



fau

UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

RECUPERACIÓN DE ZONA TÍPICA DE SAN JUAN DE COQUIHUIL, CHILOÉ MEDIANTE ASTILLERO ARTESANAL

Estudiante: Javiera Fuentes Delgado
Profesor guía: Lorenzo Berg Costa

*A mi familia por su incondicional y permanente apoyo y cariño
A todos quienes, de una u otra forma, fueron partícipes de este proceso*

INDICE

INTRODUCCIÓN	8
1. Motivaciones	9
2. Presentación general	10
CAPITULO I: TEMA Y PROBLEMA ARQUITECTÓNICO	14
1. Chiloé	15
1.1. Situación geográfica	15
1.2 Emplazamientos poblados chilotes	16
1.3 Formación urbana	17
1.4 Construcción naval	18
2. Problemáticas Archipiélago	19
3. Temática	20
CAPITULO II: FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	24
1. Elección del lugar	25
2. Análisis histórico	26
2.1 Ubicación	26
2.3 Ocupación histórica	27
3. Análisis urbano	32
3.1 Vialidad	32
3.2 Usos de suelo	33
3.3 Espacialidad	34
3.4 Paisaje y vegetación	35
3.5 Espacio público	36
3.6 Deterioro	38
3.7 Sectorización	40
3.8 Actividades de bordemar	45
4. Zona típica	47
5. Participación ciudadana	50
CAPITULO III: PROPUESTA DE LOCALIZACIÓN	54
1. Diagnostico general	55
1.1 Usos de suelo actuales zona escogida	56
1.2 Analisis zona escogida	57
2. Nivel de intervención	58
3. Decisiones	59
CAPITULO IV: PROYECTO	64
1. Propuesta programática	65
2. Propuesta conceptual	66
2.1 Zonificación intervención	66
2.2 Volumetría general	71
2.3 Modulación	75
3. Propuesta estructural y material	78
4. Gestión	79
5. Propuesta arquitectónica	80
6. Referentes	86
GLOSARIO	90
BIBLIOGRAFÍA	91





INTRODUCCIÓN

1. MOTIVACIONES

El primer acercamiento al proyecto de título se debe a haber realizado la práctica profesional en la Dirección de Obras Portuarias en Chiloé ubicada en Castro, en este servicio participe apoyando el diseño de los bordes costeros de Ancud. Debido a esto estuve tres meses viviendo en la isla, por lo que pude captar la cultura y tradiciones chilotas. Donde en la mayoría de los diferentes poblados visitados, especialmente por su condición de alejamiento siguen presente estas actividades patrimoniales. Al pasar bastante tiempo en el archipiélago uno se apropia de las problemáticas del lugar y entiende la forma de vivir de los chilotes, en especial al momento de diseñar, conectándose con la gente ya que se proyecta según las necesidades de los habitantes de la isla. De manera que este proceso profesional me permitió interesarme en trabajar en esta zona para emplazar el proyecto de título y escoger una temática acorde a las necesidades actuales de la isla.

2. PRESENTACIÓN GENERAL

Este proyecto se encuentra en una región con características muy potentes pero con un alto grado de precarización y aún más en el lugar escogido, San Juan de Coquihuil, pueblo emblemático del archipiélago de Chiloé.

La intervención de una zona patrimonial se presenta como un nuevo desafío arquitectónico, urbano y social, por lo que la sutilidad que se debe tener al momento de diseñar debe ser importante, con el fin de poder rescatar un oficio tan significativo como lo es la carpintería de ribera, actividad típica que se encuentra inmersa en una ruralidad generada solo en los pueblos olvidados de Chiloé.

El proyecto pretende no solo entregar una infraestructura para los carpinteros, si no que generar una intervención mayor a nivel local, mejorando la calidad de vida de los habitantes del pueblo, mediante la incorporación de diferentes equipamientos que son necesarios en la actualidad. También aprovechar la condición chilota existente, como navegantes, generando una ruta patrimonial recordando las antiguas tradiciones que se han perdido en este lugar tan alejado.





CAPÍTULO I

TEMA Y PROBLEMA ARQUITECTÓNICO

1. CHILOÉ

1.1 SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Chiloé es un archipiélago que se ubica al sur de Chile en la Región de los Lagos, está separada del continente ubicándose con un extenso territorio en la zona poniente de Chile, se separa de este por el canal de Chacao. Debido a esto es que la isla tiene un mar interior entre su costa oriente y la zona continental, donde destacan bastantes islas más pequeñas ubicándose de oriente a poniente, formando el seno del Reloncaví, golfo de Ancud y del corcovado.

