal Capitanía	12
	Capitán de Puerto	18
Gobernación Marítima	Recepción	25
	Of. Meteorología	9
	Of. De Cartas	9
	Of. De Zarpes	12
	Of. Gobernador	18
	Sala de Reunión	25
	Baños	8
	Cocina	4
Total		236 m2
Armada		
	Recinto	Superficie (m2)
Personal	Atención Publica	9
	Of. Personal	17
	Permanencia	22
	Baños	4
Servicios	Bodega	25
Total		77 m2

Programa	Superficie (m2)
Programa Portuario Comercial	896
Programa Control y Servicios Turísticos	487
Programa Club Náutico	199
Administración Puerto	236
Armada	77
Total	1895 m2

Obras Complementarias	Superficie (m2)
Área de Conservación Patrimonial	31500
Área Verde	17505
Pavimentos, Caminos y Ciclovía	4430
Muelle Actividad Portuaria	1570
Muelle Turístico	1120
Muelle bahía Armada	630
Muelle Marina	1350
Total	58105 m2



6.0 | Propuesta

5. Criterios de Diseño

A partir de los antecedentes trabajados se puede destacar el desorden programático que sufre la bahía de Hanga Piko, viéndose una superposición de usos y servicios. Por este motivo se genera una limpieza de usos, sectorizando las actividades, con el fin de evitar superposiciones innecesarias o que interfieran en el buen funcionamiento de estas. Para ello se separan las zonas mercantiles de los sectores turísticos, permitiendo que esta primera zona tenga un libre funcionamiento sin interferencias de público. Y la recepción turística se centre en los valores patrimoniales y naturales, sin verse envueltos en actividades ajenas a sus intereses.

Se plantea la idea de generar una versión moderna de un asentamiento típico Rapa Nui, demostrando que la cultura y patrimonio local es capaz de aceptar y hacer propios los avances tecnológicos, sin perder propia identidad.

La conexión de los programas se genera de forma similar a como sería un parque nacional, dándole la mayor importancia y protección a las zonas patrimoniales.

La conservación de los valores naturales propios de la bahía es una de las prioridades del proyecto, procurando no intervenir en gran medida las áreas patrimoniales y los sectores costeros, más de lo necesario para el buen uso de los programas.

Debido a la escases de mano de obra capacitada en la Isla, y a la falta de grandes variedades de materiales en la isla, la arquitectura a realizar en el proyecto consiste en módulos prefabricados, con el fin de reducir la necesidad de mano de obra especializada y el uso de materiales no representativos del carácter local. Buscando así generar estructuras representativas de la identidad Rapa Nui, y siendo sencillas de elaborar y montar.

La estructura realizada busca ser la abstracción de una forma ancestral del pueblo Rapa Nui, que demuestre modernidad e identidad. Y que a su vez no resulten invasivas con el contexto geográfico.



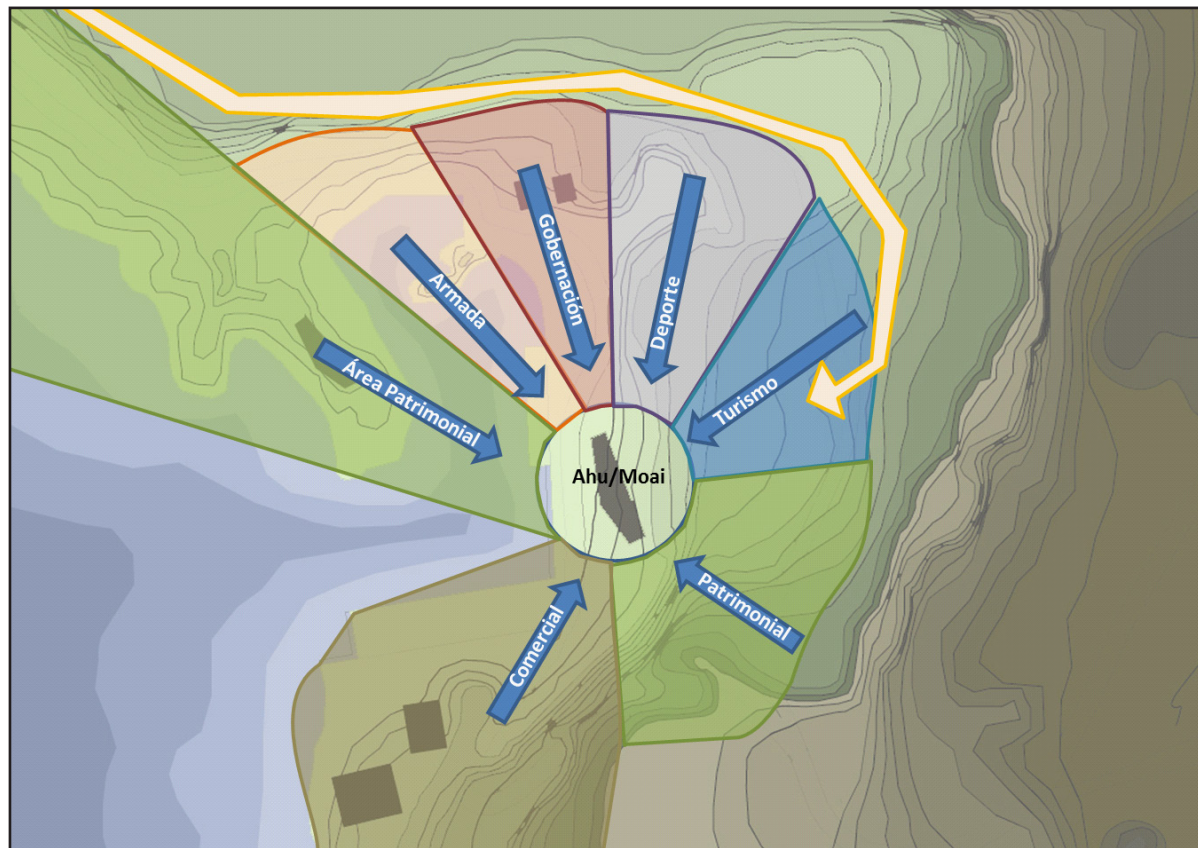
6. Disposición en el Terreno

6.1. Orientación

La disposición del proyecto en el terreno se plantea respetar los patrones ancestrales del pueblo Rapa Nui, realizando el centro ceremonial de Hanga Piko, como gran protagonista de la bahía, para esto se dispone el programa entorno

a este, al igual que las aldeas tribales, de forma radial, entorno al Ahu principal de Hanga Piko. Asimismo se plantea generar esta disposición radial que conforme el inicio del Borde Costero de Hanga Roa, dando su origen en el centro ceremonial del terreno.

