



Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Escuela de Arquitectura

Memoria de proyecto de título:

CONSOLIDACIÓN DE LA IDENTIDAD LOCAL DE CORRAL:
T E R M I N A L P E S Q U E R O - T U R Í S T I C O
Provincia de Valdivia, X región, Chile

Alumna: Bernardita Tamargo H.

Profesor guía: Felipe Soffia.

Octubre 2006- Julio 2007

Capítulo 1. Presentación

Introducción y metodología	8
Presentación del tema y postura Arquitectónica	10

Capítulo 2. Antecedentes

1. Corral

1.1 Antecedentes generales.

1.1a. Ubicación	14
1.1b. Historia y poblamiento	14

1.2 Geografía y comunidad: elementos determinantes del actuar.

1.2a. Cordillera de la Costa	17
1.2b. Clima: lluvias, vientos y niebla.	19
1.2c. Ubicación en estuario: Ciudad navegable.	20
1.2d. Borde Costero: concentración de usos.	24

1.3 Actores en el borde costero

1.3a. Actor 1: Pesca	26
1.3b. Actor 2: Puerto – Industrias	30
1.3c. Actor 3: Turismo	32

1.4 Conclusiones del capítulo

Capítulo 3. Proyecto

Plan maestro	44
Propuesta plan maestro	46
Terminal pesquero - turístico	49
Rol de terminal	49
Rol de integración	50
Procedimiento espacial y formal	51
Expresión	53
Dotación de programa	54
Superficies del programa	56
Financiamiento	57
Gestión	58
Conclusiones	60
Bibliografía	61

Capítulo 1: **Presentación**

Introducción

La creación de la nueva región de los Ríos, con Valdivia como su capital regional, que a mediados del presente año comenzará a regir, promete generar una fuerte activación económica de la zona, con el apoyo de recursos del gobierno central para infraestructura, edificación vial, portuaria y comunitaria. A partir de ésta situación se vislumbran posibilidades de aporte desde el punto de vista arquitectónico para las nuevas dinámicas que se podrían generar.

De acuerdo a este contexto, se selecciona como lugar de trabajo la Comuna de Corral, conjugado a las inquietudes generadas en el taller de licenciatura de la escuela enfocado a esta localidad, las cuales concuerdan con la necesidad de canalizar recursos a esta zona. . Entre éstas se encuentra que la comuna presenta por un lado un desarrollo agigantado de los procesos industriales y portuarios, y por el otro un enorme potencial pesquero y turístico sin las herramientas para consolidarse, reflejado en los mayores índices de pobreza de la región.¹ Esta dicotomía genera una problemática que da inicio a la formulación del tema de mi proyecto de título.

¹ 37,3% de pobreza. Mideplan, división social. Encuesta CASEN 2003. Son consideradas las comunas que comprenden la XVI región de los Ríos.

Metodología

En una aproximación, se exponen y analizan los antecedentes que componen la comuna de Corral, comunidad y territorio, para extraer de ellos las situaciones conducentes a proyecto. De aquí nace una necesidad de programa (¿qué hacer?) y una localización específica para éste (¿dónde?).

Desde esta instancia, la materialización del proyecto (¿cómo?) va ligada a su programa, ubicación y las nuevas características que este emplazamiento conlleva y determina. Surge entonces una expresión y espacialidad, reflejo de una idea conductora inicial y como respuesta a los factores involucrados que se analizaron con anterioridad.

Por último se desarrolla el detalle programático, justificación de capacidades y sostenimiento económico del proyecto en el tiempo, en conjunto con las entidades involucradas en su gestión.

Presentación del tema

La comuna de Corral es una ciudad marítima que contiene el único puerto de envergadura para la nueva región de los Ríos. Sus atractivas condiciones geográficas y actividades forestales en aumento, pronostican considerarlo un polo de desarrollo para el comercio exterior marítimo chileno. Presenta además un creciente desarrollo industrial en su borde costero.

Esta situación convive con elementos locales y culturales representativos: la virtud de una ciudad navegable, la característica de desaparecer en los días de niebla, sus construcciones históricas de fundación española, paisaje y los modos de vida en torno a la pesca, los cuales generan en Corral un lugar con gran atractivo turístico actualmente en bruto. Estas dos situaciones que se conjugan, es decir un creciente polo de inversión industrial en conjunto a una comunidad de pescadores rica culturalmente, pero desfavorecida económicamente, hace prever un desequilibrio a futuro en desmedro para estos últimos.

Desde ésta perspectiva El proyecto en cuestión se sustenta en el desafío de interpretar, integrar y resolver el reforzamiento de la actividad local principal como fuente de ingreso para su comunidad y como consolidación de su identidad, respetando el patrimonio histórico, cultural y ecológico de la zona, en una búsqueda por cohabitar con la

creciente ocupación del borde costero por parte de las industrias.

A partir de la experiencia in-situ, la observación y el análisis de los modos de habitar, trabajar, el paisaje, la conectividad y los elementos que lo conforman que nace la propuesta “Terminal Pesquero - Turístico, consolidación de la Identidad Local de Corral”, como resultado y materialización de dicha vivencia.

Postura Arquitectónica

Se plantea como estrategia que es el turismo y la actividad productiva principal de un lugar como las herramientas capaces de integrar y posicionar los elementos locales postergados.

El turismo es una actividad geográfica y económica que tiene un amplio efecto beneficioso para la comunidad receptora, tanto por la integración de territorios como por constituir una actividad dinamizadora de las economías locales.

La pesca en cambio, representa el sustento de la población y su máxima expresión cultural.

El rol de la arquitectura en este caso es posicionar lo elementos locales de Corral, haciendo de puente entre la actividad productiva principal (pesca) y el turismo, permitiendo una atractiva y armónica vinculación entre ellas.

El proyecto dará entonces, cobijo a estos factores, materializando y plasmando la identidad de sus habitantes en él, y como respuesta al territorio.

Capítulo 2: **Contexto**

1. Corral

1.1 Antecedentes generales

1.1.a Ubicación

La comuna de Corral es una localidad marítima-fluvial ubicada en la actual X Región de los Lagos y próximamente en la XIV Región de los Ríos, provincia de Valdivia.

Se sitúa a 85 Km. sur – poniente de Valdivia en la desembocadura del río Valdivia, en la costa opuesta a Niebla separadas por el Océano Pacífico en 3, 5 Km. La estrecha distancia entre Niebla y Corral determina que la vía navegable sea la forma de comunicación más rápida para acceder.

1.1.b Historia y poblamiento

Originalmente el lugar que comprende la actual comuna de Corral, estaba habitada por indígenas de la etnia mapuche-lafquenche, quienes la llamaban Cullamo, nombre que posteriormente fue interpretado como Corral. La importancia histórica de Corral dice relación con la ciudad de Valdivia.

Valdivia, fundada por los españoles en 1552, fue fuente de gran riqueza por la explotación de lavaderos de oro, sus tierras fértiles y por la inagotable explotación maderera.

Su situación fluvial y costera sobre el Océano Pacífico, determinaron la defensa hacia los corsarios ingleses provenientes del mar. Así surge un complejo sistema de defensa en torno a Valdivia y la bahía de Corral.



Nacen entonces a partir de 1645 los castillos y fortalezas de Mancera, Corral, Niebla, Amargos, San Carlos, entre otras, representando el máximo poderío hispano en Chile. En 1820 se logra la toma de Corral y Valdivia por parte de la escuadra chilena.



Sistema de fortificaciones que incluía la bahía de Corral

En 1850 comienza en Valdivia, la colonización alemana, originando un intenso desarrollo de la actividad industrial.

Este auge valdiviano se transmite a Corral, siendo su primera repercusión la creación del puerto a principios de siglo y de la industria acerera de altos Hornos. Corral se convierte en un lugar de paso obligado para los barcos transoceánicos, cuando el canal de Panamá aún no existía, y lugar de abastecimiento para los barcos internacionales y los buques cargados que cruzaban el estrecho de Magallanes. La población crece paulatinamente en torno a este punto lo cual provoca la creación política de la comuna de Corral el 22 de diciembre de 1925.

En pleno auge, en 1960 Corral es el epicentro del mayor terremoto y maremoto registrado mundialmente, lo cual provocó la desaparición de todos los poblados asentados en el borde costero y en su conjunto la importante refinería de acero antes mencionada.

Aunque el mar llegó casi a los trece metros de altura, la comuna se repobló en los mismos territorios del borde costero, llegando a una cota máxima de 25 m.s.n.m, correspondiente a las construcciones que permanecieron. Esta elección de asentamiento, se debe principalmente al vínculo marítimo de una cultura pesquera, en conjunto a la geografía del lugar: aumento de relieve hacia el interior, la inestabilidad de laderas y presencia de quebradas.

Actualmente presenta una población de 5.463 habitantes en su mayoría concentrada en una

reducida zona urbana de 1,68 km², alrededor de la ciudad de Corral.

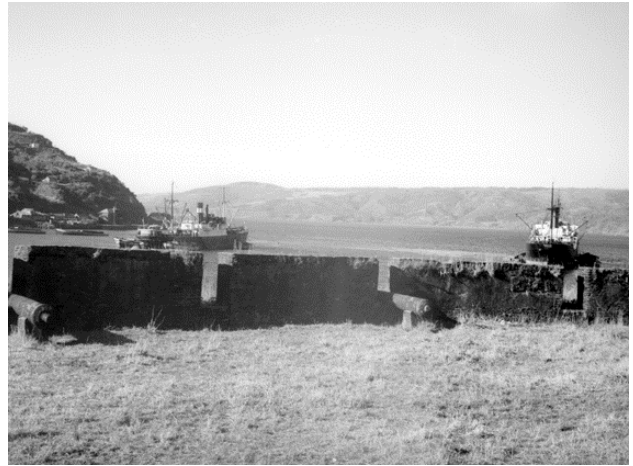


Imagen de 1950, desde el fuerte san Sebastián de la Cruz.

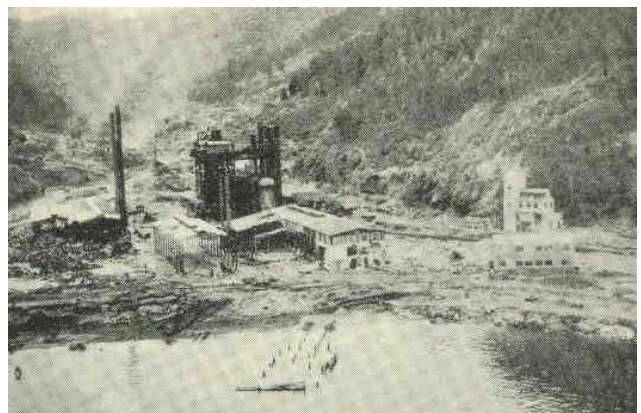
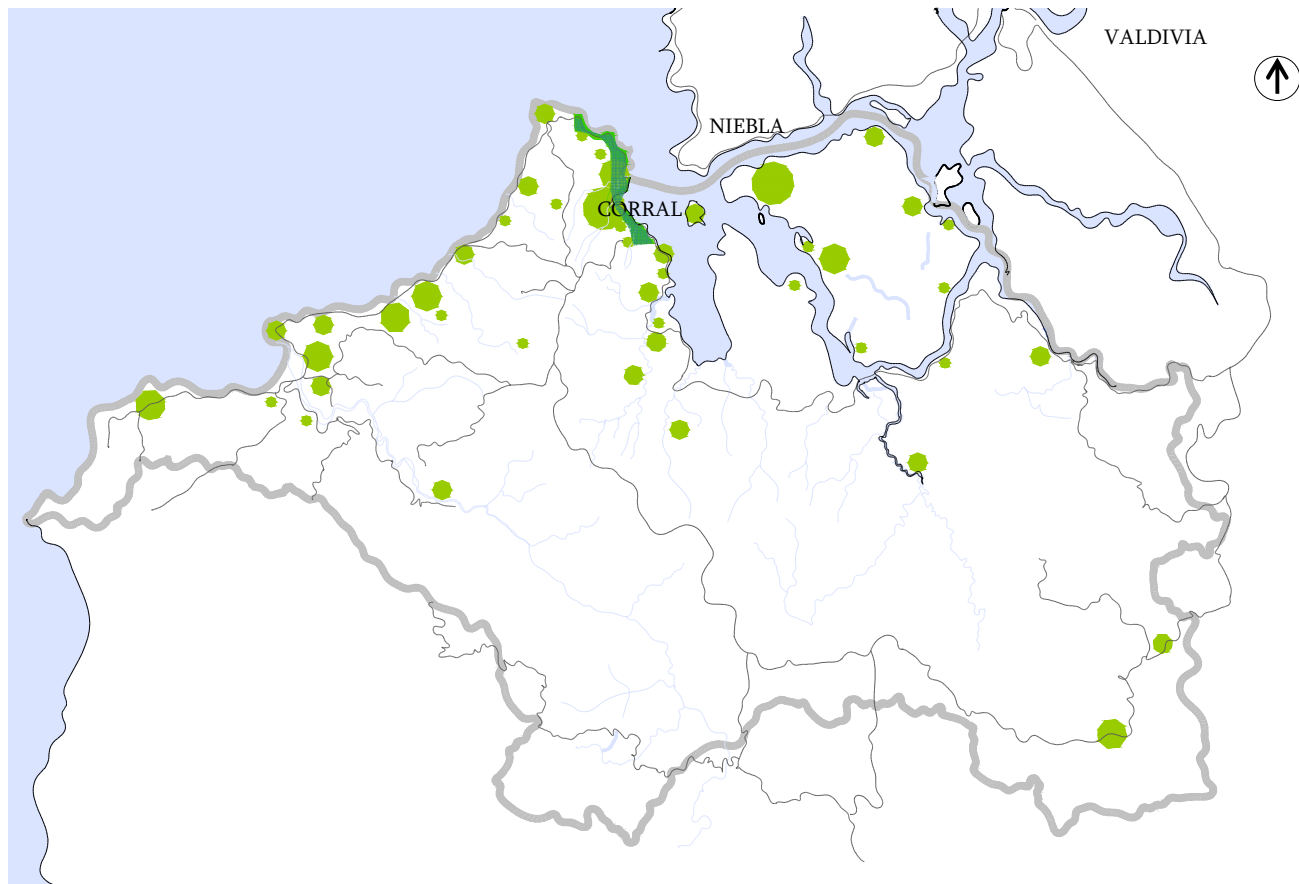


Imagen de 1960. Refinería de acero Altos Hornos después del tsunami.



- Limite comunal
- Limite Urbano
- Población
- Red vial
- Red hídrica

Superficie comuna: 776,7 km²
 N° habitantes: 5463
 Densidad promedio: 0,07 hab/ha

Superficie zona urbana: 1,68km²
 N° habitantes zona urbana: 3414
 Densidad zona urbana: 20,32 hab/ha

Superficie zona rural: 775,02 km²
 N° habitantes zona rural: 2049
 Densidad zona rural: 0,026 hab/ha



Vista hacia Corral desde Niebla

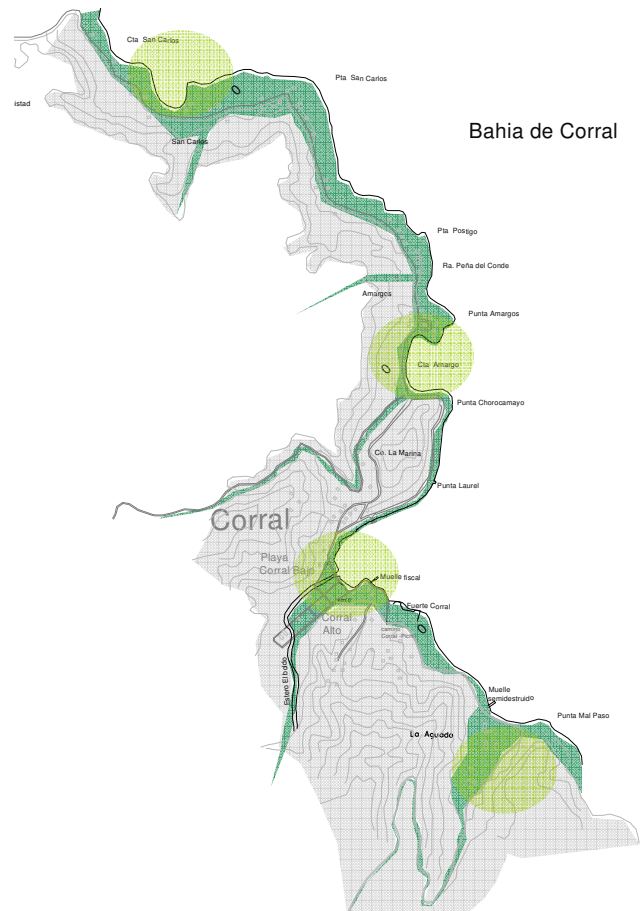
1.2 Geografía y comunidad: elementos determinantes del actuar.

Las características particulares de la geografía (clima, relieve y sus derivaciones) determinan en la población de Corral, una forma de asentamiento y provee de los recursos naturales a la población, cuyo modo de actuar será en función de la subsistencia utilizando las bondades que el territorio le otorga (alimento- mar/ abrigo- madera/ agua- lluvia). El territorio determina en definitiva la identidad de la comunidad y su futuro desarrollo.

En los asentamientos de Corral existen cuatro elementos geográficos relevantes ligados al comportamiento de la comunidad: la pendiente de la cordillera de la Costa, el clima, su ubicación en un estuario y el borde costero.

1.2.a. Cordillera de la Costa

La ladera que contiene Corral, corresponde al tramo de la cordillera de la Costa que se denomina cordillera Pelada con alturas de hasta 600m. En esta zona se aproxima al mar creando un estrecho límite de asentamiento en el borde costero. En conjunto a las numerosas quebradas que presenta, generan una interrupción constante de estos asentamientos provocando subsectores poblacionales claramente definidos y separados unos de otros.



Por otra parte, el ascenso y recorrido en pendiente, conecta las actividades laborales ligadas al mar con los sectores que habitan en altura. El principal elemento que permite este vínculo, son las escaleras. Estas tienen como característica general, el adecuarse a la pendiente y no a la comodidad del paso provocando un ensimismamiento del peatón como respuesta a su cautela, por lo que en sus descansos se genera la detención, momento de apertura al horizonte.