La isla destaca por tener un verde exuberante en toda la extensión del territorio, donde es posible observar un relieve de planicies y suaves colinas, estas corresponden a extensos bosques, praderas y matorrales que llegan hasta todos los canales, ríos, mar, etc., de toda la isla, dichas

zonas son utilizadas para la agricultura y explotación forestal. Esto se observa en la zona oriente de la isla, ya que en el poniente se encuentra la cordillera de la costa por lo que existe una geografía algo más abrupta.

El clima varía entre zona oriente y poniente del archipiélago, la primera corresponde a templado lluvioso como en la mayor parte de la región, debido a la homogeneidad del relieve no hay mucha variación en las temperaturas, alcanzan lluvias de hasta 2000 mm, teniendo sistemas frontales que producen bastante humedad favoreciendo la agricultura. El segundo corresponde a templado frío donde se presenta una mayor cantidad de vientos y lluvias con un descenso mayor de temperatura debido a la costa occidental.



Fuente: www.es.wikipedia.org



Fuente: www.artesaniachiloe.wordpress.com

1.2 EMPLAZAMIENTO POBLADOS CHILOTES

El emplazamiento chilote se debe a dos situaciones, la primera son los habitantes autóctonos de la isla (Chonos y Huilliches), los cuales desarrollaron su vida en torno a la tierra y el mar, ubicándose en todo el bordear. Y, también por la colonización de la zona, ya que era más fácil hacerlo en una determinada época y lugar. Estas dos situaciones continuaron el crecimiento urbano de la isla en conjunto, es decir, se adaptaron a la geografía y facilidades que les daba el archipiélago, extendiéndose por todos los golfos, caletas y ensenadas mediante el emplazamiento de las diferentes iglesias con sus respectivos poblados.

La ubicación geográfica de los poblados chilotes es principalmente en torno al mar, como la vida completa de los habitantes de esta zona, ya que los provee de alimento, trabajo, conexión, etc. Es por eso que utilizan todas las costas de manera de tener una conexión directa con el mar.

Las ciudades chilotas se encuentran principalmente en la costa oriente del archipiélago, conectándose entre sí por medio de canales. Esto se debe a que la geografía es más amigable para tener asentamientos, teniendo menos desniveles, mas planicies para cultivar, se pueden resguardar aún más del viento, aunque en esa zona es en menor intensidad, menos lluvias debido a la cordillera de la costa y mejor conectividad marítima interior. También se debe a estar más cerca del continente. Casi la totalidad de la población de Chiloé corresponde a la isla grande y a islas menores ubicadas en la zona oriente.

Según el Censo del año 2002, la isla de Chiloé tiene 154.766 habitantes, donde casi el 56% corresponde a población urbana y el 44% a población rural. Se encuentra dividido en 10 comunas, donde los principales asentamientos del archipiélago son ciudades puertos, corresponden a Ancud, Castro, Quellón, Dalcahue, Quemchi y Chonchi, en estos se encuentran la mayor cantidad de población.



Fuente: Memoria Chilena



Fuente: ww.educarchile.cl

1.3 FORMACIÓN URBANA

La organización espacial que se observa actualmente en la isla obedece a patrones que han sido ocupados desde su colonización, mediante las misiones jesuitas que intentaban evangelizar el archipiélago. Esto se realizó mediante las misiones circulares, donde lo que se hacía era llegar a los poblados costeros de la zona oriente de la isla, construyendo una iglesia con las condiciones que le permitía el lugar. Estas iglesias se construían a orillas del mar, teniendo un volumen alto que sirviera de guía, es decir, la torre de cada iglesia era el faro del lugar, indicado a los navegantes donde encontrar un poblado, ya que si había una iglesia existirían personas que habitaban el lugar. La zona escogida, como lo mencionamos anteriormente, debía ubicarse en alguna parte favorable en cuanto a conectividad y clima, para así facilitar su llegada y la estadía.

Estas misiones circulares, además de levantar iglesias, incluyeron escuelas, bibliotecas, talleres artesanales, etc., para poder desarrollar dichas actividades en torno a la creencia religiosa. Así incluían el trabajo del mundo indígena dentro de este nuevo proceso de una manera más fácil.

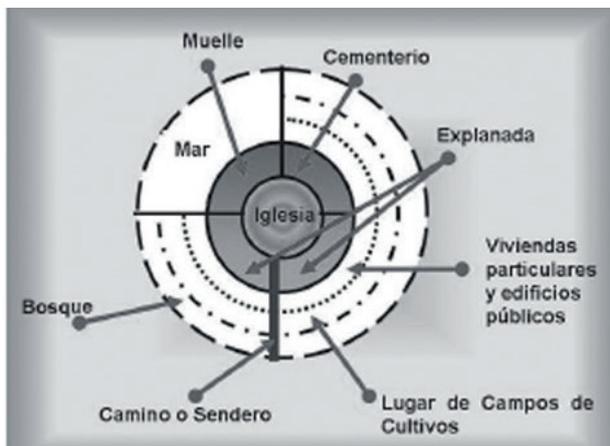
La formación de los poblados chilotos se da en relación a la iglesia, generándose como ente principal del desarrollo urbano, espacial y social. Frente a estas se encuentra una gran explanada ubicada entre el bordemar y una gran loma, ya que así la procesión religiosa era protegida del mal tiempo, por eso también las iglesias ubican su entrada hacia el sur, protegiéndose del viento norte, el más desfavorable. A un costado se ubica un embarcadero

o muelle, el cual podía comunicar con los diferentes poblados mediante los canales. Estos dos últimos lugares servían de punto de reunión para los ritos religiosos, así como de llegada o como punto de encuentro para realizar diferentes actividades.