Cuadro Nº 18: Disposición del Programa en el Terreno



Esquema que muestra la zonificación del programa, así como también la orientación concéntrica de este entorno al patrimonio arqueológico.
Fuente: Elaboración propia

6. Disposición en el Terreno

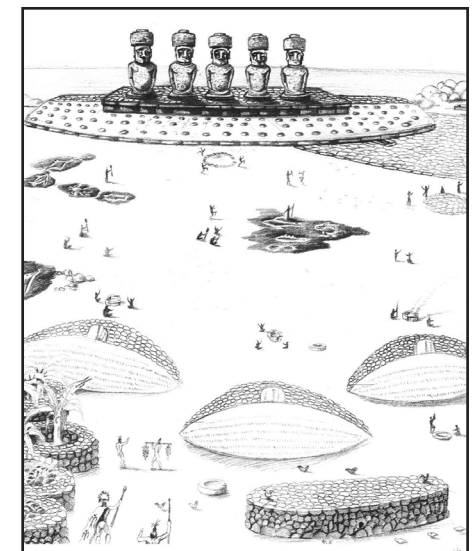


Imagen Nº 43. Grabado de un Asentamiento Tradición Rapa Nui. Fuente: "El Habitar en Rapa Nui".



6.2. Posicionamiento del Programa

De acuerdo a la zonificación planteada en el Cuadro N°17 se plantea la posicionar el programa de forma concéntrica, entorno a los Ahu/Moai del terreno.

El programa portuario de carga de materiales e insumos, se plantea aislado del resto del proyec-

to, por su carácter privado, siendo este el principal motivo que se oriente hacia Ahu/Moai del dique natural de la bahía, a diferencia del resto.

Cuadro N° 19: Disposición de las Estructuras en el Terreno

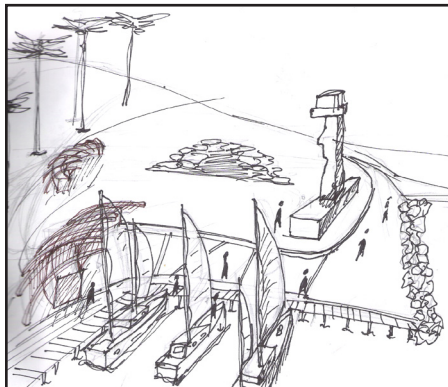
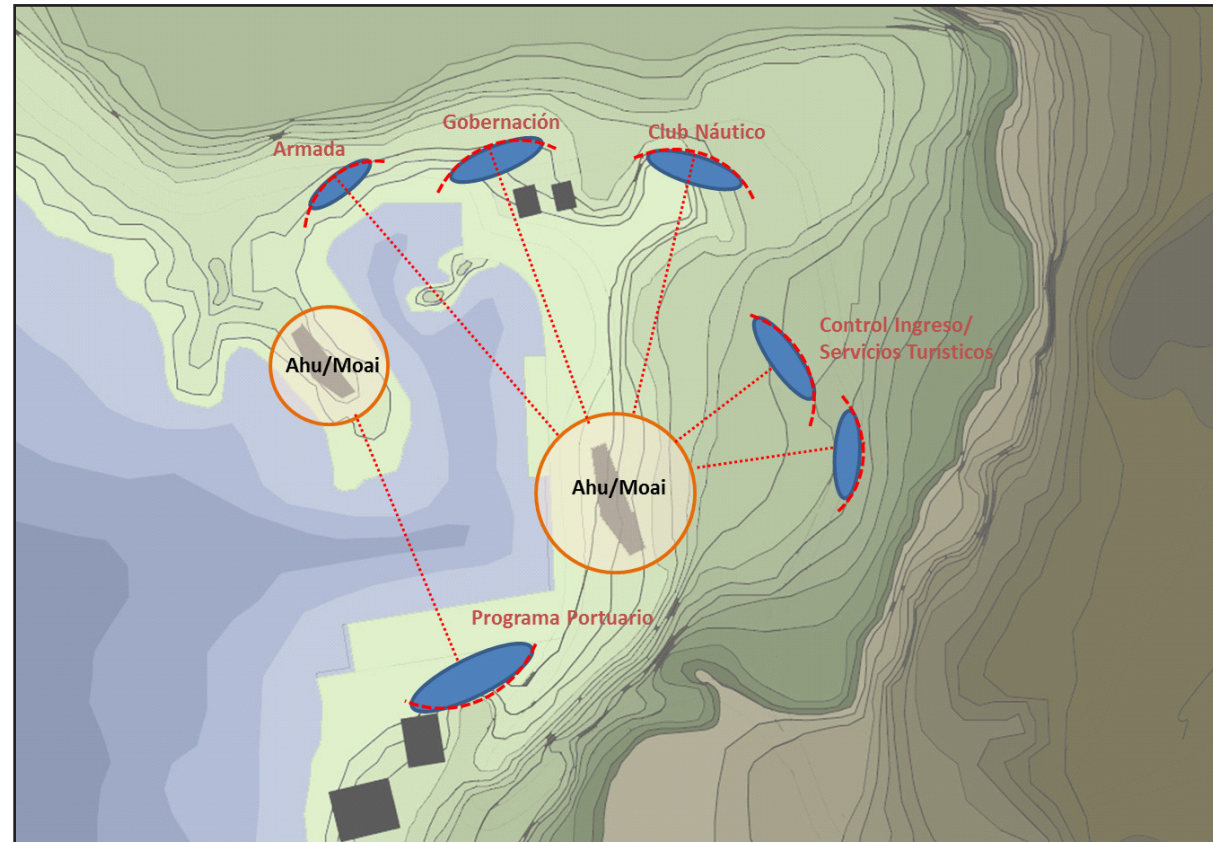


Imagen N° 44. Croquis de la idea formal del Sector Trístico. Fuente: Del Autor.



El esquema muestra los centros de orientación del proyecto, marcando los radios y las vistas de los distintos programas entorno a los elementos patrimoniales (Ahu/Moai). Fuente: Elaboración propia



7. Idea Arquitectonica

La Idea del proyecto radica en generar una imagen que represente la cultura Rapa Nui, que sea distintivo del pueblo, en materiales y estructura. Es así que surge la idea de generar una estructura simple integre elementos típicos de los poblados Rapa Nui, pero que no caiga en una copia burda de la arquitectura tradicional, sino que siga con la evolución que desarrolla la sociedad de la Isla, y es aquí donde se plantea la abstracción del Hare Paenga o Casa Bote, respetando la idea de disposición como aldea tradicional.

Para esto se crea una estructura a base de madera laminada con forma de semi-arco que se abre hacia el Ahu. Esta estructura trabajaría a modo de sombreadero, el cual protegería un espacio al aire libre para la permanencia de los usuarios.

