

PROYECTO DE TITULO 2012
Centro Deportivo Náutico y Convenciones Valdivia

ALUMNO
SAMUEL MAXIMILIANO ARANEDA QUEVEDO
PROFESOR GUIA
ARQTO. MANUEL AMAYA
NOVIEMBRE 2012, SANTIAGO, CHILE

Agradecido de Dios primeramente por todo lo que me da.
A mi Familia por su incondicional amor y apoyo.
Al profesos Manuel Amaya, por su gran disposición y dedicación
Y a todos aquellos que de alguna u otra manera contribuyeron en este proceso.

Soli Deo Gloria...

INDICE

01

PRESENTACION

1.1	Introducción	11
1.2	Motivación Personal	13
1.3	Definición de la Problemática	14
1.3.1	Condiciones Náuticas	14
1.3.2	Turismo Náutico	16
1.3.3	Deporte Náutico	20
1.3.4	Problemática	22
1.4	Definición de Lugar	23
1.5	Objetivos del Proyecto	28

02

ANTECEDENTES

2.1	Ciudad Fluvial	32
2.2	Ciudad de Valdivia	34
2.3	Ubicación	36
2.4	CONTEXTO FISICO	38
2.4.1	Geografía	38
2.4.2	Hidrografía	38
2.4.3	Clima	41
2.5	CONTEXTO HISTORICO	42

03

MARCO TEORICO

3.1	Introducción	46
3.2	Escala Náutica	48
3.3	Deportes Náuticos	48
3.4	Marina Deportiva	51

04

MASTER PLAN

4.1	Análisis CIUDAD	57
4.2	Análisis Borde Río	60
4.3	Plan Regulador	64
4.4	Terreno	66
4.5	Proyectos Involucrados	68
	4.5.1 Prolongación Costanera	68
	4.5.2 Barrio Cívico Los Ríos	70
	4.5.3 Estación EFE y Taxis Fluviales	73
4.6	Sector Estación	74
4.7	Propuesta Plan Maestro	75
4.8	Planimetría + Croquis	76

06

ANEXO + BIBLIOGRAFIA

05

PROPUESTA

5.1	Fundamentos	81
5.2	Partido General	82
5.3	Propuesta Programática	83
5.4	Planimetrías	86
5.5	Conceptualización	90
5.6	Imágenes Propuesta	93
5.7	Proceso	96

PRESENTACION 01

CAPITULO





1.1 INTRODUCCION

El proyecto de título es el último escalón que se debe pasar en donde se evalúan y ponen en práctica las condiciones y herramientas que se han desarrollado a lo largo de la carrera y que permitirán desempeñarse de manera óptima en la vida profesional.

Esta memoria busca sintetizar el proceso de investigación desarrollado durante el año, que conlleva la búsqueda de una problemática a nivel nacional que pueda ser abordada desde la arquitectura y resuelta en un proyecto arquitectónico.

En este caso, el trabajo se desenvuelve en torno a la actividad náutica de nuestro país, por diversos motivos, principalmente por la inmensidad de recursos que esta plataforma nos ofrece pero que no se ha traducido en oportunidades de ocupación y desarrollo, aun cuando hoy en día podemos decir que Chile está mirando y viendo su futuro en esta condición, surgiendo una serie de iniciativas y proyectos que buscan desarrollar sectores con programas para la ciudad, para el aprovechamiento de la población.

Para que cualquier actividad se desenvuelva de manera óptima, es necesario que la plataforma en la que se sustenta presente características favorables para su desarrollo. En nuestro caso, las actividades náuticas, presentan como plataforma los cuerpos de agua existentes, ya sean ríos, lagunas, lagos o el mar, y podemos hablar de Chile como una larga y angosta franja de Costa, debido a la constante presencia de mar. Este ha sido vital para nuestro desarrollo y subsistencia, ofrece múltiples oportunidades; es y será una adecuada vía de comunicación, una enorme fuente de variados recursos, y una plataforma óptima para el desarrollo de múltiples actividades; productivas, turísticas, deportivas, de transporte, etc.

Concretar un desarrollo náutico en las distintas aristas que participan de esta actividad es un gran desafío a nivel nacional, y hoy en día existen diferentes entidades que se han ido sumando en este actuar, entre otros están distintos organismo gubernamentales, federaciones y fundaciones.

Existen 3 factores necesarios para este desarrollo; Políticas que potencien el desarrollo náutico, la masificación de la actividad a través de la formación y educación y la existencia de infraestructura que permitan su ocupación.

A través de la Arquitectura podemos encontrar diferentes caminos que busquen el desarrollo de las actividades náuticas y otorguen la posibilidad de habitar y utilizar el mar mediante la infraestructura, para esto se hace pertinente y necesario entender su configuración y establecer el área genérica de esta ocupación, es decir, comprender el borde (borde mar, borde río, etc) y sus implicancias. Entenderlo como el área de unión entre la tierra y el agua; como el espacio donde estos interactúan, donde se comunican y que en nuestro país, es una zona extensa, y de gran importancia por su constante presencia en nuestro territorio, aun cuando su desarrollo no ha sido de manera planificada.



Fuente: MOP

1.2 MOTIVACION PERSONAL



La temática de este proyecto nace de esta búsqueda y del deseo de querer aportar en el aprovechamiento y uso de estos recursos, como también el deseo de querer acercar a la sociedad a la náutica más allá de la actividad productiva, predominante en el sector y lejano al uso civil.

La navegación deportiva como disciplina, nos acerca a vivir nuestros océanos, nuestros lagos y ríos, es una actividad llena de historias y de paisajes, nos acerca con la naturaleza de nuestro país y su pasado, existiendo la navegación desde tiempos remotos, es el arte y la ciencia de conducir una embarcación, arte por la destreza que debe tener el navegante para sortear los peligros, y es ciencia porque se basa en conocimientos físicos, matemáticos, oceanográficos, cartográficos, astronómicos, etc.

Un mundo completo que, a pesar de que en Chile donde quiera que estemos nos encontramos a menos de 350km del mar, es desconocido para la gran mayoría de la población.

De esta manera comenzaron diversas conversaciones en torno al tema y la necesidad que existe a nivel país de generar infraestructura, de generar educación, de masificar estas disciplinas, de acercar a la gente al mar, a la navegación, a utilizar este recurso que es de todos, de como poder hacer de esta disciplina más accesible y de buscar mediante un proyecto que logre integrar estas diferentes variables. Por otra parte, el poder integrar el borde a la ciudad, en donde hoy en día pareciera ser un mero límite urbano, una barrera, y no un traspaso hacia el mar, no un conector, evitándose las múltiples relaciones que se puedan dar y en donde hoy en día no existe una mayor planificación ni política que determine cual debieran ser los parámetros de intervención de este espacio y recurso.

1.3 DEFINICION DE LA PROBLEMÁTICA



1.3.1 CONDICIONES NAUTICAS

“Chile, un largo puerto deportivo” es el nombre del seminario, organizado por Fundación Mar de Chile, Universidad Andrés Bello y la Dirección de Obras Portuarias que buscan desarrollar la actividad náutica a través de una serie de propuestas desde el punto de vista político, económico, legal, académico y comunicacional de manera de hacer de Chile una plataforma de desarrollo del borde costero para el deporte.

Esta es una de las tantas iniciativas que buscan reconocer y aprovechar los recursos que existen en el país, el cual presenta condiciones físicas ideales para la actividad náutica, y que sin ser una isla, sus características geográficas y ubicación en el mundo, impusieron desde siempre la importancia del uso del mar.

El mar chileno corresponde a las aguas que circundan la costa continental hasta las 200 millas marítimas al oeste desde la línea de marea baja y, en el caso de las islas polinésicas Rapa Nui y Salas y Gómez, 350 millas marinas. A dicha área se denominó “Mar Chileno” y forman parte de nuestro territorio. Agregando a esto la cantidad de ríos, lagunas y lagos que nuestro largo país nos ofrece. Los denominamos como Cuerpos de Agua.

El problema está, en que este potencial que encontramos en nuestra geográfica, no se traduce en una constante ocupación, y a pesar de la cantidad de agua y de que a nivel mundial, según información publicada por la World Vector Shoreline, USA Mapping Agency 1989, somos el 5to

país de mayor extensión de borde costero, sin embargo, pareciera ser que para la gran mayoría de nuestra población el uso que le da a estos recursos no va más allá de acercarse a la orilla del mar durante un mes en vacaciones, lejanía que se ha acentuado a través de las catástrofes producidas por los tsunamis.

Actualmente la actividad portuaria es la que presentan un mayor desarrollo a nivel nacional con una fuerte presencia a nivel mundial, así como también la pesca industrial y artesanal han tenido una continua presencia en su actividad como explotación de los recursos; sin embargo estas pertenecen al uso productivo y **están alejadas del ciudadano ni lo acercan a la actividad náutica**. Otras actividades que acercan más a la gente en su actividad son las recreativas, deportivas y turísticas, pero que no presentan un desarrollo considerable en cuanto a infraestructura ni a políticas que las potencien.



“El agua es el vehículo de la naturaleza”

Leonardo Da Vinci

	PAIS	KM de borde costero
1°	Canadá	265.523
2°	USA	133.312
3°	Rusia	110.310
4°	Indonesia	95.180
5°	Chile	78.583
6°	Australia	66.530
7°	Noruega	53.198
8°	Filipinas	33.900

Fuente: La importancia del borde marítimo costero en el potencial marítimo de Chile, 2009



CHILE PAIS MARITIMO

Chile Continental e insular	755.915km ²
Mar Patrimonial	3.681.989km ²
Perimetro de Costas	83.850km
Extension de Costa	4.300km

Fuente: Elaboración Propia

DEFINICION DE LA PROBLEMÁTICA

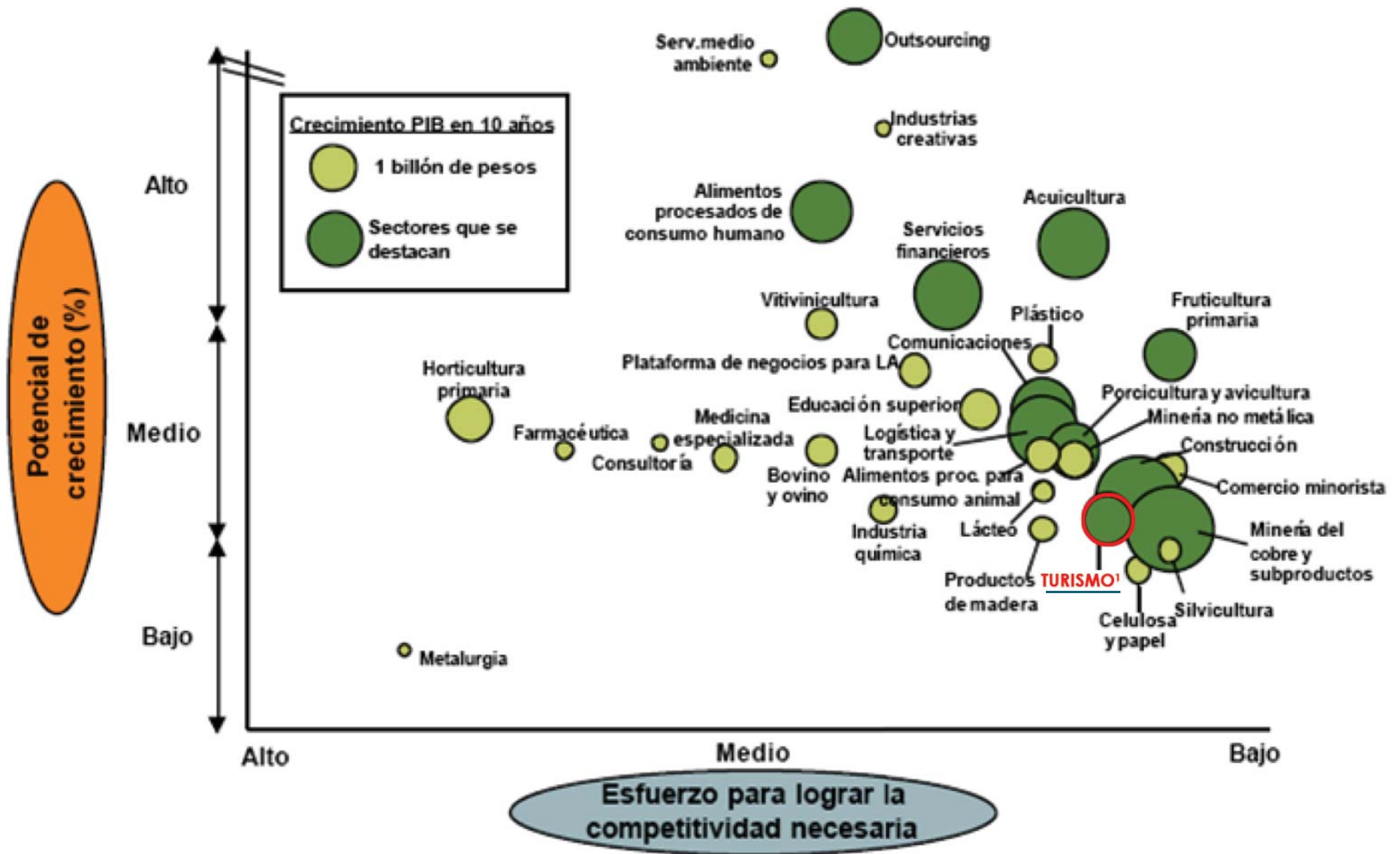
1.3.2 TURISMO NAUTICO

Dentro de las políticas de innovación de nuestro país, se encuentra el Programa de Clusters de Alto Potencial de la CORFO, que focaliza el esfuerzo innovador en los 5 clusters con mayor potencial competitivo del país: Minero, Acuícola, **Turismo de Intereses Especiales**, Alimentos, y Servicios Globales.

El Cluster Turismo de Intereses Especiales busca desarrollar Chile como destino turístico de clase mundial, en base a una oferta distintiva, sustentable y de alta calidad, abordando de manera sistemática y con coordinación público-privada los desafíos y oportunidades de toda su cadena de valor.

Según la Organización Mundial de Turismo (OMT, 1994), son actividades turísticas, aquellas que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos de su entorno habitual; con fines de ocio, por negocios y otros motivos. Bajo esta definición, lo que importa es el concepto de gastos que se realizan en un lugar distinto al de la residencia habitual y que constituyen ingresos para el lugar que los recepciona.

El turismo a nivel mundial ha pasado de un total de poco más de 25 000 000 de turistas en el año 1950 a 664 000 000 en el año 1999 y se prevé que éstos lleguen a 1 600 000 000 en el año 2020. Por otra parte, las recaudaciones mundiales de turismo pasarán de US\$ 455.5 millones en 1999 a US\$ 2 000 000 millones en el año 2020, lo que determinará que en el siglo XXI el turismo, no sólo será la mayor industria del mundo, sino que la mayor que jamás haya existido.



(1) Dentro del sector de Turismo fue considerado el subsector de Turismo de Intereses Especiales, que tiene un dinamismo mucho mayor que el sector de Turismo tradicional

DEFINICION DE LA PROBLEMÁTICA

Comparativamente, el turismo en Chile ha tenido también una evolución muy positiva en el último tiempo, ya que el mismo ha pasado de un total de 418 000 000 turistas en 1985 a 1.62 millones en 1999, mientras que los ingresos evolucionaron desde US\$ 123 000 000 a US\$ 893 000 000 entre ambos años.

La importancia del Turismo como actividad económica dentro de la economía nacional viene dada porque crea una red de encadenamientos de servicios directos e indirectos que, generan más de un 3% del PIB nacional, estimula el emprendimiento y la generación de trabajo, y descentraliza y desarrolla el territorio nacional contribuyendo a mejorar la distribución geográfica de la riqueza.

En términos de tasas de crecimiento, la llegada de turistas evolucionó entre 1985 y 1999, a una tasa promedio anual del 10.25%, la disponibilidad

EVOLUCIÓN TURISMO MUNDIAL

Año	Llegada mundial turistas		Recaudaciones mundiales del turismo	
	Total (Miles)	Crecimiento (%)	Total (Millones)	Crecimiento (%)
1950	25 282	-	2 100	-
1960	69 320	174	6 867	227
1970	165 787	139	17 900	161
1980	286 249	73	105 198	488
1990	459 212	60	264 714	152
1991	462 700	1	276 900	5
1992	500 900	8	315 400	14
1993	515 700	3	321 900	2
1994	550 300	7	354 900	10
1995	565 400	3	405 800	14
1996	597 400	6	436 500	8
1997	612 000	2	439 700	1
1998	636 000	4	441 800	0
1999	664 400	4	455 500	3
2020 ^a	1 600 000	4.3	2 000 000	439

Fuente: OMT

^a Para el año 2020 se presenta una estimación de la OMT.

INDICADORES BÁSICOS TURISMO EN CHILE, 1985-1999

Año	Turistas		Disponibilidad de alojamiento				Ingresos turismo		Gastos turismo	
	Miles	Crec. (%)	Habs.	Crec. (%)	Camas	Crec. (%)	Mill. (US\$)	Crec. (%)	Mill. (US\$)	Crec. (%)
1985	418		20 624		44 756		123		269	
1986	581	39.0	21 010	1.9	45 803	2.3	183	48.8	319	18.6
1987	575	-1.0	22 145	5.4	48 100	5.0	182	-0.5	353	10.7
1988	624	8.5	22 354	0.9	48 777	1.4	205	12.6	442	25.2
1989	797	27.7	20 448	-8.5	59 317	21.6	407	98.5	397	-10.2
1990	943	18.3	23 457	14.7	56 090	-5.4	540	32.7	426	7.3
1991	1 349	43.1	25 817	10.1	62 340	11.1	700	29.6	409	-4.0
1992	1 283	-4.9	30 986	20.0	73 407	17.8	706	0.9	536	31.1
1993	1 412	10.1	33 361	7.7	76 821	4.7	744	5.4	560	4.5
1994	1 634	15.7	35 101	5.2	81 190	5.7	846	13.7	535	-4.5
1995	1 540	-5.8	38 740	10.4	88 705	9.3	900	6.4	774	44.7
1996	1 450	-5.8	40 412	4.3	91 339	3.0	905	0.6	806	4.1
1997	1 644	13.4	40 829	1.0	91 854	0.6	1 020	12.7	945	17.2
1998	1 759	7.0	44 720	9.5	102 439	11.5	1 062	4.1	906	-4.1
1999	1 622	-7.8	46 097	3.1	108 068	5.5	893	-15.9	806	-11.0
Tasa media anual	10.2			5.9		6.5		15.2		8.2

Fuente: OMT.

de habitaciones lo hizo al 5.9%; la disponibilidad de camas al 6.5%; los ingresos por turismo aumentaron a una tasa media del 15.2% y los gastos por turismo a una tasa del 8.2%, mostrando un balance favorable para el país en este sentido.

CONCEPTO DE TURISMO DEPORTIVO

“Es una forma de turismo que utiliza cualquier actividad deportiva, donde el espectáculo o business show y las sensaciones de riesgo son fundamentales como reclamo turístico, incluyendo en diferentes ocasiones los deportes en instalaciones de interior y exterior” (Crosby, A. 1993).

Para nuestros efectos, podemos definirlo como aquella actividad que involucra el traslado o movimiento de individuos de un lugar a otro con el objetivo de practicar deportes, haciendo uso del sistema turístico existente en dichos lugares o destinos, con fines recreacionales y de esparcimiento.

De esta manera existe una relación entre las actividades deportivas y el turismo, más aún si lo consideramos en la náutica, que se relaciona con estos dos sectores, el turismo náutico tiene relación con el aprovechamiento de los recursos marinos y fluviales, para navegar con una embarcación a motor o vela y alcanzar lugares de atracción turística. Pudiendo ser esta misma actividad, parte de la práctica deportiva de la navegación.

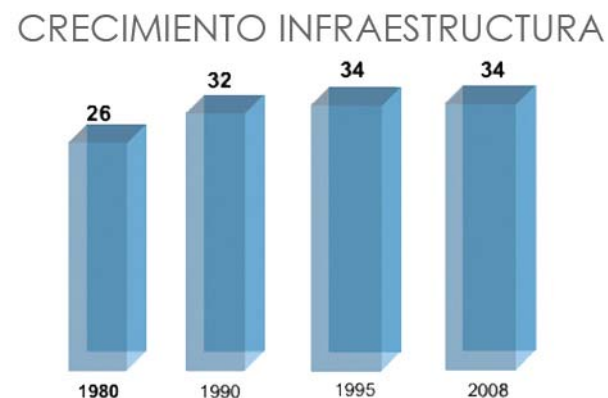
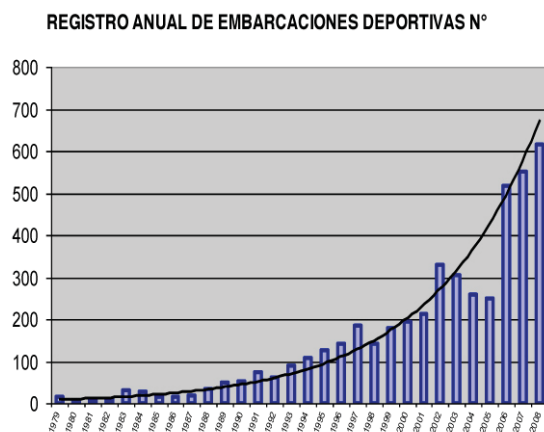
DEFINICION DE LA PROBLEMÁTICA

1.3.3 DEPORTE NAUTICO

El deporte no es una de las prioridades en nuestro país, no existen políticas que respalden y potencien su práctica, ni tampoco existe una cultura en las personas de mantenerse activo realizando actividad física, sin embargo estos últimos años, se ha visto un crecimiento impulsado principalmente por las figuras de elite que han logrado surgir de manera independiente y con muy poco apoyo, logrando destacar en distintas disciplinas.

En nuestro país en estos últimos años ha realizado competencias a nivel internacional, proyectándose continuar con esta línea de participación. En donde destacan a futuro la realización de los Juegos ODESUR 2014 y la Copa América para el 2016 como las grandes apuestas que pueden consolidar al país para ser sede de eventos aún de mayor envergadura, como unos Panamericanos y por que no pensar en unos juegos olímpicos, en donde los deportes náuticos son considerados en cada competencia y para lo cual se hace necesario el desarrollo de infraestructura pensada para dar soporte a competencias de este carácter.

Siendo considerado nuestro país para la realización de estas actividades por el reconocimiento y valoración que tienen nuestros mares y rios, la disciplina de Vela, realizó en enero de este año, el primer Mundial realizado de Clase Pirata, en Valdivia y el 2013 se desarrollará por primera vez en nuestro país el Campeonato Mundial Oceánico de Soto 40 en Talcahuano.



Fuente: Seminario: Chile, un largo puerto deportivo, 2008

La Navegación en nuestro país, en su gran mayoría, se han desarrollado principalmente por el sector acomodado de la población chilena, debido principalmente a los altos costos asociados a estas disciplinas, sin embargo, ha presentado un incremento de sus prácticas, en donde, según datos de la Fundación Mar de Chile, el numero de embarcaciones a ido en incremento continuo y acentuado en los últimos años, pero que, por el contrario, el número de infraestructuras que soportan estas actividades ha presentado un estancamiento.

Durante el periodo de estudio de la CSS, las importaciones de lanchas aumentaron un 40% respecto al año anterior, entre enero y noviembre de 2009, con 242 unidades. Le siguieron los veleros con 83 unidades, las motos con 228 unidades. Las importaciones de yates fueron las que mostraron el aumento más significativo respecto al 2008, con un incremento del 125%.

Por otro lado, en Chile existen 55 marinas deportivas que se constituyen principalmente como clubes de yates privados, están ubicadas desde Arica a Puerto Williams, pero aglutinados en la zona central de nuestro país. Además, y según los registros de Directemar hay 2.769 naves asociadas a estas marinas. Sin embargo, este tipo de infraestructuras aíslan la actividad para algunos pocos capaces de poder pagar una membresía, además de los gastos de la embarcación, a esto se le suma que producto de las distancias que existen entre las diferentes marinas y la baja autonomía que presentan las embarcaciones deportivas, se hace imposible la conexión marítima y perdiéndose la sinergia que se produce entre estas.

Surge la necesidad de establecer conexiones mediante infraestructuras de carácter público, que permiten dar mayor acceso a la población y de esta manera acercarnos a un nivel de desarrollo óptimo para este sector.

País	Total de Embarcaciones (Unidades)	Población (miles de habitantes)	Personas por Bote
Estados Unidos	16.128.400	293.655	17
Italia	851.694	57.900	68
Suecia	753.000	9.011	8
Australia	738.938	19.100	31
Finlandia	731.000	5.236	7
Francia	725.935	62.000	85
Noruega	692.000	4.500	7
Inglaterra	463.019	59.600	124
Alemania	441.530	61.000	210
España	240.000	42.240	176
Chile	1.275	17.000	11.333

Fuente: Seminario: Chile , un largo puerto deportivo, 2008

País	Marinas/Puertos para Yates	Sitios de Atraque (Unidades)	Extensión de las Costas (km)	Distancia entre Marinas (Mn)
Estados Unidos	12.000	1.145.000	133.342	6,2
Inglaterra	500	225.000	12.450	13,8
Francia	376	164.000	5.700	8,4
Italia	105	128.042	7.375	39,0
España ¹	321	106.795	4.964	8,6
Suecia	1.000	100.000	8.000	4,4
Finlandia	1.750	80.500	31.119	9,9
Holanda	1.200	18.800	451	0,2
Turquia	48	16.500	8.333	96,4
Croacia	123	13.878	5.835	26,4
Australia	2.200	13.800	66.530	16,8
Nueva Zelanda	200	11.000	15.134	42,0
Chile	28	1.029	83.000	1.620

Fuente: Seminario: Chile , un largo puerto deportivo, 2008

1.3.4 PROBLEMATICA

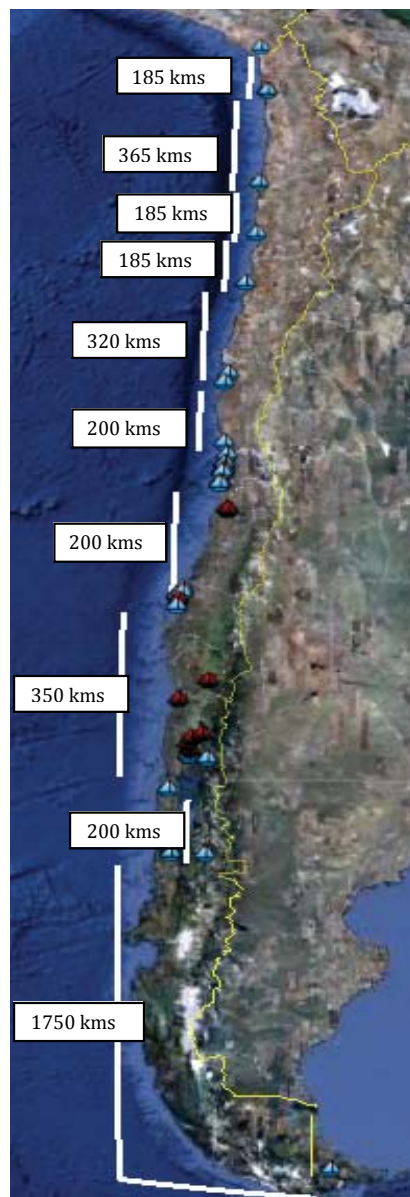
Ante una realidad auspiciosa en cuanto al potencial existente en nuestras costas y bordes, vemos un pobre desarrollo y aprovechamiento ya sea programático en cuanto a la variedad de actividades, como también, en la configuración del borde, ante políticas inexistentes que están en desarrollo, en donde no hay criterios que regulen su diseño a nivel nacional, no existe mayor planificación, y se han traducido, en su gran mayoría en simples paseos peatonales contemplativos.

Surge la necesidad de configurar una escala náutica que permita conexiones entre ellas y produzca sinergias de desarrollo en infraestructuras complementarias a la actividad como en equipamiento urbano necesario para el deportista y/o turista. La Escala Náutica es una planificación que potencia al turismo y al deporte a través de la navegación, permitiendo establecer una red de puertos deportivos, marinas o fondeaderos a distancias de 30-60 millas náuticas (1 milla = 1.852 metros) buscando promover la actividad y potenciar el desarrollo..

Por otro lado, estas infraestructuras deberían tener un carácter público con el objetivo de abrir la disciplina, no necesariamente en torno a su gestión o administración, sino que en su uso, es decir, como marinas deportivas públicas, sin membresías establecidas para sustentar la mantención.