De esta manera se reconocen distintas instancias visuales relacionadas a los recorridos y a la posición de altura con respecto al mar, lo que genera diferentes niveles de integración a las actividades locales como al paisaje:

- *Vista local*, corresponde a la fase en que el peatón se integra a la comunidad y a sus actividades locales de una manera activa.
- *Vista parcial*, corresponde a la fase en que el peatón se integra al paisaje próximo vinculado al quehacer de la comunidad de una manera pasiva.
- *Vista territorio*, corresponde a la fase en que el peatón se vincula con el entorno lejano otorgándole un dominio global (comunidad + paisaje)

En Corral, la vista tierra - mar acoge principalmente la función de espera del transporte marítimo, el descanso y la contemplación.



Vista de integración local



Vista de integración parcial



Vista de integración territorio

Por último con respecto a las laderas, se puede mencionar que en Corral y en el resto de la zona, éstas se caracterizan por su abundante vegetación. Las construcciones del lugar que se posan en ella, contrastan con este fondo, convirtiéndose en puntos de referencia dentro del paisaje identificando cada poblado desde la distancia cuando se accede por mar.



1.2.b Clima: Lluvias, vientos y niebla

En Corral las precipitaciones se producen durante todo el año, pero se concentran en los meses de invierno, teniendo un promedio anual de 2305 mm, correspondiente a seis veces más que Santiago. Las lluvias más fuertes van siempre acompañadas por viento norte, correspondiente a los meses de invierno. En verano en cambio, los vientos característicos son provenientes del oeste y sur. Esto últimos tienen poca incidencia en el interior de la bahía, que se encuentra protegida por la configuración del territorio.

En un territorio extenso y abierto, la arquitectura se convierte en las instancias de cobijo y permanencia dentro del recorrido.

Por otra parte, la niebla es un elemento climático característico de la zona que se da en las superficies mas bajas, condicionando las distancias de visibilidad principalmente en la navegación.

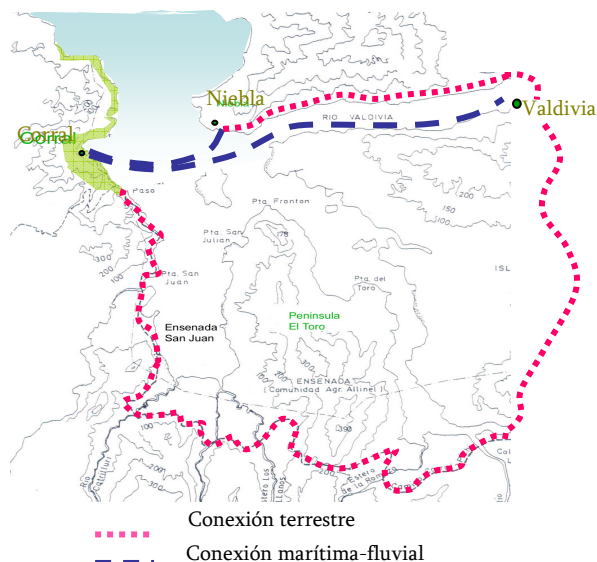


1.2.c. Ubicación en un estuario-Ciudad navegable

Una característica propia de Corral es su funcionamiento como una ciudad navegable, al estar situada en el estuario que une al río Valdivia con el océano Pacífico. Es el último “paradero” del gran tejido de transporte marítimo-fluvial que existe en su territorio. Fue en sus inicios puerta de entrada para la conquista española, tanto por su ubicación estratégica, como por su fácil conexión fluvial a distintos poblados.

Esta particularidad geográfica le otorga a la comuna un carácter único, que se ve desarrollado a través del tiempo, tanto en su estructura económica como en su desarrollo histórico - cultural. Gran parte de los atributos y los valores patrimoniales de la comuna están íntimamente relacionados al paisaje que constituye la red fluvial comunal.

Es así que a pesar de ser una localidad continental, Corral actúa como ciudad isla, puesto que sus habitantes siguen manteniendo la tradición de trasladarse vía fluvial, tanto por sus antecedentes culturales y geográficos, como por ser éste el medio que presentar la solución más rápida para el traslado requerido en busca de abastecimiento constante en centros más poblados, como Valdivia, para servicios como los de alimentación, salud, educación y tramitación legal entre otros; de igual forma el turista opta por esta alternativa.



Una lancha desde Corral a Niebla demora sólo 15 minutos y después combina en esa localidad con transporte terrestre particular o público que tiene una frecuencia cada 5 a 10 minutos para realizar un viaje de 16 Km. hasta Valdivia, tomando un tiempo total del viaje de de 30 a 40 minutos entre Corral y Valdivia. La otra alternativa es la conexión terrestre Valdivia-Corral, dificultosa y sinuosa que se presenta en mal estado por el paso constante de camiones. Estas características de la vialidad permiten una velocidad máxima de 30 km/h llegando al destino final en 2 ½ hrs para un recorrido de 58 Km.



Vista de lancha menor proveniente de Niebla, atracada en el lado norponiente del muelle de Corral. Varían en una capacidad de 14 a 90 pasajeros.



Vista de lanchas mayores provenientes de Valdivia, atracadas en el lado nororiente del muelle de Corral. Varían en una capacidad de 140 a 300 pasajeros.

Con muy bajo uso, existe además un transbordador Niebla- Corral sólo una vez al día, que atraca en una plataforma cercana al puerto, y es utilizado por pasajeros sólo en casos excepcionales de ser imposible el cruce en lancha por mal tiempo. Está destinado principalmente al cruce de camiones con cargas mayores.

El transporte más recurrido corresponde a 12 lanchas menores² que se alternan para partir cada media hora hacia Niebla durante el invierno, funcionando desde las 6 AM hasta las 8 PM, lo que corresponde a alrededor de 2 a 3 viajes ida y vuelta por lancha durante el día, y en verano la frecuencia aumenta cada 15 minutos lo que significa que cada lancha realiza 4 a 5 viajes ida y vuelta complementado además con

² Información otorgada por la capitanía de puerto de Corral detallada en la pagina 54

lanchas mayores diarias que conecta directamente a Valdivia³.

En resumen, porque nos encontramos frente a una cultura pesquera que vive en función del mar, cuyo medio de transporte son los botes y lanchas, el borde costero y en especial su muelle de pasajeros, son determinante en la calidad de vida de la población de Corral y sus perspectivas económicas.

Es el muelle el punto de enlace necesario para los pobladores que quieren trasladarse fuera de la comuna. Es el único lugar que otorga el servicio de transporte marítimo junto con ser la puerta de entrada al pueblo para mercancía, turistas y trabajadores, dándole constante movimiento y vida al pueblo.

El actual muelle se encuentra en una ubicación centralizada con respecto a los demás poblados de la comuna y está situado en la zona con menor distancia a Niebla. A la vez tiene un flujo y concurrencia natural por insertarse en el centro urbano de Corral. Estos factores consolidan y fortalecen su ubicación. Reflejo de ésta, por su alta demanda y su buen estado de conservación, el año 2002 el Ministerio de Obras Públicas otorgó fondos para la ampliación del muelle en 25 metros

³ El D.S. N° 388 de 1995, Reglamento de sustitución de embarcaciones artesanales y de Reemplazo de las inscripciones de pescadores en el Registro Artesanal, define: **Lancha menor:** embarcación con cubierta completa y motor de propulsión, con una eslora total de hasta 12 metros. **Lancha mayor:** embarcaciones con cubierta completa y motor de propulsión, con una eslora de más 15 metros y de hasta 18 metros.

hacia el mar con una inversión de \$122.000.000.⁴



Muelle fiscal de Corral, espera de la llegada de pasajeros y mercancías de Valdivia 1950.

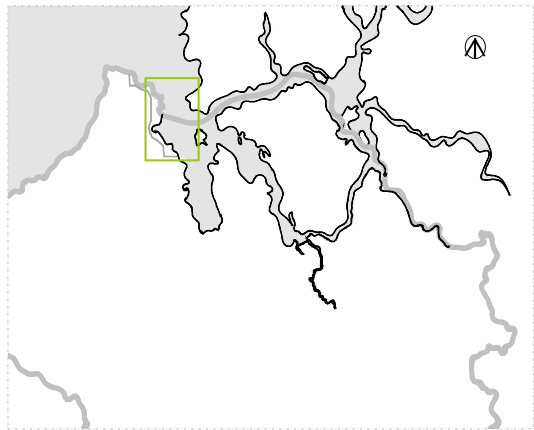
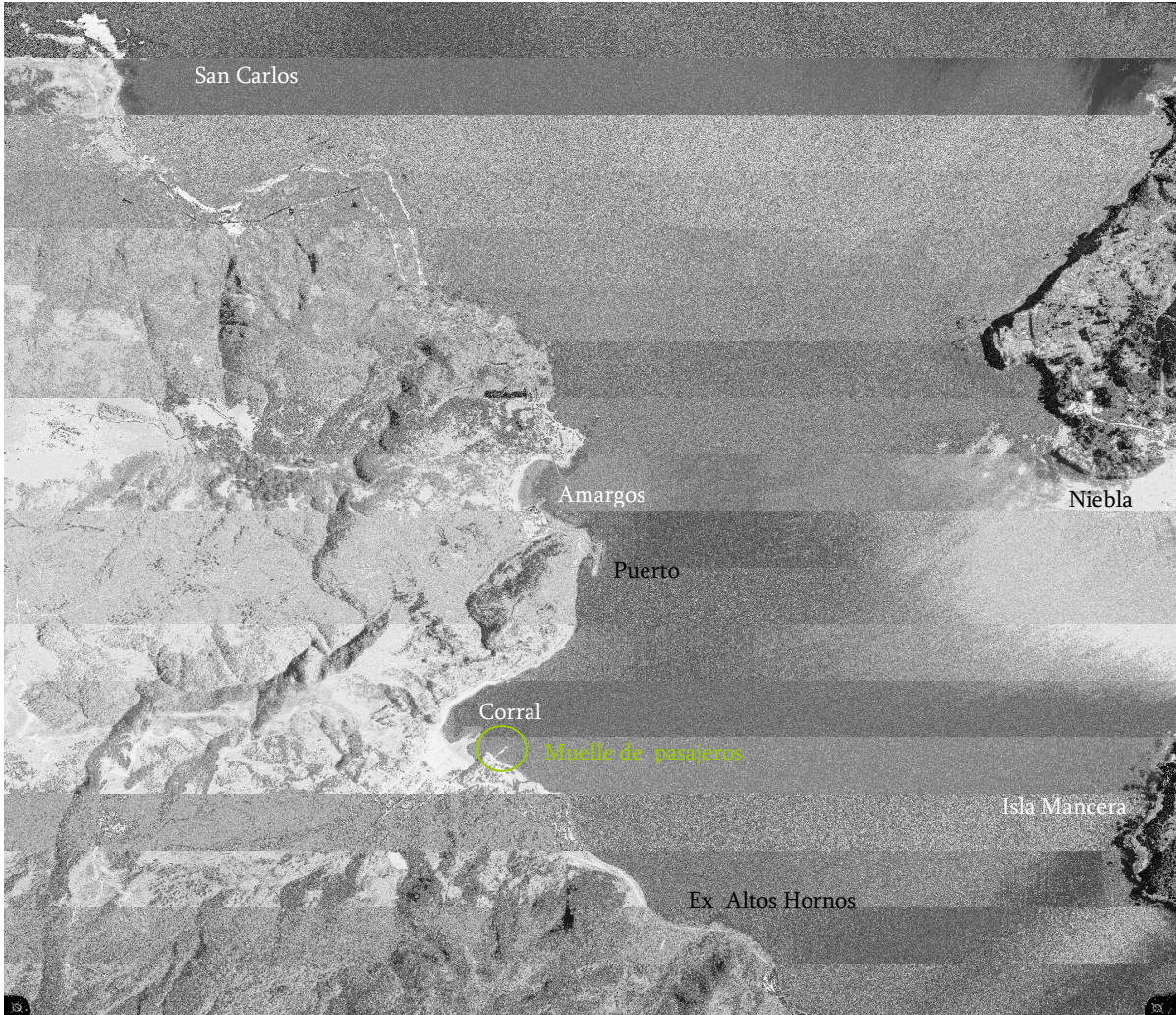


Situación actual en verano del muelle fiscal de Corral



Situación actual en invierno del muelle fiscal de Corral

⁴ www.moptt.cl , Balance 2002.



Sector de la foto aérea.

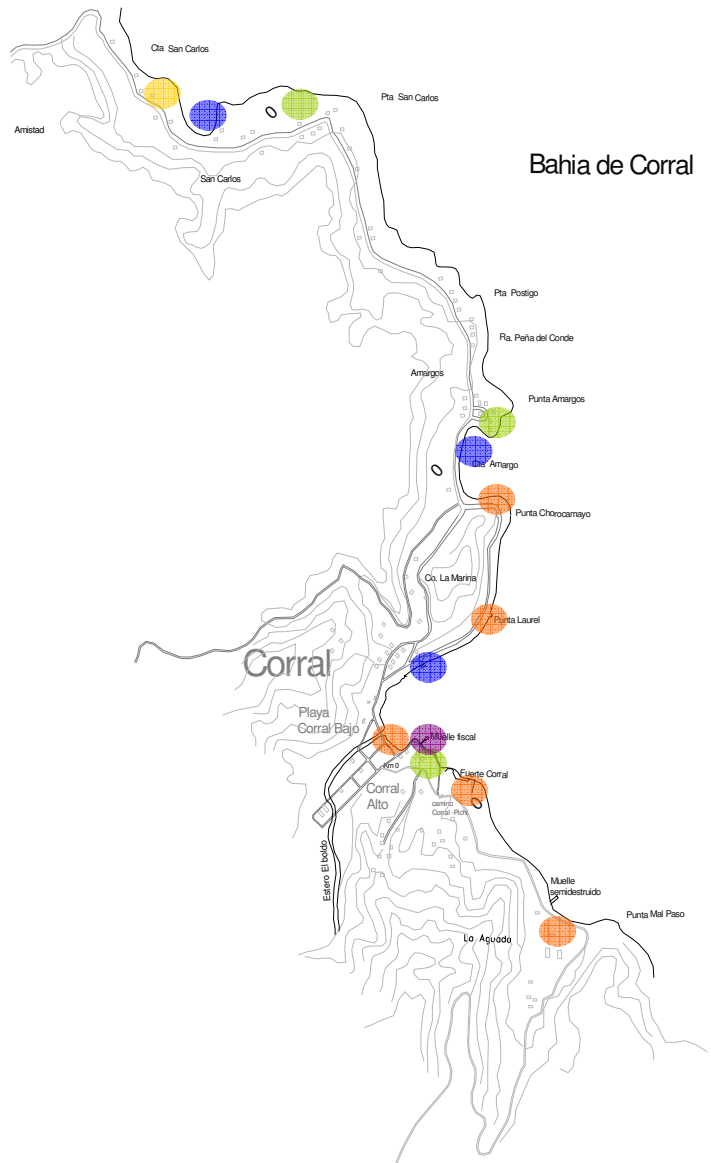
1.2.d Borde Costero – Concentración de Usos

El borde costero se presenta como el límite de dos caras. Por una parte, la cordillera de la Costa como la masa que contiene y por otra, el mar que se extiende.

La comuna de Corral presenta una costa de 100 Km., correspondiente al 46% del total presente en las cuatro comunas Costeras de la Provincia de Valdivia que son Valdivia, Corral, Futrono y La Unión.

En el borde costero se concentra la mayoría de las actividades productivas de la comuna. Estas actividades en los últimos años, han manifestado transformaciones y como consecuencia de ésto, un desarrollo significativo del borde costero. Se ha generado entonces, una creciente competencia por usos industriales, portuarios, pesqueros, turísticos y de preservación.

De esta manera, Corral presenta dos realidades a lo largo de su costa, una zona rural intacta que alberga comunidades pesqueras en convivencia con playas y paisaje, y por otra parte una costa urbana mixta que incluye el casco histórico - cívico de la ciudad, otras comunidades pesqueras, tres fuertes de la conquista española en conjunto con una concentración de industrias y el puerto. Dentro de esta zona además se encuentra el muelle de acceso marítimo de la ciudad, lo que la vincula con turistas y con ciudades mayores de abastecimiento como lo es Valdivia.



Actividades de la zona urbana, establecidas en el borde costero.

-  Industrias
-  Caletas de pesca artesanal
-  Fuertes
-  Muelle de pasajeros
-  Playas

1.3 Actores en el borde costero

A continuación se analizarán independientemente los distintos actores que actualmente se apropian del borde costero y la influencia que cada uno de ellos ejerce en los habitantes, determinando situaciones que definen la particularidad de Corral y sus respectivas problemáticas.

1.3 a Actor 1: Pesca

En la comuna de Corral un 91% de terrenos rurales son forestales, equivalentes al 77% de la superficie comunal.⁵ A pesar de la extensión de estos terrenos, la población de Corral presenta una cultura ligada al mar desde sus inicios, debido a los lugares habitacionales aptos para asentamiento cercanos a él y la buena accesibilidad y conexión que le otorga. Esto determina, que sea la pesca la actividad principal de la zona. Sin embargo esta actividad ha presentado un descenso considerable en los últimos años.(Tabla1), producido principalmente por su irregularidad (clima, temporada de productos, regulación en la extracción, etc.) y falta de infraestructura, lo que hace buscar otras alternativas laborales.

Tabla 1: población económicamente activa según actividad, Censo 1992 - 2002.

Rama de Actividad	Corral (%) 1992	Corral (%) 2002
Agricultura y ganadería	22,1	9,9
Pesca	43,9	23,6
Minas y canteras	0,0	0,1
Industria		
Manufacturera	8,3	8,6
Electricidad y agua	0,4	1,4
Construcción	1,8	7,4
Comercio	5,1	13,2
Hoteles y restaurantes	1,4	2,2
Transporte y comunicaciones	2,9	7,2
S. Financieros	0,0	0,1
S. Inmobiliarios	0,4	3,1
Administración Púb.	3,4	6,4
Enseñanza	4,9	7,9
Servicios sociales	2,3	1,9
Otras comunitarias	0,5	4,4
Servicio doméstico	2,3	2,7
Organizaciones extraterritoriales	0,0	0,0
Ignorado	0,1	0,0
Total	1.600	1.388

⁵ Anteproyecto de ordenamiento territorial comuna de Corral, Rucanco Ltda. e Ilustre Municipalidad de Corral, noviembre 2004

La pesca artesanal en la comuna se desarrolla familiarmente y con una marcada distribución de roles. Mientras los hombres se internan en el mar durante el día, las mujeres salen a vender lo conseguido a Valdivia y otros pueblos cercanos, recorriendo grandes distancias para la búsqueda de clientes, lo que disminuye su calidad de vida, en razón del tiempo de viaje y gastos de traslado.