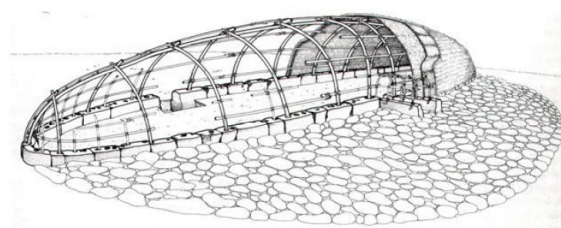


Imagen Nº 45. croquis de un Hare Paenga, fuente: <http://www.helulf.se/Rongorongo/Pictures>

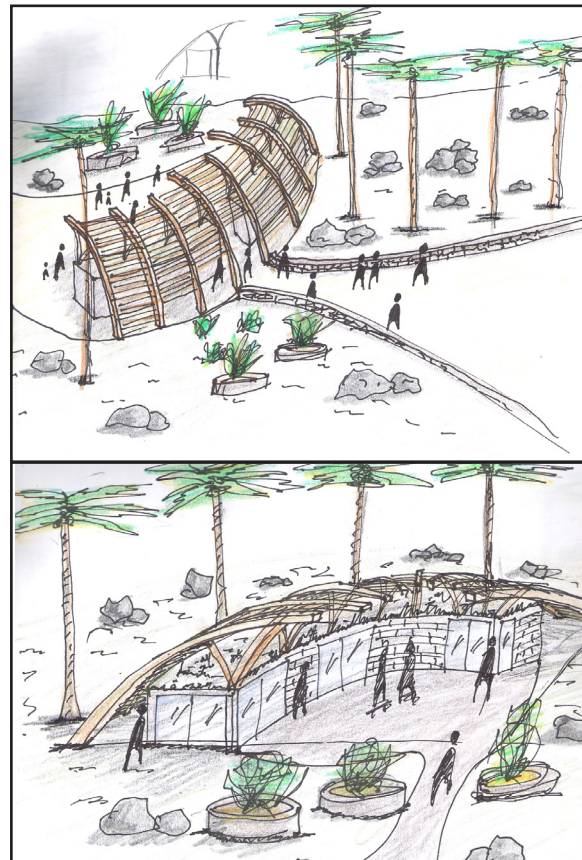


Imagen Nº 45 y 46. Croquis de la Idea Arquitectonica para el Proyecto. Fuente: del Autor.



Imagen Nº 47. Reconstrucción de un Hare Paenga para el día de la Lengua. Fuente: del Autor.



6.0 | Propuesta

Con el fin de concretar la idea de Acceso Marítimo, se plantean las estructuras en su parte central como un arco que marque el traspaso de una instancia a otra, generando el umbral de ingreso al Territorio. Este planteamiento se desea generar tanto en los edificios individuales como en los de doble crujía.

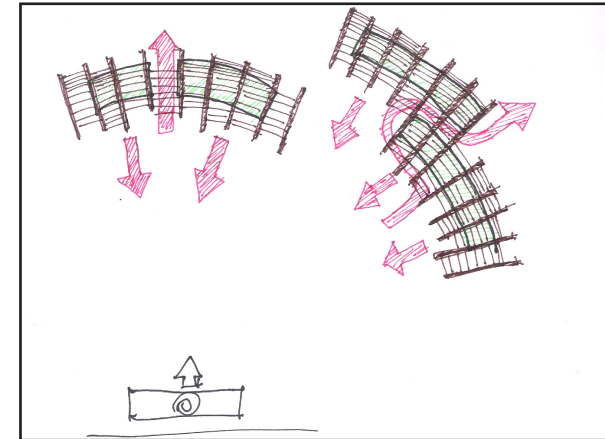


Imagen Nº 48. Croquis de la disposición en planta de los volúmenes. Fuente: del Autor.

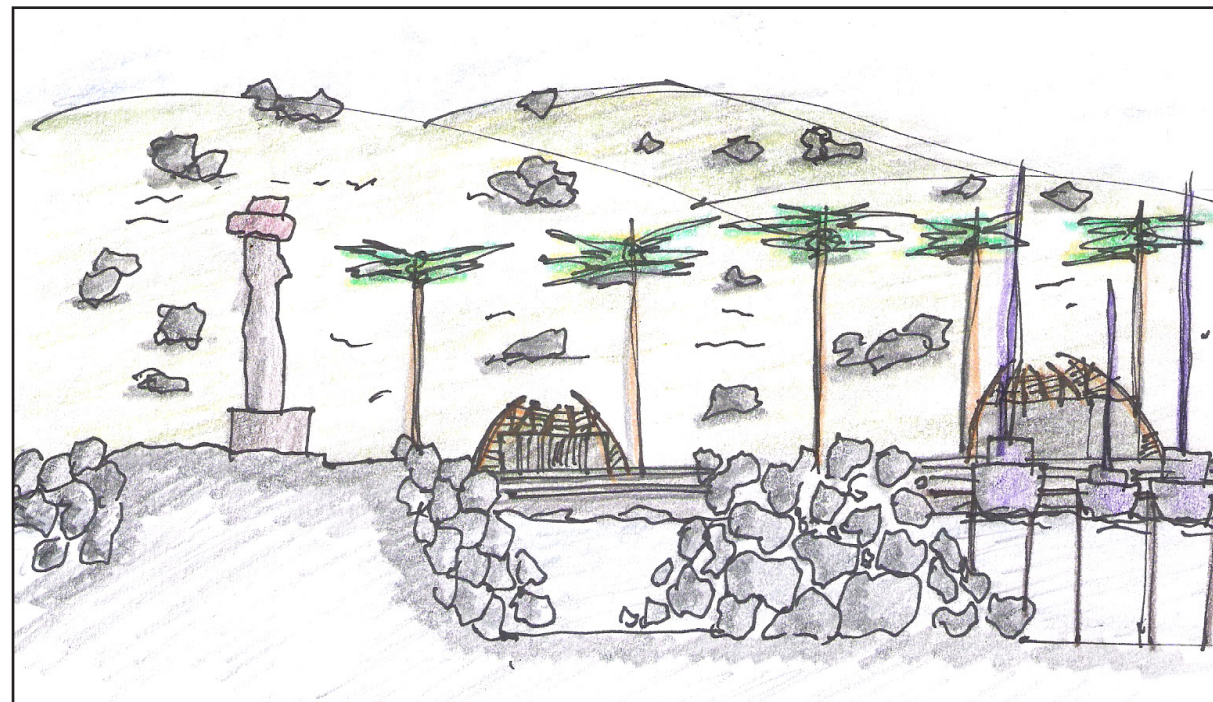


Imagen Nº 49. Croquis corte de la bahía.. Fuente: del Autor.



8. Gestión

Debido a la envergadura del proyecto, se requieren alianzas estratégicas que otorgaran los recursos monetarios necesarios para concretar el proyecto en su fase inicial, hasta que alcancé un nivel de autofinanciamiento. De esta forma es posible identificar tres grandes líneas para la obtención de estos recursos:

- La primera vinculada a inversionistas privados o públicos, que les interese inyectar capital al negocio y sin duda participar de él y sus utilidades a través de una sociedad.
- La segunda corresponde a la captación de recursos destinados al desarrollo de grupos y proyectos específicos, fondos propiciados por agencias públicas y privadas (ONG) nacionales e internacionales, que en forma de asistencia técnica, créditos blandos o aportes directos, permitirán financiar parte del proyecto
- Finalmente esta la alternativa por parte de la Armada, ya que el proyecto abarca zona de resguardo para las embarcaciones de esta entidad.

8.1. Financiamiento

En octubre del 2010, el Estado Chileno presentó un Plan de Desarrollo para Isla de Pascua, el cual incluye cuatro áreas de inversión: Salud y Medio Ambiente, Infraestructura, Crecimiento económico y Turismo, y por último Educación, Cultura y Patrimonio.

El documento se da énfasis al gran problema que aflige a Pascua al momento de invertir, señalando que el costo de las obras de infraestructura en Rapa Nui es superior al resto del continente, por lo que el priorizar proyectos estratégicos será fundamental para el Plan de Desarrollo.