Esto se transforma en un desafío en cuanto a lo programático, ya que a nivel nacional solo existe un ejemplo de marinas de carácter público en Valparaíso, y el resto solo proyectos; por lo que nace la interrogante de como poder establecer un proyecto de este tipo que permita el acercamiento de la gente con la disciplina.

1.4 DEFINICION DE LUGAR



Fuente: Plan de Inversión en Marinas deportivas públicas DOP, 2010

Necesidad de infraestructura de este tipo existe en casi la totalidad de nuestro territorio, más aún si pensamos en un proyecto de carácter público, inexistente en nuestro país, ahora bien, existen ciertos nodos en donde se concentra esta actividad, como también sectores con mayor potencialidad para desarrollar este tipo de proyectos

A través del cruce de información entre lo existente, lo proyectado en distintas escalas náuticas, y las oportunidades de Turismo Náutico de cada sector es posible sacar ciertas conclusiones del lugar.

De lo existente s posible notar que existe una aglomeración de marinas costeras en la quinta región y en la décima, en lagos. Existiendo marinas en las principales ciudades costeras del país.

Los valores en kms corresponden a la distancia que existe entre los distintos puertos deportivos. En las zonas norte, centro y sur, existen distancias de más de 300 kms entre una marina y otra, impidiendo una navegación libre de riesgos a lo largo de la costa nacional.

En lo que se proyecta, está la Política de Infraestructura Portuaria del Ministerio de Obras Públicas desarrollada el año 2009 proyectada hacia un Chile 2020, en ella se identificaron 32 localidades en las cuales, a juicio regional, se podrían levantar marinas deportivas públicas. La propuesta fue realizada bajo un criterio netamente turístico (TABLA 1). Por otra parte, la Federación de Vela de Chile ha propuesto la ubicación de 33 puertos deportivos basado en un criterio de distancia entre puertos y existencia de caletas (TABLA 2), la cual se maneja en la mayoría de las organizaciones relacionadas con la vela, y que ha recorrido el país a través del seminario antes mencionado “Chile, un largo puerto deportivo.”

Región	Ubicación
1	Iquique
2	Bahía Inglesa
3	Chañaral
3	Caldera
4	Huasco
4	Sector el Faro en La Serena
4	Isla Damas en La Serena
4	Coquimbo
5	Viña del Mar
5	Sector Norte Región Valparaíso
5	Sector Sur Región Valparaíso
7	Lagos de la VII Región
8	Lenga, Comuna de Hualpén.
8	Talcahuano
8	Zona norte de la Región
8	Zona central de la Región
8	Zona Sur de la Región
9	Lago Villarica
9	Lago Caburgua
9	Lago Calafquén
10	Lago Llanquihue
12	Punta Arenas
12	Puerto Natales
12	Isla Magdalena,
12	Isla Carlos III
12	Puerto Williams
12	Muelles en Lagos Parque Torres del Paine
12	Seno Ultima Esperanza
14	Siete Lagos de la Región de los Ríos
14	Río Valdivia, Valdivia
15	Arica

TABLA 1
Propuesta de Ubicación de Marinas Deportivas,
(MOP)

Región	Ubicación
1	Mejillones
2	Taltal
3	Chañaral
3	Caldera
4	Huasco
	Punta Choros
	La Herradura en La Serena
	Guaquero
5	Viña del Mar (Margamarga)
5	Sector Norte Región Valparaíso (Caleta Sierra, Pichidangui, Papudo, Maitencillo, Horcón, Quintero)
5	Valparaíso (Higuerillas, Muelle Barón)
5	Sector Sur Región Valparaíso (Quintay, Puertecillo en San Antonio,)
5	Hangapico, Hangaroa
5	Cumberland, Juan Fernández
7	Pichilemu
7	Constitución
8	Zona Sur de la Región (Río Lebu)
10	Castro
10	Chaitén
11	Puyuhuapi
11	Puerto Chacabuco
12	Punta Arenas
12	Puerto Natales
12	Puerto Williams
14	Valdivia
15	Arica

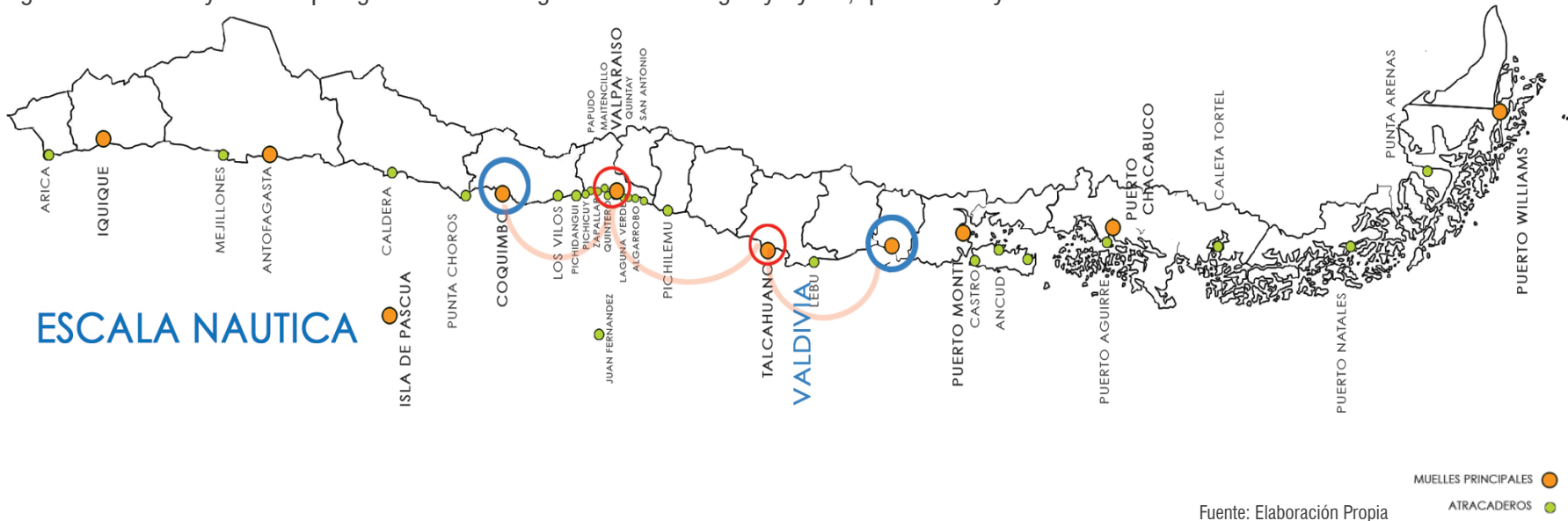
Fuente FEDEVELA

TABLA 2
Propuesta FEDEVELA

Si se cruzan ambas propuestas, se obtienen 10 localidades coincidentes (Arica, Chañaral, Caldera, Huasco, Playa La herradura en La Serena, Viña del Mar, Valdivia, Punta Arenas, Puerto Natales y Puerto Williams).

A esto debemos considerar aquellos proyectos que hoy se presentan en nuestro país, La marina en Valparaíso, el proyecto MargaMar en Viña del Mar, que establece un masterplan que incluye una marina deportiva pública, y la marina en Talcahuano, dentro de la reconstrucción del borde. si tomamos estos proyectos buscando configurar un tramo de esta escala náutica podríamos considerar La Serena / Coquimbo o Valdivia como posibilidades de desarrollar un proyecto.

Por otro lado, CORFO, a través de su Programa de inversiones en Regiones está desarrollando el programa “Turismo Náutico: Marinas Comerciales en la Patagonia Chilena”, con el objeto de promover y desarrollar oportunidades de inversión en torno al turismo náutico en los canales fluviales de la Región de Los Ríos y canales patagónicos de las regiones de Los Lagos y Aysén, que contribuya a la materialización de infraestructuras relacionadas



con las marinas comerciales y negocios asociados al turismo náutico.

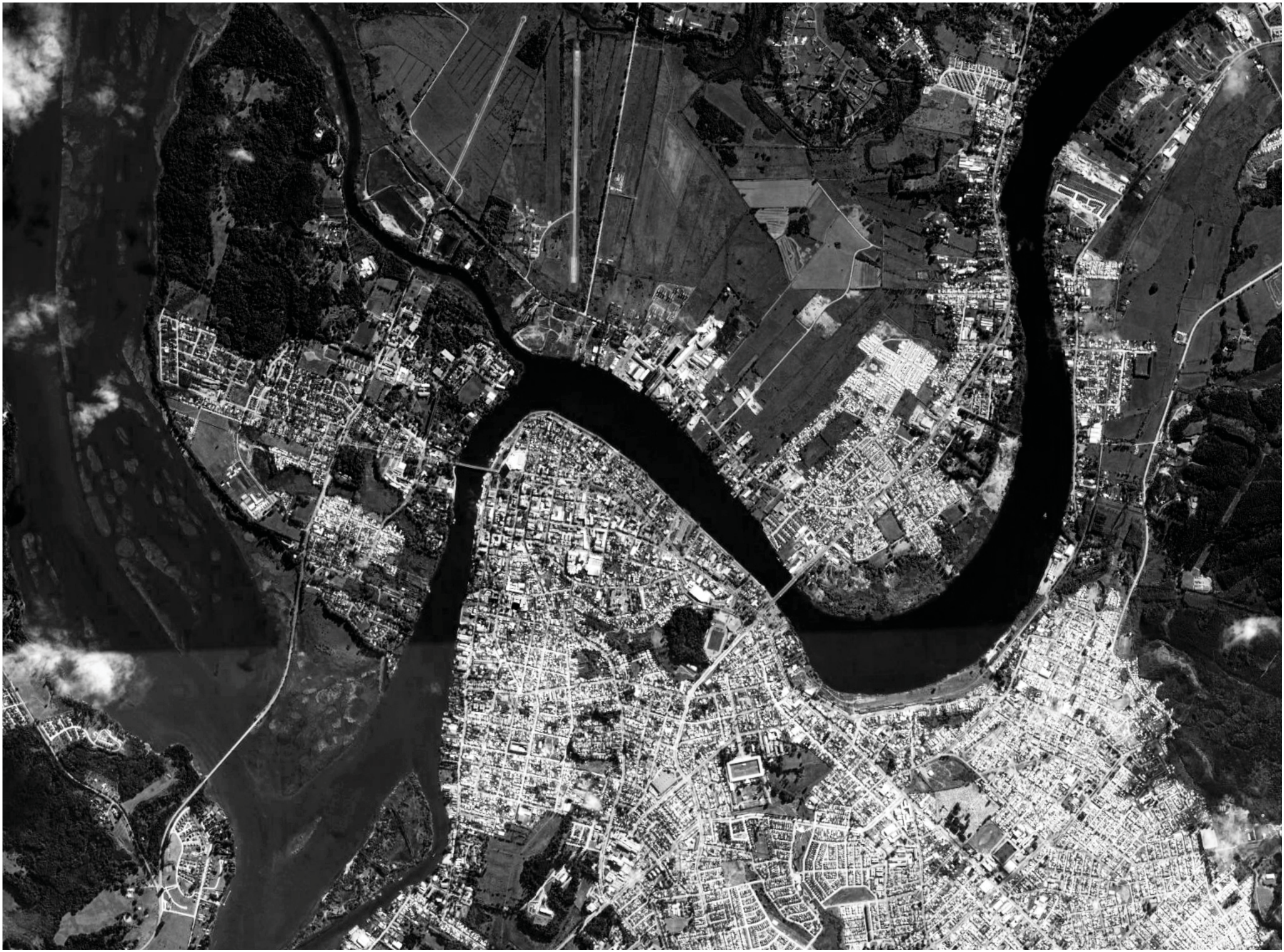
Los canales patagónicos son muy similares a los fiordos y canales de Noruega o Canadá, países donde el turismo náutico está altamente desarrollado. Lo que se persigue es asimilar esta experiencia.

El circuito de turismo náutico de la Patagonia comienza en Valdivia, pasando por Puerto Montt y Chiloé, para continuar por los fiordos y canales de la Región de Aysén hasta Magallanes.

Surge de este modo **Valdivia** como sector tentativo para establecer un centro de conexión náutico base a nivel nacional, por estar dentro de las conexiones que, a mediano plazo, podrían establecerse como un tramo de una futura escala náutica, y por ser la puerta de acceso al plan turístico náutico establecido en la zona sur de nuestro país.

Por otro lado, resaltan las características Hidrográficas de la Región, y de la misma ciudad, que le otorgan un atractivo turístico náutico sobresaliente en la navegación y otras actividades relacionadas; mismas cualidades que han hecho que la ciudad presente una cultura náutica proveniente desde su historia, que nacen y viven del río y sus recursos.

Por otro lado, existen intenciones a nivel de ciudad de centrar su potencial turístico y deportivo en el Río, en donde, por una parte, el turismo de la ciudad se ha establecido en él, y todas las intenciones y proyectos para potenciarlo se centran en el desarrollo y uso del río, y por otro lado, la ciudad busca a su vez configurarse como la capital de los deportes náuticos a nivel nacional, buscando potenciar y desarrollar cada una de estas actividades, lo cual se evidencia en el Remo por su desarrollada infraestructura que se ha traducido en logros mediante deportistas de elite que han destacado en competiciones a nivel internacional.

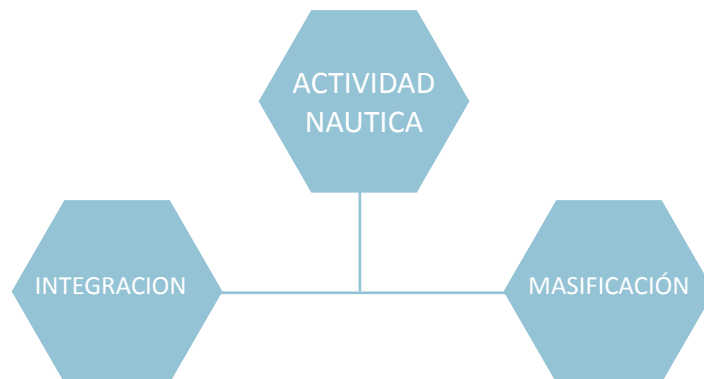


1.5 OBJETIVOS DEL PROYECTO

Ante lo expuesto anteriormente, se pueden establecer dos líneas principales de acción

Objetivo General:

1. Se buscará desarrollar un proyecto arquitectónico que impulse el turismo náutico, fomente el desarrollo y la masificación de los deportes náuticos y logre integrar a los ciudadanos en la práctica de estas disciplinas.
2. Mediante el proyecto se configurará un borde que permita el uso y acceso de los recursos náuticos y trabaje las condiciones de borde río, desarrollando este sector como un espacio público que entregue a la ciudad diversas instancias de relación con el río, más allá de la simple contemplación en donde se considere el borde como un traspaso y acceso al río.





ANTECEDENTES 02

CAPITULO



2.1 CIUDAD FLUVIAL



«Tal vez la imagen más agradable y unánimemente aceptada de la gran ciudad europea sea esa perspectiva de puentes sobre el gran río que, como si fuera posterior a ellos, va ciñéndose a los docks y quais para respetar una topografía definida por torres, agujas, cúpulas y fachadas» Juan Benet, 1989.

«Como tema de urbanismo paisajístico, el río es una larga sucesión de formas accidentales, generalmente un simple espacio trasero de los edificios y áreas industriales que se disponen junto a carreteras y ferrocarriles paralelos al río. Especialmente en ciudades como París o Ruán, el río aparece como un canal industrial degradado, con la excepción de algunos pequeños tramos de riberas situadas en el centro de las ciudades» D.H. Frieling, 1995.



Los ríos desde la antigüedad han sido sinónimos de vida, la cual se ve reflejada a través de su paso. Estos guiaron y sustentaron el establecimiento y desarrollo de las civilizaciones antiguas, las cuales aprovecharon las virtudes que estos les entregaban aprendiendo a convivir con ellos.

Esta práctica continuó a lo largo de la historia convirtiéndose en una especie de modelo de “hacer ciudad”, las distintas épocas fueron pasando, y las ciudades y su relación con los ríos vivieron diferentes transformaciones; de a poco el río fue perdiendo el valor con el cual comenzó su papel al interior de una urbe. Las ciudades fueron desarrollando diversas tecnologías que reemplazaron algunos usos del río, además, el crecimiento y el desarrollo de estas provocó que la actividad agrícola disminuyera y fuese desplazada a la periferia, y así un sin fin de hechos que a lo largo de la historia trajeron como consecuencia el abandonando del activo uso del río.

El problema de la integración de un río con la ciudad es un tema de bastante complejidad urbana, y que actualmente vive un renovado interés producto de la revalorización de algunos aspectos del urbanismo, según el arquitecto Francisco Monclús¹, uno de estos es la creciente atención hacia valores culturales, simbólicos y de imagen urbana en las áreas centrales, y además una sensibilidad hacia la preservación de los elementos naturales.

En nuestro país se vio primeramente a lo largo de todo el territorio con asentamiento de las distintas etnias originarias, y posteriormente, en la fundación de diversas ciudades por medio de los españoles quienes a través de un modelo conocido por todos y que repitieron en cada localidad sin importar paisaje, geografía, ni variable alguna, utilizaban los accidentes geográficos como elementos de protección, dentro de los cuales estaba la proximidad a ríos, de esta forma



¹ Monclús Fraga, Francisco, “Ríos, Ciudades, Parques fluviales, Corredores Verdes”, [Coords: Pablo de la Cal y Francisco Pellicer], [Ríos y Ciudades], Zaragoza, España, 2002, [pp. 11 - 32]

establecían un invariable plan regular ordenado, con calles rectas sin mayor jerarquización, creando una forma urbana basada en el damero griego, con una plaza principal en el centro y alrededor de la cual se construyeron los edificios más importantes.

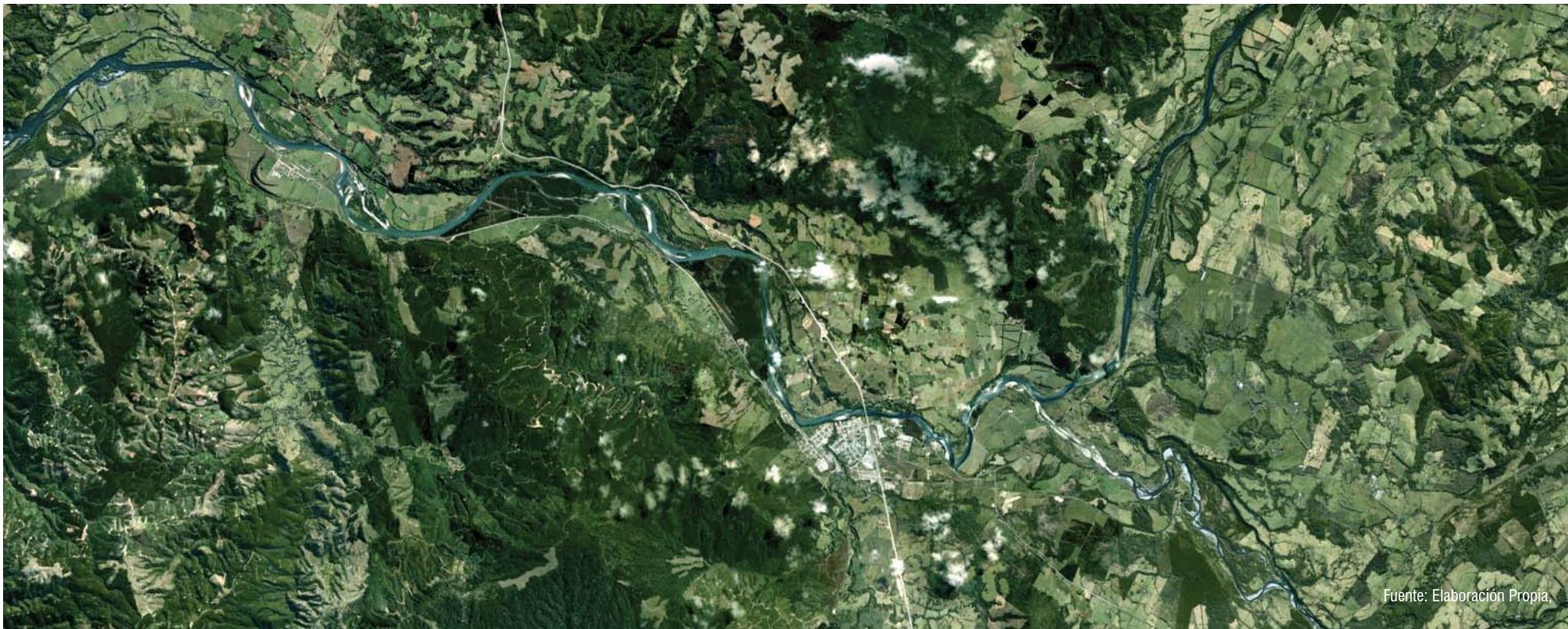
En cada una de estas ciudades el río ya no son sólo es una obra de la Naturaleza sino del esfuerzo de los hombres y su capacidad de controlarlo e integrarlo a la trama urbana. Por eso, los cauces de los ríos son más anchos donde la población es más escasa y en cambio adquieren un determinado curso fijo cuando sus aguas fluyen encerradas y dirigidas.



2.2 VALDIVIA

El sur de Chile se destaca por su rica y variada expresión geográfica siempre acompañada por la relación con el agua; ríos, lagos y mar. Valdivia, por su ubicación, era marítimamente, en los tiempos de la colonia, la puerta de acceso para todo el sector sur.

Esta es una ciudad única en nuestro país por sus cualidades geográficas, donde destacan dos elementos de la naturaleza que posicionan a la ciudad en destino turístico nacional e internacional; por una parte se encuentra la conocida “Selva Valdiviana” de la cordillera de la costa, los que forman un ecosistema único en el mundo debido a su especial composición florística producida principalmente por el clima de la ciudad, la más lluviosa de Chile, con altos índices de humedad y la presencia de constantes neblinas que bañan los cerros. Y por otro lado, se ubica en un sistema hidrográfico compuesto principalmente por el río Calle-Calle y río Cruces, únicos ríos navegables en cualquier época del año en nuestro país, convirtiéndose en parte de la identidad del lugar.



Fuente: Elaboración Propia.



2.4 CONTEXTO FISICO

2.4.1 GEOGRAFIA

Geográficamente esta región se sitúa entre los paralelos 39°12' y 43° 40' latitud sur y entre los meridianos 72° y 74° latitud oeste. Es aquí donde el territorio nacional comienza a desmembrarse, siendo reconocibles cuatro zonas de relieve: la Cordillera de los Andes, la Depresión intermedia, la Cordillera de la Costa y las planicies Litorales. La ciudad se inserta en la Depresión Intermedia junto a la Cordillera de la Costa, la cual cumple un importante rol de biombo climático que permite un desarrollo de vegetación excepcional como es la conocida “Selva Valdiviana” también llamada “bosque siempre verde” debido a la numerosa presencia de especies de tipo perennes.

Por otra lado gran parte del atractivo y belleza de Valdivia se debe a su particular hidrografía, donde el río Calle-Calle cumple un papel protagónico en su configuración paisajística y urbana. Los principales ríos que atraviesan la ciudad y que conforman la hoya del río Valdivia son: el Cau-Cau, el río Cruces y el ya mencionado Calle-Calle. La superficie total de la hoya se estima en 11.280 km² y el largo en 250 Km.

2.4.2 HIDROGRAFIA

La Región de Los Ríos cuenta con la única red nacional de más de 200 kilómetros de ríos navegables y una de las pocas oportunidades de conocer una ciudad desde el mar o navegar a través de ella; desde los sencillos botes a remo, las bicicletas náuticas y canoas, así como también kayak, motos de agua, veleros, hasta llegar a yates costeros y oceánicos construidos para navegaciones más prolongadas.

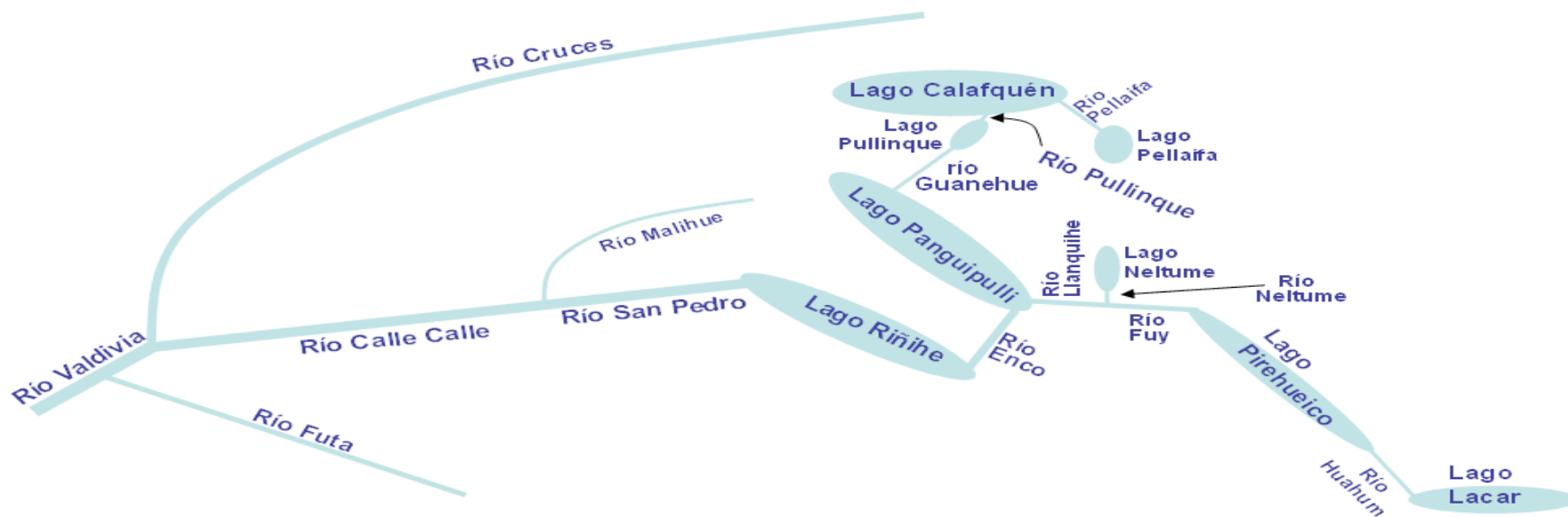
Se encuentra entonces la ciudad de Valdivia rodeado de un complejo estuarial que es a su vez el más importante del país, el que incluye los estuarios de los ríos Calle-Calle, Valdivia, Cruces, Cau-Cau, Futa y Tomagaleones entre los más grandes. Los estuarios son zonas de transición entre los ambientes fluviales y marinos, en otras palabras, se ubican en la boca de los ríos. Como característica típica de ellos, puede mencionarse el gran cambio físico en variables como salinidad y temperatura del agua, debido a las diferencias que se producen periódicamente por el efecto de las mareas. por lo que también, la corriente de los ríos va variando su dirección, de correr hacia la desembocadura o hacia la cordillera según si la marea sube o baja.

CALLE CALLE

Este río tiene su origen en el lago Riñihue, el cual recibe a su vez los afluentes de otros 7 lagos, para desaguar al Río San Pedro, el cual finalmente recibe la denominación de río Calle Calle. Sobre sus aguas cruzan los puentes Calle Calle I y Calle Calle II que unen la ciudad con el sector de las Ánimas.

RIO VALDIVIA

Este Río que lleva el nombre de la ciudad en la que nace, donde confluyen los ríos Calle Calle y Cruces. Desemboca en la bahía de Corral, donde se une con el mar, en el último trayecto se une con el estero Estancilla, el Río Cutipay y el río Tornagaleones. El régimen de alimentación es de índole pluvial, dado por las lluvias que son constantes en esta zona, por lo que su caudal es constante durante todo el año.



Mapa esquemático de la cuenca del Río Valdivia.

Fuente: <http://www.wikilosrios.cl>

RIO CRUCES

El río Cruces nace en la pre-cordillera en la provincia de Cautín, de régimen pluvial, se une con el río Valdivia, con el cual desemboca. El largo aproximado del río es de 125 km, donde en toda su extensión da numerosas vueltas entre humedales, dejando pequeñas islas, pantanos, y riberas acantiladas, además de pasar por las localidades de San José de la Mariquina y Punucapa.

En los humedales del río cruces se encuentra el Santuario de la Naturaleza Carlos Anwandter, creados por el terremoto de 1960 que convirtió lugares de tierra firme, en humedales, atrayendo a flora y fauna, especialmente aves, que utilizan este sector como hábitat, pero que lamentablemente, ha tenido altos índices de contaminación, por lo cual la población principalmente de cisnes ha disminuido.