El clima es otro factor que incide en los ingresos de la pesca, al determinar el número de días laborables.

En la comuna existen tres caletas artesanales, y siete lugares de asentamientos humanos pesqueros reconocidos por los sindicatos de la zona. Estos asentamientos están distribuidos a lo largo de todo el borde costero de la comuna. Algunos de ellos se encuentran aislados y sin ningún tipo de infraestructura básica, lo que los obliga a llevar directamente las mercancías a un punto improvisado cercano al muelle de pasajeros de Corral, para que sus vendedores tengan la accesibilidad de distribuirlos de una manera mas rápida, ya sea en el lugar o aprovechando el transporte público marítimo existente para ir a otros poblados.



Lugar de desembarco de caletas rurales.



Lugar de espera de productos para posterior venta.



Tanto el modo en que se lleva a cabo el proceso de venta, como el clima, motivó a los pescadores a organizarse para trabajar en el desarrollo de un proceso de comercialización conjunta, basándose en el gran potencial de la pesca artesanal del lugar y cuyas características propias podrían utilizarse para un mejor resultado de ventas: áreas de manejo para cada sindicato ya definidas; excelente calidad y diversidad de los productos extraídos, la creciente participación y organización de las mujeres; conocimientos existentes en monitoreo de áreas (por programas de capacitación); el alto número de turistas que visitan la comuna por el atractivo del Fuerte Corral, entre otros⁶, lo cual podría romper la barrera de mantenerse sólo a nivel de subsistencia.

Dentro de los anhelos principales de la comunidad, se encuentra el de completar el ciclo de comercialización de sus productos. Por esto se hace necesario un lugar central y comunitario que reactive y saque ventaja al trabajo complementario local, junto con dotarlo de una infraestructura digna para el desarrollo laboral, lugar que actualmente es inexistente y que es necesario que actúe como terminal para las caletas de la comuna que no tienen accesibilidad para las ventas y distribución de sus productos.



Caleta San Carlos a 7 Km. de Corral.
47 pescadores



Caleta Los Liles a 15 Km. de Corral.
35 pescadores



Caleta Huape a 20 Km. de Corral.
34 pescadores



Caleta Chaihuin a 27 Km. de Corral.
39 pescadores.

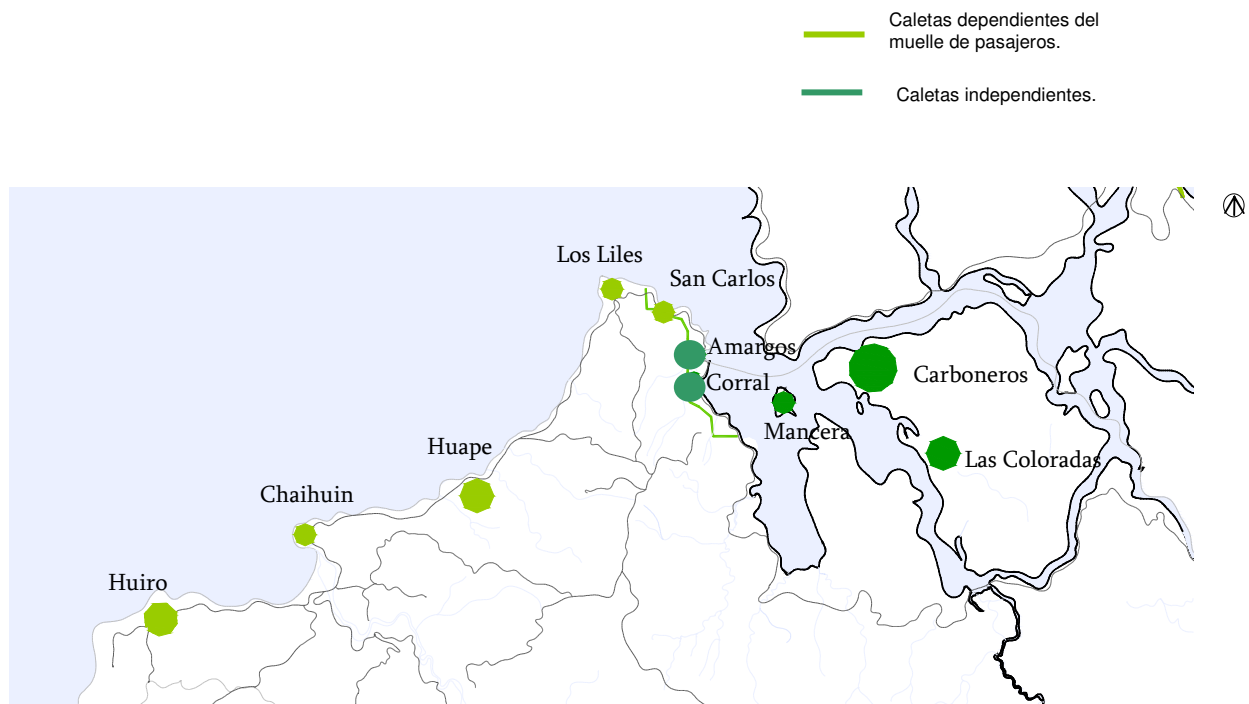


Caleta Huiro a 34 Km. de Corral.
Sin información + 25 pescadores de comunidad
indígena pesquera

⁶ Plan de desarrollo de la pesca artesanal para la comuna de Corral. Programa eco-región de los lagos sustentable e Ilustre Municipalidad de Corral, agosto 2006.

Reflejo de estas motivaciones, es que los sindicatos asociados como asociación gremial y la I. Municipalidad generaron un plan de desarrollo para la Pesca Artesanal en Corral el cual busca, dentro de otros puntos, entregar un soporte económico y turístico que otorgue una mejor calidad de vida a los pescadores y a sus familias.

Actualmente cinco de las siete caletas continentales (Huiro, Chaihuin, Huape, los Liles y San Carlos), van al centro de Corral para distribuir sus mercancías, las otras dos, caleta de Corral y de Amargos cuentan con su propia infraestructura de descarga, pero tampoco cuentan con un lugar de comercialización.



1.3.b Actor 2: Puerto -industrias

Corral tiene una condición de puerto natural, ésto dado por las siguientes características que presenta:

- Una bahía cerrada que se encuentra en un estuario y no enfrentándose directamente al mar, reconocida como una de las más protegidas de Chile.

- Gran fosa submarina que da acogida a cualquier tipo de embarcación.

- Ubicación estratégica, al encontrarse en un sector con una de las menores distancias terrestres con respecto a puertos del océano Atlántico, San Antonio Oeste y comodoro Rivadavia de Argentina por el paso Cardenal Samore. Sin embargo esta característica no reditúa beneficios, debido al mal estado de las vías de conexión terrestres al interior de la comuna dificultando la salida de productos desde el puerto, por lo que se hace necesario una combinación de fletes vía fluvial. Esta condición se hace posible pues la comuna de Corral pertenece al sistema eco-fluvial de la provincia, lo que mejora en gran medida su accesibilidad.

Actualmente Corral tiene la oportunidad de constituirse como polo de desarrollo, considerando la creación de la nueva Región de los Ríos y que traerá mejoras en su infraestructura vial: se plantea a Corral como el más importante núcleo industrial, de servicios marítimos, comerciales y portuarios de la zona. Claramente ésta es una oportunidad importante para el

reconocimiento de Corral, como lo fué en su antigua época de auge en 1925. Sin embargo, ésto implica una ocupación mayor del borde costero y por ende un perjuicio para el paisaje natural e histórico que tiene el sector inmediato, elementos primordiales para el funcionamiento del turismo en la comuna. Señales anticipadas de ésto es la venta excesiva de terrenos en esta zona a empresas privadas junto con la normativa y zonificación que plantea el plan regulador de la comuna. A modo de ejemplo se describen a continuación algunas situaciones que:

- Venta de terrenos a portuaria Reloncaví para el acopio de fertilizantes en galpones, junto con el relleno de 500 m mar adentro.⁷

- Futura ampliación de la pesquera el Golfo S.A. hacia los terrenos anexos al fuerte histórico San Sebastián de la Cruz.⁷

- La inversión realizada por la empresa Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas (SAAM), filial de la Compañía Sudamericana de Vapores, al comprar el 100% de las acciones de Portuaria Corral y el 50% de las acciones de Transportes Fluviales a Inversiones Portuarias, relacionada a la Compañía Portuaria Talcahuano.⁸

- Instalación de una Planta de Cultivo de Abalones en el sector de Los Liles.⁷

- Instalación de una segunda Planta de Harina y Aceite de Pescado en el sector de La Aguada.⁷

⁷ Información municipal

⁸ Anteproyecto de ordenamiento territorial comuna de Corral, Rucanco Ltda. e Ilustre municipalidad de Corral, noviembre 2004.

- En la actualidad está en ejecución un Estudio de Preinversión denominado “Conexión Vial: Ruta 215-CH-La Unión-Corral”, licitado por la Dirección de Vialidad, estableciendo una ruta de conexión directa entre el Paso Cardenal Samoré y el Puerto de Corral.⁹

La ubicación estratégica de Corral, permite afirmar que, cuenta con condiciones naturales que permiten un desarrollo portuario de grandes proporciones, desarrollo que es necesario si se tiene en cuenta: la globalización que invade el mundo, la necesidad del país de contar con más puertos que fortalezcan el comercio exterior, y por la serie de tratados y convenios internacionales que ha firmado Chile. Sin embargo el puerto y la industria conviven con otros elementos locales como paisaje, la historia y la actividad pesquera, los cuales son fundamentales para la comunidad tanto laboralmente como para su identidad.



1. Puerto acopio



2. Puerto carga



3. Bodegaje y bencinera



4. Portuaria Reloncavi futuros galpones para acopio de fertilizantes.



5. Pesquera el Golfo S.A y futura ampliación.



6. Terreno ex Altos Hornos vendido a nueva pesquera.

⁹ Memoria explicativa actualización plan regional de desarrollo urbano, región de los lagos. SEREMI/MINVU región de los Lagos/ CEC consultores Ltda. Mayo 2004.

1.3.c Actor 3: Turismo

Según el Servicio Nacional de Turismo, la Comuna de Valdivia se encuentra inserta en la Macro Zona Turística “Lagos y Volcanes”, que a la vez identifica 17 destinos como polos de atracción turística, siendo uno de ellas el sector Valdivia y Corral.

El atractivo turístico de Corral, se asocia a su historia, la que fue escrita a través de los siglos, por corsarios ingleses y holandeses, la armada española y su huella de fuertes y castillos; los primeros inmigrantes alemanes en Chile, los primeros aserraderos del país, la legendaria industria acerera de los Altos Hornos, un terremoto y maremoto que arrasó la mitad de la ciudad en el año 1960, todos responsables de la identidad cultural y patrimonio histórico disponible.

La particularidad geográfica y climática de Corral, ofrece un paisaje inusual, que en conjunto con su patrimonio histórico y su gente, fortalecen el atractivo turístico de la zona. El sólo hecho de llegar por mar le da un gran interés. Es así, como existen iniciativas que promueven el turismo, resaltando su interés histórico y cultura local. Lamentablemente, de las 17 construcciones españolas que existían en la bahía de Corral, permanecen sólo 5, siendo uno de los más visitados el fuerte de San Sebastián de la Cruz, porque se encuentra en el punto de acceso marítimo de la comuna. Esta edificación, es vital para la comuna, ya que genera un ingreso



Vista aérea del fuerte San Sebastián de la Cruz. Imagen de Sernatur.



Acceso fuerte san Sebastián de la Cruz, recreación histórica.

importante para las arcas fiscales ¹⁰ y vitalidad al pueblo.

En los meses de verano concurren un máximo de 530 personas diarias a Corral y un mínimo de 195, las que son principalmente visitantes extranjeros y turistas nacionales. En invierno las visitas diarias se mueven en un rango entre 5 a 53 en primera instancia representado por habitantes de la región que realizan paseos familiares y escolares, que tienen incluida la visita en el plan educacional, junto con algunos turistas.¹¹

Según un estudio realizado por la Universidad de Concepción (2000), el 21% de las actividades turísticas realizadas en la comuna, están relacionadas con los atractivos culturales, históricos, sitios arqueológicos y compra de artesanías; mientras que un 16% están relacionadas con los atractivos naturales, como visitas al bosque, contemplación del paisaje, turismo aventura, observación de la flora y fauna; la asistencia a eventos tiene poca importancia con sólo un 3%.

A pesar de esta concurrencia turística y potencial de la comuna, se detectan dos problemáticas: la falta de equipamiento de todo tipo que acoja al visitante y la falta de difusión para conocer otros puntos aparte del fuerte San Sebastián de la Cruz. Actualmente

se realizan visitas cortas porque no hay conocimiento de recorridos ni lugares de espera para retener al turista, con lo cual, no se logra sacar mayor ventaja de sus visitas e intereses ante el atractivo natural.

De acuerdo a un anteproyecto de ordenamiento territorial de la comuna se han identificaron 22 atractivos turísticos relacionados a los atractivos culturales-históricos, los recursos naturales como playas y áreas sistemas de conservación de los ecosistemas de humedales y bosque nativo valdiviano.¹²

Dentro de estos lugares con atractivo turístico se mencionan a continuación aquellas con posibilidad de acceder desde el muelle de pasajeros, como posibles lugares de promover para los turistas que ya visitan el fuerte San Sebastián de la Cruz:

1. Sector de Amargos: caleta pesquera con la presencia del fuerte San Luis del Alba de Amargos. Convive lamentablemente con las zonas de acopio del puerto.
2. Sector San Carlos: caleta pesquera, que incluye playas y el fuerte San Carlos.

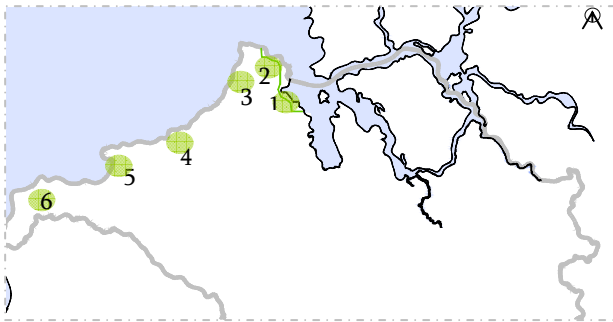
¹⁰ \$27.000.000 de ingreso por visita al fuerte San Sebastián de la Cruz en los meses de verano. Oficina de Turismo de Corral. Municipalidad de Corral

¹¹ ver detalle en página 54, de acuerdo a datos arrojados por el número de embarcaciones, frecuencia y capacidad, registro de acceso en el muelle de pasajeros y número de visitas al fuerte.

¹² Anteproyecto de ordenamiento territorial comuna de Corral, Rucanco Ltda. e Ilustre municipalidad de Corral, noviembre 2004.

3. Sector Morro Gonzalo y Los Liles. Estas localidades enfrentan el mar directamente, se caracterizan por la grandiosidad de sus paisajes y playas.
4. Sector Huape- Palo muerto: zona de alto atractivo paisajístico y de interrelación con la cultura pesquera.
5. Sector Chaihuin: es el inicio para el desarrollo de excursiones por la reserva costera valdiviana a través de senderos que incluyen el bosque nativo, playas, el ascenso por su río y las lagunas Gemelas.
6. Huiro: representa el centro de las tradiciones Huilliches de la comuna. Se desarrolla la artesanía y gastronomía típica junto a imponentes paisajes.

Tanto las autoridades como los habitantes de Corral ven en el turismo la posibilidad de fortalecer la comuna a través de mayores ingresos. Reflejo de esto es la búsqueda de alternativas para incluir la bahía de Corral en el itinerario de los Cruceros turísticos.¹³



¹³ Participación en la Convención Anual de Empresas de Cruceros de Turismo celebrada entre el 3 y el 6 de marzo del 2003 en el Centro de Convenciones Miami Beach.



1.4 Conclusiones de capítulo

La actividad más representativa de la comuna de Corral es históricamente y ha sido, la pesca, con un 24% de la población dedicada a ella¹⁴. La industria y su desarrollo en Corral, se asocia a mano de obra externa a la comuna, debido a la baja calificación de la población local. Los motivos anteriores determinan una **identidad local unida al mar**.

La identidad local en torno a la pesca, los sitios históricos disponibles en la zona y el hecho de ser una ciudad navegable, explican el **fuerte interés turístico** de la zona. Sin embargo la infraestructura turística en Corral no es capaz de retener a los visitantes, por lo cual sus retribuciones son muy bajas.

Por otra parte, los pescadores de la zona, presentan un alto grado de organización, lo

cual los ha llevado a aspirar a mejores formas de comercializar y desarrollar su trabajo para completar el eslabón faltante en su actividad.

Estas situaciones o componentes locales han permanecido invariables a través del tiempo, conviviendo con la industria.

En esta breve aproximación a la realidad de Corral se detectan cuatro situaciones conducentes a proyecto:

- Poblamiento industrial acelerado del borde costero.
- Acceso y salida única marítima determina el punto de origen o término de cualquier recorrido dentro de la comuna.
- Materialización de la organización pesquera actual frente a la dificultad de comercializar.
- Demanda turística sin acogida.

Situaciones que se reflejan en el siguiente cuadro:



¹⁴ Según Censo 2002

En presencia de estos antecedentes se plantean dos estrategias para abordar el tema:

1. Una regulación legal para las futuras intervenciones industriales del borde costero teniendo como objetivo lograr armonía con los otros factores.

2. Generar un proyecto estructurador acorde al análisis y necesidades reales de la población, teniendo como objetivo su mejoría económica y consolidación de su identidad local.