Plan de Desarrollo de Infraestructura Portuaria:

- Pavimentación de la Explanada de Hanga Piko; Acción realizada por el Ministerio de Obras Públicas por medio de la Dirección de Obras Portuarias durante el periodo 2011-2012. Presupuesto estimado M\$100.000.

- Factibilidad y Diseño de Facilidades Portuarias en Hanga Piko; Acción realizada por el Ministerio de Obras Públicas por medio de la Dirección de Obras Portuarias y la Sociedad Agrícola y Servicios de Isla de Pascua (SASIPA) dentro del periodo 2011-2012- Presupuesto estimado: M\$ 393.282.

- Ejecución Proyecto de Facilidades Portuarias en Hanga Piko; Acción realizada por el Ministerio de Obras Públicas por medio de la Dirección de Obras Portuarias con fecha de inicio 2014. Presupuesto estimado: M\$ 37.000.000.

Programa Portuario de Crucero y Marinas:

El sector de arribo turístico que se plantea en la propuesta cabe dentro del programa presidencia, que comenzaría en el año 2013, con proyección al año 2020. Iniciativa a cargo de la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas, la cual busca generar infraestructura portuaria con carácter turístico, y con un presupuesto inicial de 145 millones de dólares.

Programa de Infraestructura Portuaria de conectividad:

La propuesta cabe en el programa del Ministerio de Obras Públicas de Infraestructura Portuaria de Conectividad. El cual tiene por objeto garantizar la conectividad marítima de zonas aisladas del país, otorgando servicios integrales al transporte marítimo, tanto de pasajeros como de carga. Con un presupuesto estimado de M\$ 23.979.644.



7.0 | Proyecto





1. Sector Portuario Comercial: Se conserva y reacondiciona el actual muelle de descarga, con el fin de no generar una intervención muy grande en el paisaje natural. Como propuesta arquitectónica se crea un volumen que contenga las instalaciones administrati-

macenaje. En un extremo el muelle se ve intervenido con una plataforma para efectuar las mantenciones de las barcazas.

2. Sector Patrimonial: Se conforman límites claros de estas zonas con el fin de evitar su



7.0 | Proyecto

deterioro. La intervención se realiza a nivel de senderos y confección de pircas, la idea es dirigir de forma pasiva al visitante sin estropear las vistas ni la idea de explanada ceremonial, ya que estas podrían ser usadas para eventos de la Isla, como es el caso del Día de la lengua que regularmente se celebra en este sector y algunas actividades de la Tapati Rapa Nui.

3. Muelle Turismo: Se usa la actual posición del muelle donde desembarcan los turistas, pero reacondicionado con el fin mejorar su condición actual, se elimina parte de este, ya que su proximidad con el Ahu/Moai central contribuía a dañarlo gravemente.

4. Marina: Con el fin de generar un espacio para el resguardo de embarcaciones privadas, tanto de turistas como de residentes se proyecta una nueva bahía. La cual sitúa en lo que es una depresión en el terreno, que actualmente es usada para almacenar las barcas, debido a su baja pendiente en comparación con el resto del terreno, no superando los 2 metros del nivel del mar.

5. Recepción y Control Turístico: Se generan dos estructuras, la primera que se posiciona más próxima al muelle cumple la función de control de ingreso, además de albergar los servicios básicos para la llegada de los turistas, sirviendo de umbral o hall de acceso a este museo al aire libre llamado Rapa Nui. El segundo volumen, más libre en cuanto a espacialidad interior, cobija un programa mixto. Esta estructura en forma de cubierta cumple la función de albergar exposiciones y artesanías, así como también dar la posibilidad de ser usada como escenario para los eventos que se realicen en el lugar.

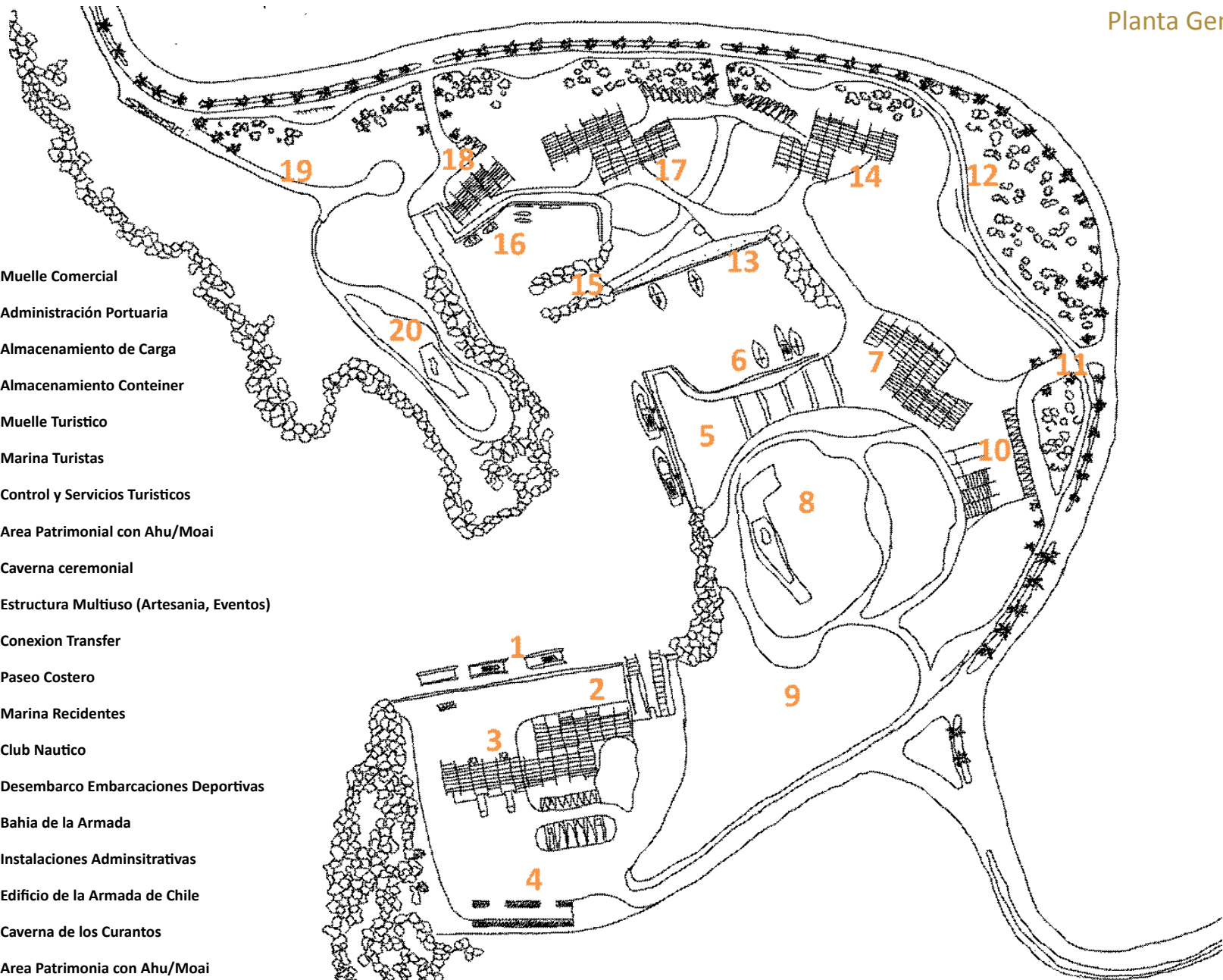
6. Armada: Se conserva la ubicación actual, pero se mejora las condiciones de su bahía y sus instalaciones.