De acuerdo a información entregada por la Dirección General de Aguas, Los rios de Valdivia están dentro de los de mayor caudal en su desembocadura en nuestro país, lo que sumado a su atractivo natural e histórico, les otorga un valor único a nivel nacional².

Ranking	Región	Nombre del Río	Caudal Medio m ³ /seg
1	XI de Aisén del Gral. Carlos Ibáñez del Campo	Baker	875
2	XIV de Los Ríos	Valdivia	687
3	X de Los Lagos	Puelo	670
4	XI de Aisén del Gral. Carlos Ibáñez del Campo	Pascua	574
5	XIV de Los Ríos	Bueno	570
6	XI de Aisén del Gral. Carlos Ibáñez del Campo	Aisén	513
7	IX de la Araucanía	Toltén	476
8	XIV de Los Ríos	Calle calle	398
9	XII de Magallanes y la Antártica Chilena	Serrano	379
10	X de Los Lagos	Yelcho	363

Fuente: <http://www.wikilosrios.cl>

² www.wikilosrios.cl

2.4.3 CLIMA

•Tipo

Templado lluvioso con influencia mediterránea

•Características

Inviernos largos

Suelos y ambientes salinos y húmedos

Vientos fuertes de componentes ponientes

Vegetación robusta

Temperatura templada a fría

Abundante nubosidad y baja cantidad de días soleados

•Temperaturas

Promedio anual: 11°

Máxima promedio verano: 25°C

Mínima promedio verano: 5°C

Máxima promedio invierno: 14°C

Mínima promedio invierno: 0°C

•Amplitud térmica

Anual 8,8°C

Diaria 11°C

•Precipitaciones

1900mm anual, constantes durante todo el año con mayor intensidad en invierno.

Min. Promedio: Enero: 64,6mm

Máx. Promedio: Mayo: 343,7mm

•Humedad

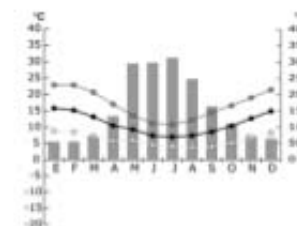
Media 80%

•Vientos

Nor-poniente (predominante)

Norte (acompañado de mal tiempo)

Sur (acompañado de buen tiempo)



Fuentes: www.igm.cl
 Dirección Meteorológica
 de Chile
www.meteochile.cl
www.sernatur.cl

	ene.	feb.	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	año
Temperatura máxima media	23.3	22.8	20.6	16.8	13.4	11.2	11.1	12.3	14.4	17.1	18.9	21.0	16.9
Temperatura media	17.0	16.4	14.5	11.8	9.7	8.2	7.7	8.0	9.3	11.5	13.3	15.3	11.9
Temperatura mínima media	10.9	10.6	9.3	7.7	6.5	5.5	4.8	4.5	5.2	6.6	8.1	9.7	7.5
Humedad relativa	73	76	80	86	90	91	91	88	84	80	77	76	83
Precipitaciones	66.1	62.3	105.3	198.5	376.1	384.1	352.7	287.1	204.1	107.5	110.2	94.7	348.7

Fuentes:
www.igm.cl

2.5 CONTEXTO HISTORICO

Los mapuches Lafkenche habitaban un territorio que comprendía las orillas del Calle-Calle por la parte N.E de la actual ciudad. Llegaban por el río, en sus barcazas repletas de comida, telas y artesanías.

1544 Llegan los primeros españoles encabezados por Juan Bautista Pastene quien bautiza este territorio con el nombre del conquistador de Chile; Valdivia.

1552 Llega Pedro de Valdivia fundando y dando ocupación al territorio ocupado por los indígenas. Y denomina a la ciudad Santa María la Blanca de Valdivia.

Los españoles convirtieron el lugar en un polo militar por su morfología y su ubicación estratégica. La ciudad se extendió tomando el río como eje de crecimiento, se estableció una trama ordenadora, clásica de las colonias españolas, como centro, la Plaza de armas y los edificios más importantes al rededor.

1575: Terremoto de características devastadoras para la ciudad, haciendo mermar su auge y progreso alcanzado. Posterior a esto la ciudad se replantea, el tejido urbano se modifica por medio de manzanas apaisadas dispuesta de norte a sur buscando crecer y habitar en concordancia con el medio natural y geográfico.

1599: Alzamiento planificado por los indígenas destruyó la ciudad, lo que generó el abandono inmediato.

1643 Los holandeses llegan a la ciudad de Valdivia al mando de Herckmans, comienzan con la construcción de un fuerte que es destruido por los indígenas quienes manifiestan su hostilidad.

1645 Se produce la retirada de los Holandeses. Valdivia comienza una nueva etapa quedando atrás la prosperidad, valdivia deja de ser el poblado de abastecimiento.

1647 refundación de Valdivia, surge una nueva modalidad de asentamiento llamado Plaza Real, su puerto se fortifica y se dota militarmente con el auspicio que venia desde Lima.

1745 En el plano español, la nueva ciudad tiene se configura con centro en la plaza, fuerte que se refunda sobre la ciudad anterior, expandiendose hacia el exterior, manteniendo los muros y bordes naturales

1544-1552



1552-1599



1599-1779



1779 como medida de reforzamiento del plan repoblación y fortificación, el ingeniero Antonio Duce, construye un muro con el fin de desviar las aguas del Calle-Calle al Valdivia transformando al lugar donde se sitúa la ciudad en una isla, la fortificación poseía dos acceso cada uno con un torreón de defensa, desaparecen los muros de la ciudadela, se rellenan los hualves con material artificial, la trama se extiende irregularmente entre líneas conectoras.

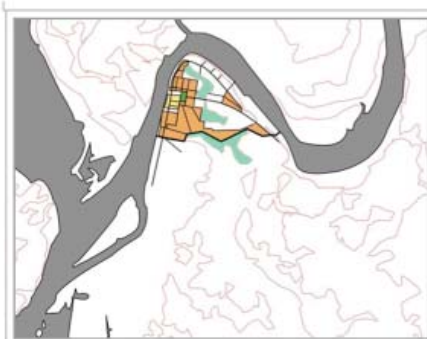
1810 independencia de valdivia.

1820 Se desata la ruina de la ciudad a niveles políticos, sociales y económicos lo que se extenderá por un periodo de 30 años y solo lograra recuperarse en parte.

1826: Se crea la provincia de Valdivia, que a la fecha cuenta con 2.487 habitantes.

1835 y 1837 Dos violentos terremotos afectan a la ciudad. Bajo este escenario, el gobierno chileno establece una estrategia de revitalización territorial que consistía en repoblar por medio de inmigrantes extranjeros las zonas afectadas incluyendo la ciudad de Valdivia.

1779-1846



1846 Llega al puerto de Corral, el primer grupo de inmigrantes alemanes.

1851: Nuevas ideas y adelantos de la Revolución Industrial. Llegan nuevos profesionales y artesanos, y con ellos nuevas técnicas constructivas, además de la corriente arquitectónica de moda: el neoclásico.

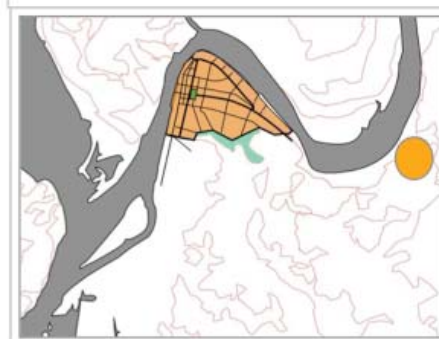
1859 el uso de la madera, específicamente el alerce, pasa a tener un rol fundamental tanto en la imagen de ciudad como en la economía.

1885: El puerto adquiere gran importancia en el continente. Cabeza de la colonización alemana en el sur. En la ciudad desaparecen las murallas, se rellenan la lagunas y subsisten los torreones, se regulariza la trama y se crea la costanera de borde fluvial.

1899: El ferrocarril llega a la ciudad. El tren ya llegaba a Antilhue y Valdivia.

1909 : gran incendio, el cual arrasó con dieciocho manzanas del sector céntrico de la ciudad.

1846-1910



1910 Replanteamiento de la traza urbana. Nivelación y regularización calles y accesos al río. Consolidación industrial en sector las Animas y Collico, en este ultimo caso se fomento con la presencia del tren.

(1914-1939;1939-1945) - Guerras Mundiales El rechazo y temor por parte del transporte marítimo a navegar en los mares internacionales.

1930: se levantó los actuales edificios (iglesia, escuela y casa de los misioneros).

1930: valdivia posee 34296 habitantes.

1938 : Se da comienzo a la construcción del primer puente de la ciudad (Calle-Calle).

1945 Construcción puente las animas.

1953 : Se inaugura el puente Pedro de Valdivia que une la ciudad con la Isla Teja.

1954: Se crea la Universidad Austral de Chile.

1910-1960



1960 El terremoto, que significó el término de la industria y el comercio a gran escala en la ciudad, las industrias se deterioraron en su totalidad, muchas casonas se destruyeron. Terrenos completos bajan de nivel, tomando el nombre de barrios bajos, descenso del terreno (aprox., 2,2 m).

1961 proceso de reconstrucción de la ciudad, gobierno de El presidente Jorge Alessandri.

Éxodo del borde al interior:

Se reconstruye la ciudad sin una planificación urbana global, desde el interior por temor a una nueva catástrofe natural, dejando el borde olvidado y deteriorado. Este movimiento de la población genera dos ritmos de crecimiento en la ciudad, uno interior determinado por la construcción de nuevas villas algunas sobre las lagunas interiores (hualves) y poblaciones en la periferia, y otro vinculado a la reconstrucción del borde fluvial, focalizado principalmente en el turismo y el comercio menor.

1974 El decreto ley número 575 determina la división territorial del país en 13 regiones. Valdivia es integrada a la Décima Región de Los Lagos.

1974 Cierre de la maestranza de obras portuarias

1974 Cierre de f. f. c. c.

1987 : Se construye el puente Cruces y el camino a Niebla, que unen Valdivia con la costa norte de la provincia. Expansión del radio urbano residencial en sectores de isla teja y las Animas.

1998 Se concluye la reconstrucción de la Catedral de Valdivia, destruida en 1960, con los aportes de la comunidad.

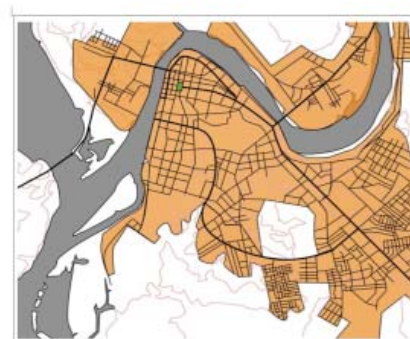
2005, 19 de octubre; En una fiesta ciudadana se transformó la firma por parte del Presidente Ricardo Lagos, del proyecto de ley que será enviado al Congreso para crear la Región de los Ríos, con lo cual comienza a ponerse fin a los 31 años de postergación administrativa de Valdivia.

2007

1960-1987



1987-2007







MARCO TEORICO

CAPITULO 03

3.1 DEPORTES NAUTICOS

Los deportes en el agua se pueden dividir en 3 categorías generales, náuticos, acuáticos y subacuáticos. Los deportes Náuticos son aquellos que se practican en el agua y tienen relación con la navegación, dentro de los cuales encontramos principalmente, el surf, el windsurf, esquí acuático, piragüismo, remo y la vela.

VELA

La vela es un deporte que consiste en controlar la dinámica de un barco propulsado por simple acción del viento sobre sus velas. La navegación a vela puede ser un deporte de entretenimiento o de competición. Las competencias de vela se llaman regatas, y sus embarcaciones yates.

Los orígenes de la navegación a vela son inexactos, . En los grabados egipcios se han encontrado formas de barcos impulsados por una vela y remos, los cuales fueron utilizados por las civilizaciones antiguas como la egipcia, griegos, romanos y chinos, para la pesca, comercio, transporte y posteriormente con fines militares los cuales quedaron relegado con la llegada de los barcos a vapor.

Los primeros barcos diseñados exclusivamente para el recreo fueron encargados por la nobleza y los comerciantes Holandeses, a principios del siglo XVII. La palabra Yate es un diminutivo de la palabra Holandesa “jachtschiff” (“barco de caza”), un velero muy manejable que tenían 20 y 14 metros de eslora.

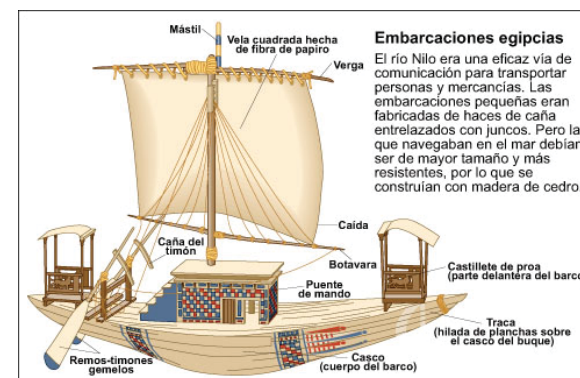
Más tarde, en el siglo XVII, Carlos II popularizó el deporte en Inglaterra, después de recibir un yate como regalo del pueblo Holandés. , aunque no fue hasta mitad del siglo XX que la navegación a vela se convirtió en un deporte popular. Los juegos olímpicos incluyeron la modalidad en el año 1900.

Las competiciones se clasifican en: Regatas en pista cerrada, regatas costeras y regatas oceánicas.

- Las regatas en pistas cerrada se celebran normalmente en lagos o en aguas interiores, entre mangas sobre trazado triangular que oscilan entre 5 y 48 Km. de longitud.

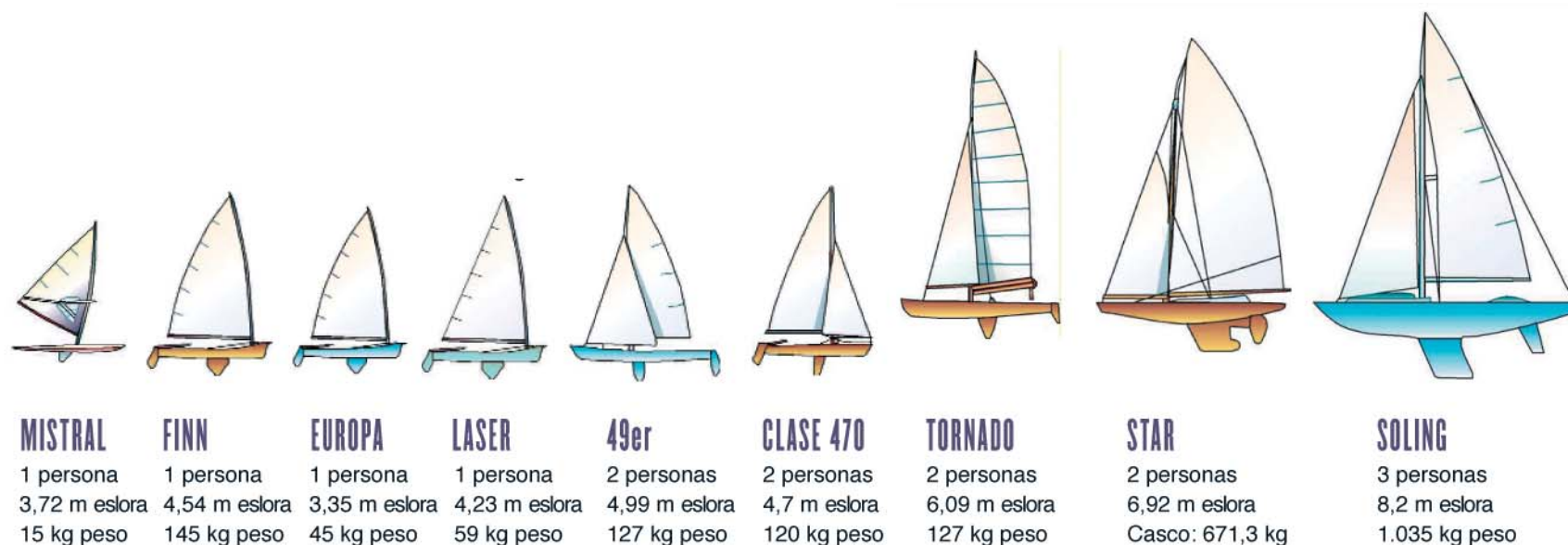


Jeroglífico Embarcación egipcia en una tumba de Tebas.



- Las regatas costeras se desarrollan sobre distancias muchos mayores.
- En Competiciones Oceánicas, las embarcaciones compiten en franjas de mar abierto de gran Extensión.

Las categorías varían según la competición, dentro de las más conocidas y frecuentes en las olimpiadas son.



En las competencias existen dos tipos de carreras y la puntuación es diferente en cada una de ellas:

Carrera de flotas

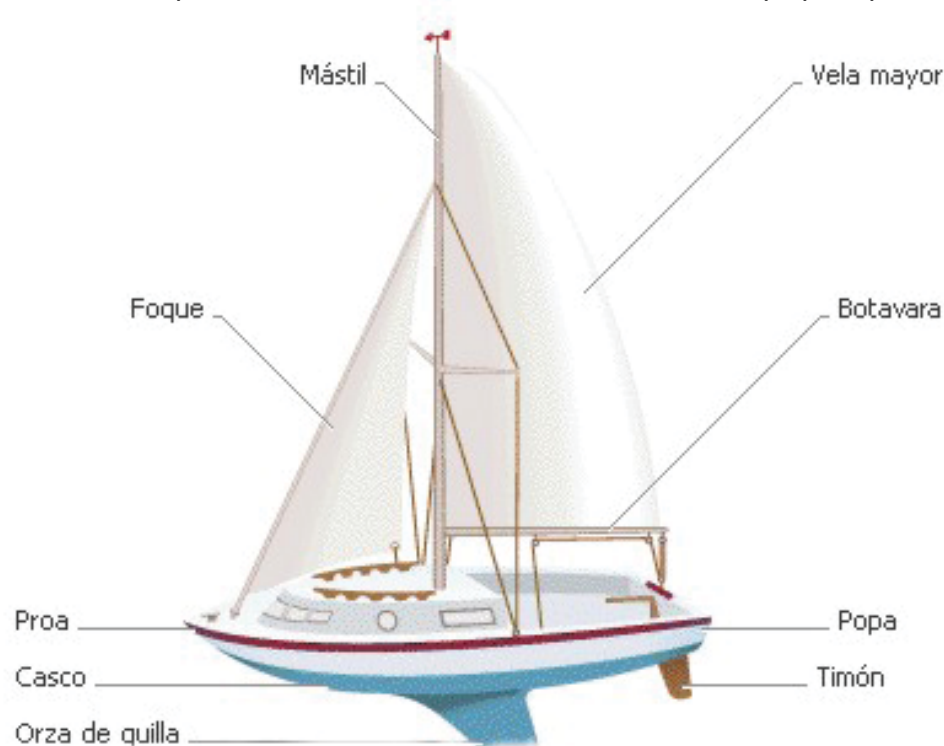
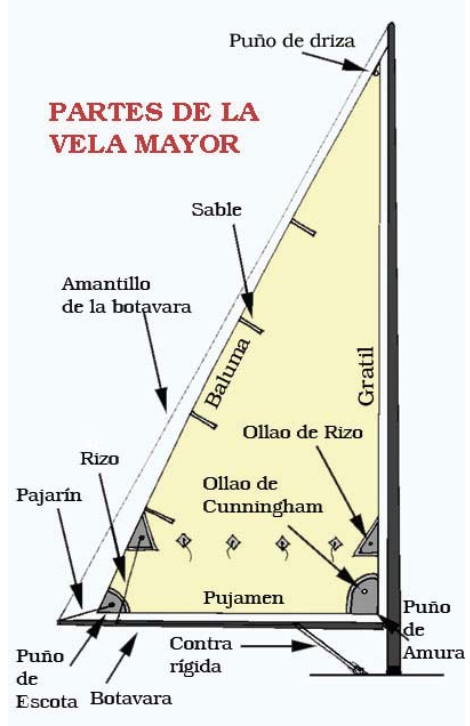
La competición consta de once carreras salvo en la clase 49er, que son 16. Las embarcaciones consiguen puntos en cada carrera según el puesto en que finalicen. La primera logra 1 punto, la segunda 2, la tercera 3, y así sucesivamente. Los barcos que no terminan la carrera obtienen un punto más que el número de barcos que si la han terminado. Después de cinco carreras cada embarcación descarta su peor resultado, y tras nueve se descartan los dos peores. Gana el barco que al final de todas las carreras acumula menor puntuación.

Carrera de eliminación

Este tipo de carrera sólo se da en la clase soling. En las fases finales los mejores barcos van avanzando en las eliminatorias hasta llegar a la final y determinar al ganador.

Los recorridos están marcados por boyas. Las embarcaciones deben tomar las boyas por un orden preestablecido. La distancia entre boyas varía según el tipo de embarcación que participa. Algunos tipos de recorrido son: Recorrido barlovento-sotavento; Recorrido de ceñida, empopada y largos; recorrido con bucle por fuera y Recorrido con bucle por dentro.

En cuanto a las embarcaciones, existen muchos tipos de veleros, todos ellos comparten una serie de elementos comunes. El cuerpo principal de la



embarcación es el casco, cuyas zonas delantera y trasera se denominan, respectivamente, proa y popa. El timón se sitúa en la popa y es una de las principales piezas de la nave, pues sirve para gobernarla. La orza de quilla, bajo el casco, reduce los movimientos laterales del barco y ayuda por tanto a los marineros a mantener un curso constante. La botavara y el mástil, a los que va sujeta la vela mayor, sostienen la navegación. La vela triangular dispuesta hacia proa se llama foque.

3.2 CARACTERÍSTICAS DE LAS MARINAS

La actividad Náutica la podemos enmarcar en tres áreas de uso¹

NAUTICA TURISTICA: En constante crecimiento. Engloba desde los buques crucero de gran capacidad en un segmento hasta embarcaciones turísticas de mucho menor porte y estaciones de actividades náuticas para recorridos cortos por litorales, riberas, pequeños desplazamientos entre islas, etc. Conforman en su conjunto, el turismo náutico, gestionado generalmente por personas jurídicas.

NAUTICA DE RECREO: Surge como consecuencia de la aspiración de los individuos al disfrute particular del entorno marino, en todas sus formas. Surge una importante flota de embarcaciones menores, yates y megayates.

NAUTICA DE COMPETICION: Fundamentalmente de embarcaciones de vela de múltiples categorías existentes que regulan tamaño, y competidores en número y género.

La palabra “marina” para describir a todos los puertos para embarcaciones de recreación y turismo. Este uso es habitual en las regiones de América Latina con mayor desarrollo de la infraestructura

1 García Acaso, Alfonso, *“El Turismo Náutico”*, Guayaquil, Ecuador, 2005

náutica. Se lo considera en general sinónimo de puerto deportivo.

Es muy importante en el concepto de marina, la inclusión de embarcaciones “de recreación y turismo”. Las marinas sirven a una gran variedad de tipos de embarcaciones, pero no hay una distinción conceptual fundamental entre las marinas para uso recreativo o turístico: en ambos casos son marinas. Una misma instalación puede servir a ambos usos simultánea o alternativamente. Un diseño puede ofrecer instalaciones principalmente orientadas a uno u otro uso, y ser más eficientes en ese sentido, pero esto no significa que otros usos sean imposibles. Es decir, el punto de vista exclusivamente turístico no alcanza para planear una marina o definir una estrategia de desarrollo para la infraestructura náutica regional.

Lo que define a una marina es el conjunto de muelles o amarras en agua y una unidad de gestión. Por extensión, se puede usar también la palabra “marina” calificada como “marina seca” cuando se hace referencia al drystack o guardería náutica, que permite el almacenamiento de embarcaciones en tierra en altura.

Según los expertos existen distintos tipos de marinas deportivas, dependiendo de donde se ubiquen, de los servicios que preste y de los servicios que tenga en su entorno:

Marinas o Puertos de armamento o estacionamiento: Ubicados en zonas urbanas donde las embarcaciones permanecen la mayor parte del año.

Marinas o Puertos de tránsito: Responden a la oferta turística del territorio, teniendo como meta el turismo histórico cultural, social, ambiental y paisajístico.

Marinas o Puertos de refugio: Son necesarios para romper las rutas de navegación demasiado extensas y garantizar la acogida de embarcaciones en dificultad.

A los que agregamos una clasificación no considerada en la bibliografía internacional,

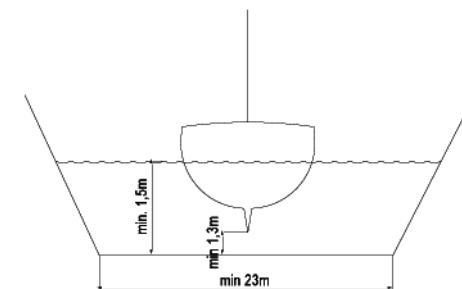
Marinas o Puertos para el aprendizaje de la actividad náutica: Asociados a la enseñanza y

aprendizaje de los deportes náuticos que potencialmente pueden ser incorporados a planes de estudios escolares. Esta clasificación tiene la particularidad que gracias a éstos se masificará la actividad deportiva, cumpliendo un importante rol social.

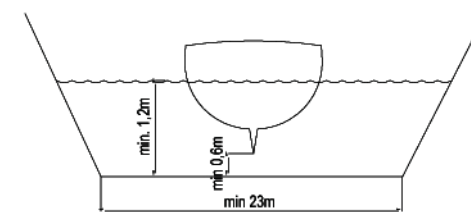
En general, un “sistema de infraestructura náutica” incluirá una variedad de elementos básicos que puede clasificarse según su función de la siguiente forma:

1. Amarras en agua (muelles en marinas o muelles individuales privados)
2. Almacenamiento en tierra en altura (“drystack”, guardería náutica o marina seca)
3. Almacenamiento en tierra en superficie
4. Rampas de botado
5. Fondeadero
6. Estaciones de combustible
7. Infraestructura para servicios de mantenimiento y reparaciones menores (limpieza de casco, pintura, etc.)
8. Astilleros (fabricación, reparaciones mayores, pintura, etc.)

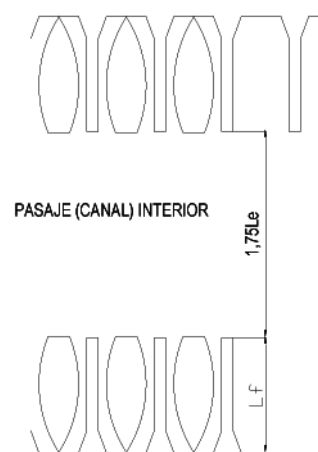
El “drystack” es un elemento relativamente sofisticado de la infraestructura náutica, que permite el almacenamiento en seco y en altura de embarcaciones sobre estructuras de soporte. Por extensión, a veces se denomina “marina seca” a este tipo de infraestructura.