Estrategia 1

La estrategia 1 propone regular la forma en que se instalarán industrias en el borde costero, como control de su imagen y de la cohabitación con los elementos locales.

Generar esta normativa a través de un plan seccional, requiere un análisis previo y exhaustivo de cada aspecto involucrado. Este trabajo sólo pretende enumerar los estudios que se detectaron como necesarios para aplicar a cada caso:

- Edificación
 - Altura
 - Carácter
 - Ubicación en el terreno
 - Densidad /permeabilidad
 - Relación con edificaciones contiguas.
- Entorno
 - Uso de energía
 - Agua: suministros y desagüaderos.

- Residuos
- Calidad del aire.

- Espacios abiertos
 - Relación con el borde costero.
 - Espacio público/áreas verdes
 - Vistas
- Transporte y circulación
 - Accesos peatonales
 - Circulaciones interiores
 - Estacionamientos

Planteamientos de la Estrategia 2:

Se identifica en primera instancia que **tanto la pesca como el turismo son actividades de importancia en la comuna con claras carencias. El vínculo entre ambas, se convierte en la herramienta para posicionar la imagen local de Corral.**

Por un lado tenemos un programa relacionado con la **identidad geográfica**, por otro, la **acogida al turista** y finalmente el **desarrollo de las actividades laborales locales, como mecanismo de retorno, posicionamiento y atracción de turistas.**

Esto se materializa en:

1.- Función pesquera: Generar un punto de llegada y acopio de mercancías de todas las caletas continentales de la comuna aledañas para su futura distribución y venta.

2.- Función turística: Crear una instancia que acoja los servicios que el turista requiere tanto de información, referencia, espera, alimentación, recreación y sanitaria.

3.- Función conjunta: Se plantea la instancia de intercambio cultural entre habitantes y visitantes por medio de un espacio físico que los reúna y acoja sus requerimientos.

La demanda de ambas actividades y la materialización de un espacio que las vincule para funcionar, determina el origen del proyecto.

Con respecto al funcionamiento de la pesca, ésta establece una ubicación en el borde costero para el desembarco.

Por otra parte si se considera la función turística como impulsadora del desarrollo local y por tanto necesaria en la participación de un futuro proyecto, entonces la ubicación seleccionada para emplazarlo, debe estar estratégicamente posicionada para servir de conexión con los atractivos turísticos, como lo son los fuertes de fundación española.

El único lugar existente de la comuna que reúne naturalmente turistas y pescadores es el muelle de pasajeros: para turistas es su punto de acceso a Corral y para pescadores, su punto de difusión de productos. Genera entonces el muelle un hito físico reconocido para el intercambio social y de actividades.

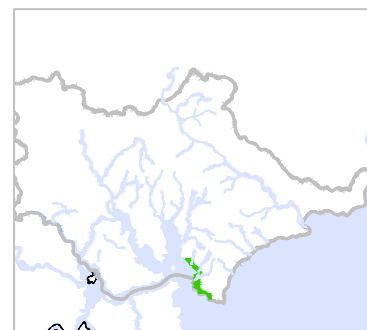
La elección del muelle de pasajeros como localización del proyecto acredita un beneficio para la comunidad y para la consolidación de sus elementos distintivos.

- a. Es el punto articulador y representativo para la comunidad, refleja el modo de vida entorno a una ciudad navegable.
- b. Es el punto con mejores cualidades de distribución de productos.
- c. Es el lugar exclusivo de inicio y término de cualquier recorrido realizado por pasajeros.
- d. Se emplaza a poca distancia del mayor atractivo turístico de la zona que es el fuerte San Sebastián de la Cruz. Este fuerte es el mejor conservado y el único que otorga ingresos a la comuna.

El muelle proporciona a la vez, una nueva función al programa: por una parte **ser un punto de inicio para la información y difusión de recorridos** y por otra, **un punto de término que acoja la espera previa al embarque**.

De esta manera se vincula en un mismo punto, transporte, abastecimiento y recreación, otorgado por pasajeros, pescadores y turistas, que en conjunto generan un núcleo de irrigación al resto de la comuna.

La segunda estrategia entonces, corresponderá al desarrollo del proyecto de arquitectura, expuesto en el siguiente capítulo.





Turismo
Fuerte San Sebastián de la Cruz. Alto flujo turístico.



Acceso marítimo
Muelle fiscal de Corral, vía de comunicación principal.



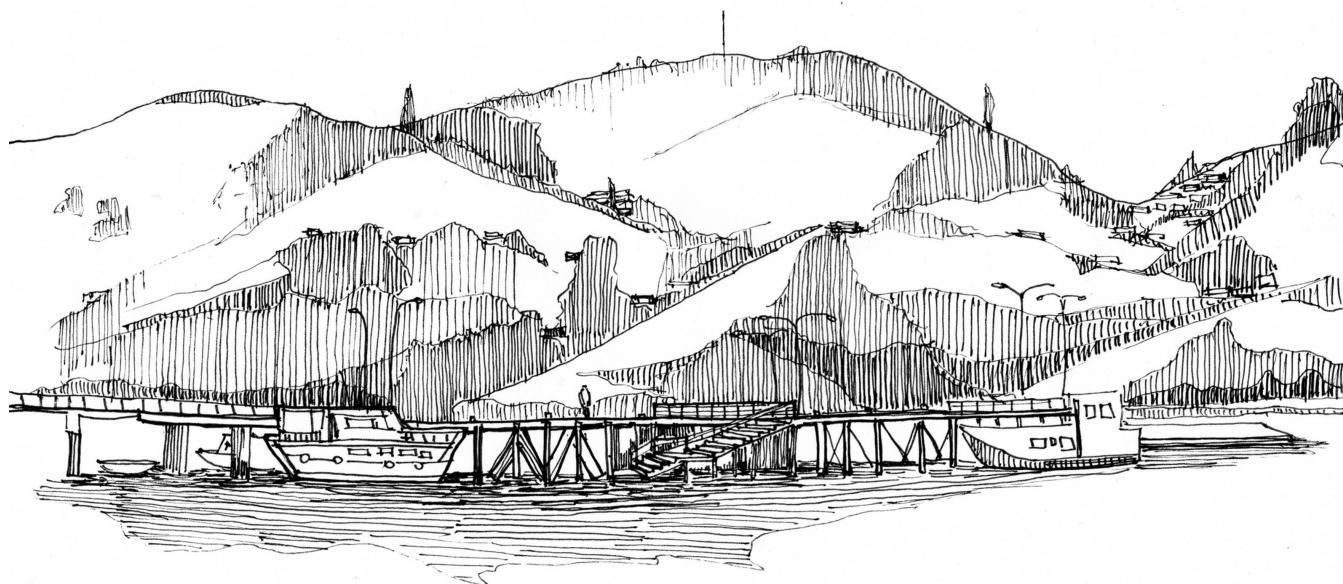
Caletas rurales
Desembarco improvisado de las caletas aledañas para comercializar sus productos.



Vista hacia el sur de Corral desde el muelle de pasajeros.



Vista hacia el sur poniente de Corral desde el muelle de pasajeros



Vista hacia el nor - poniente de Corral desde la plaza.

Capítulo 3: **Proyecto**

Plan Maestro

Dado el ordenamiento que se le quiere imprimir al turismo existente y a su potencial desarrollo, se propone como estrategia de un plan mayor, vincular la función turística con el territorio. Para lograr este fin, se incorpora al plan maestro la acción de recorrer al cual implica dos características: las vistas y la integración (local, parcial o de territorio anteriormente expuestas).

El conjugar recorridos y vistas determina el plan de acción para insertar el proyecto en un sistema mayor de referencia, teniendo los siguientes objetivos:

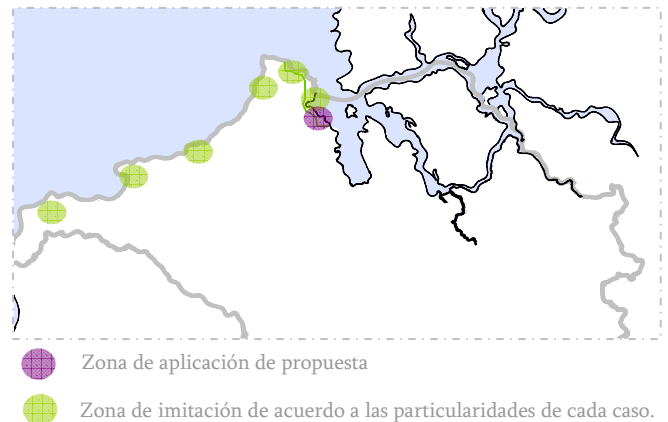
- Permitir una integración del peatón con el territorio en cada una de sus instancias, es decir a diferentes escalas de participación.
- Reconocer hitos naturales del lugar para orientar los recorridos a modo de lograr la integración.

Se reconoce en cada poblado tres formas de recorrer:

- a. Ruta contracota: comprende los recorridos de ascenso y descenso que relacionan tierra y mar. Tiene estrecha relación con las vistas.
- b. Ruta costera: camino estructurante que vincula todos los poblados. Es la ruta que alberga las actividades productivas de puerto, caletas, playas y fuertes históricos.

- c. Ruta en cota de altura: camino determinado por la forma de la cota en altura, actuando como mirador natural. Esta ruta no existe en todos los poblados.

A modo de ejemplo se desarrolla un plan referencial de recorrido en la zona que abarca el muelle de pasajeros, lugar de emplazamiento del proyecto, para que esta metodología pueda ser aplicable en otros circuitos comunales.





A



B



C



Propuesta plan maestro en zona de emplazamiento del proyecto

Sistema de Referencia

El muelle es el punto de origen y término para los recorridos de cualquier pasajero y visitante de Corral. Por lo mismo se convierte en un punto de referencia natural.

Se identifican 3 rutas ligadas al muelle que se denominaron de la siguiente forma:

- a. Ruta histórica: comprende el paso por la plaza cívica, la municipalidad y el fuerte San Sebastián de la Cruz. Actualmente es la ruta principal empleada por turistas y tiene un desarrollo hacia el sur oriente del muelle.
- b. Ruta costera: camino que sigue el borde marítimo desde el muelle hasta las comunidades rurales. En este orden, comprende el paso Paúl Harris, actual punto de desembarco improvisado de los pescadores, la zona de Corral bajo, el puerto, el fuerte de Amargos, el Fuerte San Carlos y sus playas. Principalmente esta es la ruta donde se dan las actividades productivas.

- c. Ruta visual: camino a contracota que utilizan principalmente los habitantes como atajo para subir la pendiente. Comienza con un desarrollo hacia el surponiente del muelle. Incluye la iglesia del pueblo y su atrio, las construcciones típicas (las cuales no fueron arrasadas por el tsunami de 1960) y las mejores vistas a todo el territorio.

De estos circuitos existentes en la zona, se propone potenciar 3 puntos pertenecientes a ellos, a través de elementos referenciales que trabajen con las vistas como manera de activar y rescatar las virtudes del pueblo, generando así un sistema de referencia para recorrer Corral, incluido el muelle como punto estratégico.

Punto 1: transición cerro-mar, mar cerro. Por una parte se genera un encuadre hacia el cerro y su vegetación, y por otra hacia Niebla y el mar. Perteneciente a la ruta visual.

Punto 2: Mirador: enmarca vista de la desembocadura del río Valdivia con volcán Villarrica. Se incorpora un kiosco para acoger la detención.

Punto 3: Acceso fuerte.: enmarcar la vista hacia el interior del fuerte y crear una boletería.

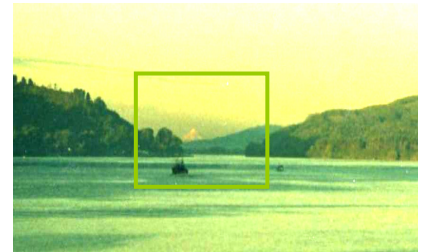
Debe mencionarse que en el primer viaje realizado a la comuna para su estudio, este punto era inexistente, sin embargo en un segundo viaje ya existía una intervención que contaba con boletería.



Punto 1: vista hacia el cerro



Punto 1: vista hacia el mar



Punto 2



Punto 3

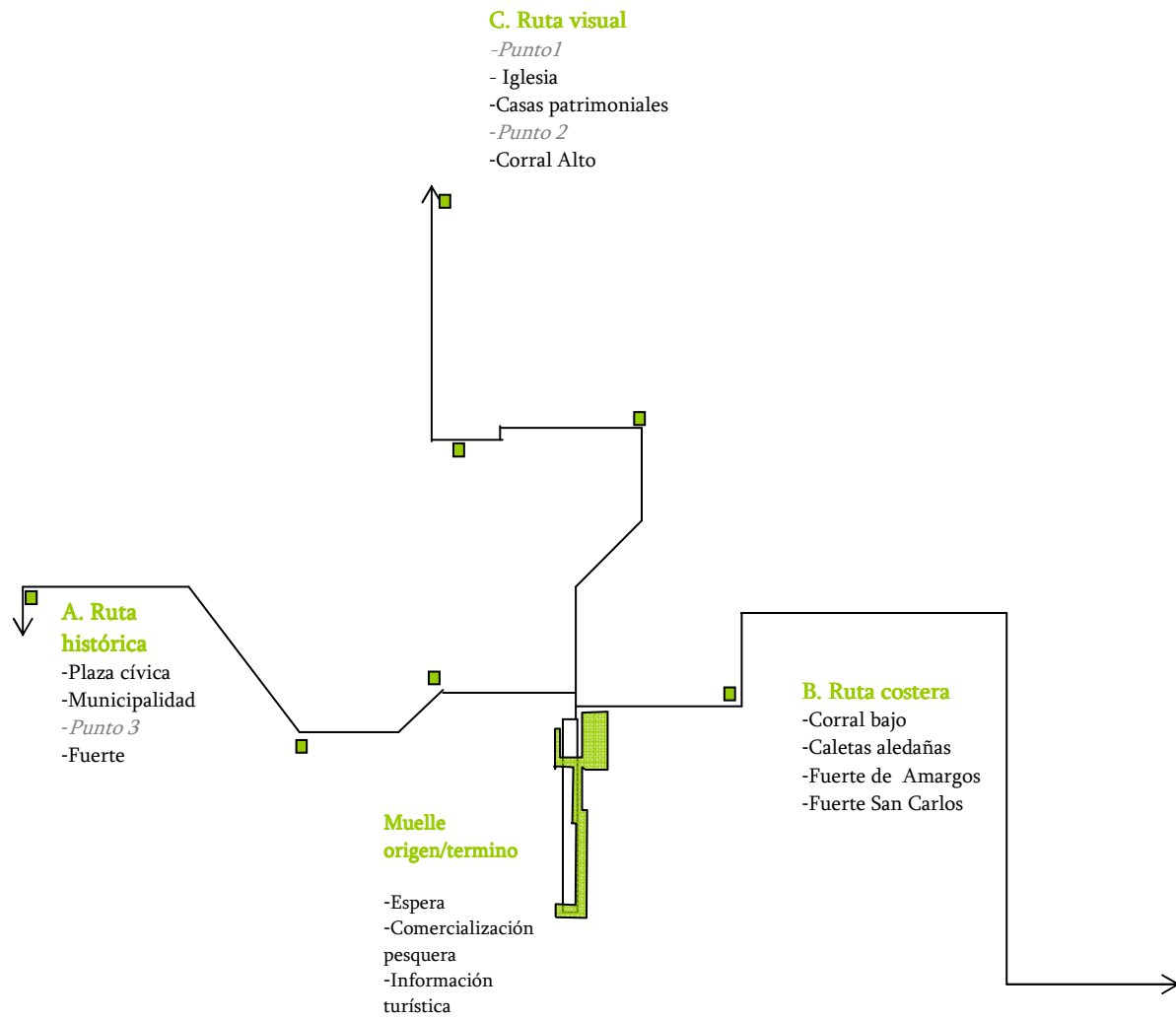


Fig 1. Esquema de relación: recorridos y muelle de pasajeros.

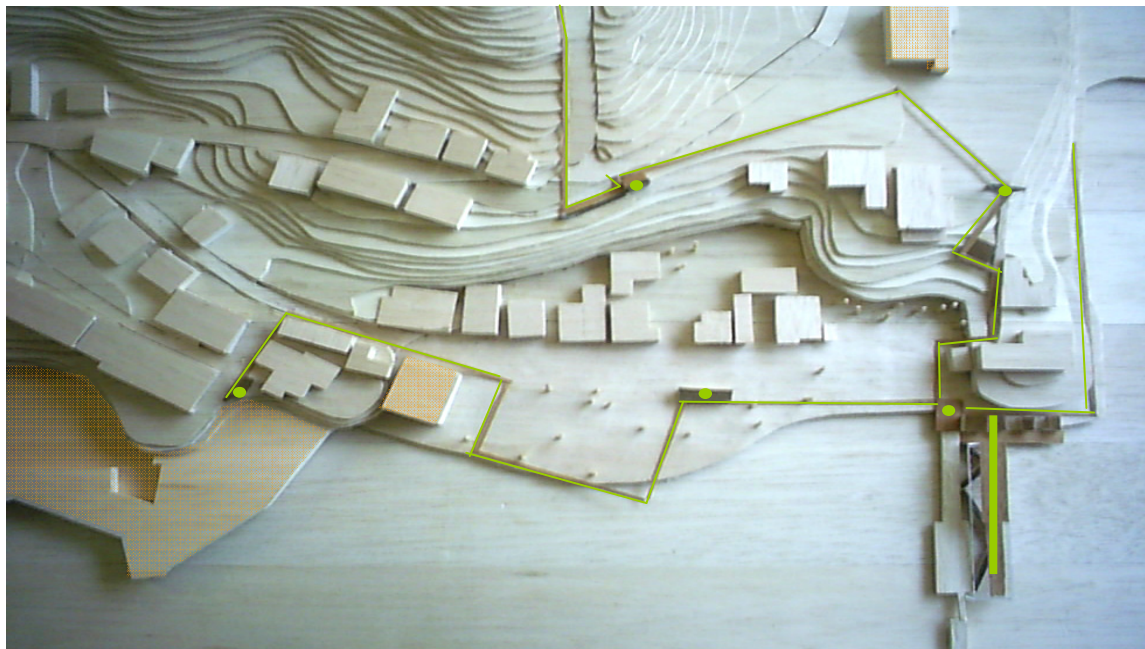


Fig 2. Maqueta conceptual de proceso plan maestro. Fase inicial.