7. Sector administrativo: Se agrupan los organismos administrativos marítimos en la bahía, actualmente dispersos en la ciudad.

8. Deportivo: Se generan las instalaciones para el almacenaje y la administración de las actividades deportivas relacionadas a embarcaciones del tipo Yate, Velero, Catamarán y Canotaje.



1. Muelle Comercial
2. Administración Portuaria
3. Almacenamiento de Carga
4. Almacenamiento Container
5. Muelle Turístico
6. Marina Turistas
7. Control y Servicios Turísticos
8. Área Patrimonial con Ahu/Moai
9. Caverna ceremonial
10. Estructura Multiuso (Artesanía, Eventos)
11. Conexión Transfer
12. Paseo Costero
13. Marina Recidentes
14. Club Náutico
15. Desembarco Embarcaciones Deportivas
16. Bahía de la Armada
17. Instalaciones Administrativas
18. Edificio de la Armada de Chile
19. Caverna de los Curantos
20. Área Patrimonial con Ahu/Moai



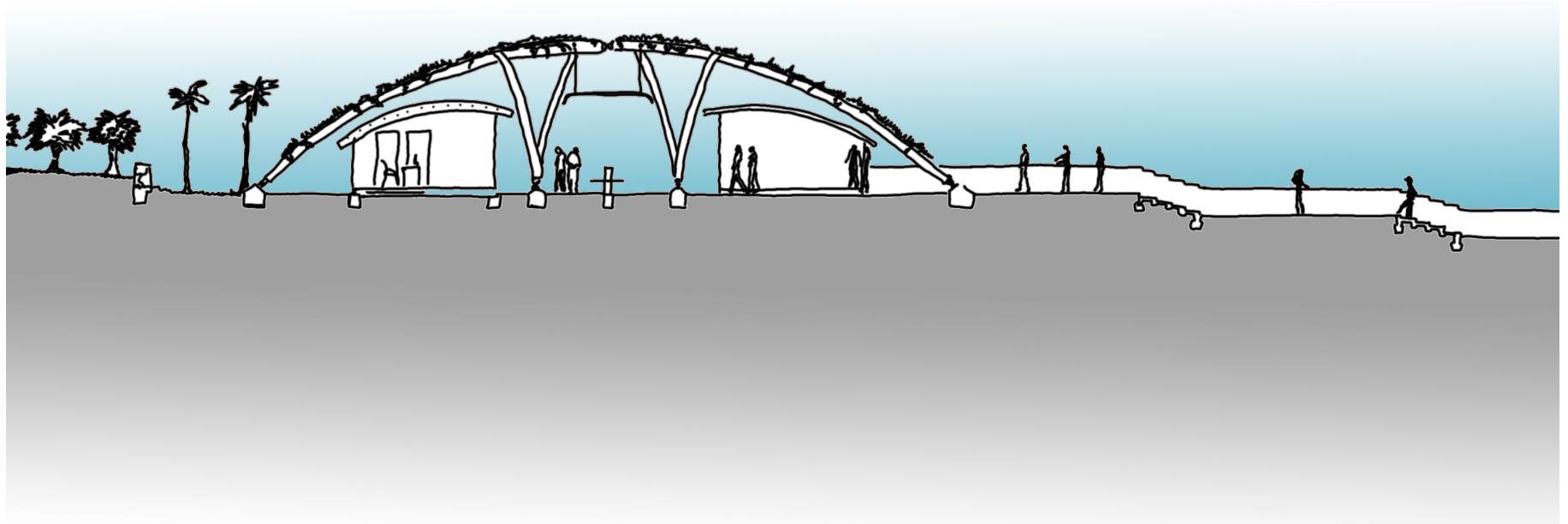


7.0 | Proyecto

La estructura principal se plantea a modo de sombreadero, y es a esta la que se le otorga el carácter tradicional, asemejando lo que eran las Hare Penga o Casa Bote. Se define con una viga curva de baja altura, que en los puntos de intersección programática se une con otra viga de igual característica, dando una imagen formal de arco.