Profundidades de diseño



Profundidades de diseño



PASAJE (CANAL) INTERIOR





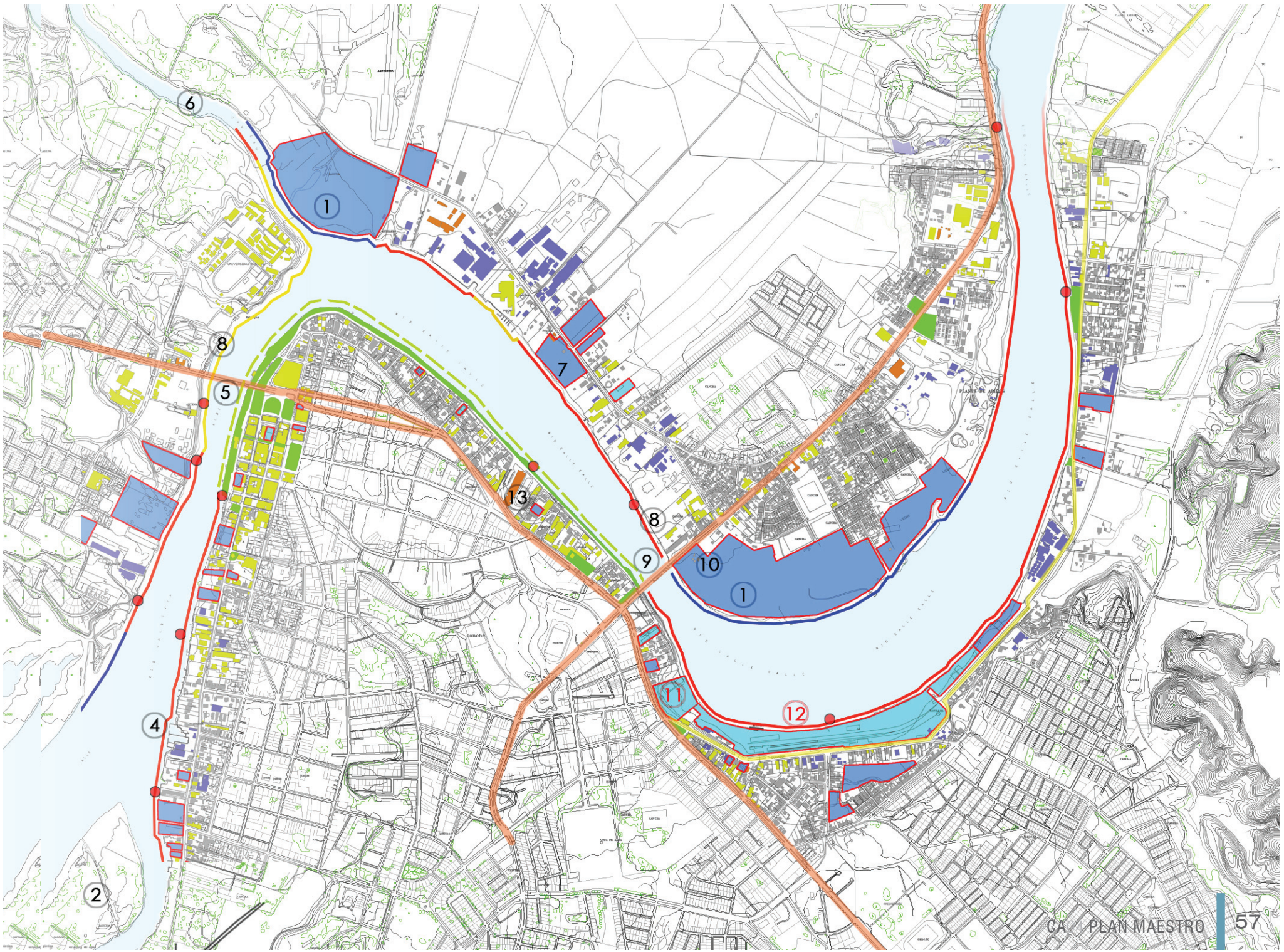
PLAN MAESTRO 04

CAPITULO

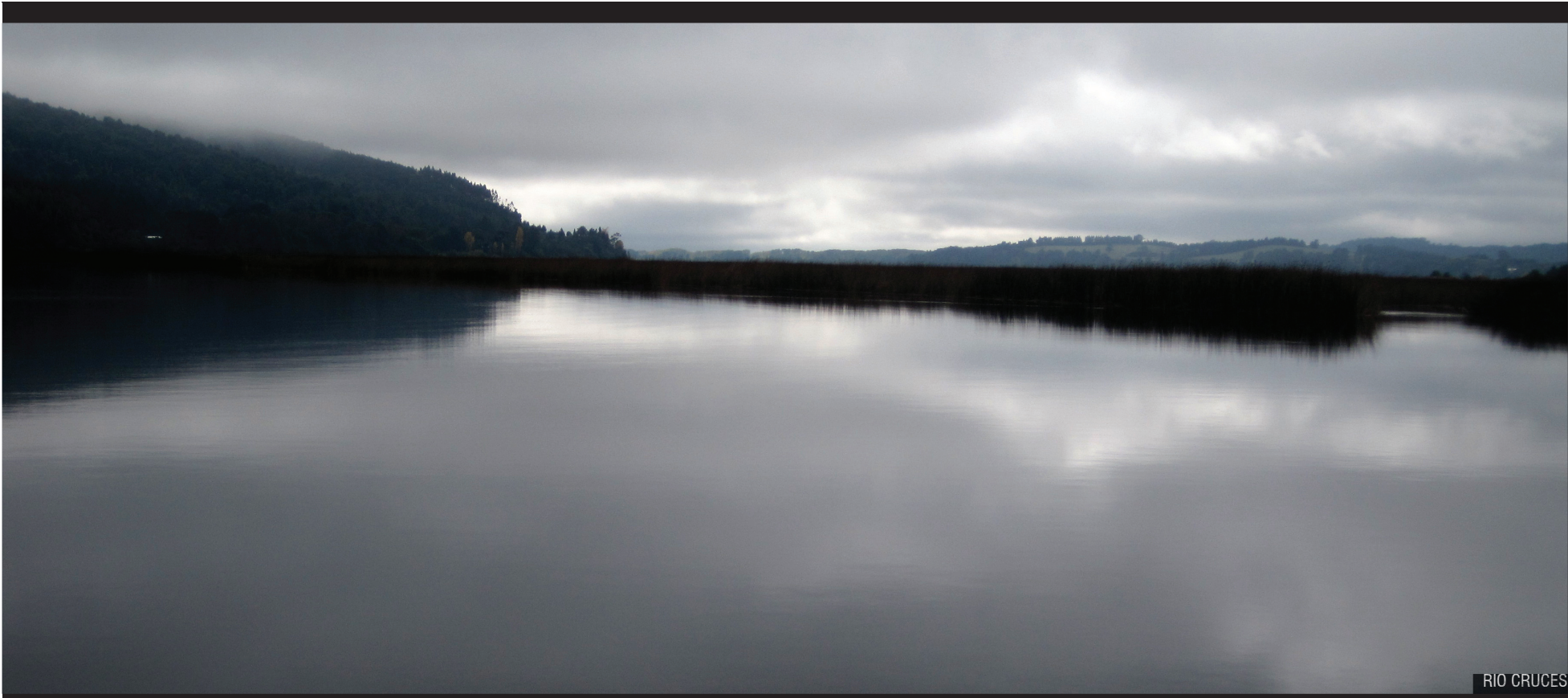
SIMBOLOGIA

- RESIDENCIAL
- EQUIPAMIENTO
- ACTIVIDADES PRODUKTIVAS
- INFRAESTRUCTURA
- ESPACIO PUBLICO
- AREA VERDE
- ERIAZO NO CONSTRUIDO
- ERIAZO CONSTRUIDO ABANDONADO
- ACCESO AL RIO
 - CONTROLADO
 - RESTRINGIDO
 - INACCESIBLE
 - LIBRE
- ESTACIONES TAXI FLUVIAL

- 1 HUMEDAL
- 2 ISLOTE MAVERICK
- 3 PUENTE CRUCES
- 4 CLUB DE YATES
- 5 PUENTE P. DE VALDIVIA
- 6 RIO CAU CAU
- 7 ASTILLERO
- 8 CLUB DE REMO
- 9 PUENTE CALLE CALLE
- 10 CAR DEL REMO
- 11 EX BATALLON LOGISTICO
- 12 ESTACION EFE**
- 13 TERMINAL BUSES







RIO CRUCES



CENTRO VALDIVIA / MERCADO



12

CAMPESIN MAESTRO

ANÁLISIS BORDE RIO

“Desde sus orígenes, el río fue el camino de entrada de todos los consumos de Valdivia, en los galeones de los mercaderes o los botes a vela o remo de las chacras vecinas. Vásquez de Espinosa, describiendo la ciudad en el siglo XVI, dice que era abastecida y regalada de pescado, que todos los días entraban los indios llenas sus canoas de él y en particular los días de viernes o cuaresma, que entraban de cuarenta a cincuenta canoas.”¹

Existen diferentes realidades en torno al borde de Valdivia, las cuales están influenciadas principalmente por condiciones temporales y de ubicación, es decir, su actividad presenta cambios según la época del año y según el sector que lo acompaña. De esta manera, encontramos una ciudad diferente y más activa en verano que en invierno, producto del carácter turístico existente y por las actividades náuticas, deportivas o turísticas, que se acentúan por el buen tiempo y la llegada de visitantes.



Por otro lado, el borde de Valdivia ha vivido diversas transformaciones en el tiempo, marcado principalmente por catástrofes, lo cual se ha traducido en una actual distancia y desuso del borde, incluso en sectores centrales de la ciudad. estableciéndose un borde discontinuo, en abandono y con un limitado acceso al río.

Según el análisis realizado por la UACH en el proyecto *“Plan Maestro, Borde Fluvial Urbano”* se destacan 4 aspectos relevantes de este abandono y desuso del borde que se pueden resumir en 3:

1. El **crecimiento expansivo de la ciudad**, “siguiendo el río, y hacia el interior”, produjo discontinuidad en la trama urbana del borde carente de relaciones transversales que conecten las áreas interiores con el río.

¹ GUARDA, Gabriel; Un río y una ciudad de plata; Editorial Universidad Austral de Chile; 1965; Valdivia, Chile.

2. La **baja densificación habitacional** en el borde lo que se traduce en desuso en zonas alejadas al centro
3. La **segregación social** que influye directamente en el desarrollo e integración del borde dependiendo del sector, el cual corresponde principalmente a sectores bajos y de escasos recursos (Las Animas, Barrio Estación, Las Mulatas).

La poca planificación a su vez, a llevado a que se pierda su carácter publico, configurándose en su gran mayoría como espacios privados o en abandono, incluso en tramos centrales.

En el plano se aprecia la condición de accesibilidad que se encuentra en el borde, en donde en su gran mayoría se encuentra con acceso restringido por pertenecer a predios privados pertenecientes a privados, ya sea empresas o residenciales, y tramos inaccesibles correspondiendo a sectores en condición principalmente de abandono como el sector de la estación de ferrocarriles.

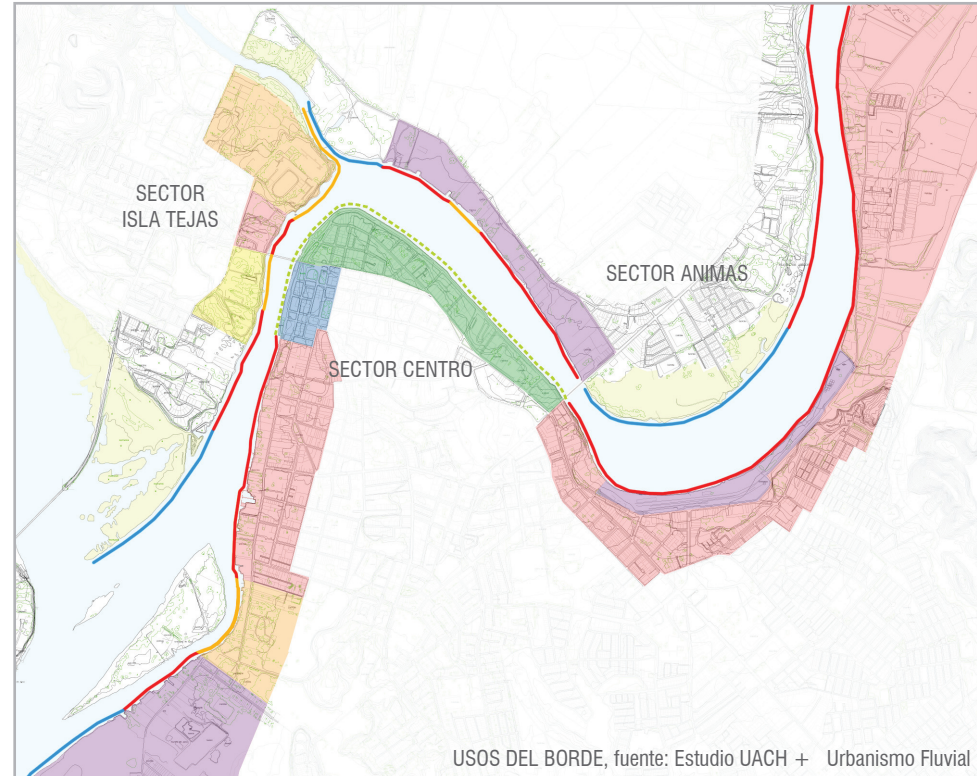
El centro de la ciudad con la presencia de la costanera es el único tramo urbanizado con un libre acceso al borde y en donde se desarrollan una serie de actividades náuticas, sin embargo, esto se va diluyendo a medida que se va alejando del centro por la misma costanera, la cual se transforma en un mero paseo peatonal sin relación alguna con el río mas que la contemplación perdiendo su integración con la ciudad. A esta problemática se busca dar solución a través de un concurso público realizado este año, con la intención de aprovechar este espacio relacionandolo con la ciudad y el río.



El resto del borde, en su gran mayoría, se encuentra en un estado inaccesible para la gente, ya sea por no estar desarrollado como tal y en abandono o por pertenecer a privados (empresas o viviendas) centralizando el acceso y uso del río a un pequeño tramo.

Según este estudio un 70% del borde en el encuadre corresponde a espacios privado sin acceso, y un 15,8% denominado semiprivado, que corresponde a sitios restringidos de acceso, ya sea por ser sitios eriazos o por Plan Regulador Comunal. Los cuales pueden fácilmente transformarse en espacios de libre acceso y se sumarían al 13% de uso público.

De estos sitios existe todo un paño que corresponde a la antigua estación de ferrocarriles del estado, que actualmente se encuentra en desuso.

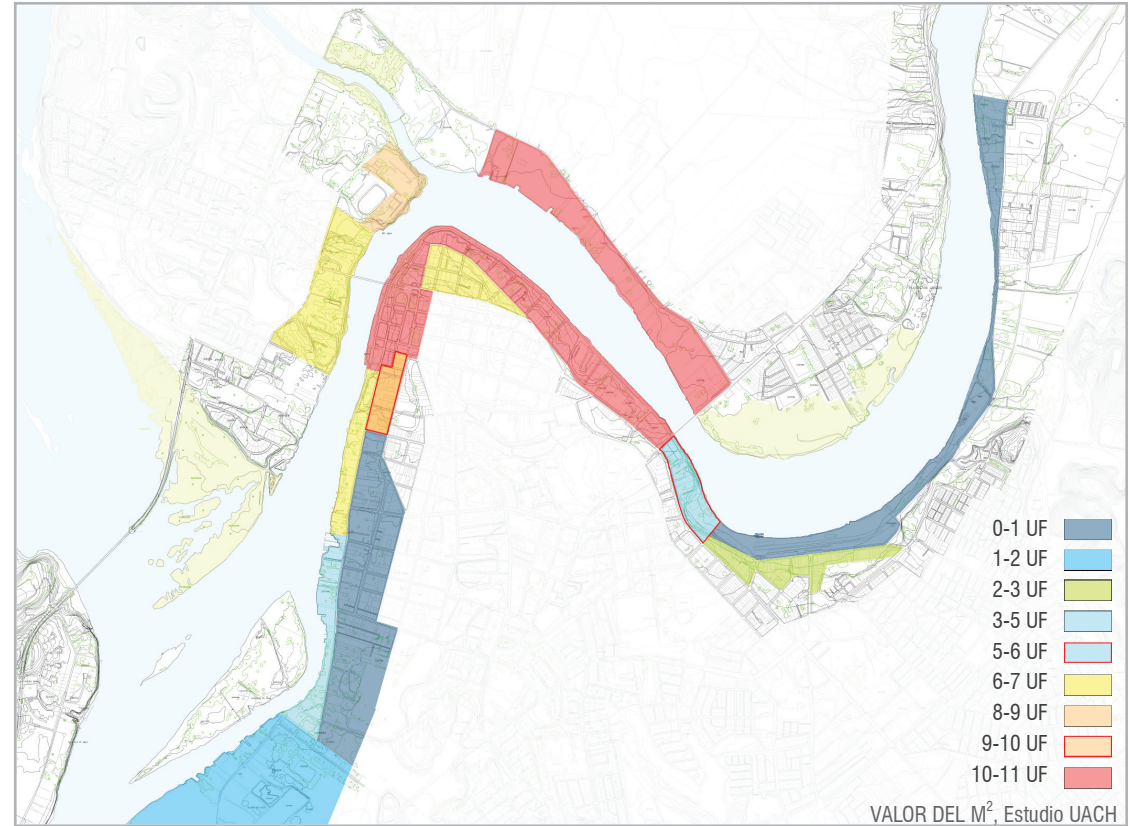


	Km	Uso Privado	Uso Público	Uso Semipublico	Uso Semiprivado	totales
Sector Animas		7,6	-	2,4	-	10,1
Sector Centro		10,1	3,6	1,2	-	14,8
Sector Teja		2,1	0,2	0,8	0,2	3,3
TOTAL Kilometros		19,8	3,8	4,5	0,2	28,2
TOTAL PORCENTUAL %		70,1	13,3	15,8	0,7	100,0

- BORDE ACCESIBLE (línea punteada verde)
- INACCESIBLE (línea azul)
- ACCESO CONTROLADO (línea amarilla)
- RESTRINGIDO (línea roja)
- AREA RESIDENCIAL (cuadrado rojo)
- COSTANERA / AREA MIXTA (cuadrado verde)
- AREA INDUSTRIAL (cuadrado morado)
- AREA UNIVERSITARIA (cuadrado naranja)
- AREA CULTURAL (cuadrado amarillo)
- AREA CIVICA/COMERCIAL (cuadrado azul)



Fuente: Elaboración Propia



El plano de borde 2 muestra los valores del metro cuadrado referenciales para los distintos sectores del borde donde existe un contraste marcado entre las zonas centrales y las pericentrales, presentándose como verdaderas instancias de desarrollo por estar en abandono y tener un bajo valor de suelo

PLAN REGULADOR

El terreno para desarrollar el proyecto debía presentar ciertas características esenciales para el desarrollo del proyecto.

- Estar dentro de la zona urbana de la ciudad, introducido dentro de un circuito de uso frecuente y de fácil accesibilidad con el fin de acercar el programa a la gente y potenciar el carácter turístico de la ciudad
- Establecerse en un tramo de borde inaccesible, para entregar un nuevo espacio a la ciudad mediante la rehabilitación urbana

Para esto miramos también el nuevo Plan Regulador el cual busca volver la mirada de la ciudad al río, reconociendo la condición de única de ciudad con río navegable en Chile. En segundo lugar, reconocer la condición turística con la creación de áreas que den facilidad a su desarrollo, especialmente en el borde del río y hacia el sector costero. Y tercero, el rescate y la promoción del patrimonio arquitectónico de la ciudad.

El sector de la estación presenta un cambio en el uso de suelo, correspondiente a C-1, denominado como zonas centrales para el Casco central de la ciudad y corredores urbanos que lo conecten. Esto en busca de potenciar este sector como un segundo polo de actividades en donde se concentran varios proyectos en pro de este objetivo.

ZONA : ZONA C - 1

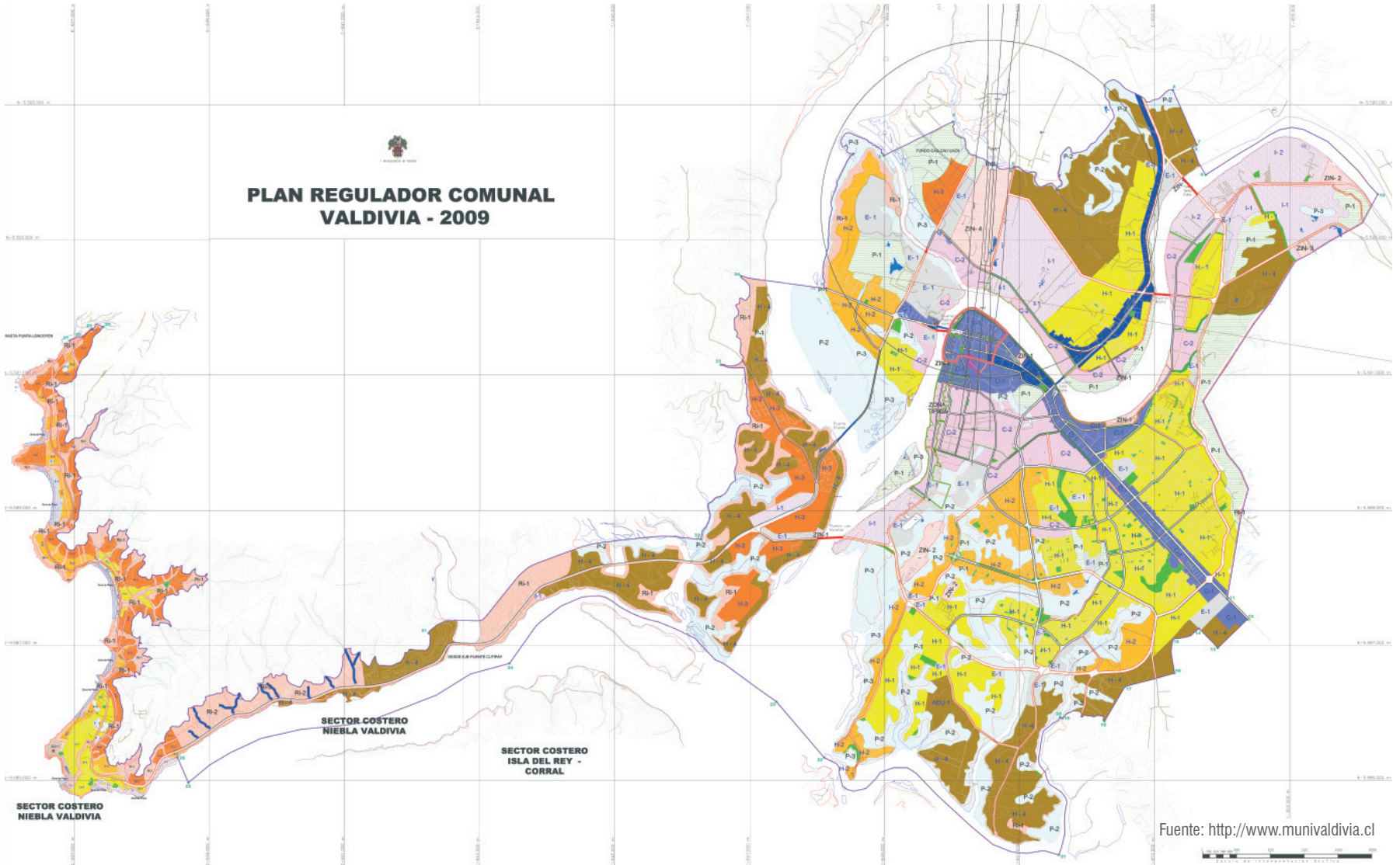
	RESIDENCIAL	Equipamiento	Act. Productivas
USOS DE SUELOS PERMITIDOS	Vivienda, Hogares de acogida y Hospedaje	Todas las clases ver Tabla 2. P. Revisión Técnica solo. En calles Colectoras – Troncales	Talleres, bodegas, depósitos de carácter inofensivos.

USOS DE SUELOS PROHIBIDOS: Cárceles y todos los usos no mencionados anteriormente

Normas	Residencial	Equipamiento	Actividades Productivas
Superficie predial mínima (m2)	400	400	800
Coefficiente de ocupación del suelo	0.8	1	0.6
Coefficiente de constructibilidad	6	8	1.2
Agrupamiento	A – P - C	C	A
Altura máxima de edificación	(EC): 18 m. Sobre la altura máxima de Edificación se permite (EA) según rasantes. (A-P): Sobre 18 m.	(EC): 18 m. Sobre la altura máxima de Edificación se permite (EA) según rasantes. (A-P): Sobre 18 m. respetando rasantes	Según rasantes

Fuente: <http://www.munivaldivia.cl>

**PLAN REGULADOR COMUNAL
VALDIVIA - 2009**



Fuente: <http://www.munivaldivia.cl>

TERRENO

Dentro de este marco el terreno que corresponde a la Estación de Ferrocarriles del Estado se presenta como una opción ideal para el desarrollo del proyecto por las intenciones a nivel de ciudad, traducidas en el plan regulador, por su ubicación y por su estado actual.



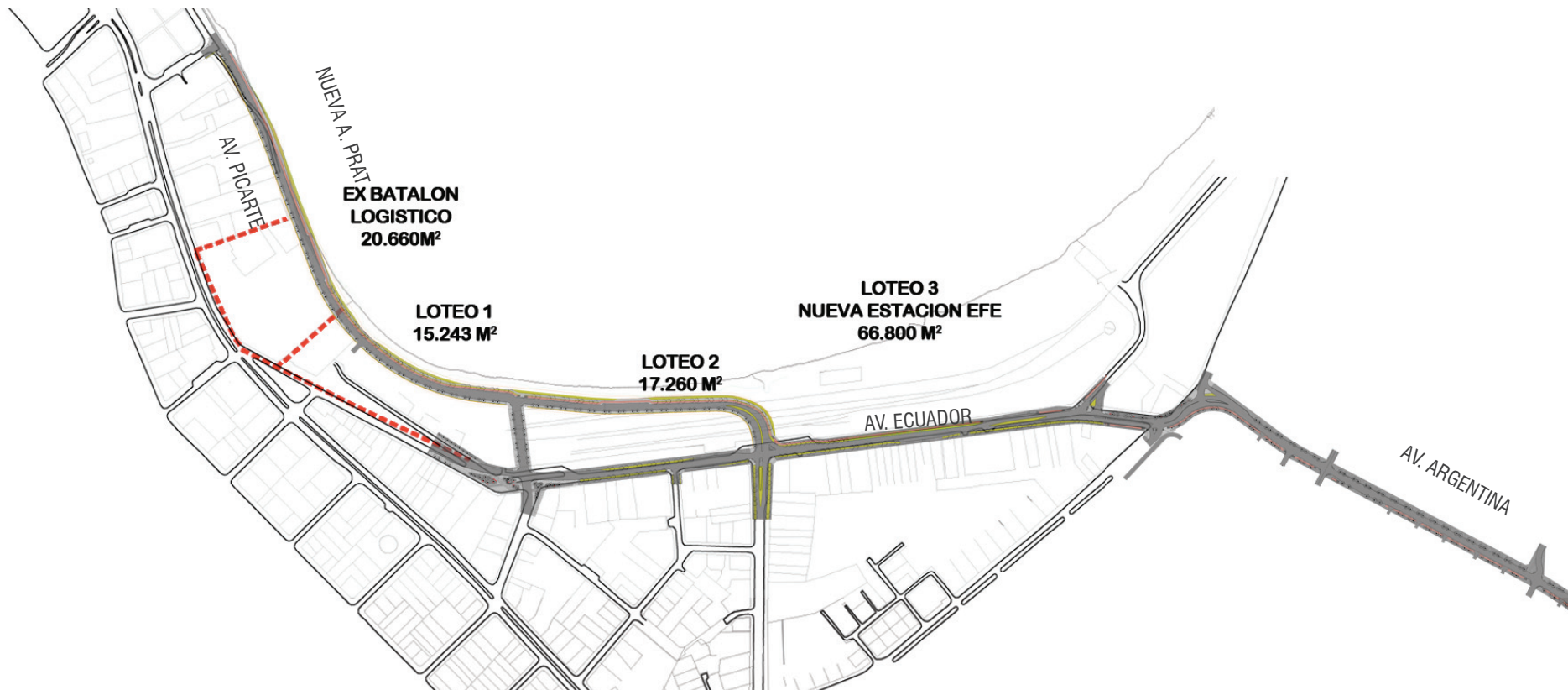


PROYECTOS INVOLUCRADOS

PROLONGACION COSTANERA

El proyecto de la prolongación de la costanera y mejoramiento de las avenidas Argentina y Ecuador es esencial para el desarrollo de este sector ya que el proyecto realiza una serie expropiaciones en los predios que conectan los terrenos de la estación con el termino de la costanera Arturo Prat, así como también las realiza en el terreno de EFE, subdividiéndolo en 3 loteos, en donde se venderán los dos primeros mediante licitación, los que serían comprados por el GORE de los Rios para desarrollar el barrio cívico en el sector, y en el Loteo 3 Ferrocarriles seguiría desarrollando sus actividades de carácter turístico.

SECTOR COSTERO ISLA DEL REY - CORRAL



BARRIO CIVICO REGION DE LOS RIOS



fuelle: Estudio de factibilidad OCUC

Es un proyecto que viene desde el año 2007 luego de la división en la que nace la Región de los Rios y que se encuentra en tramitación desde el año 2010. La ex Estación de trenes de Valdivia es el terreno escogido para la eventual construcción del edificio que alojaría la futura intendencia y los servicios públicos de la nueva estructura.

El Observatorio de Ciudades de la Universidad Católica (OCUC) realizó un estudio de factibilidad que concluye en una propuesta para el sector. Esta agrupaba las instalaciones del barrio cívico en los primeros paños, dejando el último tramo para sectores culturales y comerciales entregados a la ciudad, y un borde que incluyera la actividad deportiva y turística.