Con el desarrollo del plan maestro se da origen al contexto de inserción del proyecto.

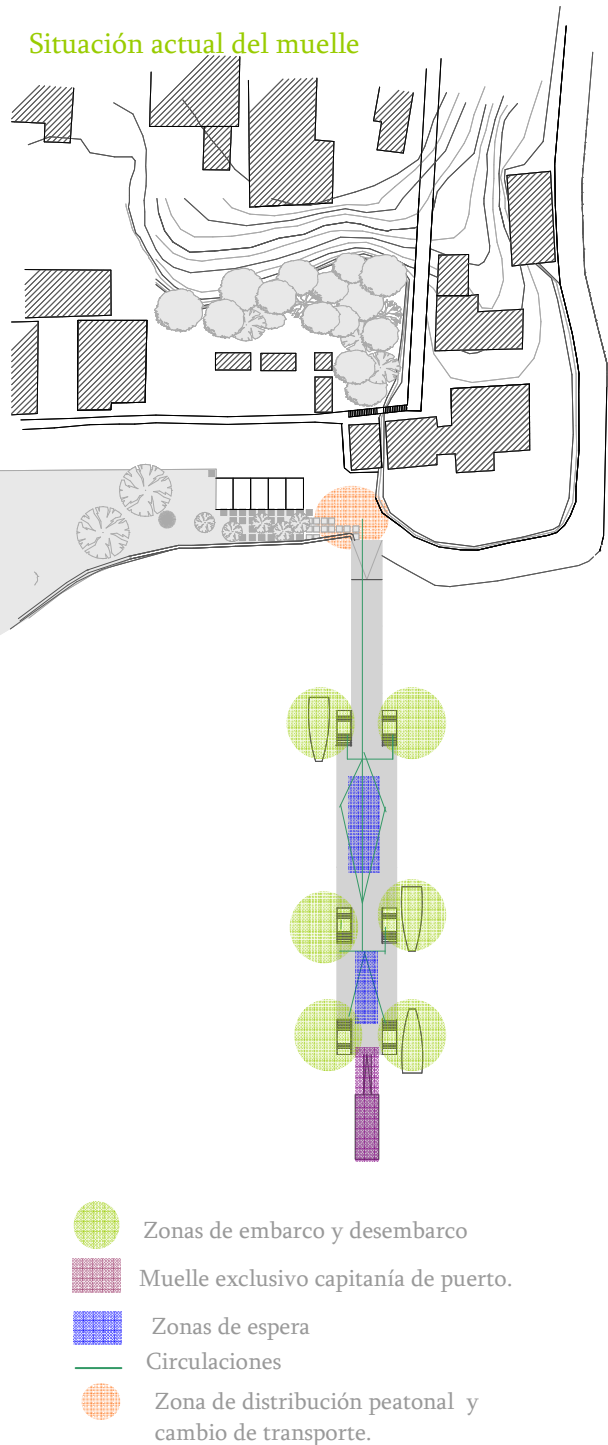
Terminal Pesquero - Turístico

Consolidación de la identidad local de Corral

Rol de terminal: Acogida de pasajeros

El muelle de pasajeros, es el primer encuentro de turistas con Corral. Este espacio, una nueva instancia da origen a una serie de beneficios beneficios recreación. Sin embargo, la dotación de servicios que acompañan su acogida. Entre ellos se encuentra informaciones turísticas, custodia, la espera, y servicios higiénicos.

Por otra parte tanto para el visitante como para cualquier pasajero, se otorga el beneficio de **esperar la llegada de transporte de una manera activa. Esto requiere una relación física entre las zonas de recreación y el muelle de pasajeros.** De igual manera se requieren alternativas espaciales de cobijo tanto para los pasajeros activos como pasivos ante el clima lluvioso que caracteriza la zona.



Rol de integración: trabajo local y turismo

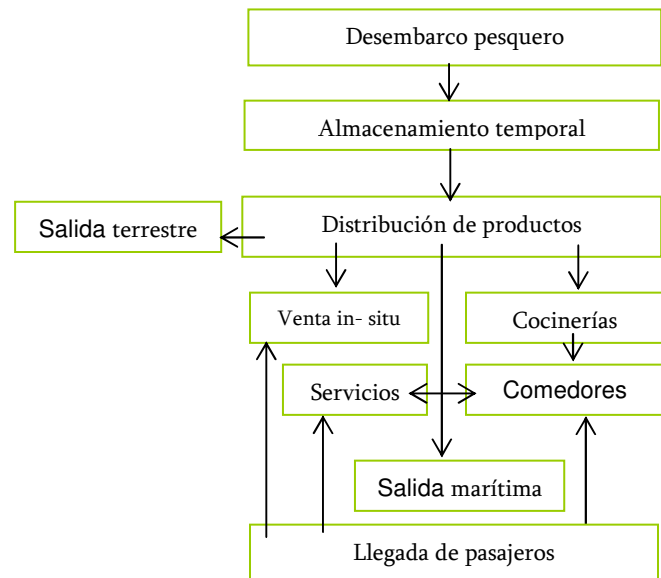
El anhelo principal de las comunidades pesqueras de Corral es comercializar sus productos, como aspiración a las mejoras de su calidad de vida. Esta acción se traduce en la necesidad de un **espacio marítimo expedito** para desembarcar, y con ello zonas para: almacenar y distribuir hacia cuatro puntos (salida terrestre, salida por mar, venta de mariscos frescos y cocinerías). Acciones que determinan gran movilidad y flujos constantes de mercancías. De acuerdo a estas características **el desembarco pesquero debe producirse en un espacio físico independiente al muelle de pasajeros.** De lo contrario coincidirían las superficies útiles marítimas requeridas tanto por lanchas de pasajeros como para botes, entorpeciendo ambos funcionamientos.

Por otra parte se proponen dos instancias de comercio generadas por pescadores que se vinculan al turista: gastronomía típica y venta en el lugar de mariscos y pescados.

La llegada de visitantes y constante flujo de pasajeros es una instancia óptima para comercializar sus productos. La pesca se convierte en sí en un atractivo natural para turistas y a la vez una oportunidad de abastecer constantemente a la comunidad. El lazo entre estas dos actividades (pesca- turismo) genera la necesidad programática de comedores y a la vez una zona apta y accesible para la exhibición de

productos, por lo cual se genera una **relación entre recintos turísticos y pesca.**

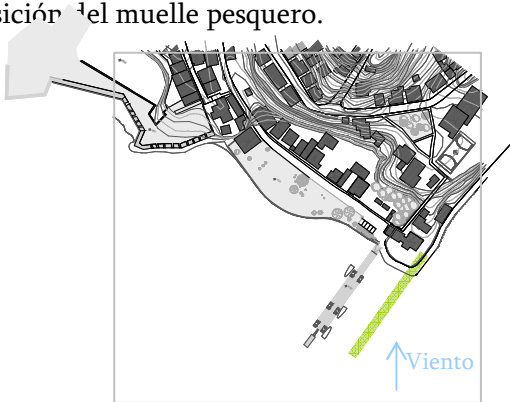
De acuerdo a las características recién analizadas, hasta el momento se puede determinar la siguiente relación de recintos del programa básico:



Procedimiento espacial y formal

Se busca generar una imagen que materialice los elementos representativos analizados y sea respuesta del programa que contiene (pesca, turismo y transporte marítimo). Esta imagen entonces pretende una consolidación de la identidad de la comuna.

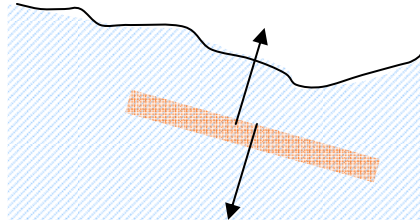
El muelle de pasajeros y el muelle de desembarco necesitan una superficie marina independiente para sus respectivos funcionamientos. El gesto de cobijar a los pasajeros del viento norte, determina la posición del muelle pesquero.



Se condiciona entonces el muelle pesquero, a un borde exterior expuesto al mar relacionado al desembarco pesquero y por otra parte un borde interior protegido relacionado a pasajeros. El espacio entre muelles da paso a un espacio marítimo nuevo.



La consolidación de ambos muelles en un solo espacio requiere una operación espacial: hacer un giro, enfrenar al mar y enfrenar al territorio en sus caras más extensas.

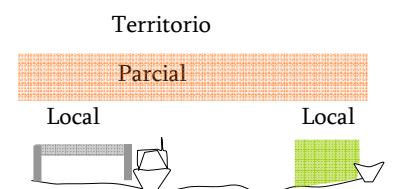


Romper la perpendicular al borde costero, genera una revitalización, al revitalizar, los espacios se dinamizan y dinamizando se consolidan. La creación de un edificio que vincule los muelles, los consolida como un solo espacio.

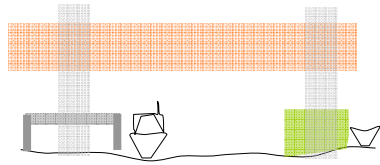
Las vistas como elemento de reconocimiento mar- tierra generan un retranqueo hacia el mar para obtener el ángulo de visión.



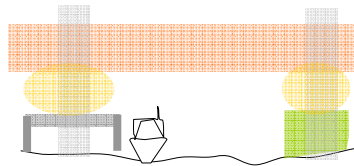
Las vistas como elemento de integración local, parcial y de territorio determinan una suspensión.



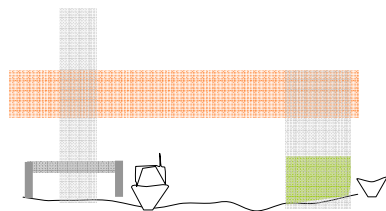
El suspenderse determina dos apoyos y por lo tanto que el edificio central actúe como una gran viga.



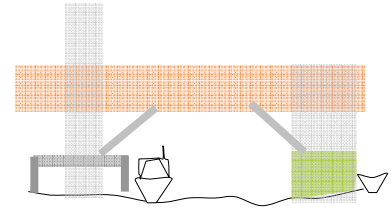
El edificio viga genera instancias de cobijo en sus extremos, actuando como cubierta.



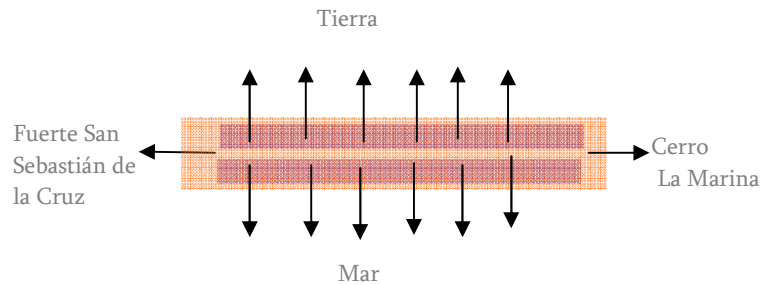
El cobijo y el programa involucrado en cada uno de los muelles definen la funcionalidad de cada uno de los apoyos y sus respectivas características. Por una parte el apoyo asociado al muelle de pasajeros se relaciona con la referencia y los servicios turísticos. Por otra el apoyo asociado al desembarque pesquero se vincula a los espacios comunitarios de pescadores para la permanencia.



La unión de los extremos condiciona el espacio central que alberga por una parte la extracción de productos y la llegada de turistas y pasajeros por otra. El programa que reúne estas dos actividades está dado por los comedores, abastecido de productos por un punto y de personas por el otro.



Los comedores se presentan entonces como instancias visuales. Vista mar-tierra, tierra-mar. El edificio en su cara sur-orientada se direcciona hacia el fuerte San Sebastián de la Cruz.



Expresión

Por una parte se reconoce en el territorio, dos componentes geográficos fundamentales: el mar y la cordillera.

De acuerdo a esto en primera instancia se establece que los elementos propuestos como puntos referenciales en los recorridos, son los que se vinculan a la tierra presentándolos como elementos de peso en el territorio. Característica que se las da el hormigón a través del contraste que genera al posarse en el cerro. Es así como a este sistema de referencias se suman los apoyos del edificio viga, a modo de señalar sus extremos y las actividades que conllevan, junto con responder a un requerimiento estructural. Estos apoyos entonces, se incorporan a través de su expresión tanto en una ruta física como visual de un sistema mayor.

Los programas relacionados al mar y por tanto conducentes a vistas se presentan livianos, particularidad que se la da la madera. Se busca lograr calidez en los espacios interiores por medio de este material representativo de la zona. La madera otorga la posibilidad de trabajar con un mismo material zonas opacas o permeables apoyando la unidad total del edificio.

Por otra parte, se incorporan al proyecto condiciones perceptuales extraídas de los componentes del lugar, que apoyen el programa propuesto y su calidad espacial:

	Cordillera de la costa	Lluvia y viento	Niebla	Estuario	Borde Costero
Respuesta perceptual	Ascenso contenido, descanso expansión	Cobijo	Referencia	Conectividad	Vistas
Elementos de diseño	Escaleras y miradores	Cubierta / Molo Calidez en los interiores	Elemento de contraste . altura, material o color	Dinamismo, circulaciones.	Doble fachada(mar y tierra), encuadres



Encuadres

Color, escala y textura.



Ascenso



Dotación del Programa

A partir de los datos arrojados por el número de embarcaciones, frecuencia y capacidad que éstos tienen junto con el número de personas que ingresa a Corral por el muelle fiscal y el número de visitas al fuerte, se pudo estimar un número de pasajeros diarios promedio tanto para invierno como para verano.

Tabla 2:¹⁵ embarcaciones y capacidad

Temporada	Ruta	Nombre embarcación	Capacidad personas
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Lobito I	14
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Don Hualo	29
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Estela	51
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Luz Eliana	75
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Elizabeth	55
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Neblina	55
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Don Manuel	40
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Guacolda	27
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Wayra	40
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Lobito II	90
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Nacional	70
Invierno- Verano	Corral- Niebla	Tatiana	60
Capacidad máxima en invierno de lanchas menores			606
Verano	Corral- Valdivia	Reina Sofia	140
Verano	Corral- Valdivia	Neptuno	250
Verano	Corral- Valdivia	Márquez de Mancera	300
Verano	Corral- Valdivia	Río Calle calle	250
Verano	Corral- Valdivia	Orión	150
Capacidad máxima en verano de lanchas mayores			1090

De acuerdo a los itinerarios expuestos en las páginas 23 y 24 se estima que:

Invierno: Capacidad máxima 606 pasajeros * 2.4 promedio en número de viajes = 1454 pasajeros máx.

Verano: Capacidad máxima 606 pasajeros * 4,75 promedio en número de viajes en lanchas menores = 2878 pasajeros, mas 1090 capacidad máxima de pasajeros en lanchas mayores = 3968 pasajeros máx.

¹⁵ Fuente: Capitanía de puerto de Corral.

Estas lanchas sólo utilizan aproximadamente el 19 % de su capacidad tanto en verano como en invierno, lo que nos refleja que en invierno viajan alrededor de 276 personas a Corral, ya sea por trabajo, diligencias, habitar o por turismo, de igual manera en verano esta cantidad aumenta a 754 personas diarias promedio.

De acuerdo a antecedentes municipales de la cantidad de trabajadores que se desplazan a Corral en lanchas menores y de acuerdo al registro de visitas al Fuerte San Sebastián de la Cruz, se obtuvo una aproximación de pasajeros diarios en cada ámbito.

	Invierno	Verano
Trabajadores fijos	220	220
Turistas	5-53	195-534
Total viajeros	225-273	415-754

Estos datos se utilizan para el cálculo de cocinerías y comedores. Se estima que de estos 534 turistas de verano, solo el 40% comería en este sector ya que muchos de ellos acceden en otros horarios o llevan su propio almuerzo. Se calculan almuerzos de alrededor 1 hora por lo que se crearían tres turnos aproximadamente de almuerzos en los horarios punta: 12:30- 13:30, 13:30-14:30, 14:30- 15:30 para alrededor de 70 personas cada uno. Por otra parte el espacio de comedores será pensando en la adaptación de la variedad de turistas; extranjeros que viajan de a dos personas y familias nacionales que lo hacen de cuatro a seis personas. En invierno en cambio, como los flujos disminuyen, se piensa en

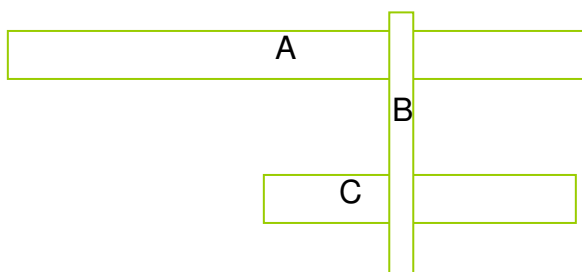
un espacio continuo para otorgarle otros usos. Principalmente acoger cursos de escolares dentro del itinerario de sus paseos, eventos municipales y sistema de canjes de almuerzo para trabajadores municipales.

Por otra parte de acuerdo al flujo de personas, se establecen 2 cocinerías, las necesarias para generar competencia y las suficientes para que sea un negocio rentable para ambas.

Con respecto a la pesca, se considera un área de descarga para comercialización, para los siete sindicatos de la comuna que lo requieren: Huiro, Huape, Chaihuin, Los Liles, San Carlos, Amargos y Corral.

Se considera de acuerdo al funcionamiento del proceso de extracción de la pesca, que las descargas no se realizan en forma simultanea. Esto dado porque cada sindicato se conforma de pequeños grupos de trabajo. Con este modo de operación el muelle de descarga se convierte en una estación de paso para estos pescadores por lo que sólo se concentran los servicios básicos para abastecerlos, con excepción de uno a dos descargadores fijos en el muelle por sindicato. Sumado a ésto, en el proceso de venta en locales y cocinerías, el grupo de trabajadores constantes aumenta. Son siete los locales (uno por sindicato), en los cuales trabajan un mínimo de dos personas y hasta un máximo de tres a cuatro personas. Para ellos se considera necesaria una zona donde calentar su propia comida, comer, baños y camarines.