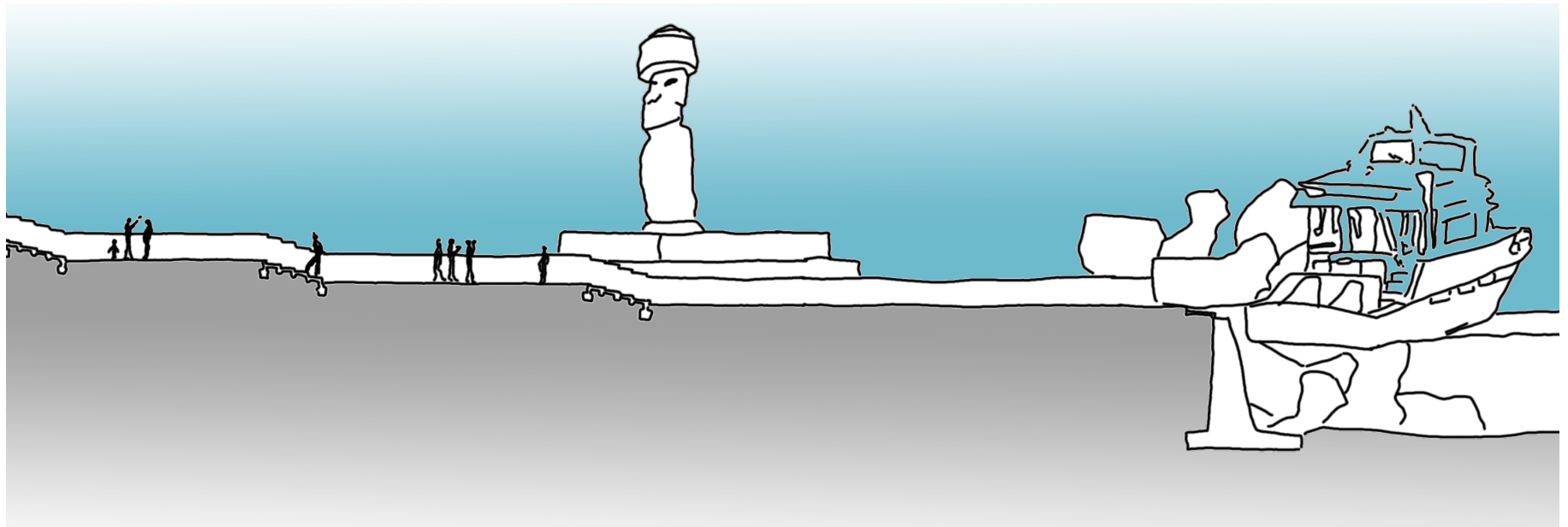


Corte Esquemático Área de Llegada Turistas





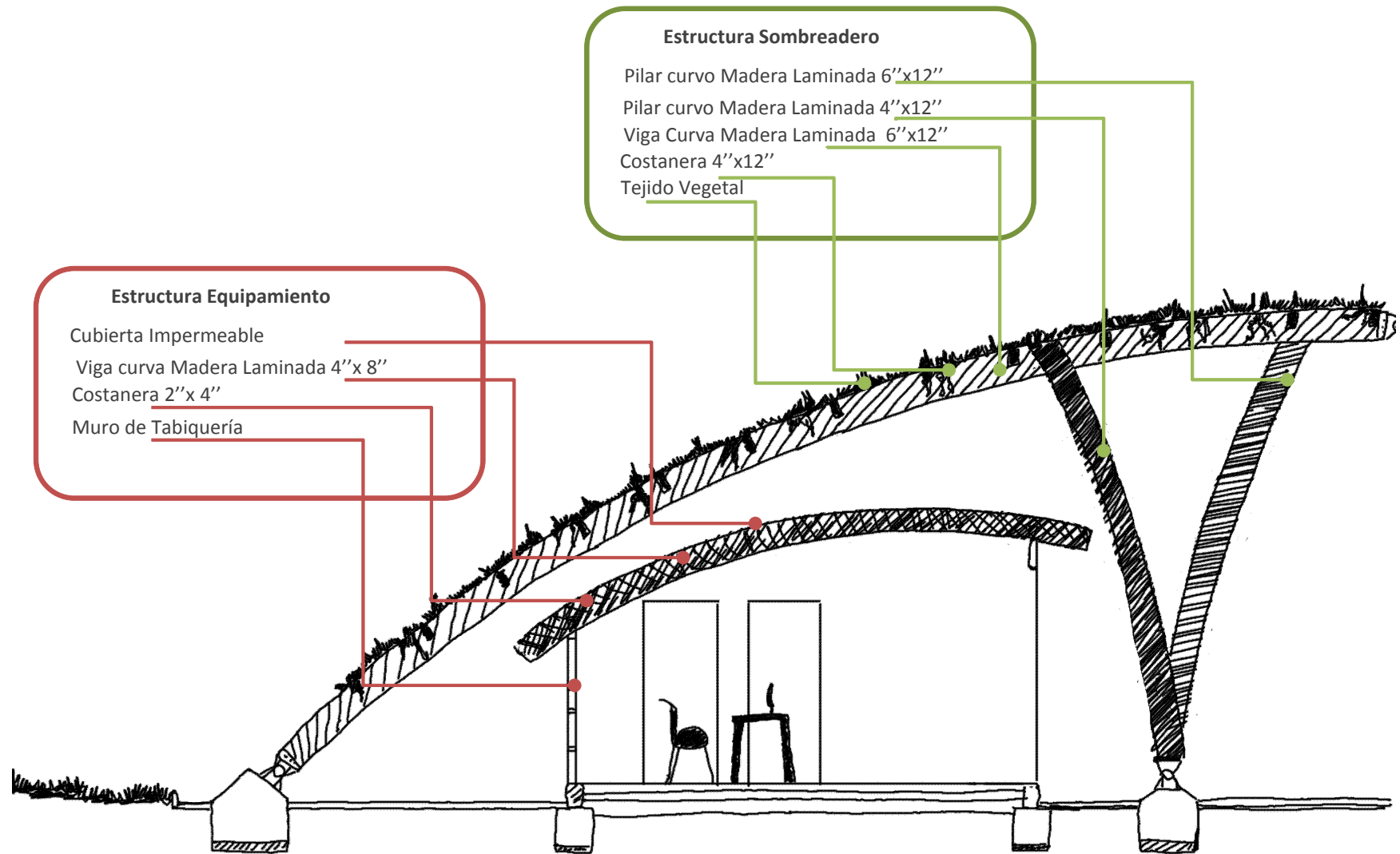
Sobre la estructura de sombreadero se sitúa una cubierta de Totora Tejida, con el fin de dar protección del sol, y potenciar la armonía con el entorno natural.



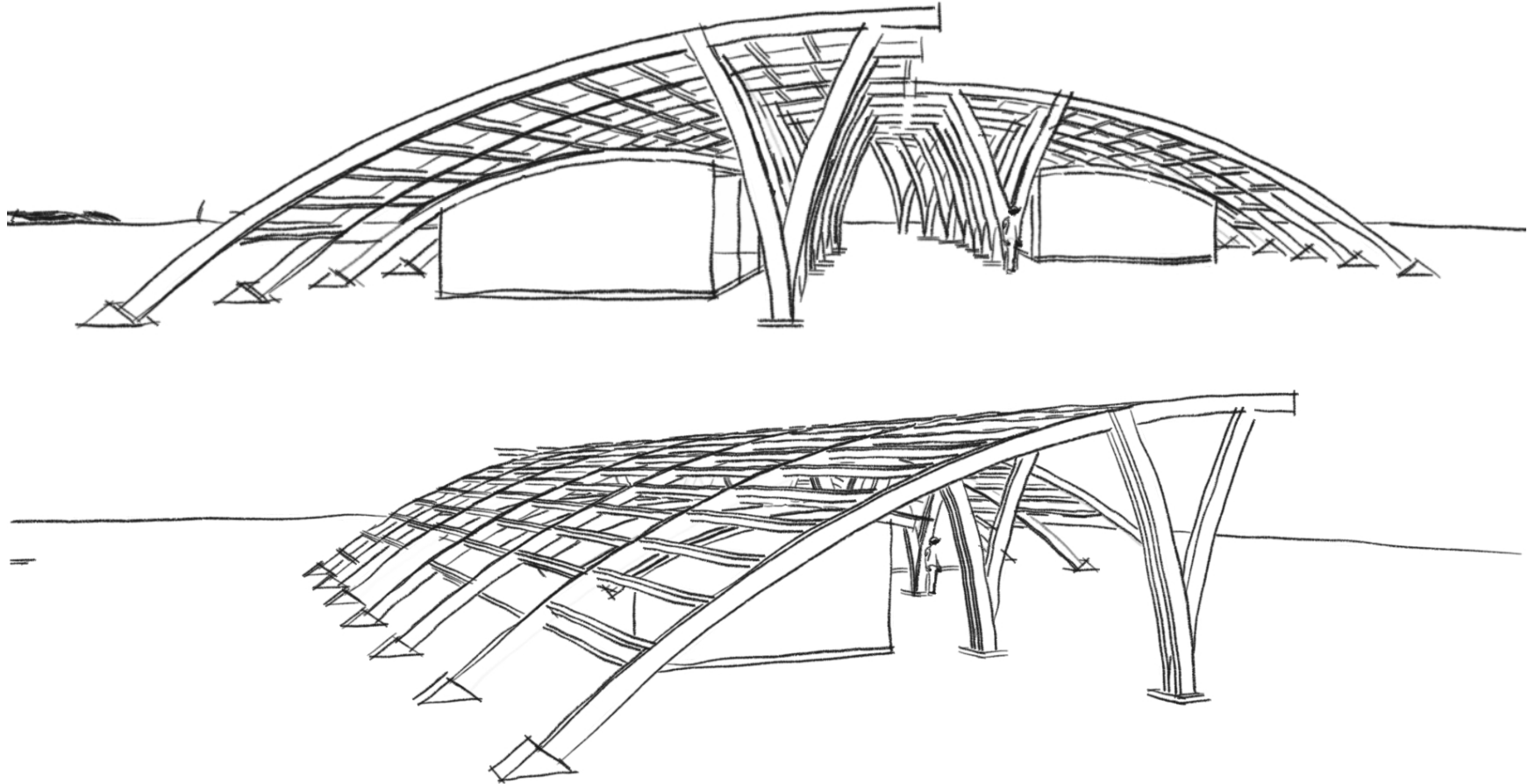


7.0 | Proyecto

2. Estructura y Materialidad



En las imágenes se puede apreciar la relación entre la estructura superior y los volúmenes programáticos inferiores.