Ante la propuesta, nace un cuestionamiento a primera vista sobre la decisión de llenar los paños con edificación, privilegiando esto ante la posibilidad de generar una espacialidad con



Etapa 1 | 11.610 m²

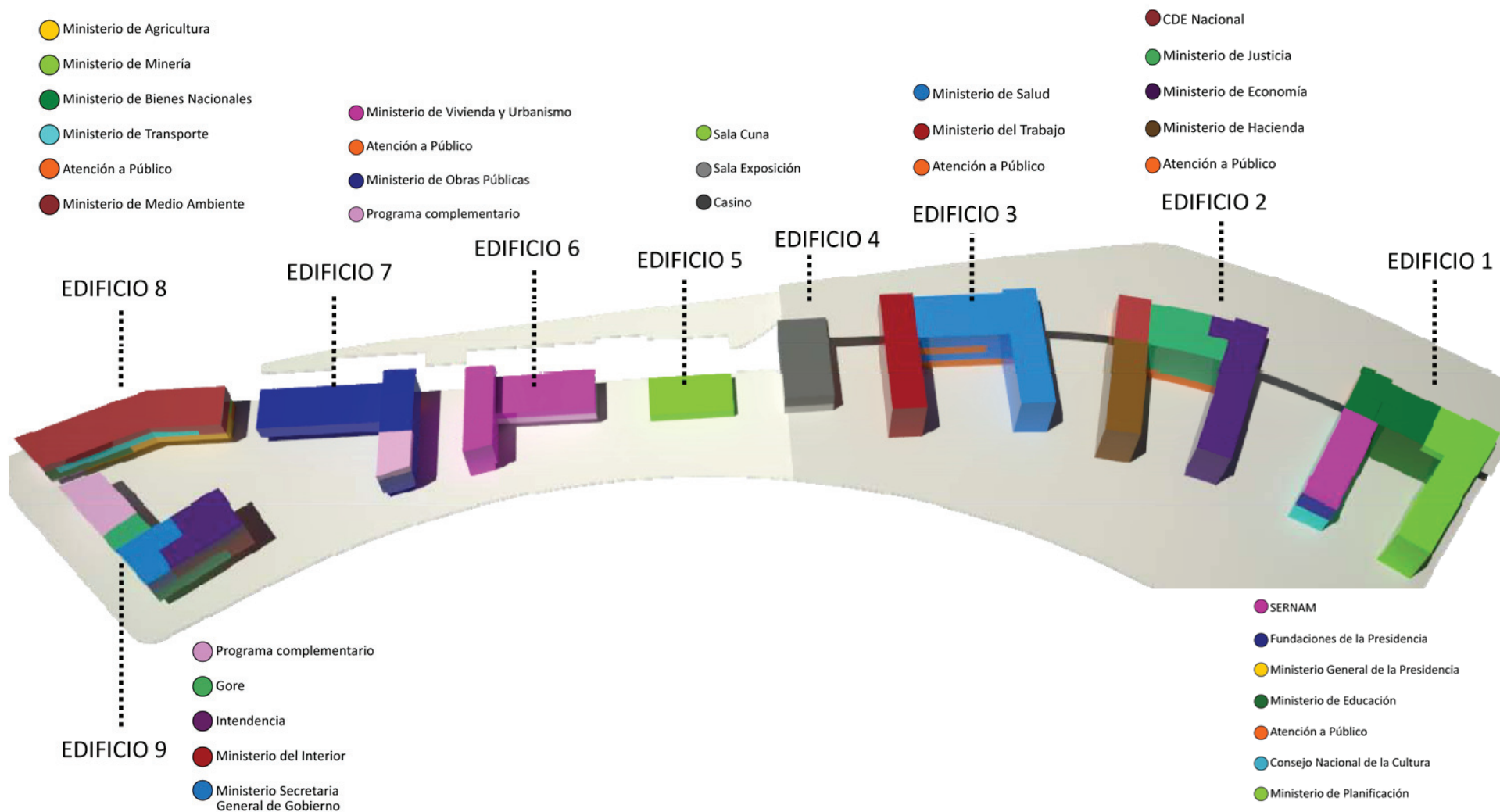


Etapa 2 | 10.137 m²



Etapa 3 | 13.137 m²

DISTRIBUCION PROGRAMATICA



Distribución programática del sector cívico
fuente: Estudio de factibilidad OCUC



Fuente: Estudio de Factibilidad OCUC



Fuente: Estudio de Factibilidad OCUC

un carácter más público a través de un parque frente al borde, aun cuando la propuesta genera circulaciones perimetrales que se abren a los centros entre las edificaciones.

los metros cuadrados destinados al barrio cívico equivalen a un total de 34.884 m², sin embargo en conversaciones en la SEREMI de los Ríos me afirmaron que este volumen es probable que se modifique debido a la construcción reciente de nuevas edificaciones para algunos de estos servicios como lo es el edificio para el Ministerio de Obras y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

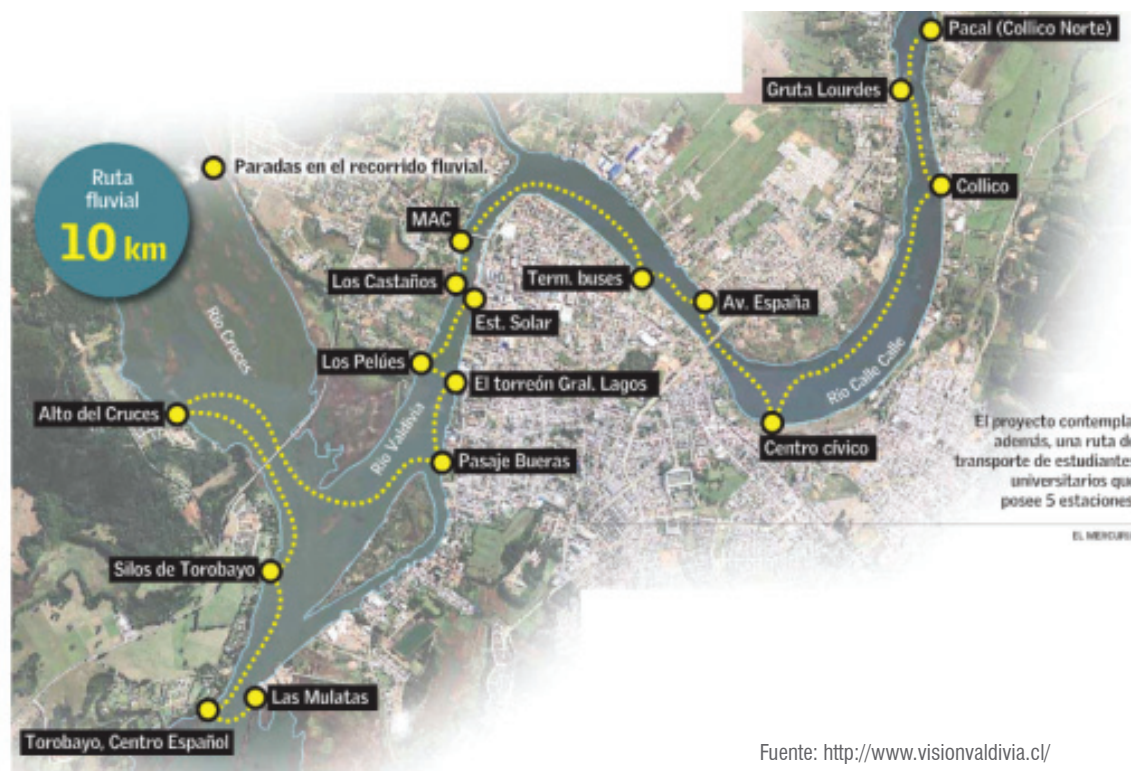
ESTACION EFE + TAXIS FLUVIALES

Ferrocarriles en Valdivia, data del año 1883 como proyecto el cual en el año 1899 se concreta abriéndose el tramo Antihue-Valdivia conectándolo con el troncal ferroviario norte-sur del v el cual en el año 1992 deja de ingresar a la ciudad

La historia del ferrocarril en Valdivia se remonta al año 1883 cuando se divisó un proyecto para conectar a Valdivia con otras localidades a través de una línea férrea. Finalmente, en 1899 se abre al ramal Antihue-Valdivia conectando la ciudad con el troncal norte-sur, el cual finalizó sus servicios en 1992 dejando la estación prácticamente en abandono.

Hoy en día se utiliza esporádicamente con recorridos turísticos entre valdivia - Antihue y algunas localidades intermedias. Las cuales se seguirán realizando con el nuevo plan maestro, en donde proyectan desarrollar una nueva estación y un museo.

Por otro lado los taxis fluviales son un proyecto de transporte fluvial utilizando los ríos Calle-Calle y Valdivia. Una de las estaciones que tendrá este circuito se encuentra ubicada en el sector de la estación de ferrocarriles.



Fuente: <http://www.visionvaldivia.cl/>

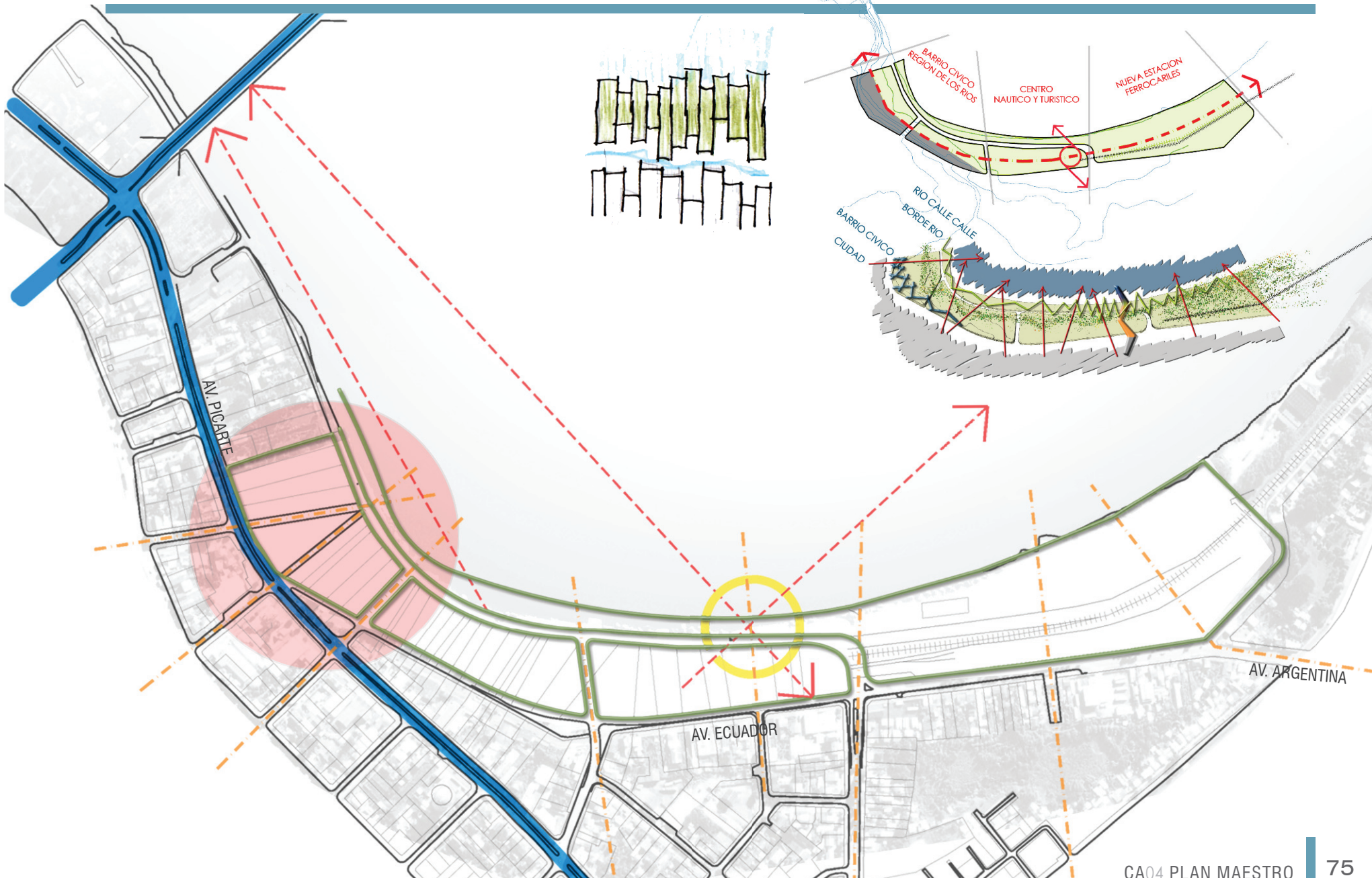
SECTOR ESTACION

Ferrocarriles era el principal moto de este sector y de su desarrollo, una vez que este desaparece, el sector pierde toda identidad reflejada en su uso programático, en donde existe una mixtura entre Residencial / Comercial / Industrial sin ordenamiento mayor.

Es una oportunidad de desarrollo del sector el presentar un uso de suelo blando para generar una respuesta a lo propuesto a través de comercio o desarrollo inmobiliario.



PROPUESTA PLAN MAESTRO

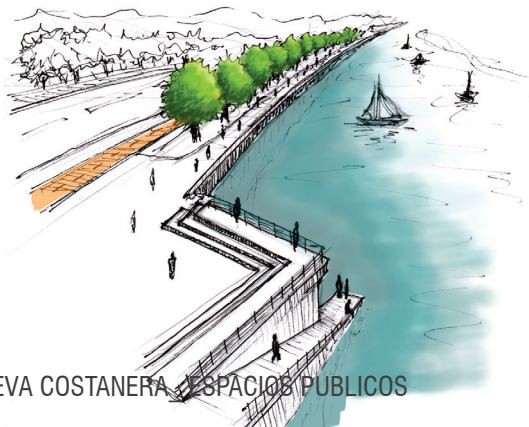
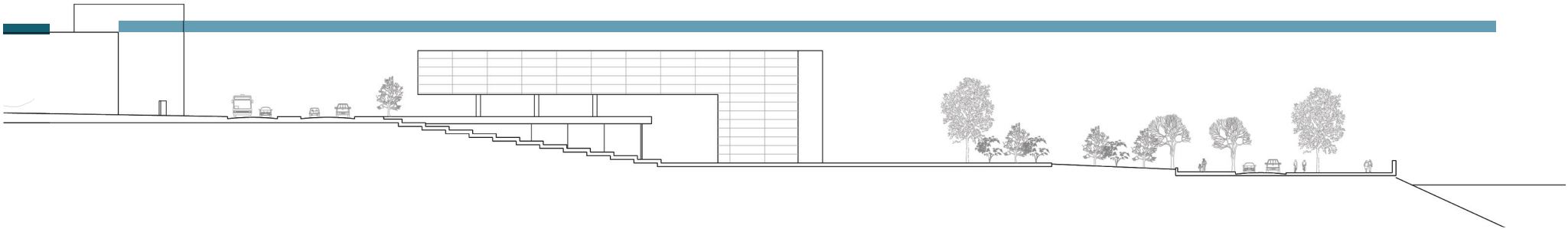




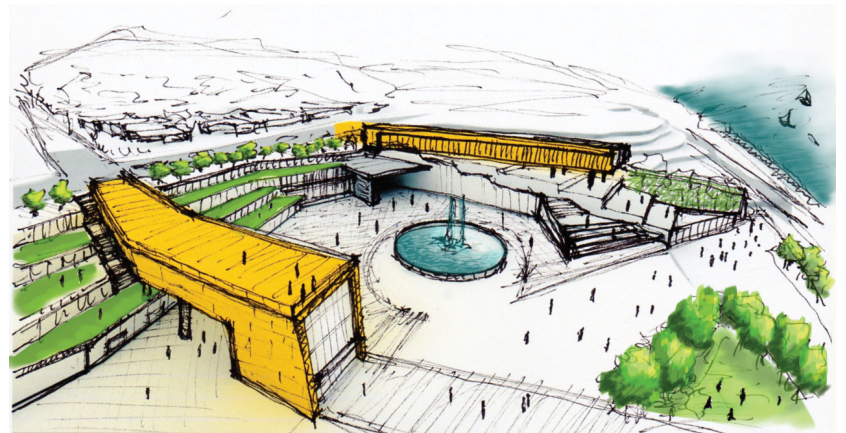
PLAN MAESTRO ESTACION

La propuesta se basa principalmente en el estudio de factibilidad realizado por el OCUC, y busca ordenar los distintos programas y proyectos asociados a este sector, reconociendo dos nodos importantes, el primero en el acceso por su transversalidad, conectando una avenida principal como Picarte con el Río, y el segundo, el remate de la costanera por su relación con el ferrocarriles y vistas privilegiadas del río y su entorno. Los edificios se levantan radialmente apuntando hacia el río, con el objetivo de no generar bloqueos visuales sino que encausar la vista y enfocarla en río, así como utilizar una placa programática en el subsuelo que facilite la llegada al río en sectores con desnivel marcado,

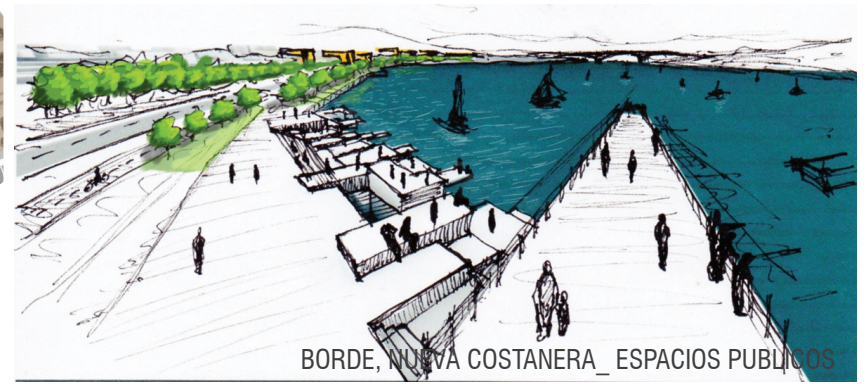




BORDE, NUEVA COSTANERA _ ESPACIOS PUBLICOS



SECTOR BARRIO CIVICO 1 _ PLAZAS DE ACCESO



BORDE, NUEVA COSTANERA _ ESPACIOS PUBLICOS



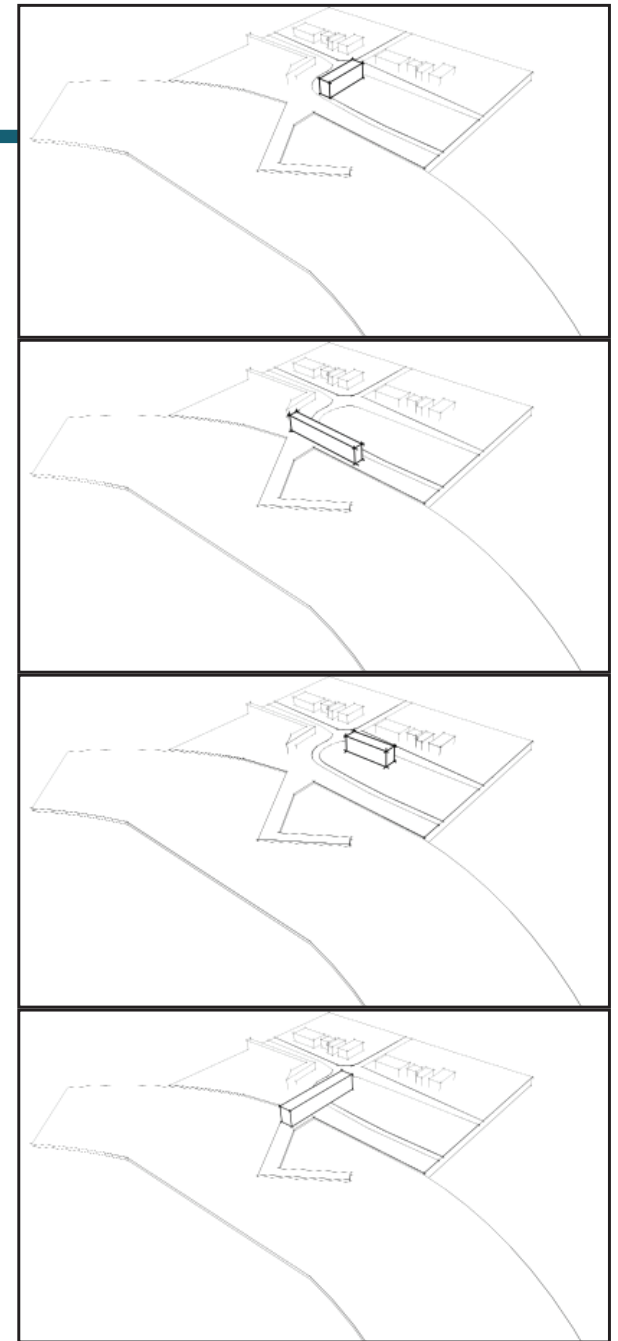
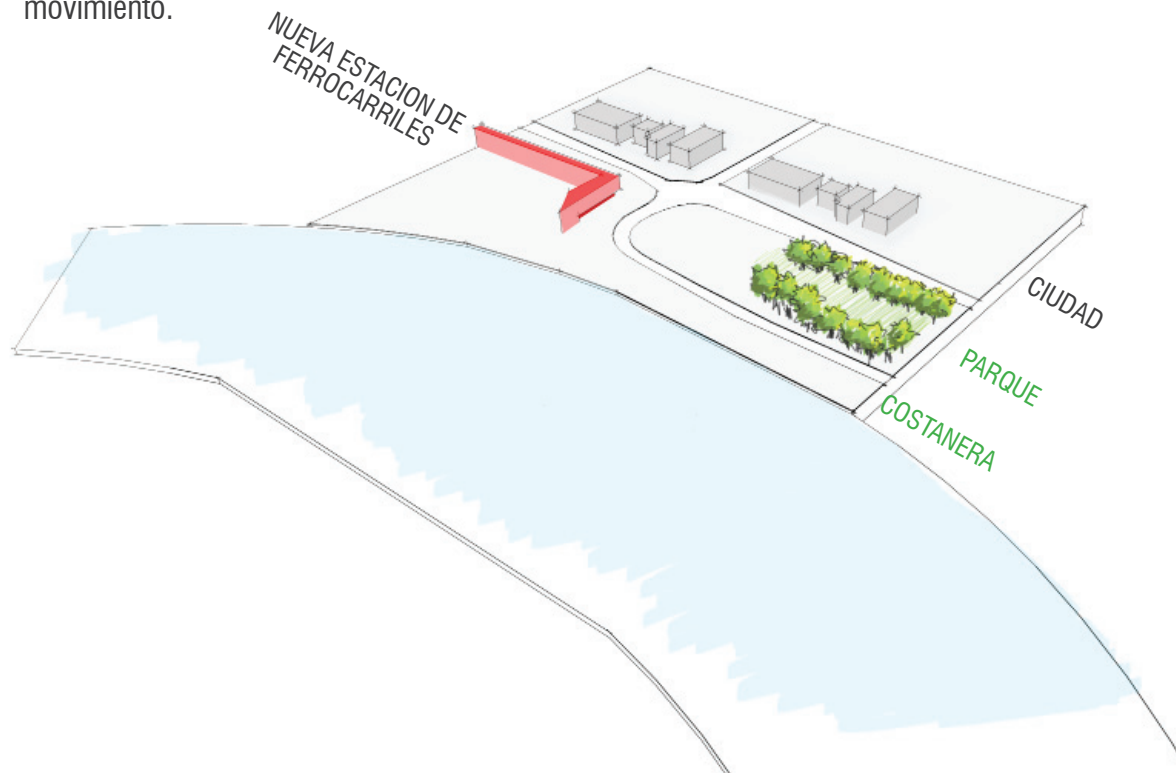


PROPUESTA 05
CAPITULO

5.1 FUNDAMENTOS

En el terreno existen varios elementos que son relevantes para la concepción del proyecto, siendo el río su razón de ser. Se ubica en el remate de la costanera, y busca ser un punto de conexión de la ciudad con el río a así como también generar sinergia con la estación de ferrocarriles.

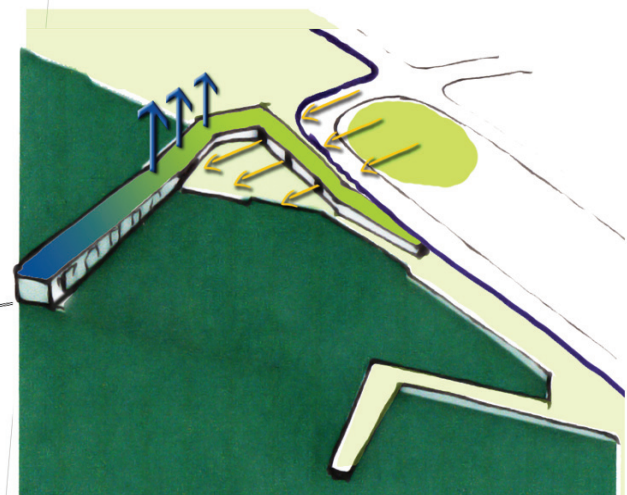
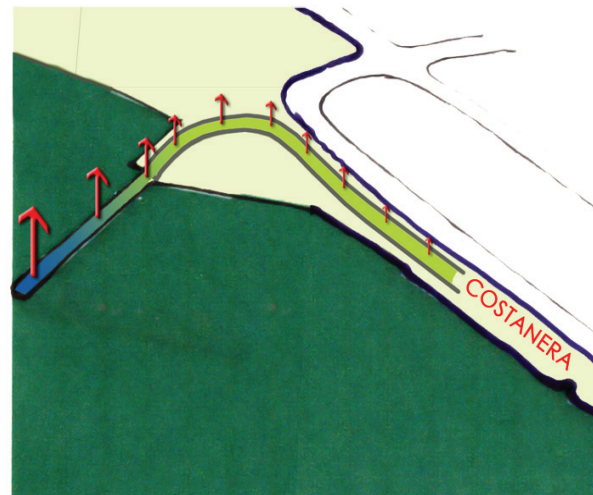
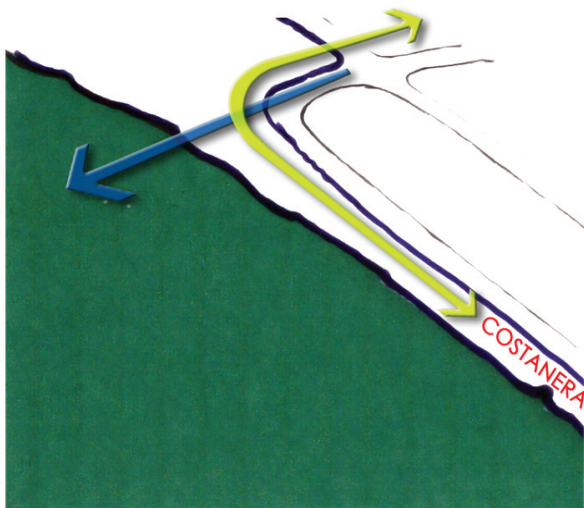
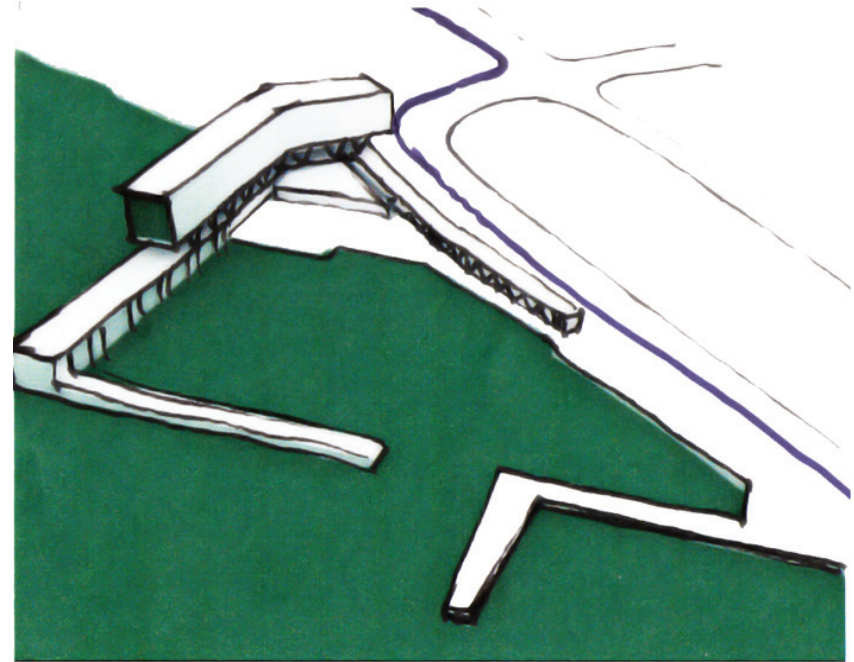
Dentro de las primeras interrogantes a solucionar del proyecto era su ubicación en un terreno en blanco, donde existía un contraste entre cada borde, por un lado la ciudad, construcción humana, estática pero en desarrollo y por el otro, el río, un elemento natural y en constante movimiento.