Superficies del programa (Con posibles modificaciones en proyecto definitivo)



A: Muelle existente:

- Informaciones /custodia	7.6 m2
- 2 Baños públicos	5.3 m2
<i>Total:</i>	<i>12.9 m2</i>

B: Puente:

b.1 zona comedores

-2 zonas comedores	132,4 m2
-Zona Internet	14,8 m2
-Zona bar- cafetería	80,3 m2
-Zona artesanía	
-Terraza	11.6 m2
-2 baños públicos	5.3 m2
-Paso exterior de cruce	36,7 m2

b.2 Cocinerías

-2 cocinas zona fría y caliente	52 m2
-2 despensas alimentos perecibles	6.3 m2
-2 despensas alimentos no perecibles y aseo	
-Bodega leña	2.3 m2
- Basura	2.3 m2
-Escalera de servicio	8.8m2

b.3 faro

-Puesto de vigilancia capitanía de puerto	7.2 m2
---	--------

-Mirador	7.2m2
-Caja de circulación	21,6m2
<u>b.4 Azotea- mirador:</u>	238 m2
<i>Total:</i>	<i>626.8 m2</i>

C: Plataforma pescadores:

-Zona de desembarco/ almacenamiento y distribución	242.1 m2
-7 puestos de venta	71.7 m2
-Paseo peatonal	210.2 m2
-Administración desembarco	10.9 m2
-Bodega de cajas	11 m2
-Cámara de frío	5.8 m2
-Bodega de salvavidas	6.5m2
-Oficina de arriendo de botes	8.3 m2
-Comedores pescadores	35.1 m2
-Baño y camarín hombres	12,3 m2
-Baño y camarín mujeres	12.3m2
-Área estacionamientos de carga	91,7m2
<i>Total:</i>	<i>717.9 m2</i>

Total final: 1357. 6 m2

Financiamiento

Se estima que el proyecto en su conjunto necesita ser patrocinado para su financiamiento a través de la administración local de la comuna, es decir la I. Municipalidad de Corral. Esto considerando la magnitud de los retornos económicos que le generaría a la comuna desde el punto de vista activación del turismo y por ende la mano de obra, además de mejorar las condiciones físicas laborales del sector pesquero reconociendo el rol social que ellos representan.

El municipio puede postular para la ejecución del proyecto a través de su Secretaría de Planificación Comunal SECPLAC, inscribiendo en el sistema virtual de MIDEPLAN a través de la Secretaría Regional de Planificación SERPLA, una ficha EBI con el proyecto. Esta se procesa y analiza por los organismos competentes hasta lograr el RATE favorable RS. Es entonces que se presenta al sistema de fondos de que dispone el Gobierno Regional FNDR para la aprobación del Consejo Regional CORE. Una vez aprobado los montos a los que se postula, el municipio a través del Portal ChileCompra debe llamar a una Licitación Pública para la Ejecución del Proyecto. Este trámite se simplifica, partiendo de la base que el Diseño ya está realizado y es el que se propone a través de este proyecto de título.

Análisis del costo-beneficio para postular a su financiamiento:

-El turismo genera una activación de la economía local de la zona, beneficiando directamente a la población.

-El desembarco directo en la zona de comercialización determina un mayor valor agregado a los productos.

- Para aquellas caletas que no cuentan con muelles (cuatro de siete sindicatos), se genera un beneficio por un menor daño en las embarcaciones, y por lo tanto un ahorro en costos anuales de mantenimiento.

- Los beneficios por mayor producción se producen por la liberación de tiempo y por la disminución de pérdidas de productos. La existencia del muelle y la facilidad de atraque y carga/descarga permite disminuir el tiempo empleado en las actividades propias de la pesca para el nivel de captura actual. Este tiempo ahorrado permitiría destinar una mayor cantidad de horas de faenas de pesca y por tanto aumentar la producción.

- Los beneficios que se obtienen por la disminución de las distancias recorridas por estar más cerca de los lugares de comercialización de esos productos están asociados a los ahorros de tiempo de traslado y a los ahorros de costos de operación de las embarcaciones.

Gestión

Al postular el municipio como una entidad fiscal a los fondos para la ejecución del proyecto, éste se transforma en su administrador para lograr una buena gestión de rentabilidad.

Dado que los pescadores de Corral están asociados en sindicatos y forman la Federación de Pescadores Artesanales de Corral (FEPACOR), asociación gremial con personalidad jurídica, reconocido por el Ministerio de Economía, el municipio puede interactuar con ellos arrendando los espacios logrados en el proyecto para su buen uso. Así aporta la infraestructura a los sindicatos de pescadores, y éstos le arriendan sus respectivos locales de venta. De igual manera con las cocinerías, que se podrán concesionar.

Así los gastos de mantenimiento son cubiertos por el municipio de acuerdo a lo recaudado en arriendos tanto de locales como de cocinerías. Por otra parte, si se considera un aumento en lo flujos turísticos, es la municipalidad la que se beneficia de las ganancias obtenidas por las visitas al fuerte San Sebastián de la Cruz.

En el caso de las cocinas, son los propios pescadores ya organizados por sus sindicatos que harán una rotación en la administración del sistema de alimentación.

Según la última modificación del código del trabajo (derogación del artículo 207) los

sindicatos de trabajadores están facultados para desarrollar actividades con fines de lucro a condición de que las ganancias de esta actividad deban vincularse al financiamiento de los objetivos de la respectiva organización, lo que permite legalmente implementar iniciativas relacionadas a la generación de nuevos capitales.

Conclusiones

El proyecto busca hacer resurgir los atributos intrínsecos tanto culturales como paisajísticos que existen en Corral, opacados hasta ahora por las actividades portuarias e industriales.

De esta manera se lograría la consolidación de su identidad por medio de un beneficio comunitario.

Beneficio a la comunidad en cuanto a reflejar sus modos culturales como en el ámbito económico. Es así como la pesca se transforma en un atractivo turístico en sí.

El proyecto propuesto busca formalmente potenciar las cualidades del territorio que son atractivas turísticamente. Los turistas aportan el dinamismo que se requiere para la reactivación de la pesca y con esto se cierra el círculo en cuanto a la consolidación.

Y por último, Corral potenciando sus actividades tradicionales pero ahora acogidas con un reordenamiento a través de este proyecto, cobra una importancia frente a la nueva Región de Los Ríos, como un polo de atracción e interés regional.

Bibliografía

Libros

- a. Arquitectura en madera. Nuevas tendencias. Naomi Stungo. Editorial Blume, 1999.

Docentes

- a. Tesis PUC 2006, consolidación infraestructura cívico-turística balneario de Pucatrihue, Provincia de Osorno, X región, Chile. Felipe Vera Buschmann, Rodrigo Belmar Expósito.
- b. Tesis Puc 2005, Tránsito entre la tierra y el mar: puerto artesanal y deportivo de uso múltiple Bahía de Quintero /Cristóbal Zegers Arrasate .
- c. Tesis Puc 2006, Paseo y caleta de pescadores en Puerto Viejo: proyecto de infraestructura portuaria y electrificación básica / María Cristina Cordero Garayar.

institucionales

- a. Plan de desarrollo de la pesca artesanal para la comuna de Corral. Programa eco-región de los lagos sustentable e Ilustre Municipalidad de Corral, agosto 2006.
- b. Anteproyecto de ordenamiento territorial comuna de Corral, Rucanco Ltda. e Ilustre municipalidad de Corral, noviembre 2004.
- c. Registro de visitantes, 1994–2006. Oficina de turismo de Corral.
- d. Tráfico de embarcaciones en muelle fiscal de Corral 2006. Capitanía de Puerto de Corral.

Entrevistas

- a. Boris Olguín, director de obras Municipalidad de Corral.
- b. Bladimiro Figueira, director Secplac Municipalidad de Corral.

Paginas Web

- a. <http://sni.mideplan.cl/links/files/publicaciones/publicaciones/1331.pdf>.
“Sociedad, economía y territorio en el marco de un plan que promueva el desarrollo humano”. Plan regional de gobierno, región de los Lagos 2006- 2010. Gobierno regional de los lagos, secretaria de planificación y coordinación de la región de los Lagos. Julio 2006.
- b. http://www.ineloslagos.cl/bdatos/anuario_estadistico/analisis_anuario_reg_2004.pdf.
“Anuario estadístico región de los lagos 2000-2004”.
- c. http://www.observatoriourbano.cl/docs/pdf/10_Memoria_PRDU%20Los_Lagos.pdf,
Memoria explicativa actualización plan regional de desarrollo urbano, región de los lagos. SEREMI/MINVU región de los Lagos/ CEC consultores Ltda. Mayo 2004.
- d. www.sernapesca.cl,
Informe sectorial pesquero artesanal. Julio 2005.
- e. www.sernatur.cl

Corral

Comuna perteneciente a la provincia de Valdivia de 5.463 habitantes , donde la principal actividad laboral es la pesca. Es reconocido por la presencia de fuertes históricos que lo hacen, un lugar atractivo turísticamente.

Con la creación de la región de los Ríos, el puerto de Corral pasará a ser punto clave para la capital regional Valdivia, por su cercanía a ella y condición geográfica estratégica.

De esta manera se estima a futuro un mayor desarrollo industrial en el borde costero como se ha dado hasta ahora, en convivencia con componentes locales fundamentales para la comunidad tanto laboralmente como para su identidad.



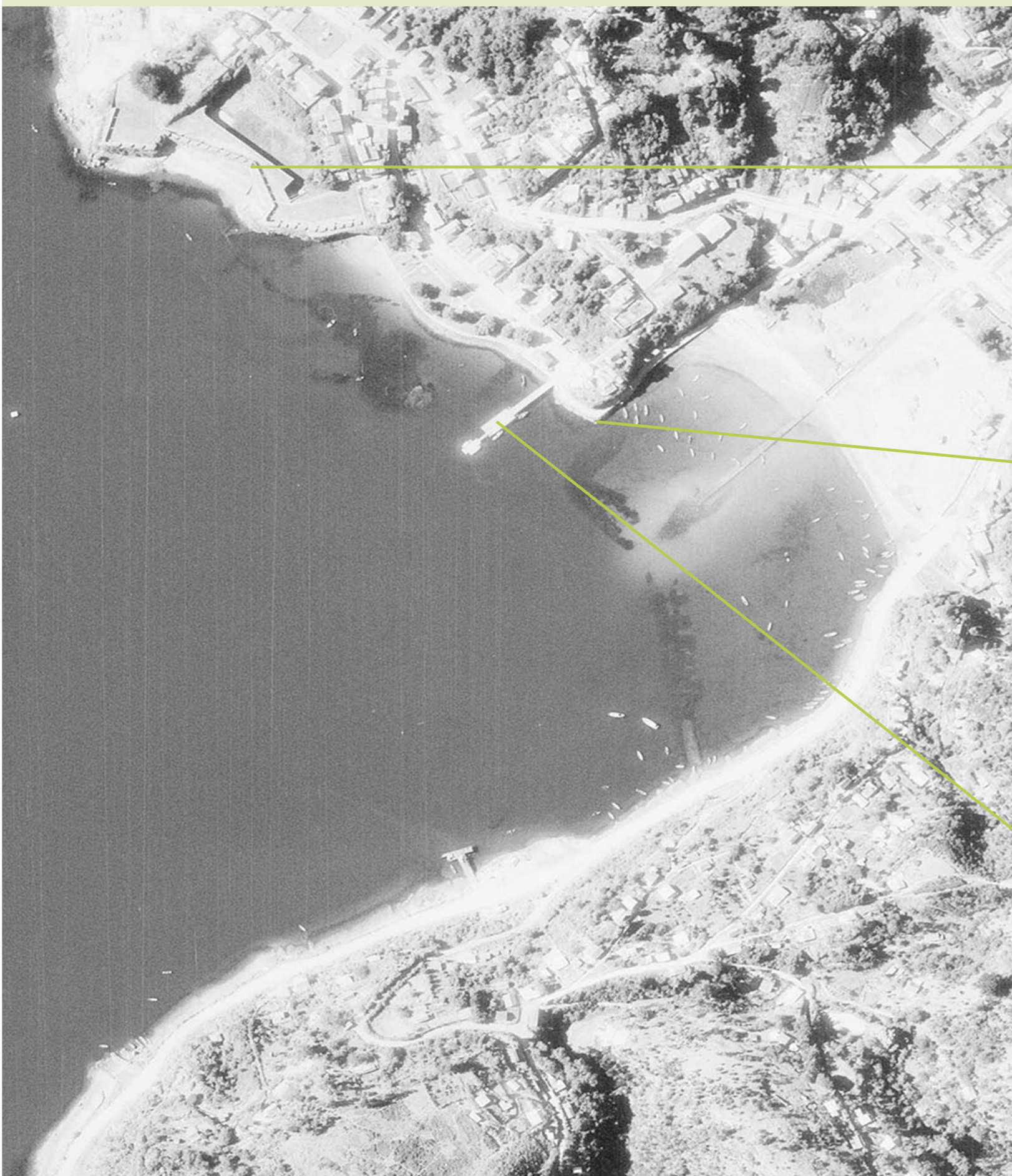
Industrias en zona urbana

Problemática: borde industrial v/s identidad local

Objetivo: consolidar la imagen local de Corral, a partir del fortalecimiento de las actividades productivas representativas para los habitantes y de sus elementos característicos.

Pesca - Ciudad navegable - Turismo

Emplazamiento: expresión más fuerte de estos componentes concentrados en una zona.



Turismo

Fuerte de fundación española San Sebastian de la Cruz. Alto flujo turístico sin equipamiento que lo acoja.



Caletas rurales

Desembarco improvisado de las caletas aledañas para comercializar sus productos.



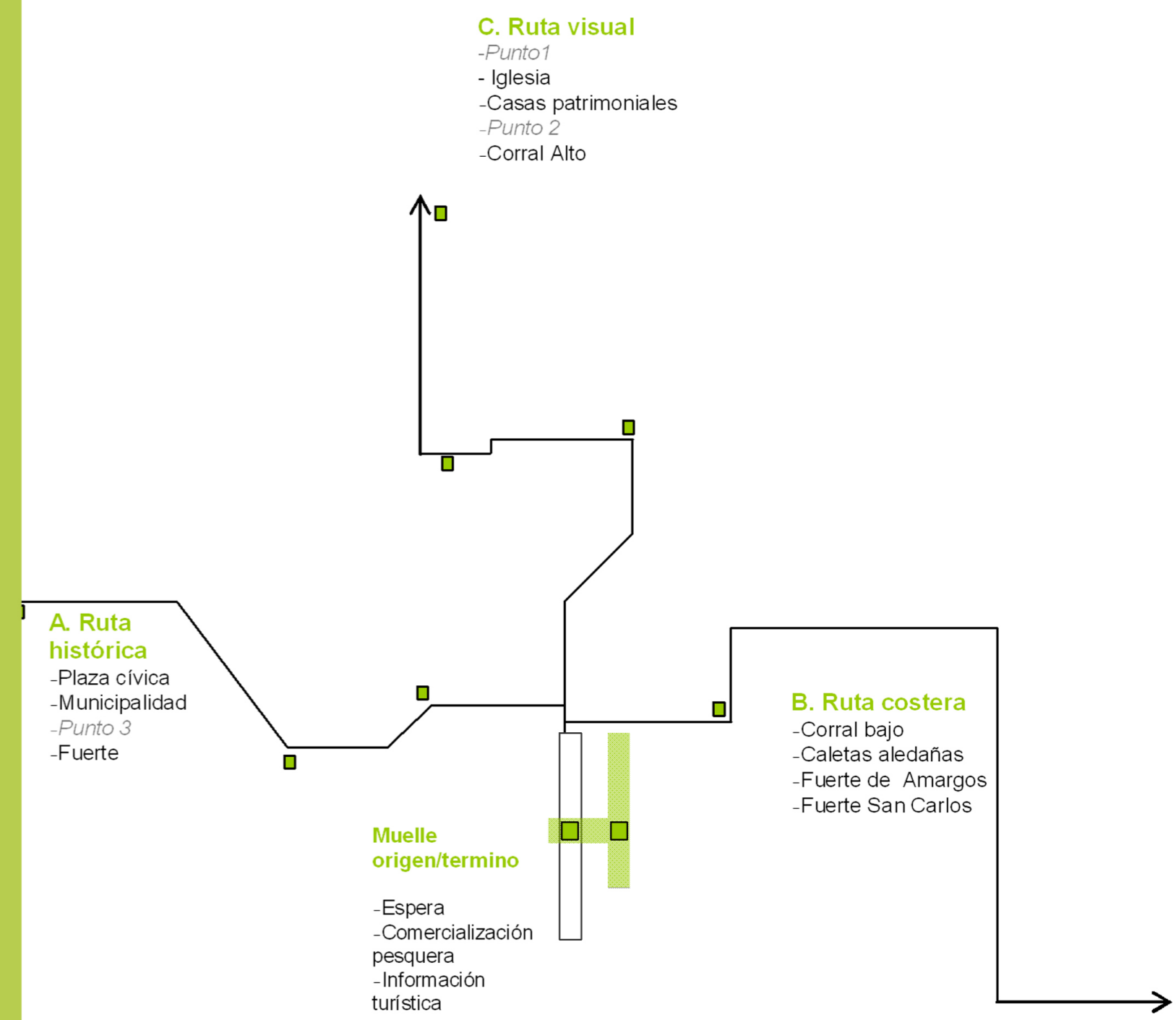
Acceso marítimo

Muelle fiscal de Corral, conexión con Niebla y transporte público.