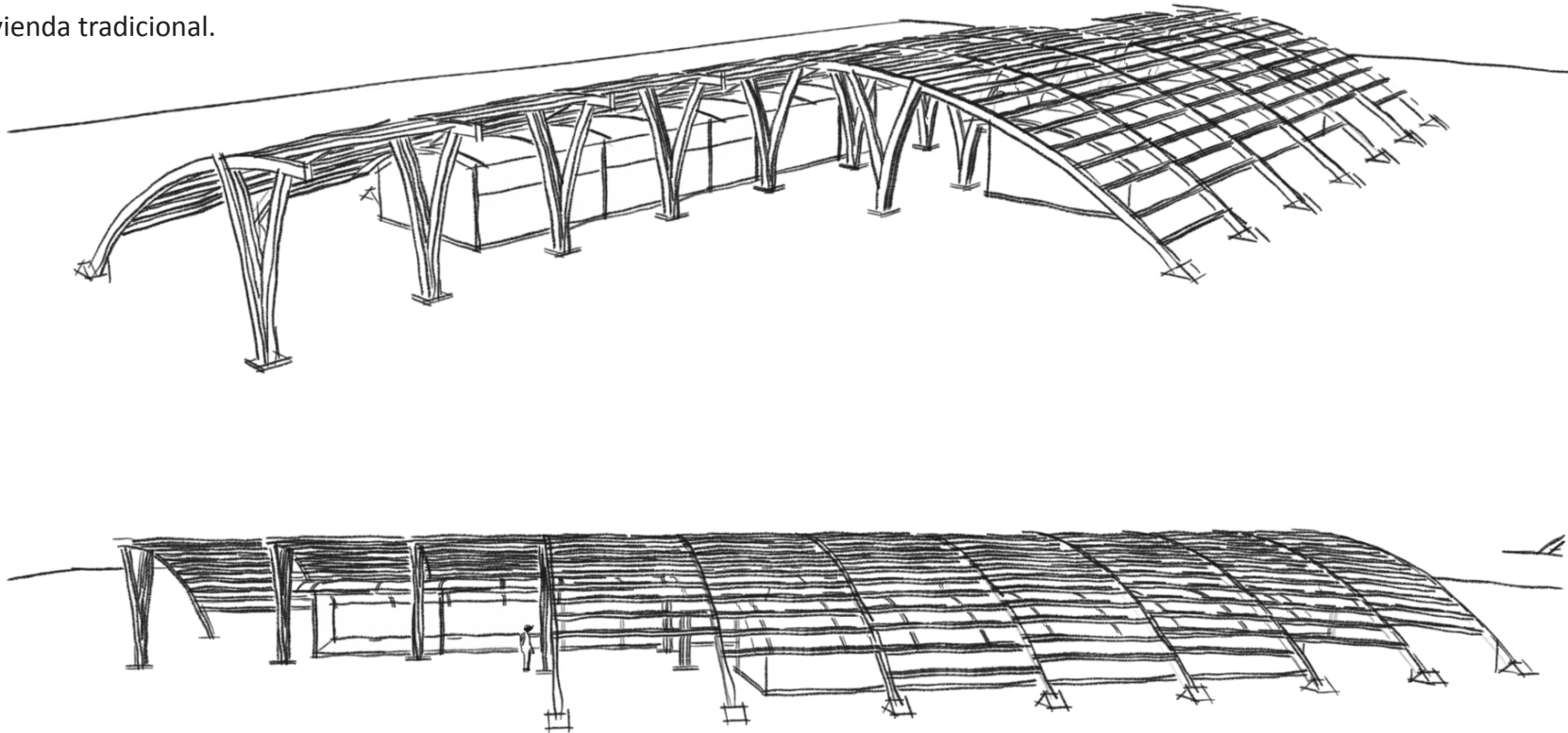


Se plantea generar espacios resguardados del fuerte sol, con el fin de otorgar zonas de permanencia durante los trámites de ingreso o controles.



7.0 | Proyecto

Debido a la poca altura y la longitud de la viga curva, se sitúan pilares que cumplan una labor estructural y estética, que responda a la idea formal de abstracción de una vivienda tradicional.



La permeabilidad del sombreadero se genera para entablar relaciones entre el programa y el exterior, invitando a entrar en las zonas públicas y cerrándose en las áreas de carácter privado.





8.0 | BIBLIOGRAFÍA

Documentos

1. **ARANCIBIA CLAVEL, VIOLETA.** 2009. Rapa Nui: Iorana te Ma'ohi, Dilemas Estratégicos. Ediciones Universidad Católica de Chile.
2. **ÁMBAR, CONSULTORÍA E INGENIERÍA AMBIENTAL.** 2007. Nuevo Plan Regulador Comuna de Isla de Pascua.
3. **ÁMBAR, CONSULTORÍA E INGENIERÍA AMBIENTAL.** 2002. Estrategias y acciones para la conservación, uso y aprovechamiento sustentable de los recursos patrimoniales de Isla de Pascua. Informe final. Satiango.
4. **ECO-POLIS.** 2010. Mai Ki keu tatou henua e hoy! : Hacia una Rapa Nui integrada y Sustentable.
5. **CRISTINO, CLAUDIO.** 1980. Estudios sobre Isla de Pascua. serie de monografías anexas a los Anales de la Universidad de Chile. Ediciones Universidad de Chile, Santiago.
6. **ENGLERT, SEBASTIAN.** 1974. La Tierra de Hotu Matúa. Historia y etnología de la Isla de Pascua. Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago.
7. **ENGLERT, SEBASTIAN.** 2010. Leyendas de Isla de Pascua. Editorial Rapa Nui Pres
8. **HOTUS, ALBERTO.** 1988. Histórica violación de derechos humanos del Pueblo Rapanui. Revista Chilena de Derechos Humanos, Academia de Humanismo Cristiano, Santiago.
9. **HOTUS, ALBERTO.** 1988. Te Mau Hatu'o o Rapa Nui. Los soberanos de Rapanui: pasado, presente y futuro, Editorial Emisión, Santiago.
10. **MENCHACA, CONSTANZA. SEAMAN, KAREN.** 2005. El habitar en Rapa Nui: Retrospección y proyección de la vivienda. Seminario de Arquitectura. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Chile.
11. **OFICINA DE PRACTICA PROFESIONAL RAPA NUI.** 2009. Rapa Nui: 5 Ideas. Instituto de Estudios de Isla de Pascua. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Chile.
12. **ROCHNA-RAMIREZ, SUSANA.** 1996. La propiedad de la tierra en Isla de Pascua. Corporacion Nacional de Desarrollo Indigen (CONADI)
13. **VEYL COMBS, ISIDORA.** 2009. Memoria de Titulacion, Remodelaicon Caleta Hanga Piko. Universidad del Desarrollo