5.2 PARTIDO GENERAL

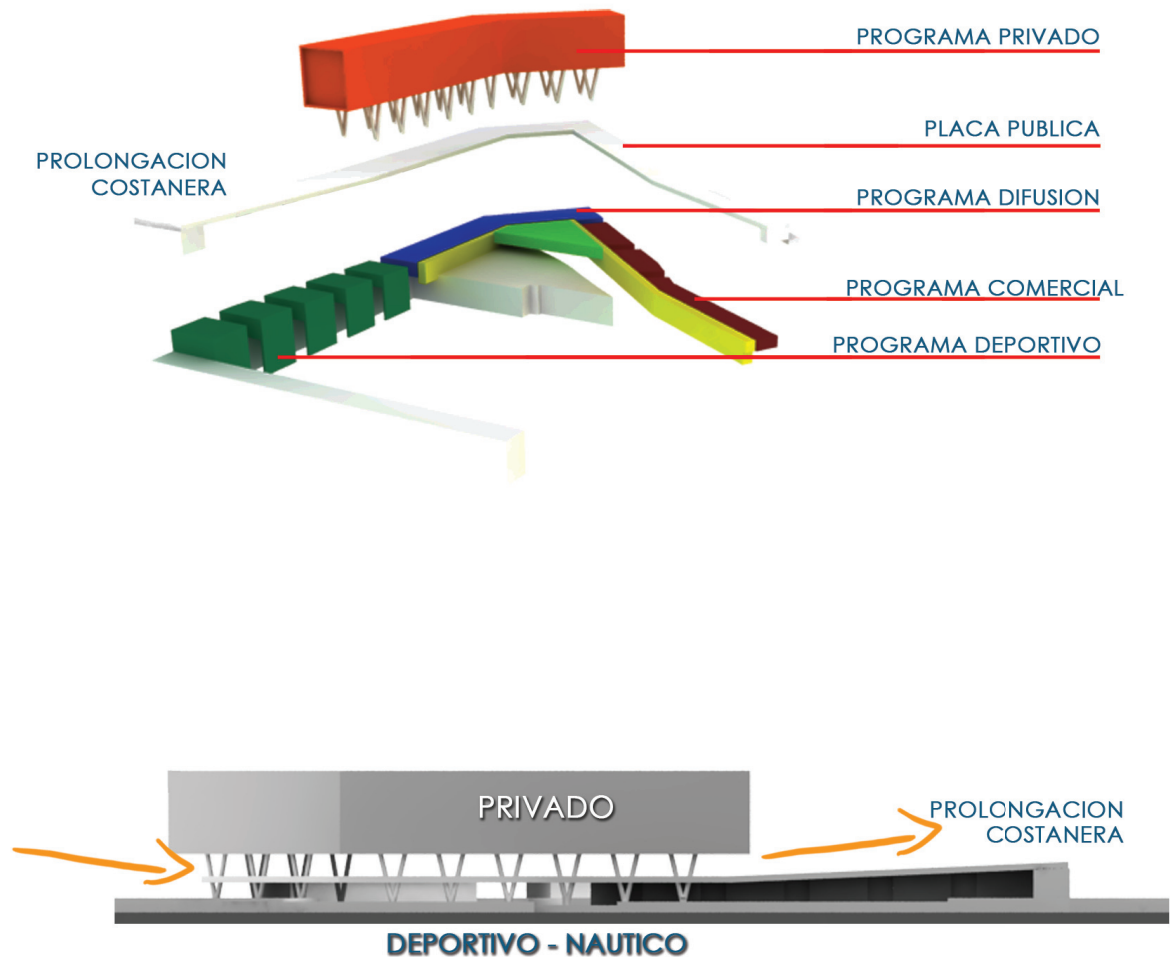
De esta manera, el proyecto nace queriendo conectarse tanto con la ciudad como con el río, para lo cual se generaba en el parque un espacio importante de transición y .

Un elemento importante para el proyecto es la costanera, la cual es el soporte de las relaciones de río-ciudad, en este punto la costanera se aleja del borde internándose en la ciudad por la Av. Ecuador y posteriormente a través de la Av. Argentina. Por lo que se busca, por una parte, dar un remate a la costanera a través de una plaza pública, y por otro lado, dar una cierta continuidad a la costanera y que el proyecto pase a ser parte de ella a través de un brazo que nace desde ella misma hacia el río, para lo que se genera una contracurva que sale en busca del río.



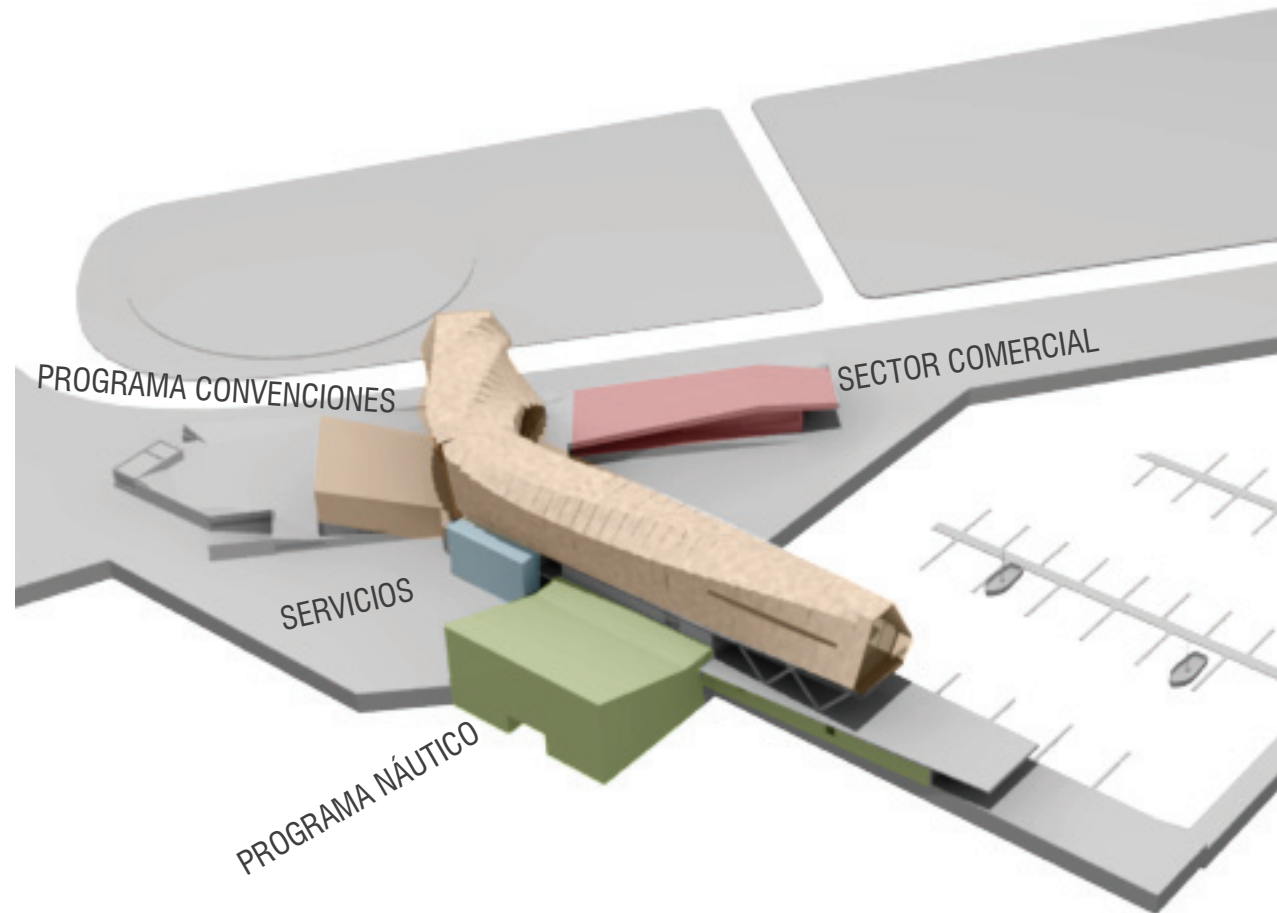
5.3 PROPUESTA PROGRAMATICA

En el partido general el proyecto se divide programáticamente en tres sectores, el primer nivel, que sostendrá la actividad deportiva y turística de carácter náutico, considerando que esta actividad difiere de otras actividades deportivas que involucran una permanencia, esta se establece principalmente como una **transición**, el segundo nivel que se constituye como espacio de **uso público**, como la prolongación de la costanera y salida a un muelle mirador, con el objetivo de liberar el muelle en primer nivel para el uso de la navegación, y por sobre la placa, se levanta un volumen de carácter más **privado** que contenga un programa que pueda ser complementario con la actividad. Este volumen busca a su vez constituirse como un edificio hito para el lugar y que de esta manera potencie el carácter turístico en si mismo y le entregue una identidad náutica.



PROPUESTA PROGRAMÁTICA

El proyecto de una Marina Deportiva pública difiere de un club de yates en la exclusividad, sin embargo para que estas permitan el uso de las infraestructura de manera abierto sin necesidad de pertenecer a una membresía, se deben considerar otros usos que generen concesiones y que reemplacen esos ingresos económicos. Así se busca un programa que pueda complementarse con la actividad. Uno de los objetivos del proyecto era entregar la posibilidad de generar difusión en de la disciplina, para esto se debían presentar espacios para dar cabida a una escuela de vela, con salas, auditorio y espacios de acondicionamiento físico y para efectos de la competencia, debían haber una serie de recintos tales como, oficinas de jueces, salas de protestos, camarines, sala conferencias de prensa, salas de prensa, ente otros. Para lo cual se presentan una serie de salas multiuso que puedan dar respuesta a cada actividad cuando se requiera, y se utiliza un programa de convenciones para el sector de carácter más privado, ya que utiliza espacios similares

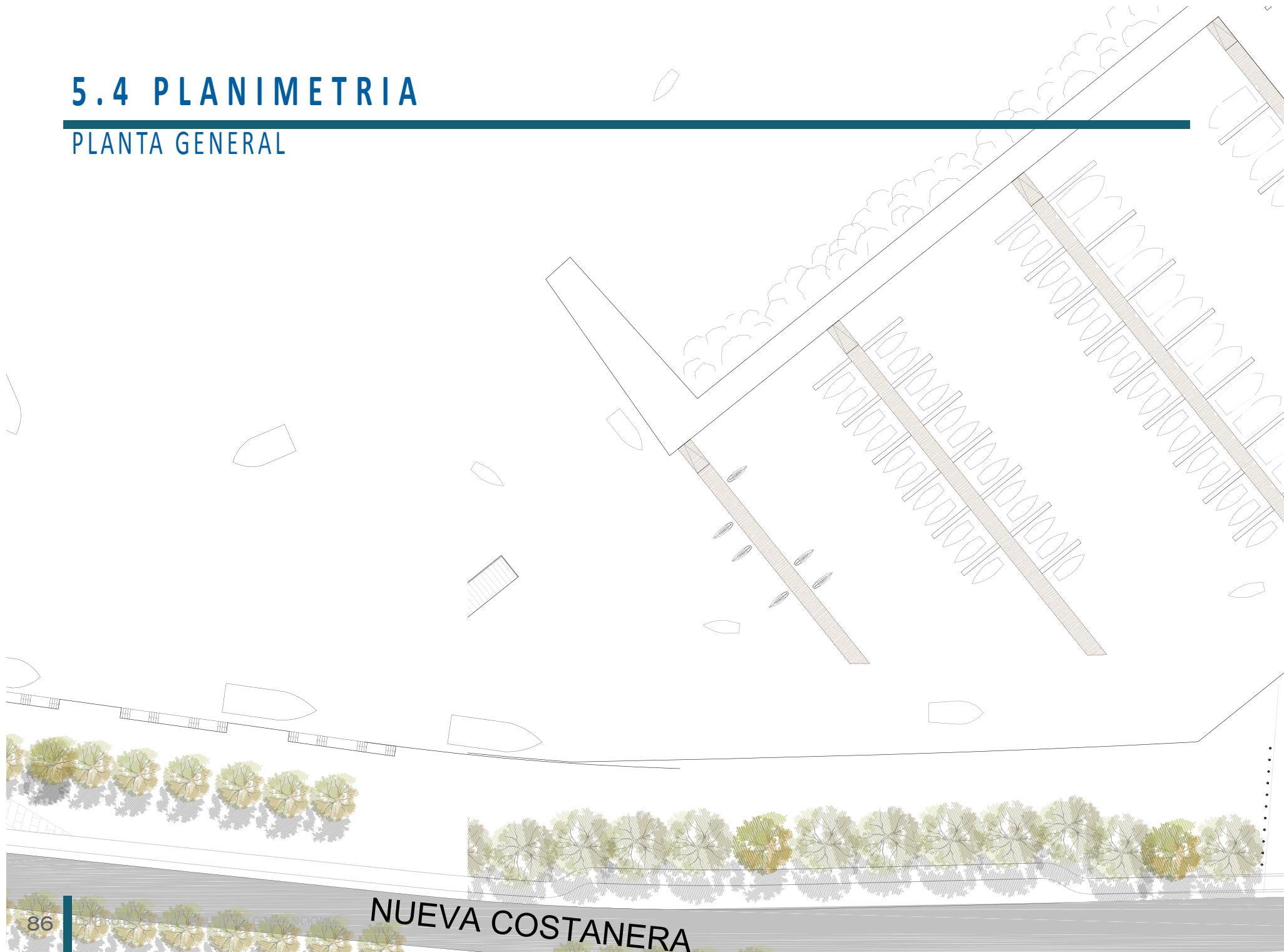


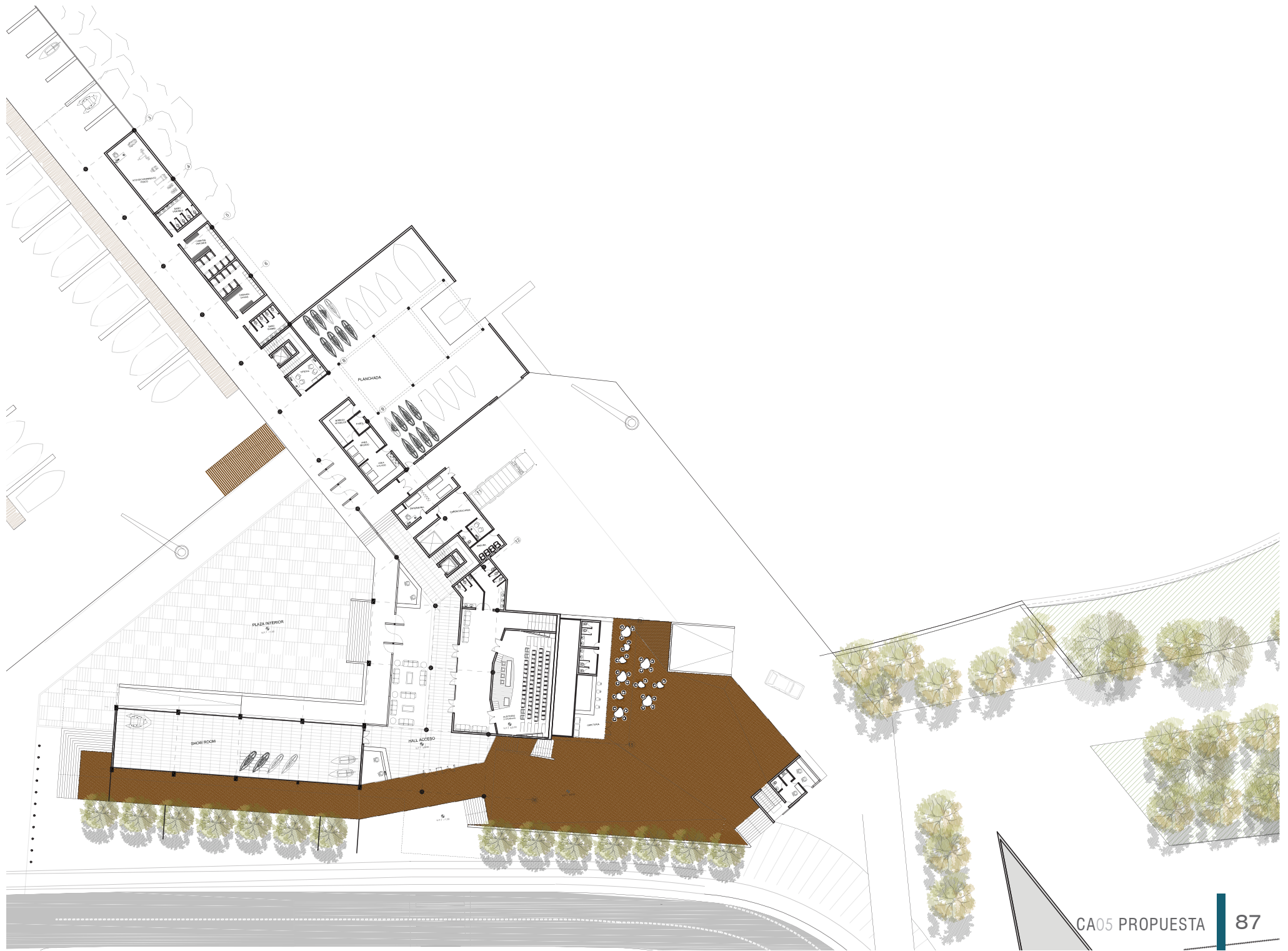
Masificación Disciplinas Nauticas	INFRAESTRUCTURA MARINA DEPORTIVA	Infraestructura	PLANCHADA	
			Embarcadero Turistico	
			Embarcadero Deportivo	
			Soporte transporte fluvial	
			Bajada de botes	
			Taller reparaciones	
			Sector Seguridad	
			Bodega de aparejos	
			Area de Secado	
			Area de lavado	
		Programa Deportivo	Acondicionamiento Físico	Sala de Ejercicios
				Gimnasio
				Sala de Maquinas
				camarines
		Programa Competición	Asistencia Medica Deportiva	Oficina de trabajo
				box atención
				Salas tratamiento kinesiológico
				Servicios
				Camarines Jueces
		Oficina Jueces		
		Sala de Protestos		
		Sala Reuniones (20 - 40 p)		
		Zona de Prensa		
		Sector Vip		

PROGRAMA COMPLEMENTARIO	DIFUSION + CONVENCIONES	Difusión	Aulas
		Salas de Conferencias	
	CONVENCIONES	Modulos de Oficinas	
		Salon Eventos	
		Auditorio	
		Salas de Conferencias	
		Salas de reuniones	
		Servicios Generales	
	COMERCIO	ShowRoom	Planchada de EMBARCACIONES
Venta de Aparejos			
Oficinas			
	Cafetería		
SERVICIOS		Camarines	
		Baños	
		Aseo	
		Área Carga /Descarga	
		Area Basura	
	Oficinas		

5.4 PLANIMETRIA

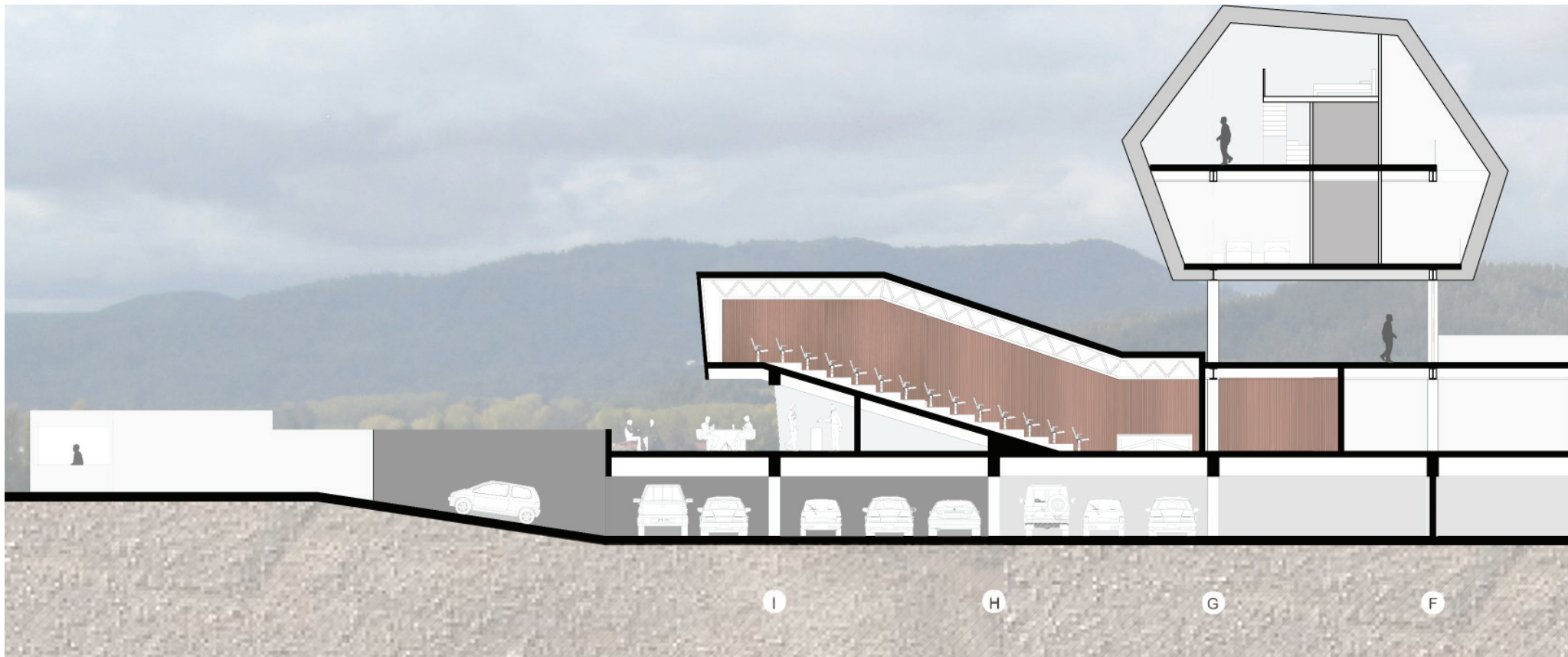
PLANTA GENERAL

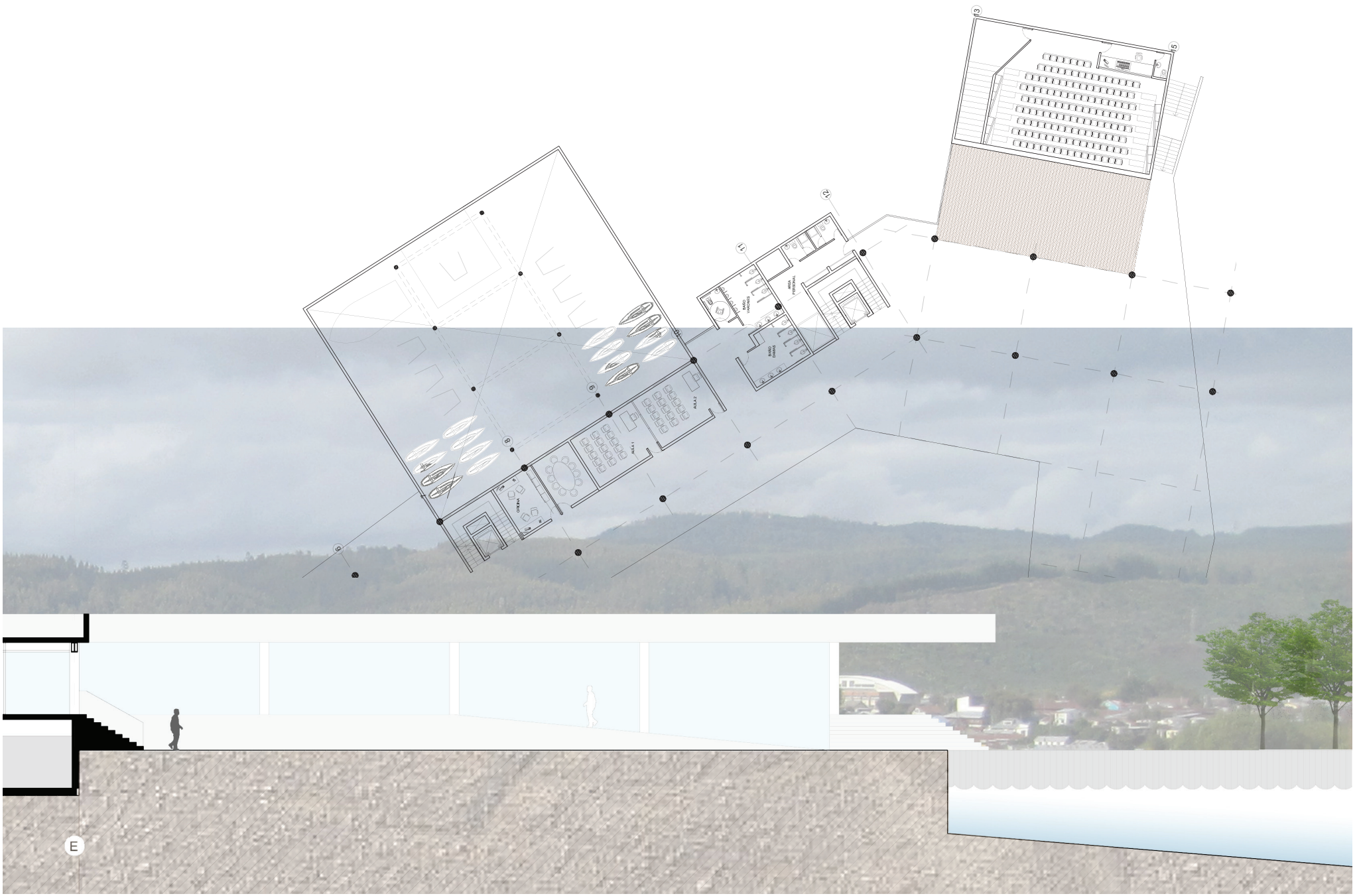




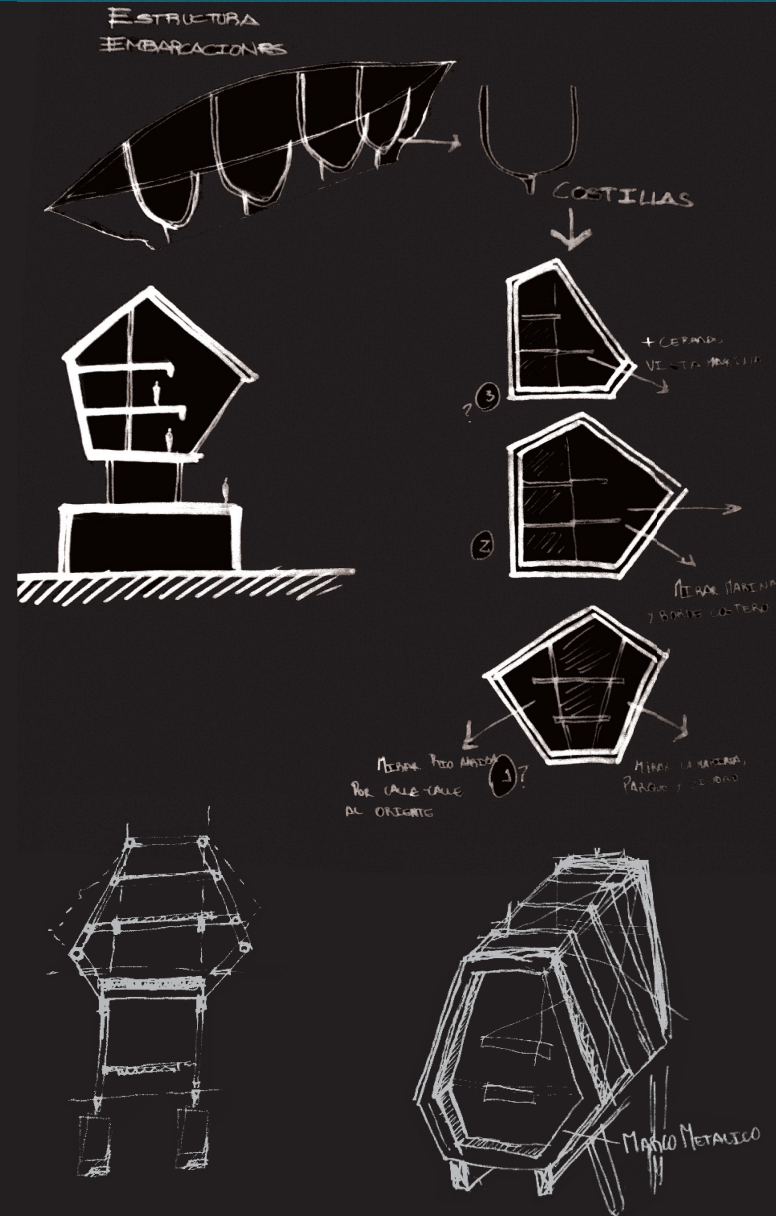
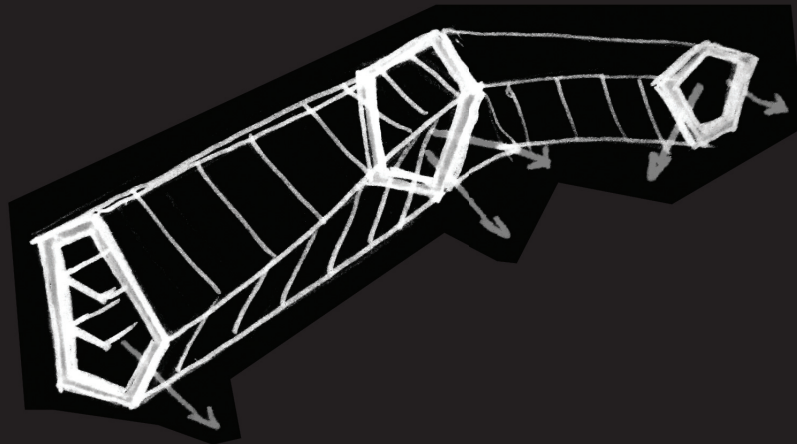
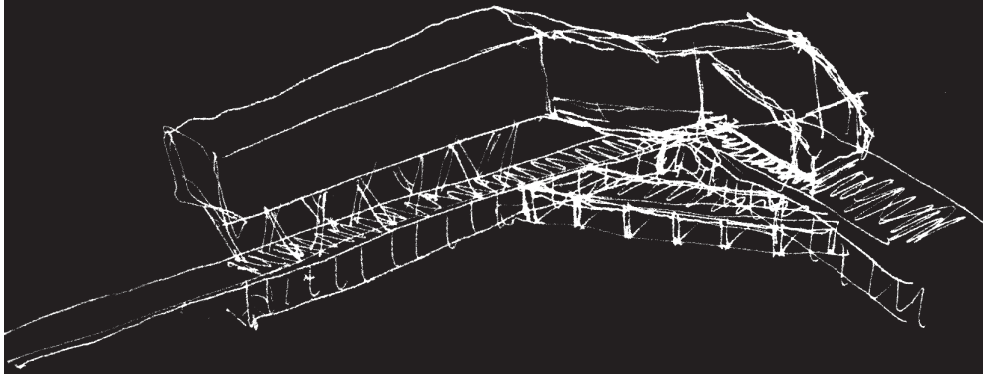
PLANIMETRIA