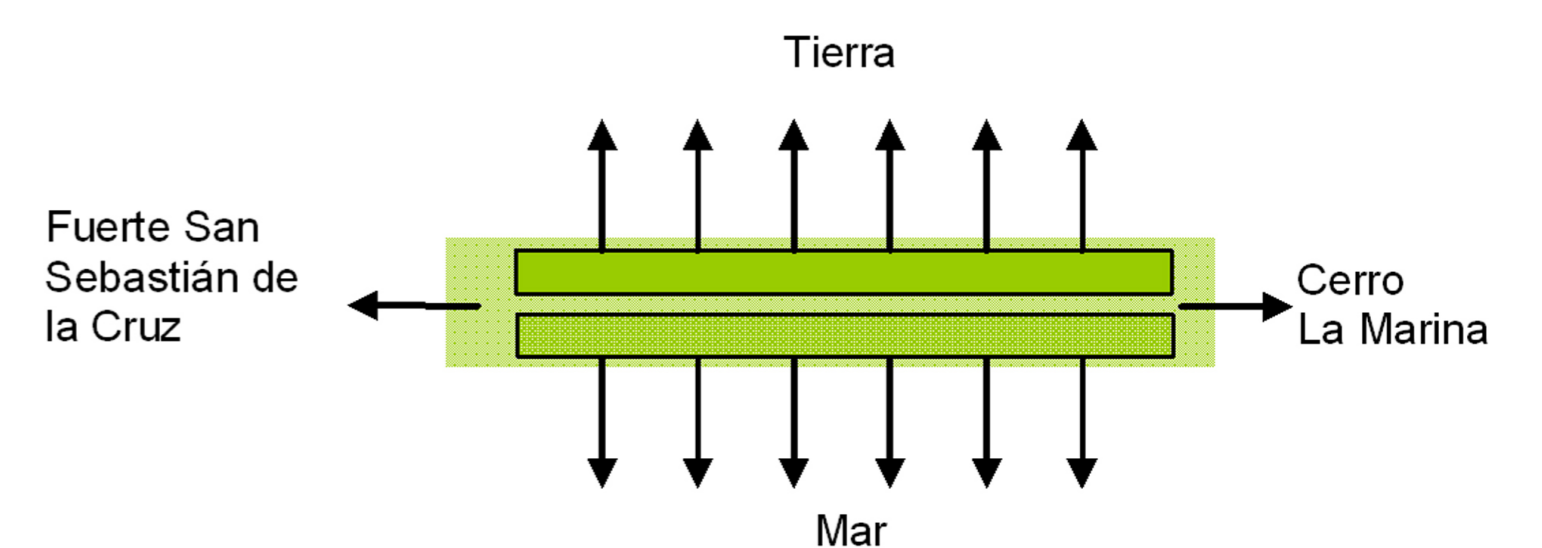
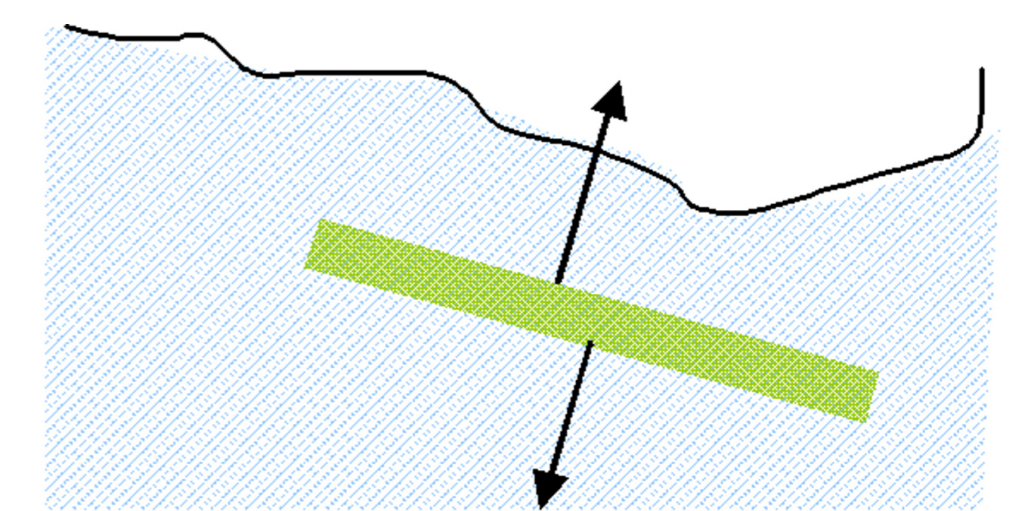
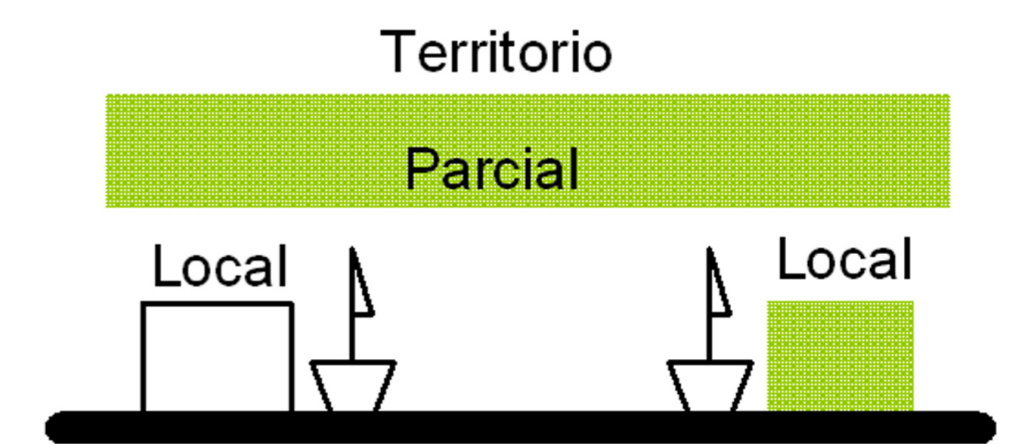
Terminal pesquero - turístico

programa + respuesta a componentes geográficos

Sistema de referencia: vincular al peatón con el territorio



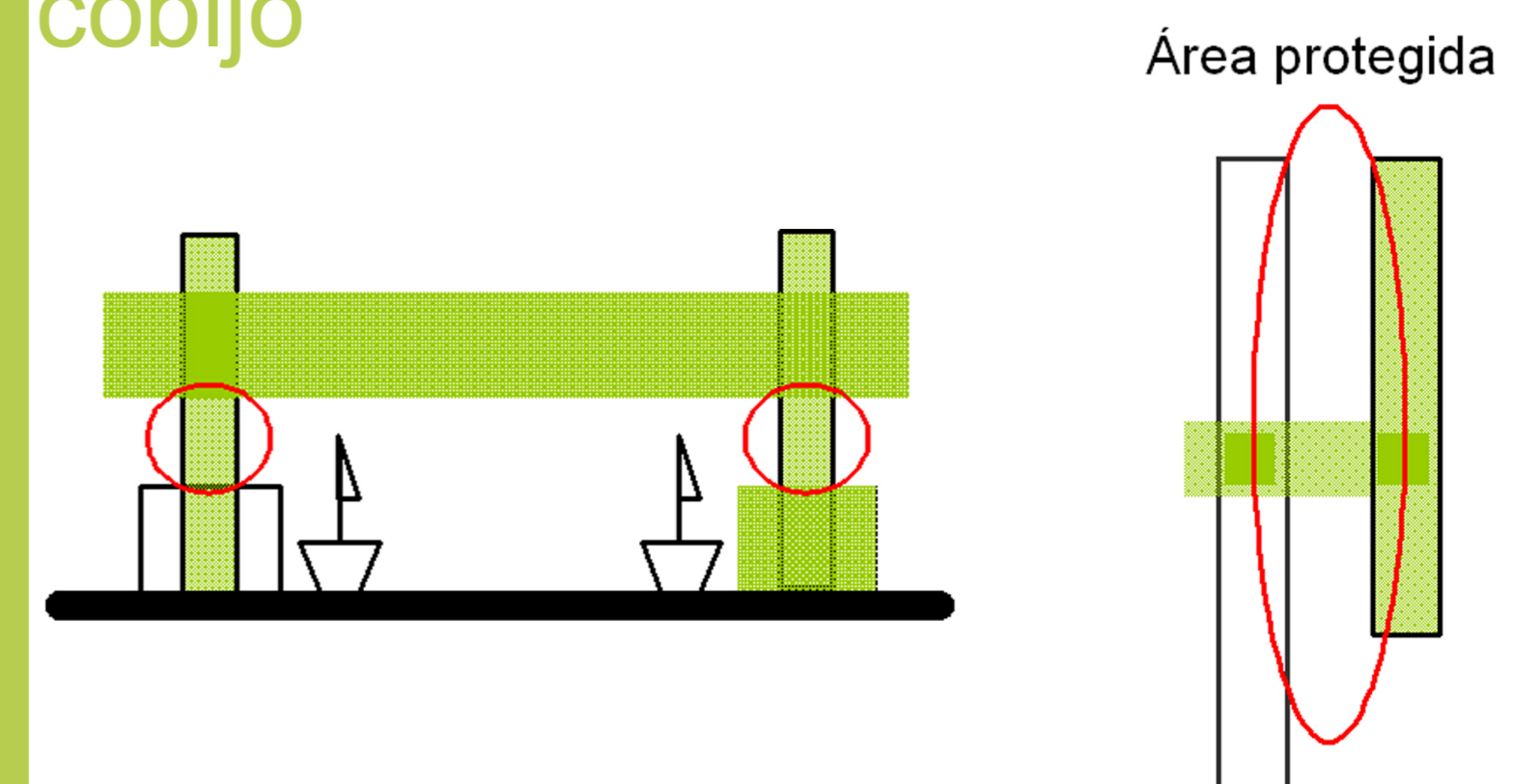
Rol de integración: trabajo local , turismo y territorio: vistas / ascenso/ descubrir

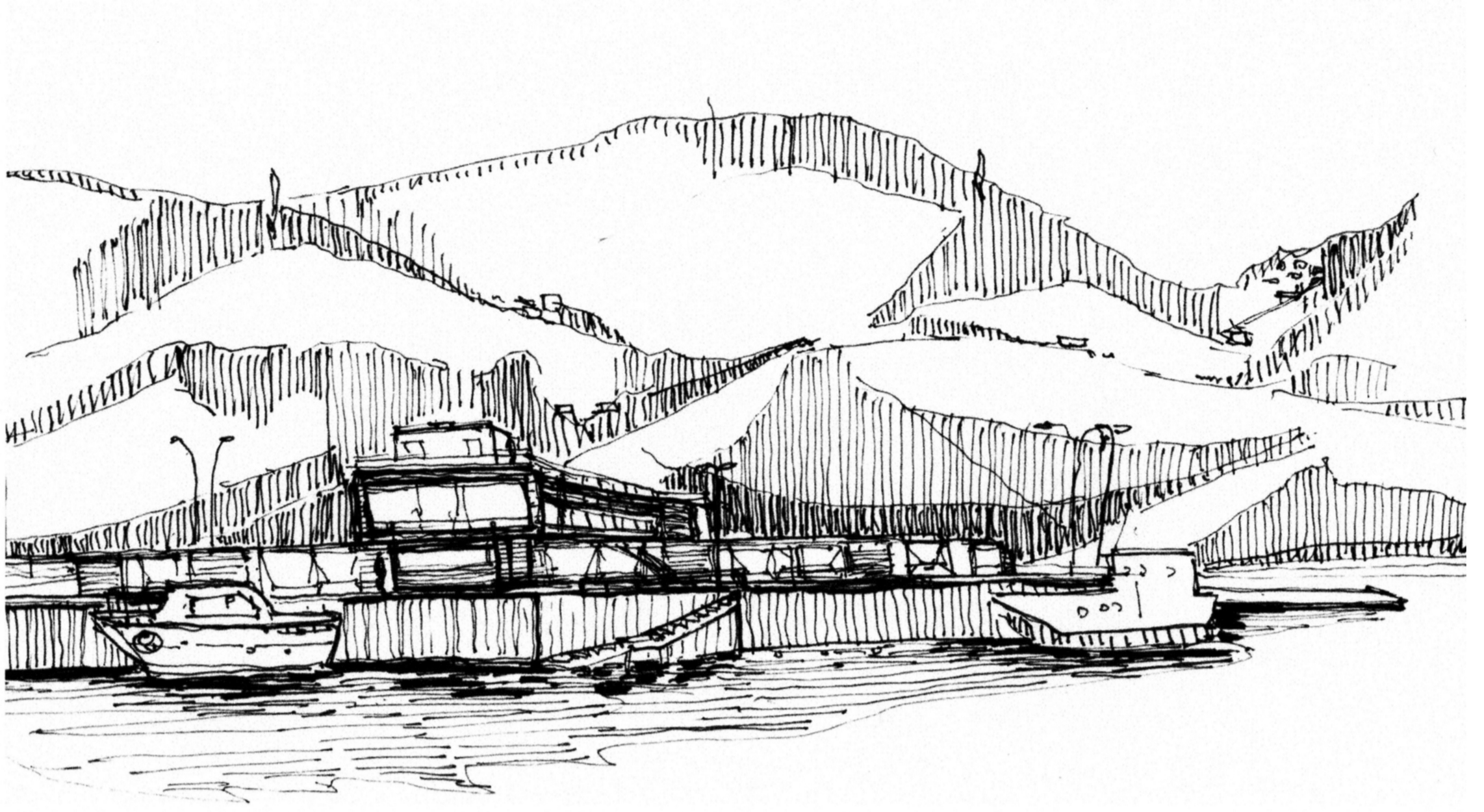


Vista mar/ tierra, tierra/mar, operación de giro. Enfrentar la vista en su cara más extensa. Retranqueo hacia el mar para obtener doble vista.

- Local : comunidad activo
- Parcial: paisaje + comunidad pasivo
- Global: paisaje lejano