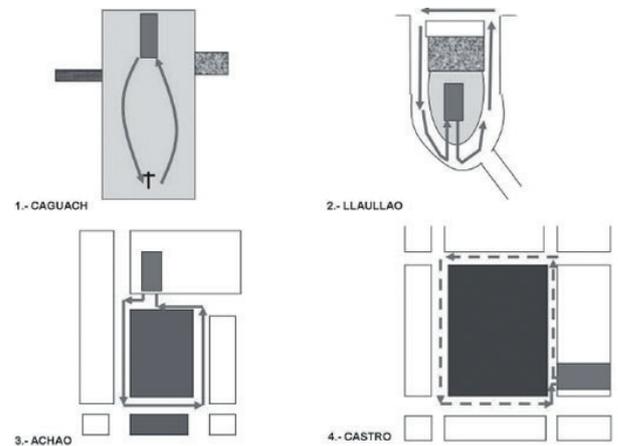
Esta formación corresponde a un modelo concéntrico del espacio chilote, teniendo a la iglesia como centro fundacional, cultural, social y económico de la vida chilota. Adyacente se encuentra la explanada que funciona como plaza cívica, un cementerio y un muelle o puerto dependiendo de la extensión del pueblo.

Dicha formación urbana se ha mantenido en el tiempo, no solo por su rol religioso, si no que la iglesia y su explanada configuran el espacio de encuentro más importante de un poblado, ya que permite desarrollar las diferentes actividades de la comunidad, característica principal chilota, puesto que su modo de vida es de una forma comunitaria.

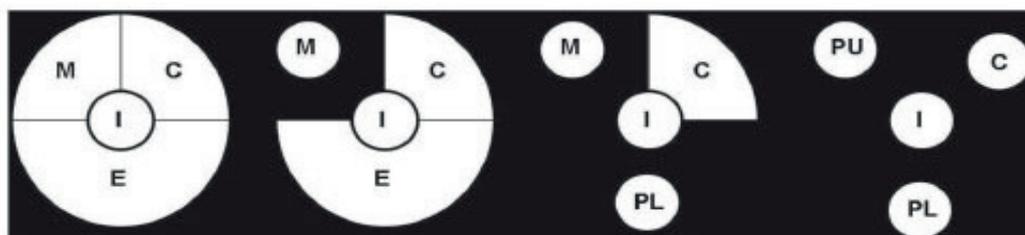
La iglesia y su explanada se convirtieron en el eje ordenador de los poblados. Aunque en la actualidad esto varía según la extensión del pueblo, es decir, las ciudades más grandes transformaron la explanada en una plaza cívica donde se pierde el rol de la iglesia como ente ordenador, y en el caso de los poblados más pequeños se puede seguir este patrón, conformando un pueblo en torno a su respectiva iglesia. Sin embargo, la explanada sigue siendo el espacio público principal para desarrollar las tradiciones chilotas, principalmente las manifestaciones religiosas.



Modelo concéntrico del espacio chilote Fuente: Bravo, M.



Uso de procesión religiosa patrimonial por cada caso de estudio Fuente: Instituto restauración arquitectónica



CASERÍO

Evolución Entidad Poblada

CIUDAD

Iglesia (I); Cementerio (C); Explanada (E); Muelle (M); Plaza cívica (PL)

Modelo evolutivo del espacio religioso chilote

Fuente: Gallardo, F.

1.4 CONSTRUCCIÓN NAVAL

Sus primeros habitantes fueron Chonos y Huilliches, los primeros eran pueblos nómades marinos que se desplazaban en dalcas, se dedicaban a recolectar mariscos y a cazar lobos marinos. Los segundos, eran un pueblo sedentario que se dedicaba a la agricultura, finalmente estos pueblos terminaron mezclándose por lo cual la cultura del archipiélago fue mixta, donde los Huilliches utilizaron las dalcas para pescar y los Chonos se asentaron en la isla trasladándose hacia el sur de esta.

Desde un comienzo los habitantes del archipiélago tuvieron una conexión directa con el mar, ya que era el medio de transporte hacía los diferentes pueblos, además facilitaba la alimentación, de hecho se transformó en una tradición marítima conservada hasta la actualidad, en base a ella se desarrolló una economía basada casi totalmente en el mar.