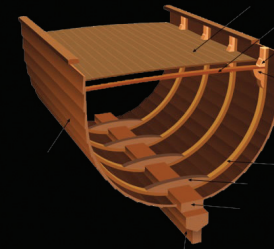
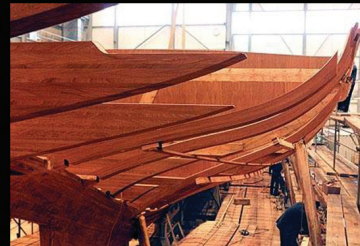
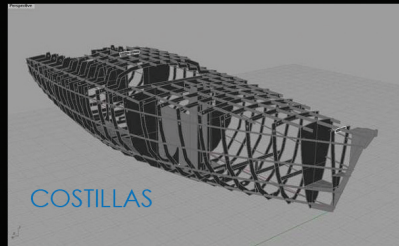
PLANTA SEGUNDO NIVEL + CORTE AUDITORIO



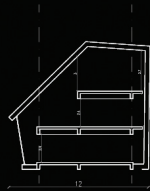


5.5 CONCEPTUALIZACION





3



+ CERRADO



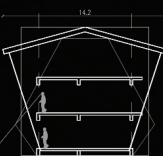
2



MIRA UN BORDE

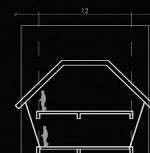


1b

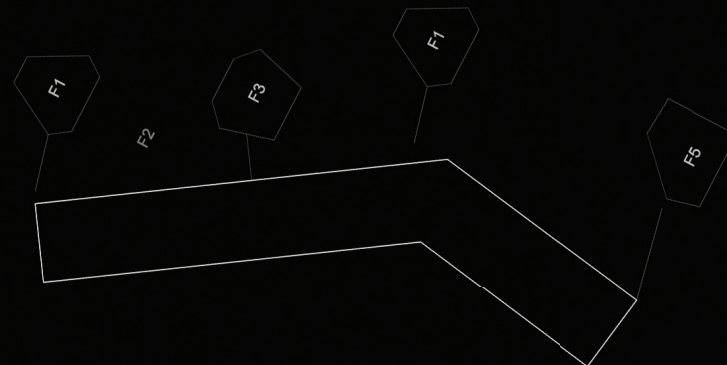


MIRA HACIA AMBOS LADOS

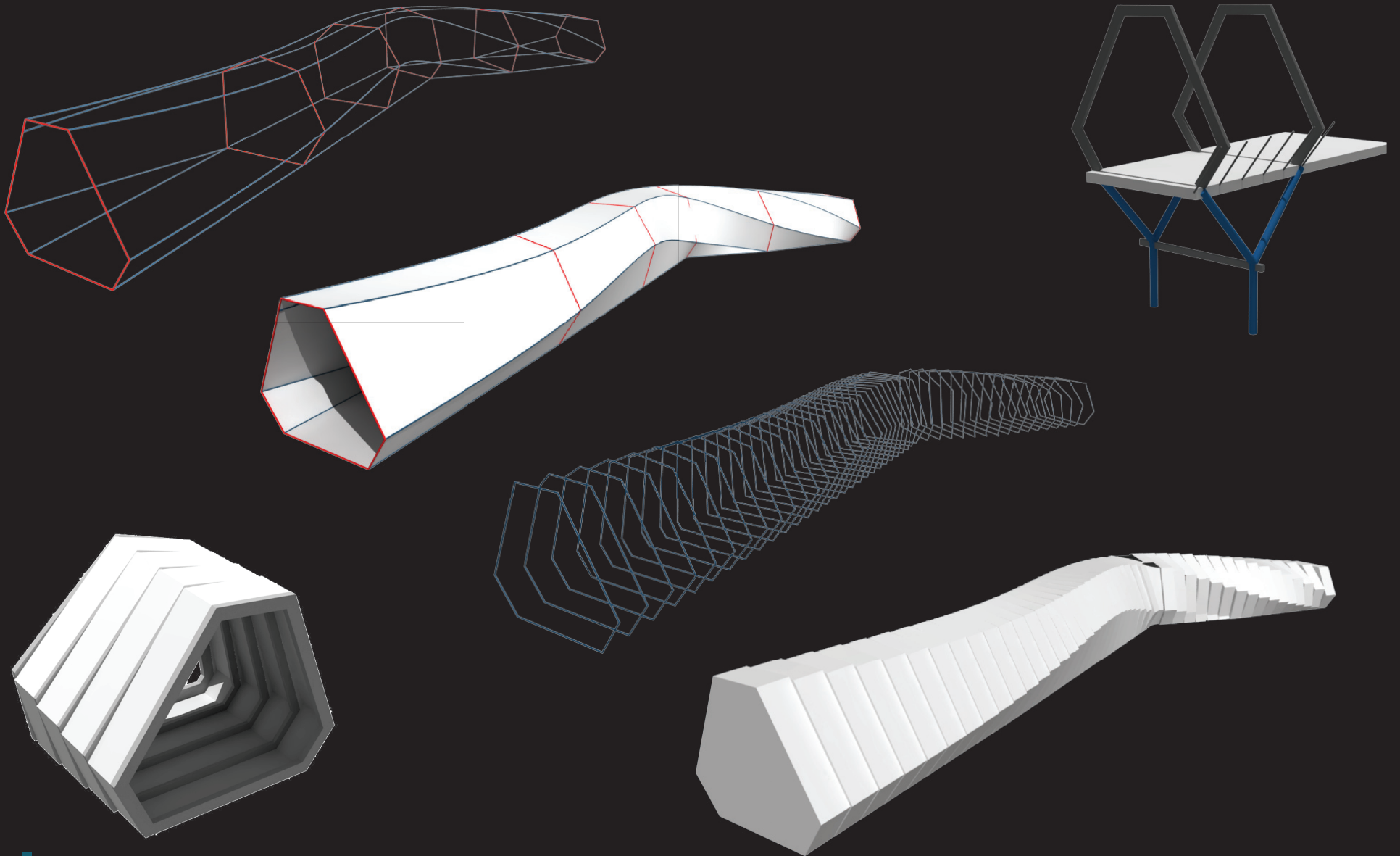
1a

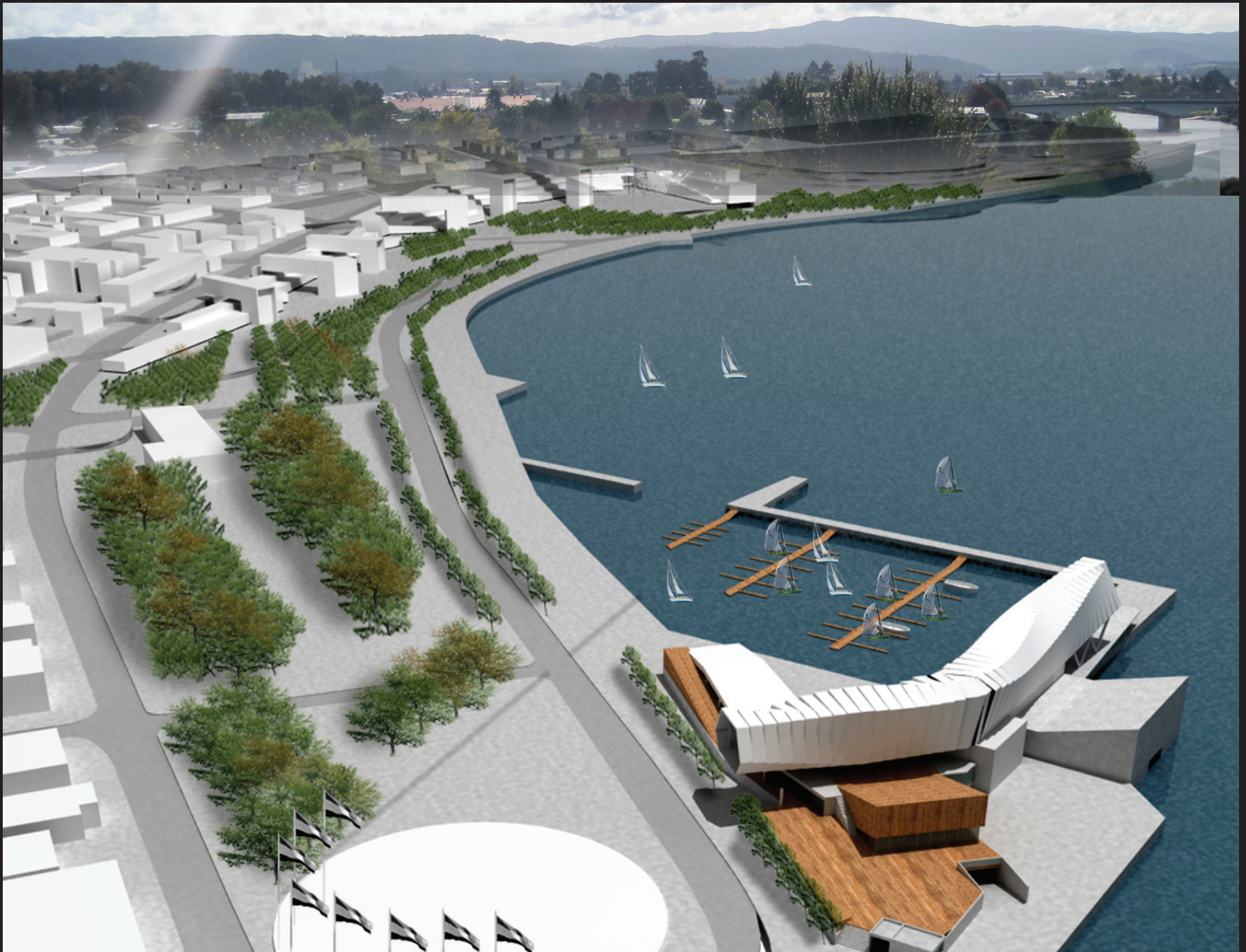


RECORRIDO FORMAL



ENVOLVENTE









5.7 PROCESO

El proceso en el cual se desarrollo el presente proyecto de titulo contó con diversas instancias que incidieron en la toma de decisiones de cada etapa del proyecto, entre las cuales se destacan las diversas correcciones y sesiones de taller, las cuales contaron con 4 entregas con comisión, 3 viajes realizados a Valdivia, entrevistas a profesionales relacionados con el tema y entrevistas con deportistas de la disciplina.

ENTREVISTAS ETAPA FORMULACION TEMA

- IND
Arqto. Gerardo Marambio, coordinador de proyectos
- D.O.P
Arqto. Patricia Vivallo, Sección Borde Costero
- M.O.P
Luis Diaz Guzman
Arqto. Miguel Ara Santana
Arqto. Maria José Sepulveda
- FUNDACION MAR DE CHILE
Allen Youlton, Gerente General

PRIMER VIAJE A VALDIVIA

- DIRECCION DE OBRAS, MUNICIPALIDAD DE VALDIVIA
Arqto. Manuel Kiyam Oyama, Arquitecto Revisor
- DIRECCION REGIONAL SERNATUR
Paulina Steffen Aninat, Directora Regional de Turismo

SEGUNDO VIAJE A VALDIVIA

- SEREMI REGIONAL DE LOS RIOS
Arqto. María Antonieta Moncada, Unidad de desarrollo Urbano

TERCER VIAJE A VALDIVIA

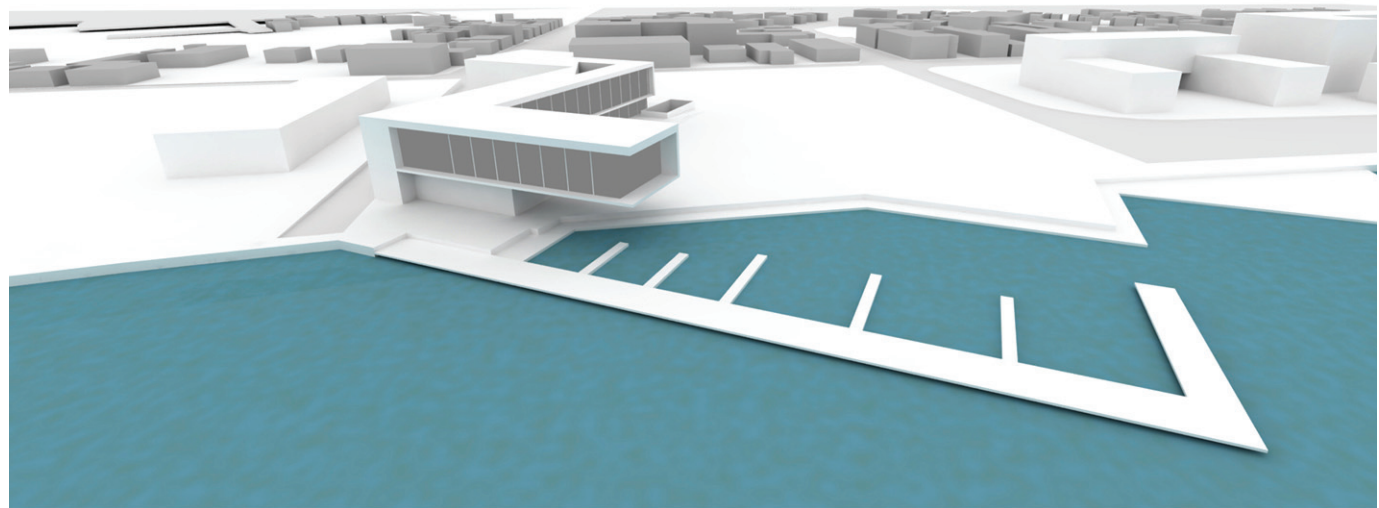
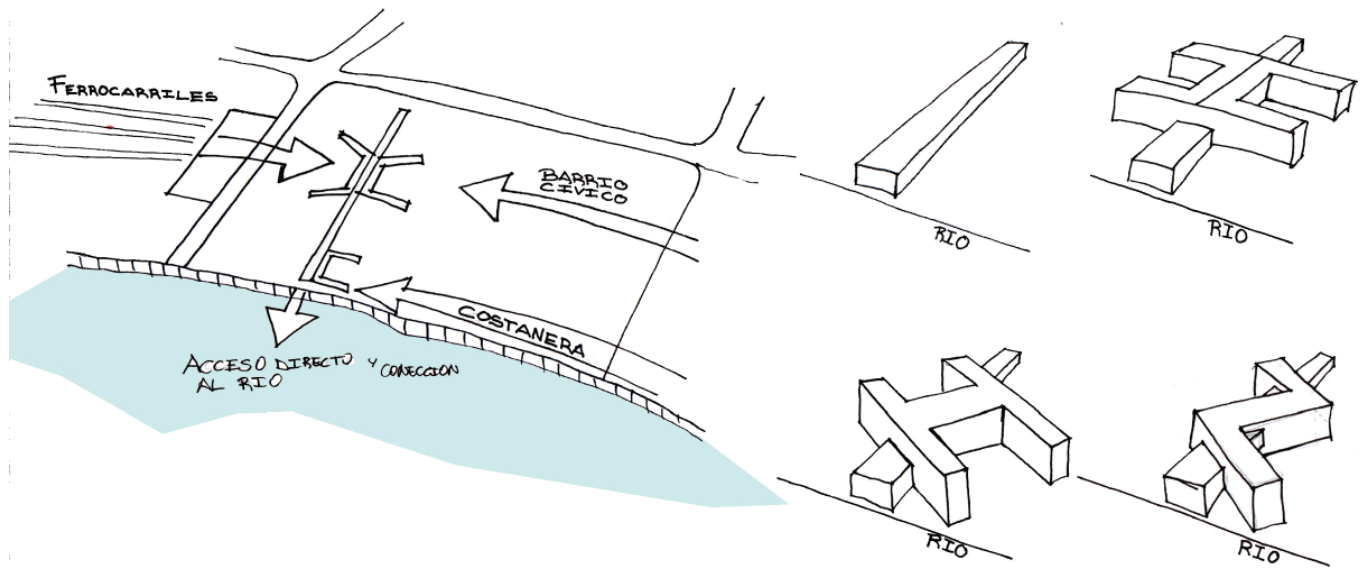
- DIRECCION DE OBRAS, MUNICIPALIDAD DE VALDIVIA
Arqto. Elizabeth Jofre Burgos, Encargada de Proyectos
- CAPITANIA DE PUERTO VALDIVIA
Srdjan Darrigrande Versalovic, Capitan de Corbeta LT

ENTREVISTA CON DEPORTISTAS

- Equipo Sørvest sailing
Matias Daroch M, Velerista
- CLUB CLASE PIRATA TALCAHUANO
Jesus Cortes Meza, Capitan Director, Velerista

ENTREGAS + DESARROLLO

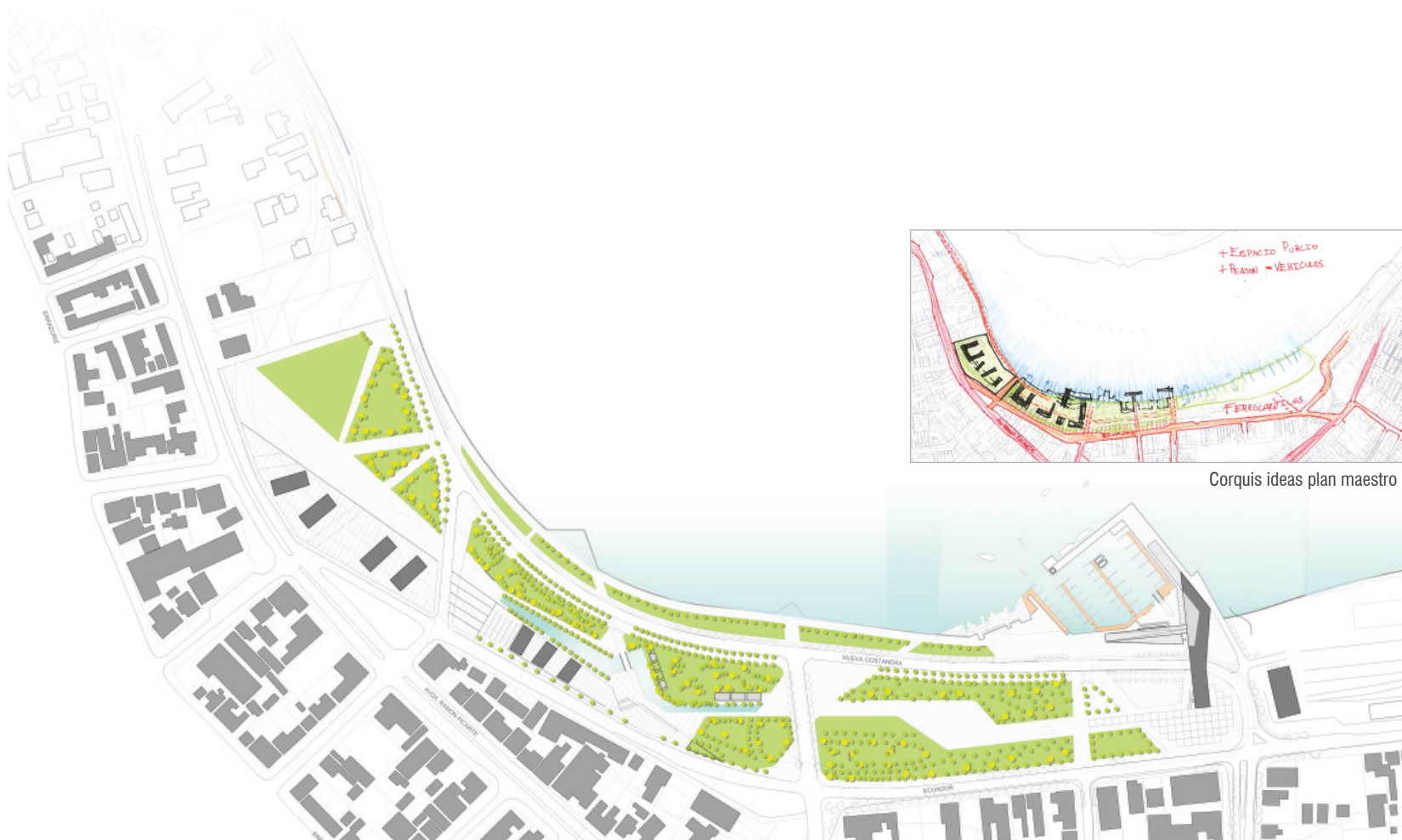
En las diferentes sesiones de taller se tomaron diversas decisiones y formas de abordar las distintas temáticas y problemáticas del proyecto. Desde la primera aproximación arquitectónica, hay un largo camino de opciones que se barajaron y fueron puliendo hasta llegar a la propuesta final, que logre cumplir con lo propuesto en la fundamentación y ser un solución desde la arquitectura a la problemática.



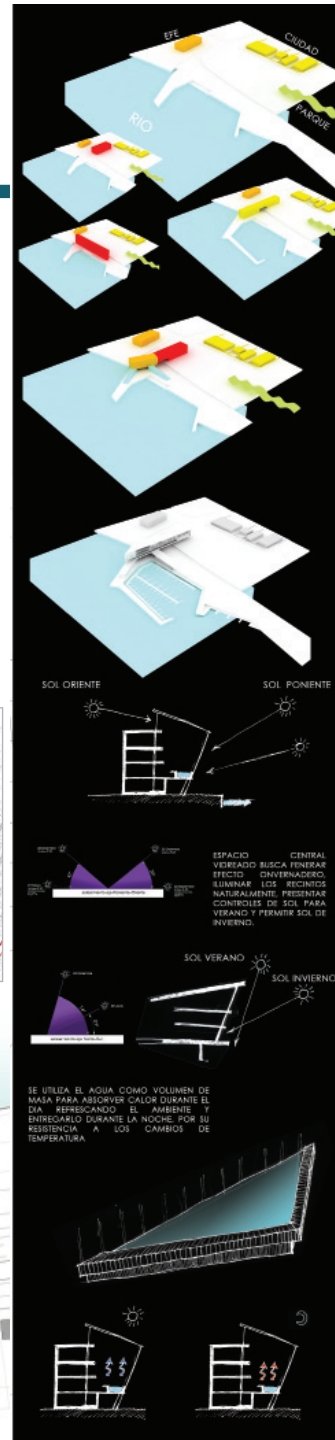
PRIMERA APROXIMACIÓN AL PARTIDO GENERAL

PRIMERA ENTREGA

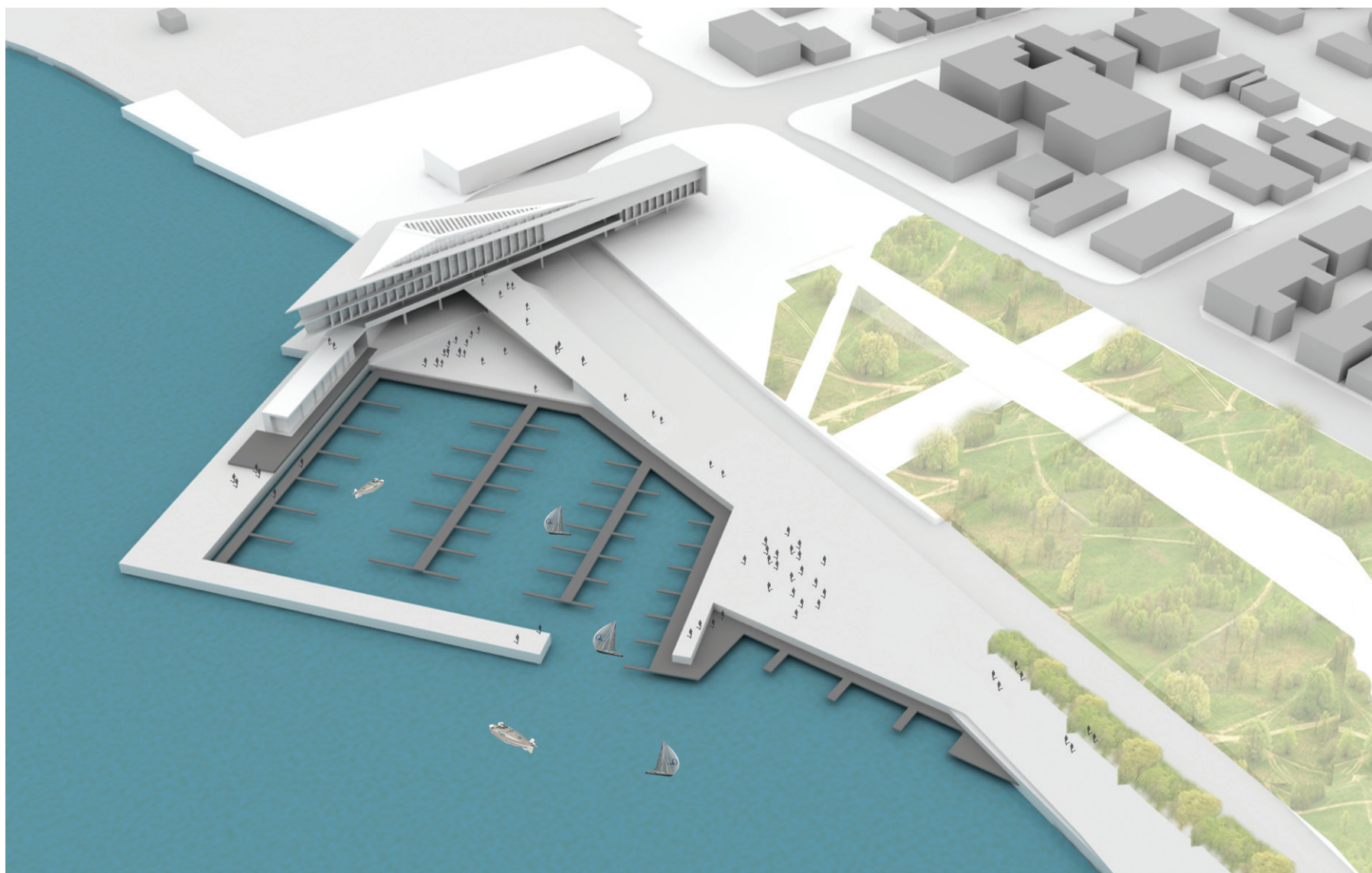
Primeras propuesta de plan maestro en el sector con un edificio Puente que cruzaba la costanera intentando salir hacia la ciudad y generar un programa de servicios a la comunidad



Corquís ideas plan maestro



PRIMERA ENTREGA



ENTREGA CON COMISION N°1

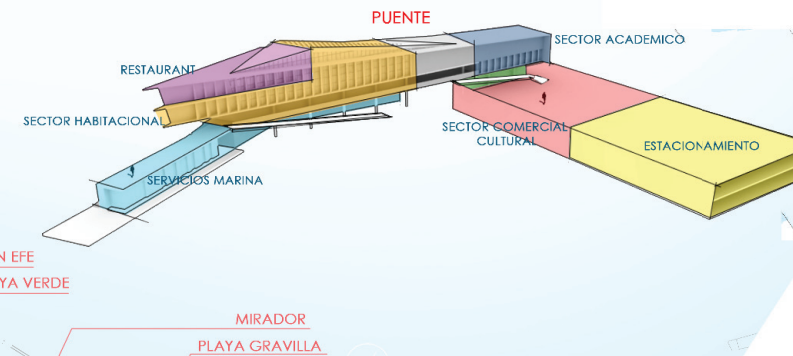


Para esta entrega se priorizó el desarrollo del plan maestro y fundamentos de la intervención y del partido General. Se cuestionó el grane esfuerzo que hacia el proyecto por buscar la ciudad dejando de lado el potencial existente en las relaciones con el río



ZONIFICACION PROGRAMATICA

SUSTENTA LA ACTIVIDAD NAUTICA DEPORTIVA Y TURISTICA | CONEXION ENTRE LOS PROGRAMAS, TRASPASO DE FLUJOS PEATONALES, | OTORGA SERVICIOS A LA CIUDAD.