Rol de terminal: Acogida de pasajeros cobijo

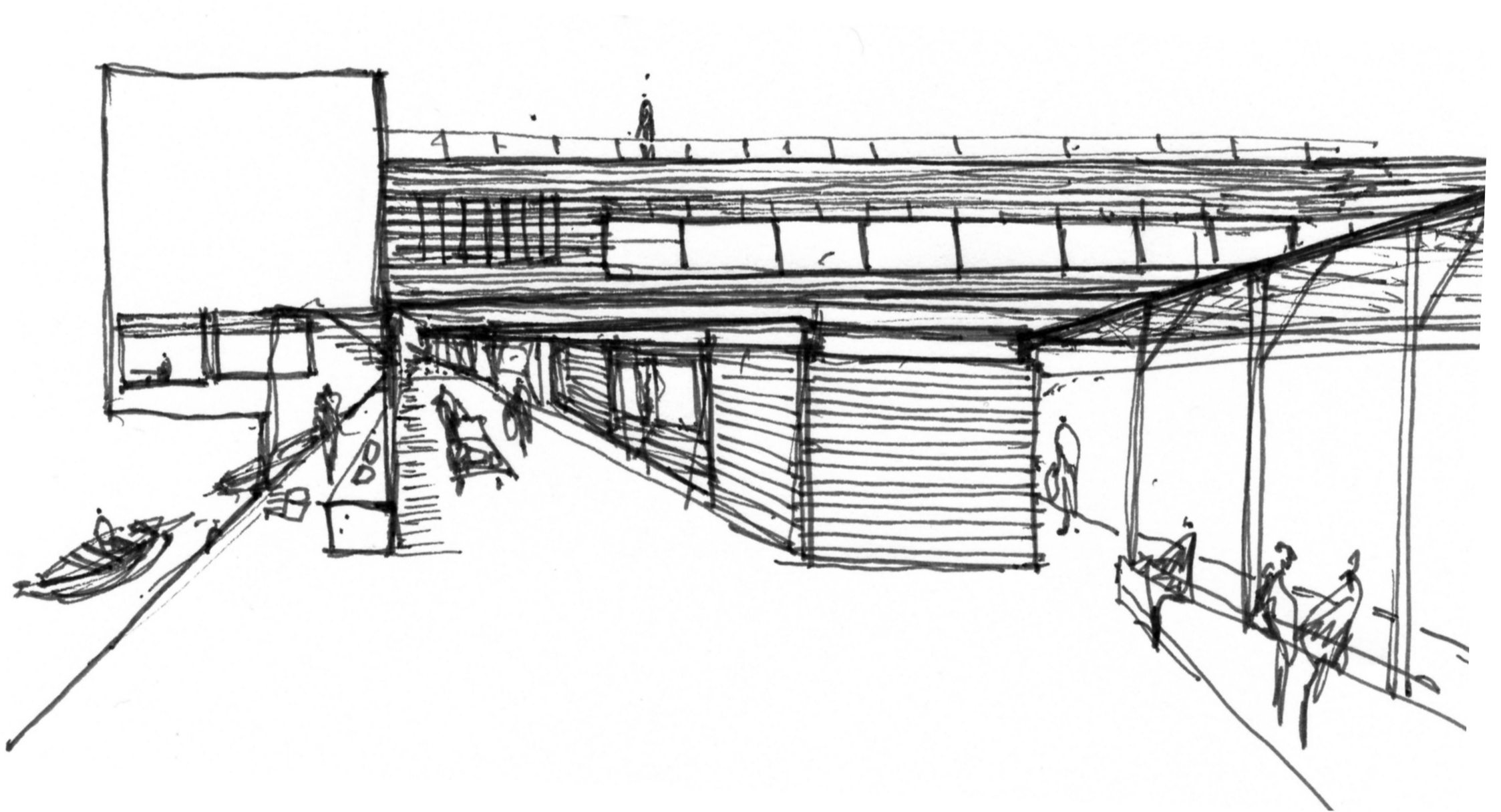




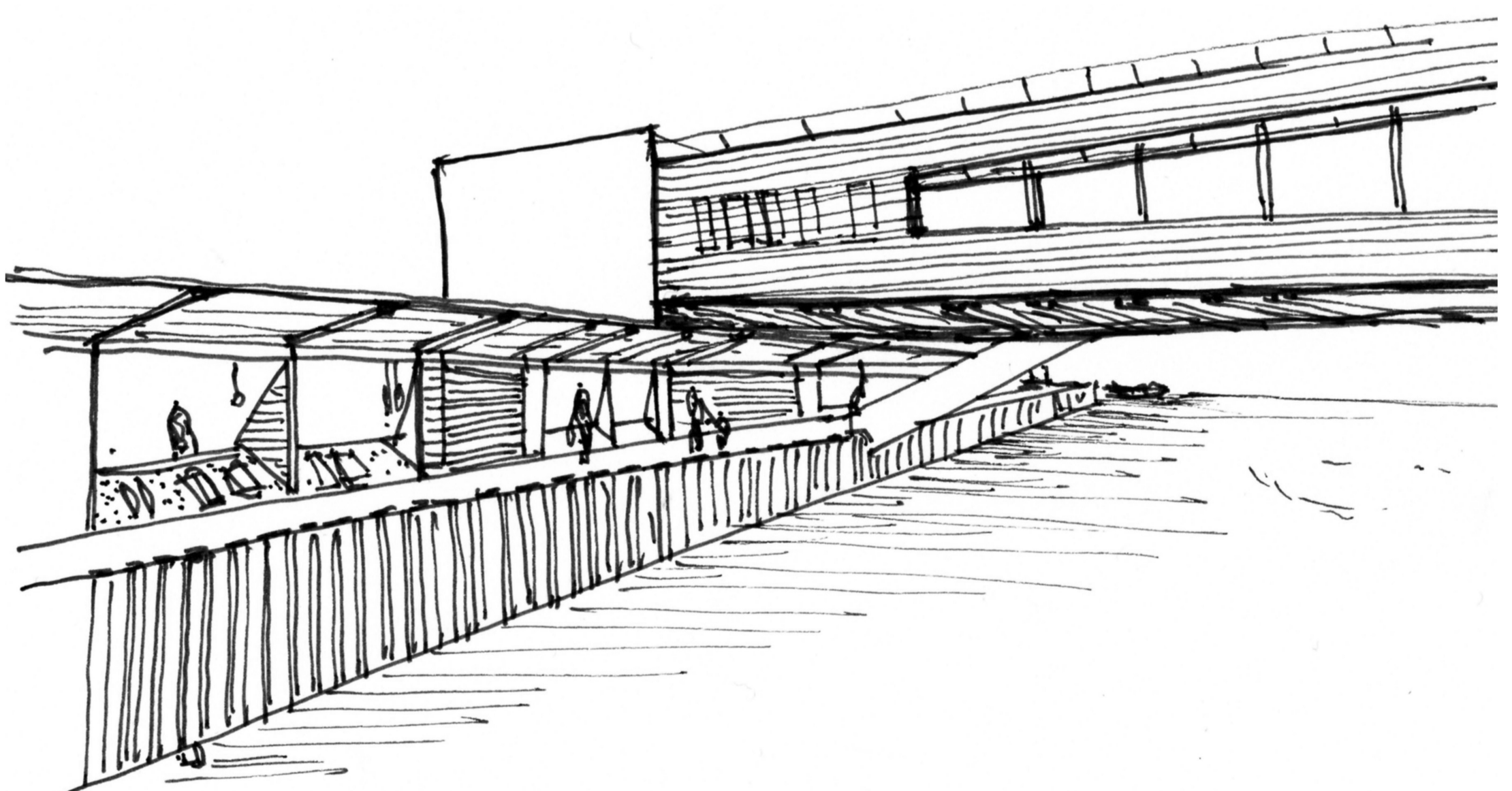
vista hacia el proyecto desde el fuerte San Sebastián de la Cruz



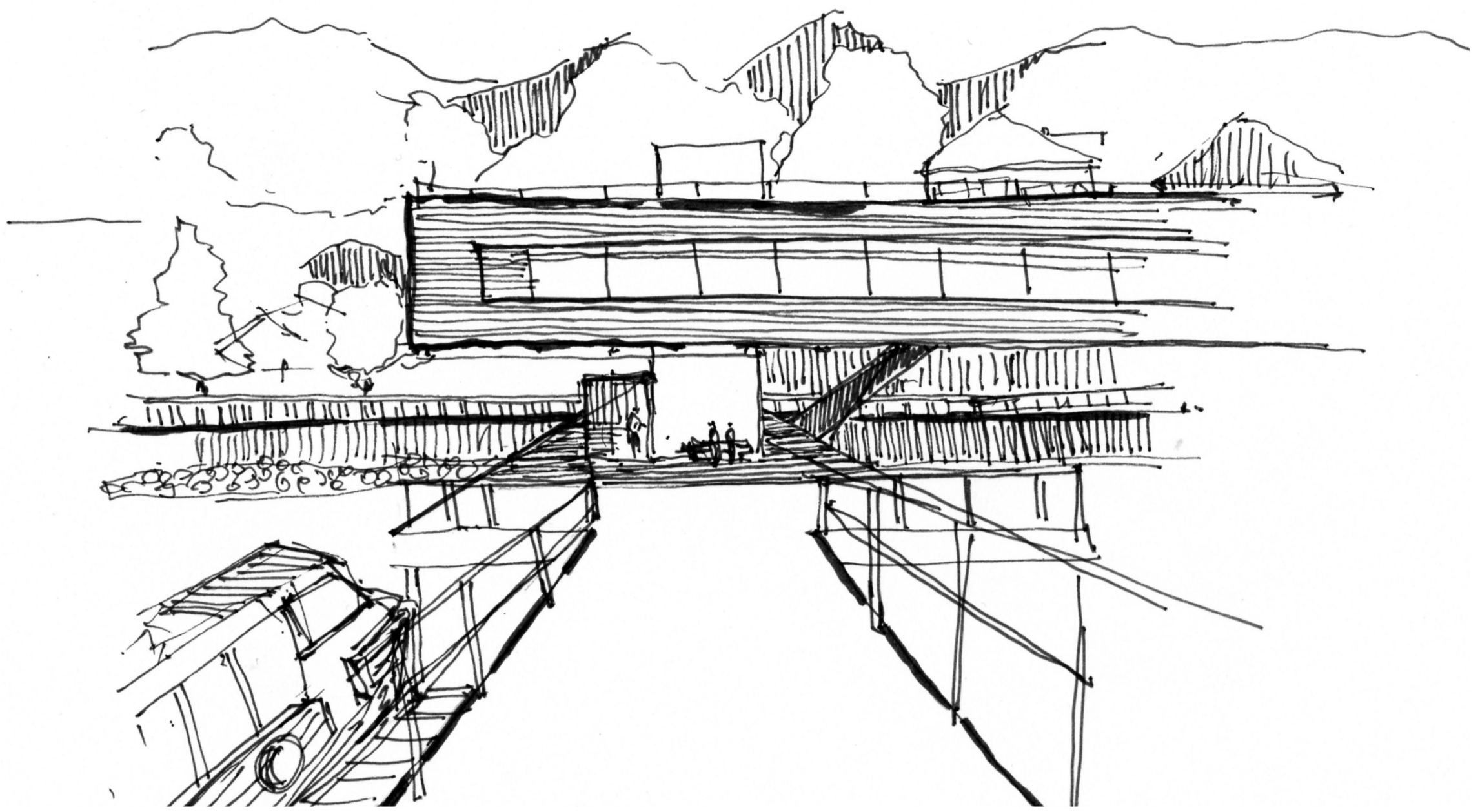
vista hacia el encuadre de referencia "volcán Villarrica y desembocadura del río Calle Calle"



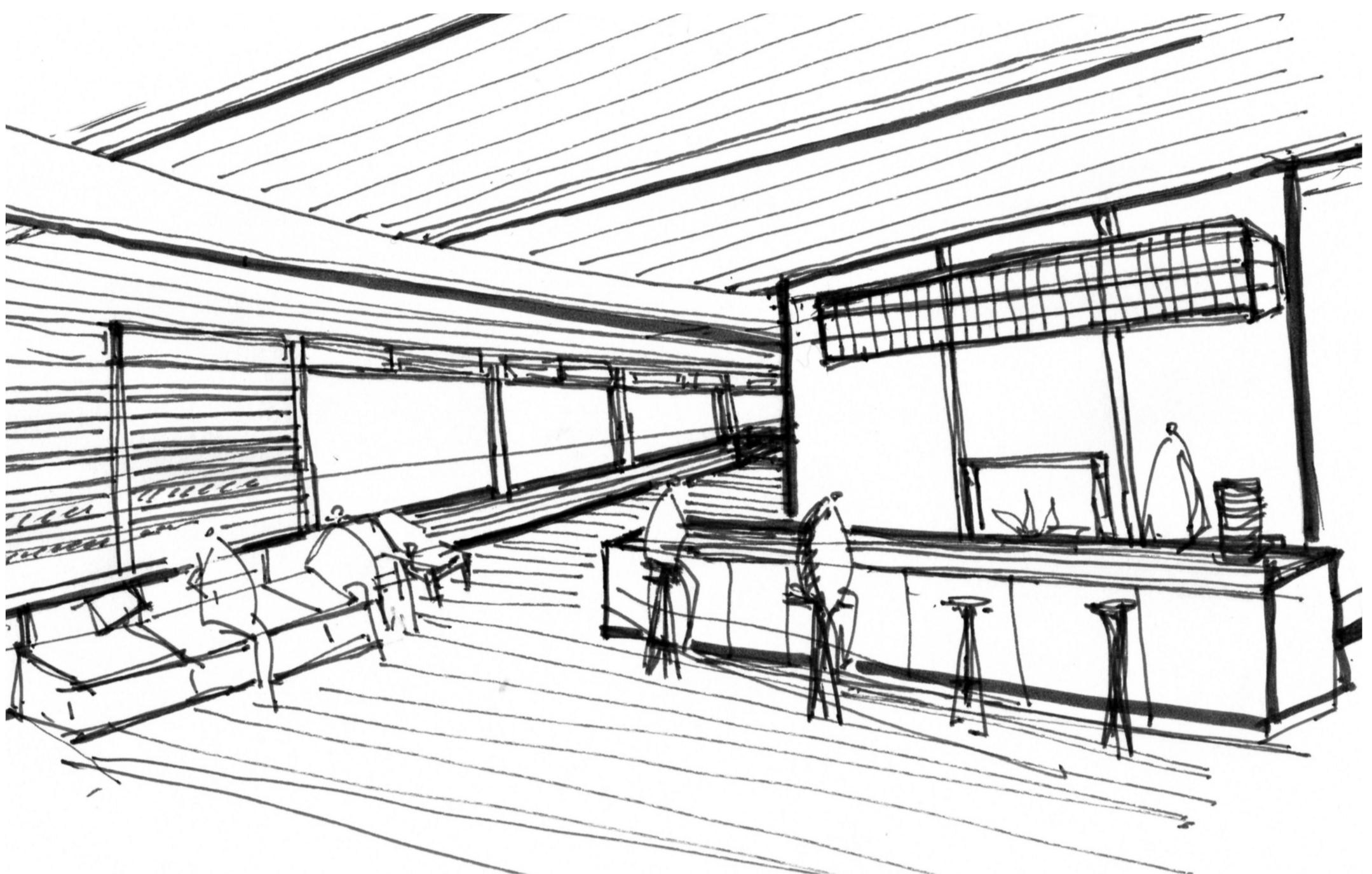
vista hacia zona de desembarco pesquero



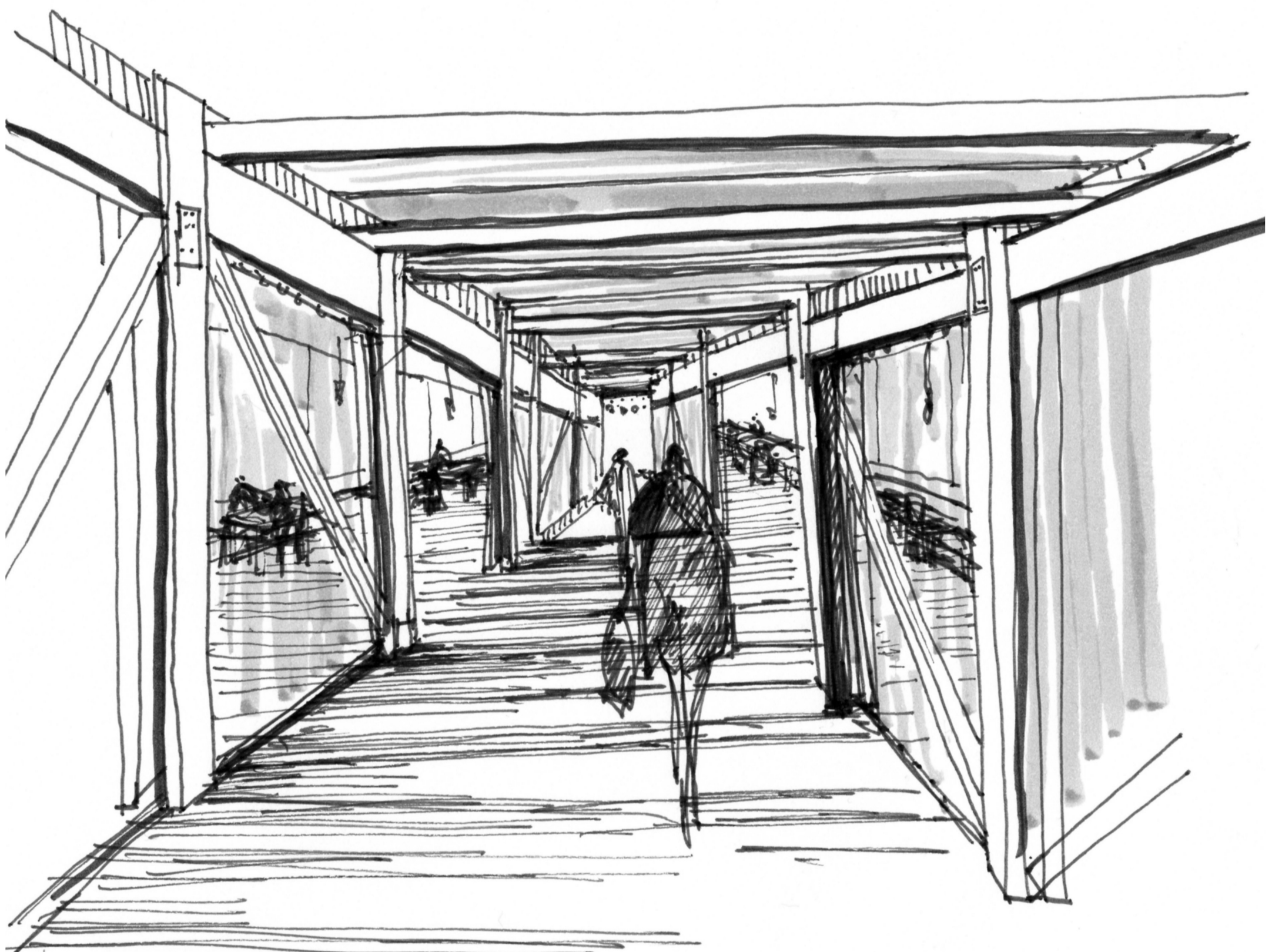
vista hacia locales de venta



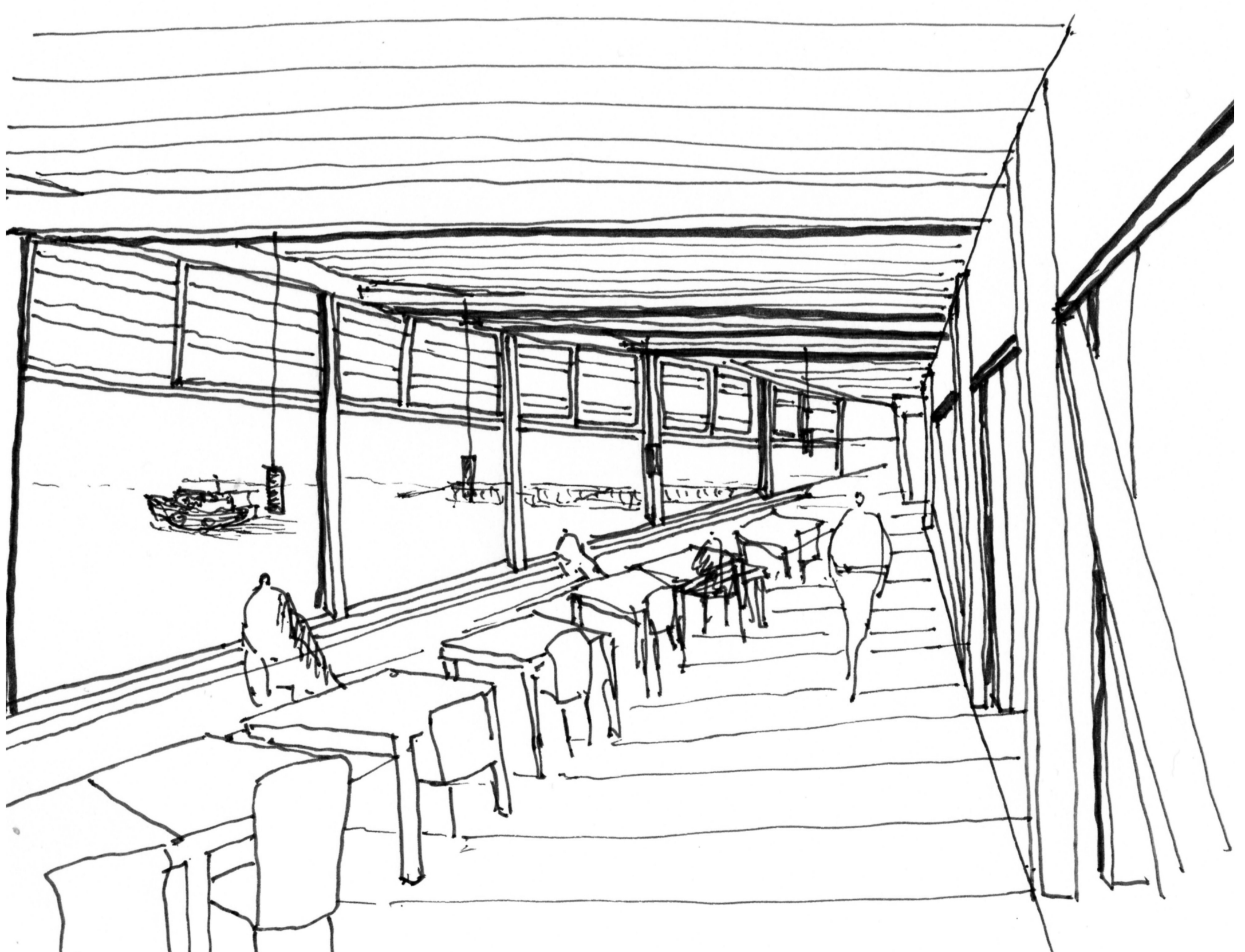
vista del muelle hacia el paradero de espera e información



zona cafetería / bar



vista corredor central



vista comedores