8.0 | Bibliografía

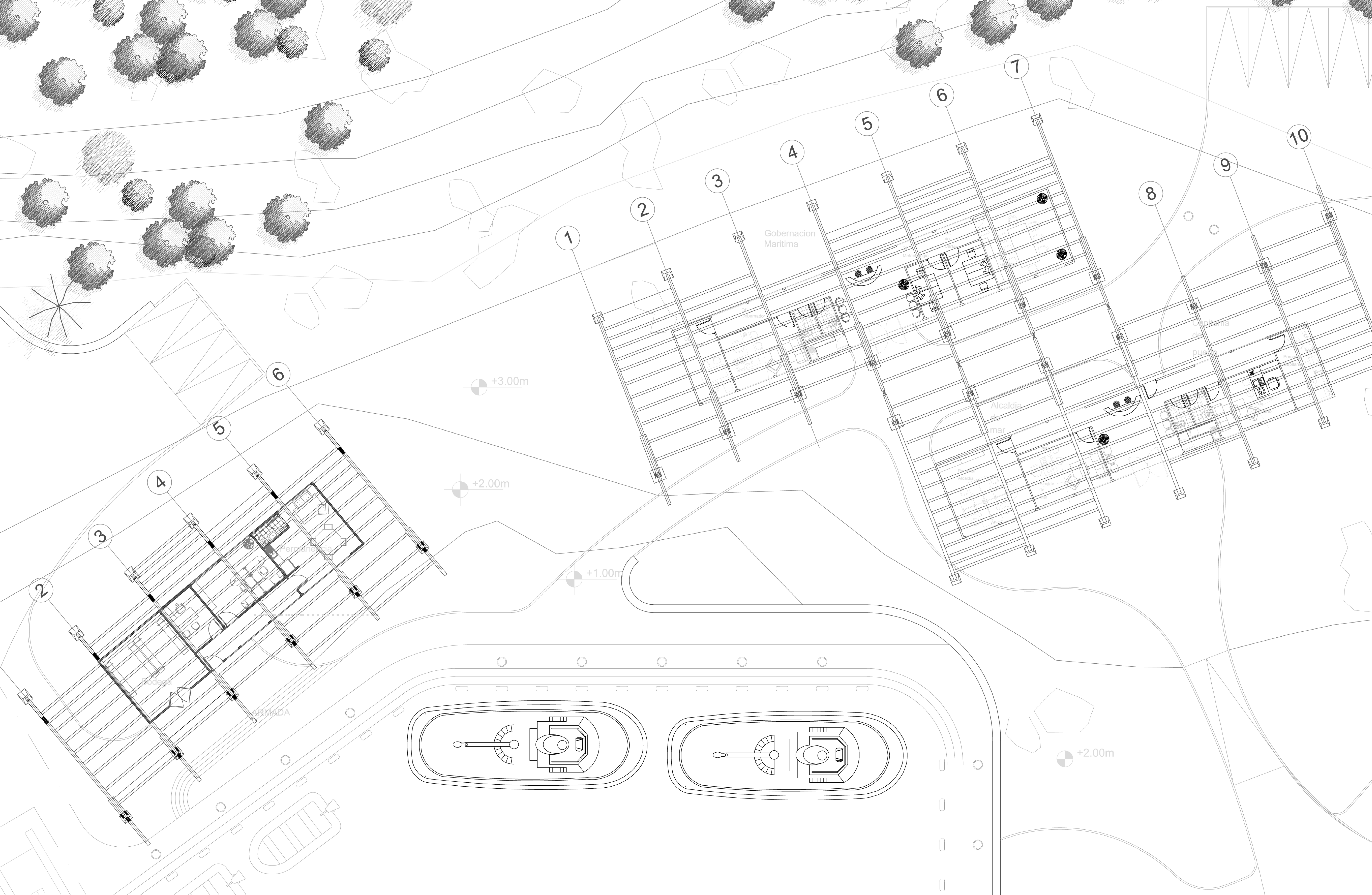
Entrevistas

1. **Isidora Veyl Combs**. Directora de Obas de la I. Municipalidad de Isla de Pascua.
2. **Ignacio Aguirre**. Ex-Director de Obras de la I. Municipalidad de Isla de Pascua.
3. **Andrés Mac Donald Guerrero**. Asesor Urbanista I. Municipalidad de Isla de Pascua.

Asesorías Profesores Especialidades

1. **Construcción**: Luis Goldsack Jarpa
2. **Construcción**: María Eugenia Pallarés Torres
3. **Urbanismo**: Mario Torres Jofré
4. **Estructura**: Verónica Veas Brokering







+5.00m

+4.00m

+3.00m

1

2

3

4

5

7

9

10

Administrativni

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

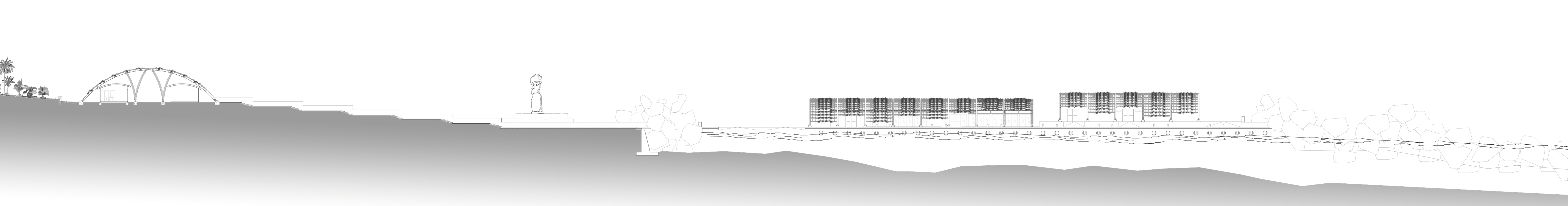
Veštalnik

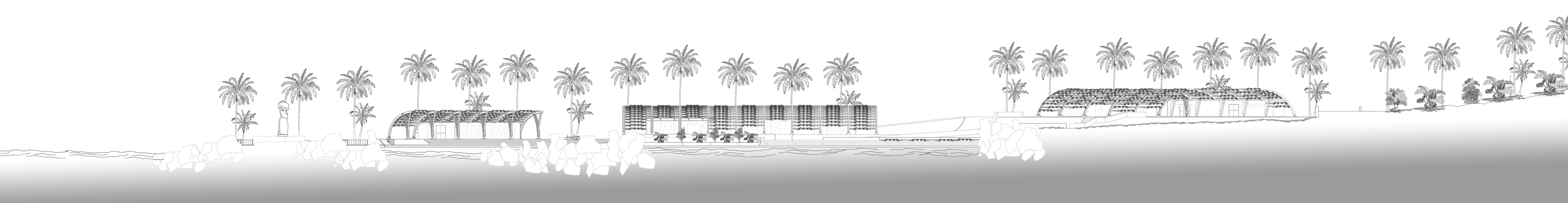
Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik

Veštalnik









+1.00m

MUELLE
COMERCIAL

+1.50m