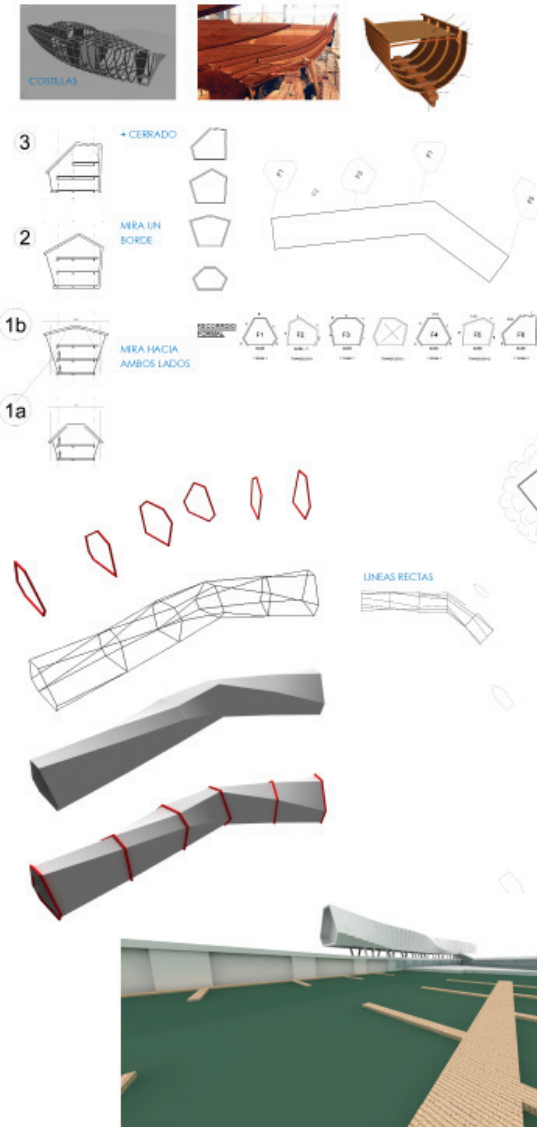


ENTREGA CON COMISION N°3

Esta entrega refleja los primeros acercamientos al volumen privado definitivo, sobre el cual se realiza un proceso de diseño en base a una conceptualización que nace de la estructura de las embarcaciones.

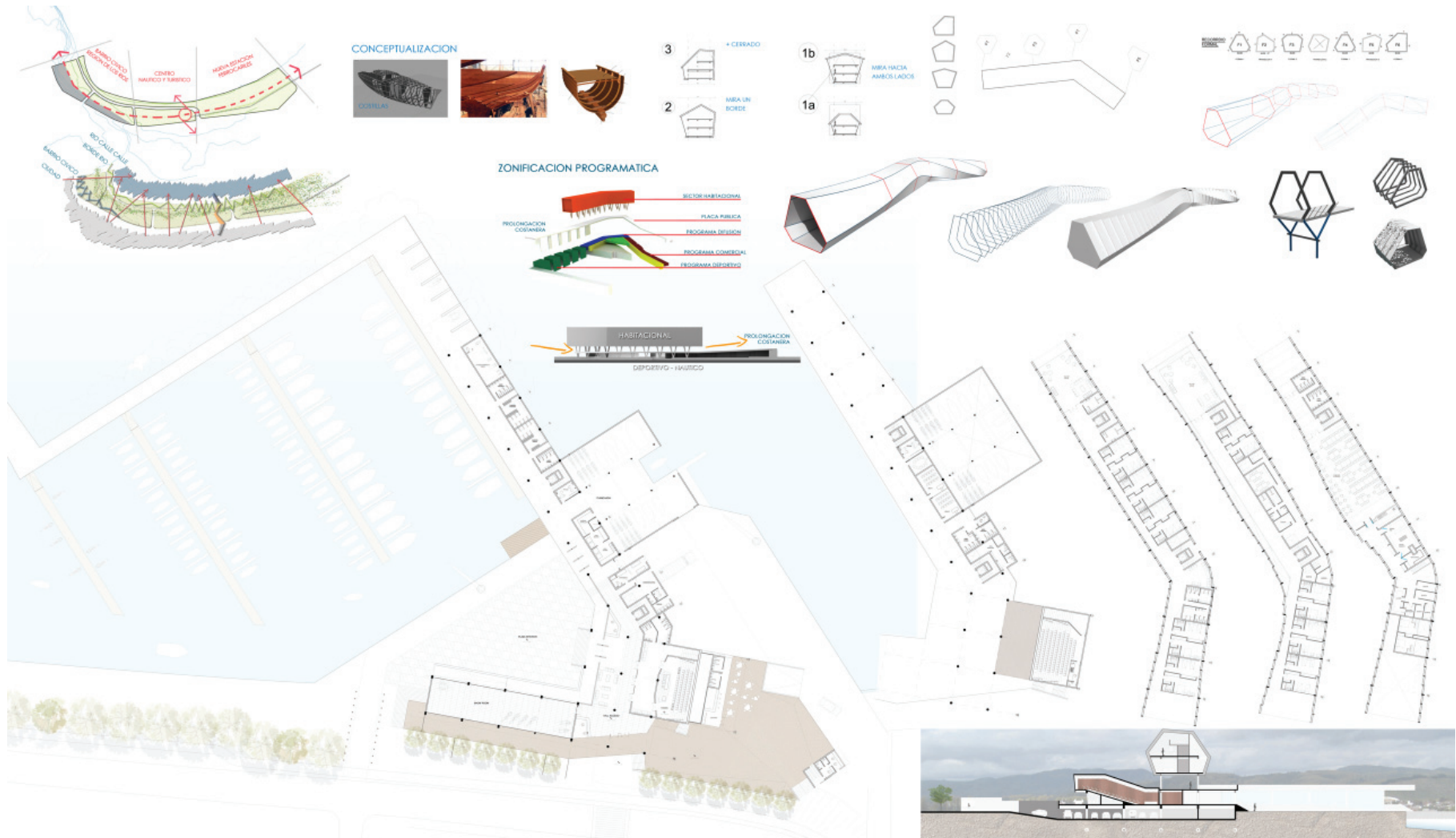
A lo largo del proceso se vivieron diferentes replanteamientos de algunas decisiones. Una de ellas de carácter relevante fue la de abandonar la idea del edificio puente, acotando el programa a lo esencial y potenciando las relaciones inmediatas de este, con la costanera, con ferrocarriles y con el río.

PARTIDO ARQUITECTONICO CONCEPTUALIZACION

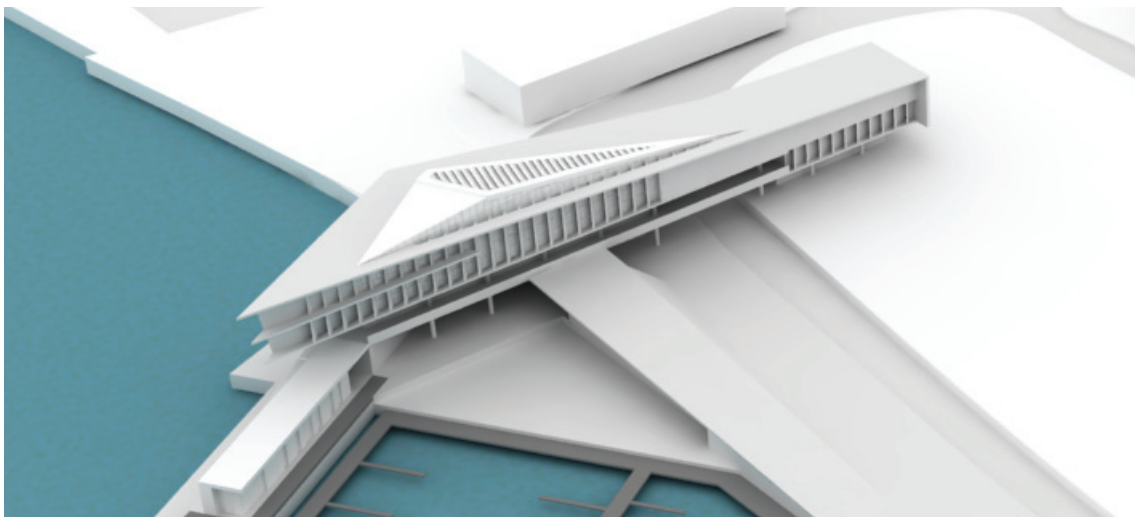
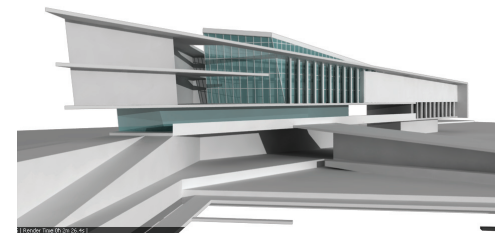
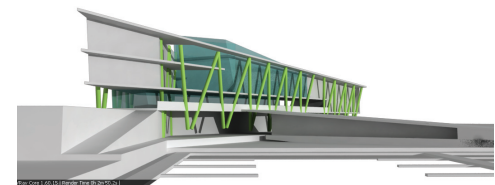
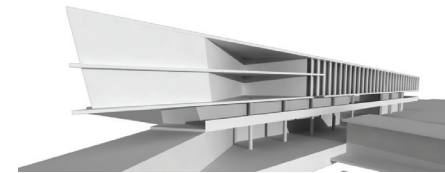
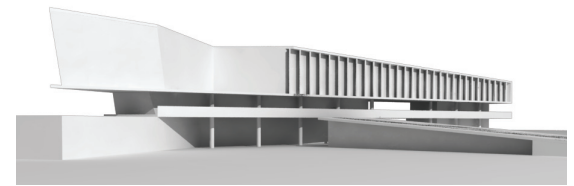
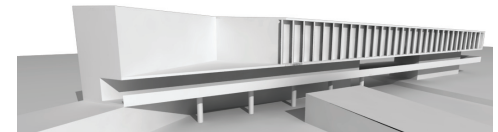
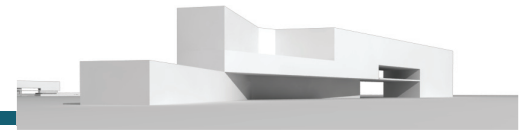


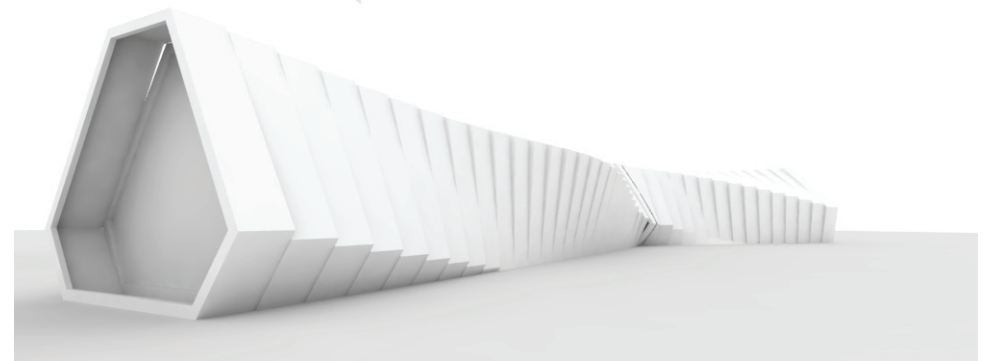
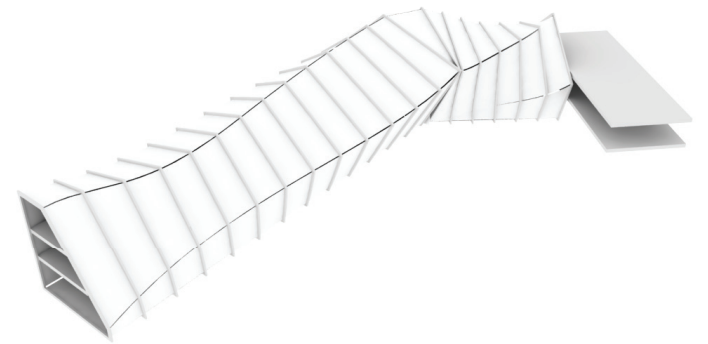
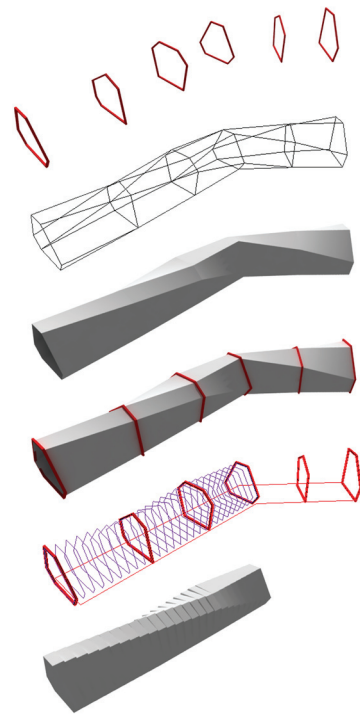
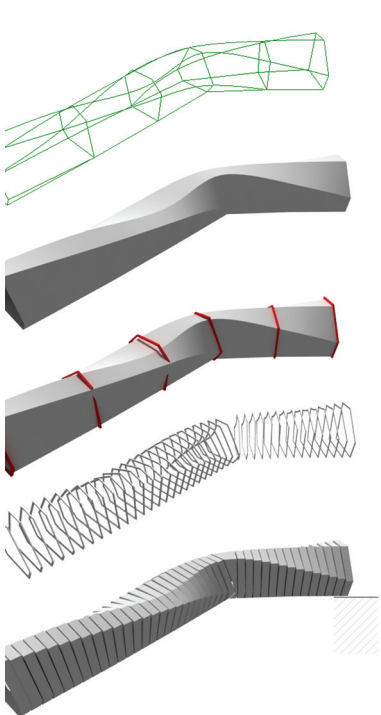
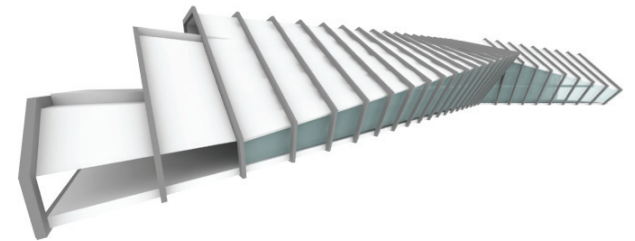
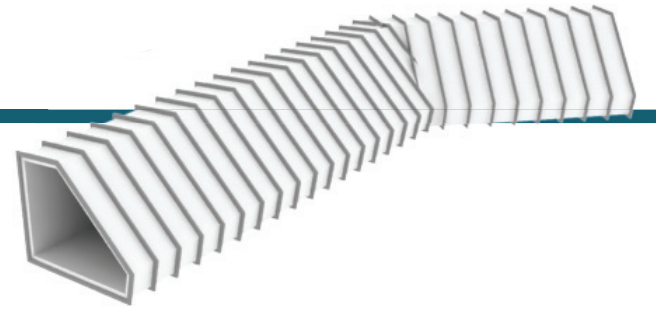
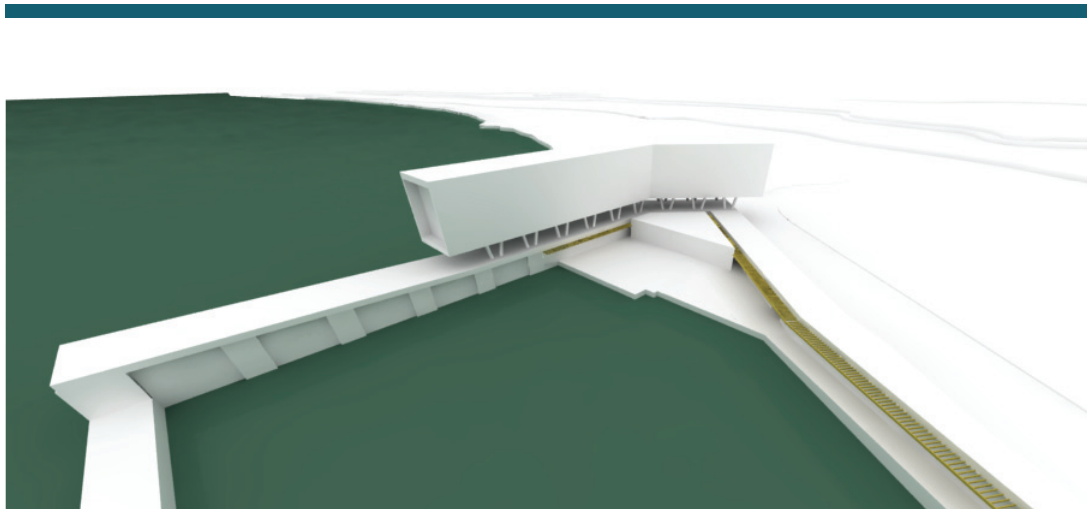
ENTREGA CON COMISION N°4

Última entrega del proceso que da paso a las imágenes expuestas en esta memoria con un acercamiento y desarrollo mayor tanto de la planimetría como del volumen final en cuanto a su expresión.



EVOLUCIÓN DEL PROYECTO





REFERENTES



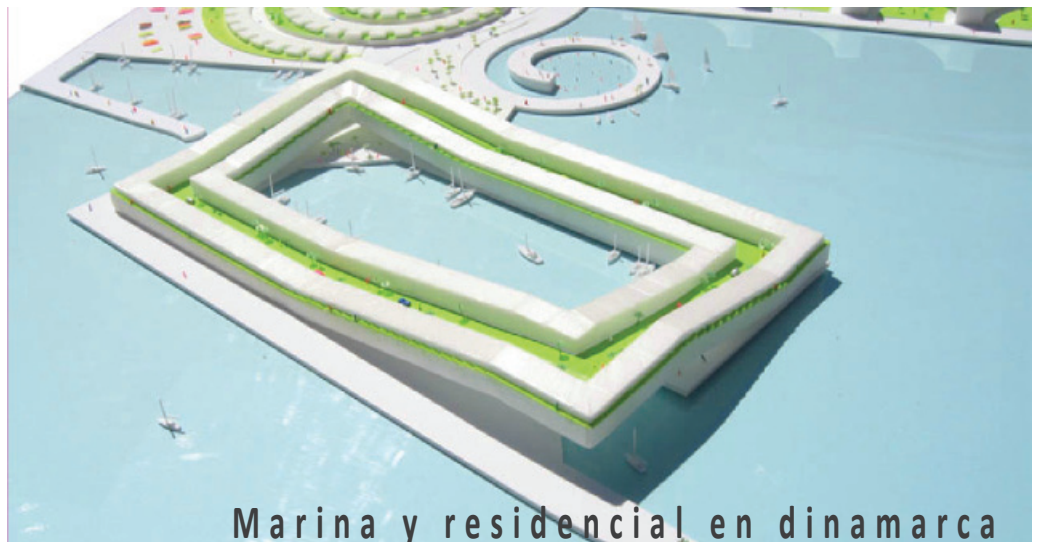
HafenCity-Hamburg - Alemania
(CIUDAD PUERTO) TRANSFORMACION DEL BORDE



HafenCity-Hamburg - Alemania
(CIUDAD PUERTO) TRANSFORMACIÓN DEL BORDE

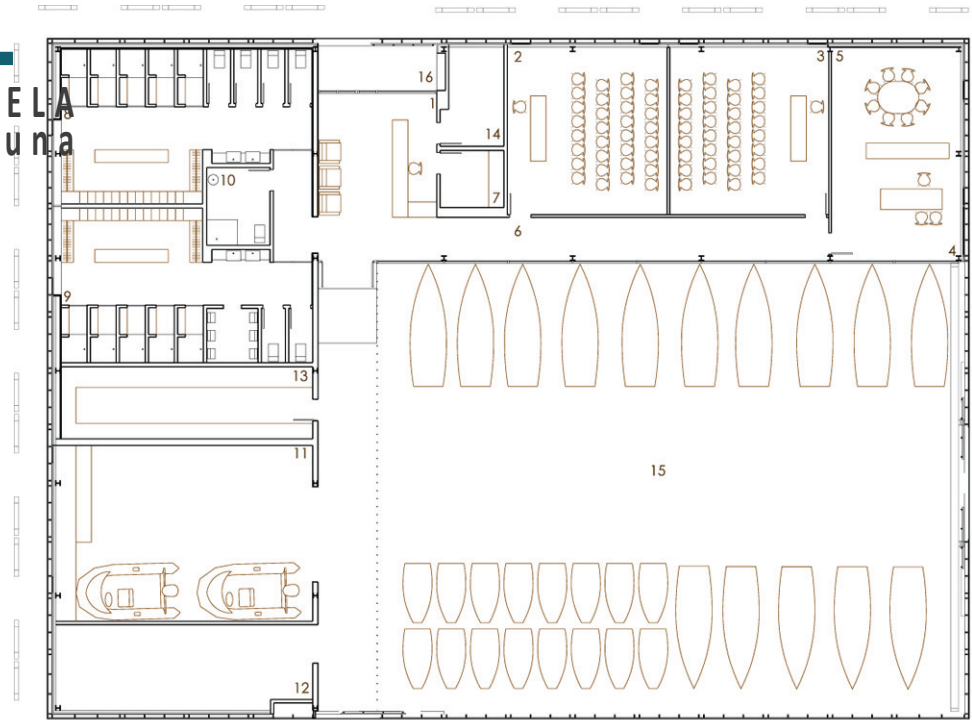


Capitol River Front

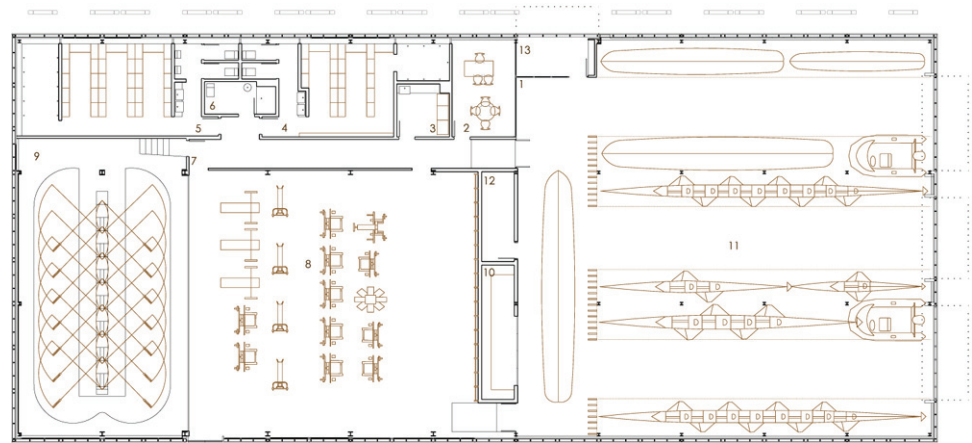


Marina y residencial en dinamarca
BIG

PABELLON DE REMO Y VELA
abar + Múgica DeGoyarzu + Julen Altuna



PLANTA VELA e: 1/200 1. Recepcion + Secretaria 2. Aula 1 3. Aula 2 4. Despacho Director 5. Sala Reuniones 6. Distribuidor 7. Sala Auxiliar 8. Vestuario Feminino 9. Vestuario Masculino 10. Vestuario/Aseo inusvalidos 11. Taller + Pneumaticas 12. Pañol 13. Cuarto Seco 14. Cuarto Instalaciones 15. Planchada 16. Porche De Acceso



PLANTA REMO e: 1/200 1. Recepcion 2. Administracion 3. Sala Masajes + Botiquin 4. Vestuario Masculino 5. Vestuario Feminino 6. Aseo Minusvalidos 7. Distribuidor 8. Gimnasio 9. Foso Entrenamiento 10. Taller/Almacen 11. anqar Embarcaciones 12. Cuarto Instalaciones 13. Porche de Acceso

BIBLIOGRAFIA

CAPITULO 06



BIBLIOGRAFIA

MEMORIAS Y SEMINARIOS

- Larenas Orellana, Felipe, Prof. Guía: Tidy, Albert, **Memoria Proyecto de Titulo: “Reconfiguración Caleta Hanga Piko, Isla de Pascua”**, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago, Chile, 2009
- Quiroga Slier, Manuel, Prof. Guía: Cardenas, Juan, **Memoria Proyecto de Titulo: “Centro Cívico Región de los Ríos”**, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago, Chile, 2009
- Daniela Tapia, Camila Rojas, Prof. Guía: Díaz, Jaime, Aguilar, Rodrigo, **Seminario de Investigación: “Pasado y Presente de una arquitectura regional: el caso de la ciudad de Valdivia”**, Santiago, Chile, 2010

ESTUDIOS Y PROYECTOS

- Proyecto plan maestro borde fluvial valdivia, Escuela de Arquitectura, Universidad Austral de Chile, Valdivia, Chile, 2008
- Observatorio de Ciudad UC, “Estudio de Pre-factibilidad Centro Cívico Región de Los Ríos”, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile, 2011

LIBROS Y DOCUMENTOS

- Ministerio de Obras Publicas, “INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y COSTERA CHILE 2020 “ Santiago, Chile, 2009
- Mario Sepúlveda Buhring, “La importancia del Borde Costero en el potencial marítimo de Chile”, MSB consultores marítimos, Santiago, Chile, 2009

BIBLIOGRAFIA

- Allan Youlton, “Seminario: Chile, un largo puerto Deportivo” Edición Fundación Mar de Chile, Santiago, Chile, 2011
- Dirección de Obras Portuarias, “Plan de inversiones en marinas deportivas publicas” Santiago, Chile, 2010
- Manual de Ecoeficiencia en instalaciones Náutico-Deportivas, Cámara Oficial de Comercio , industria y navegación, Murcia, España, 2007
- Sepúlveda Buhring, Mario, Guía básica para el diseño de marinas y puertos para embarcaciones menores, MSB Consultores Marítimos, 2009
- García Ascaso, Alfonso, “El Tuismo Náutico”, Guayaquil, Ecuador, 2005

PAGINAS WEB

- <http://www.regionalvaldivia.cl>
- <http://www.valdiviaciudaduniversitaria.cl>
- <http://www.arqfluvial.blogspot.com/>
- <http://www.munivaldivia.cl>
- <http://www.wikilosrios.cl>
- <http://www.mardechile.cl>
- <http://www.ine.cl>
- <http://centrocivicolosrios.cl>
- www.sorvest.cl
- fedevela.cl
- www.rfev.es