Es por eso que Chiloé y sus tradiciones obedecen a herramientas y técnicas provenientes de los antepasados, los cuales fueron la base de los asentamientos, arquitectura y tradiciones. Donde la madera fue y es el elemento principal, debido a que es un material que se encuentra en la isla y que sabían trabajarla. Uno de los primeros objetos en madera fueron las dalcas construidas por los indígenas y posteriormente las embarcaciones de los colonos. Hasta que finalmente se comenzaron a construir en la isla, transformándose en una necesidad de conectividad y trabajo, pasando a ser la tradición principal de Chiloé, ya que era el medio para conectarse de un lugar a otro desde la colonización hasta la actualidad. Fueron tan importantes su modo de construcción y el trabajo de la madera que se utilizaron para la construcción de iglesias, es decir, se utilizó el casco de la embarcación como guía para los arcos del techo de la nave central de las iglesias.

Antiguamente las embarcaciones fueron un objeto muy importante para la isla, pero con la construcción y mejora de carreteras y caminos eso fue dejado atrás y disminuyó bastante su utilización, actualmente su uso sigue en pie pero no como transporte principal, por lo menos en las ciudades más grandes. Sin embargo, Chiloé sigue destacando como un pueblo de navegantes del sur y por sus destacados constructores de ribera que se observan hasta en la actualidad con embarcaciones que son una obra de arte.



Fuente: Martina Bahamonde



Fuente: Martina Bahamonde



Fuente: Martina Bahamonde



Fuente: Martina Bahamonde

2. PROBLEMÁTICAS DEL ARCHIPIÉLAGO

Algunas problemáticas que se dan a nivel general en la isla son la falta de conectividad entre las diferentes ciudades, pueblos, etc., y hacia el continente en especial en zonas rurales dentro de la isla grande, como también en las pequeñas.

La centralización de los servicios e infraestructuras, estos ubicados en las principales ciudades (Ancud, Castro, Quellón), complicando a los habitantes de zonas alejadas que puedan acceder a dichos servicios ubicados dentro de la isla.

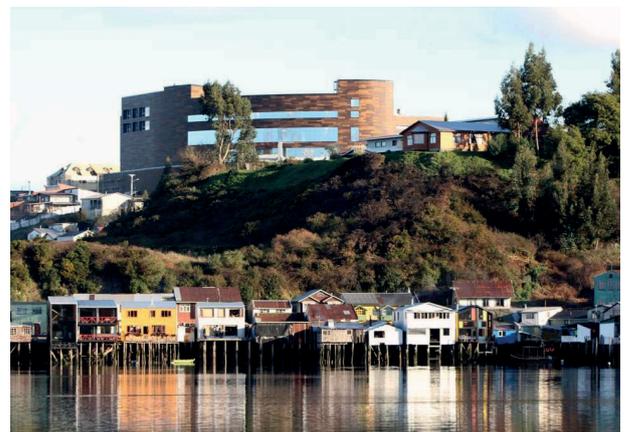
La carencia de infraestructura de salud, educación, recreación, espacios públicos, viviendas, etc., esto especialmente en zonas rurales y alejadas, debido a eso es que bastante población joven se va de la isla hacia el continente buscando servicios e infraestructura de mejor calidad, ya que los que se encuentran en la isla son precarios y ni siquiera dan abasto con la población actual del archipiélago.

También es importante mencionar que en las últimas décadas Chiloé se ha dado a conocer por diversos motivos, tales como gastronómicos, culturales, geográficos, arquitectónicos, etc., por lo que ha cambiado la economía chilota, aumentando con creces el turismo. Por esto el crecimiento debido a la demanda turística genera una mejora en todos los aspectos de la isla para permitir fácilmente el conocimiento de esta y de todos sus lugares, manteniendo o en algunos casos comenzando a construir infraestructura y equipamiento, especialmente en temas de transporte mejorando el recorrido hacia los lugares más conocidos. Claramente esto no debe ser solo a favor de los turistas si no que debe ser considerado como una necesidad básica de todos los chilotes para el mejoramiento de conectividad, infraestructura, espacio público, calidad de vida, etc., ya que en la actualidad bastantes pueblos se encuentran con equipamientos precarios y en algunos casos nulo, aislándolos y dependiendo mucho más de las grandes ciudades chilotas y del continente (puerto Montt, Santiago, etc.).

El turismo en la isla no se da solo por las iglesias, si no por su condición de pueblo del mar, navegantes. Por sus tradiciones típicas, tales como mingas, músicos, arquitectura, constructores de ribera, etc., pero en la actualidad no se encuentra lo suficientemente desarrollado para poder conocerlo a cabalidad.



Fuente: Imagen propia

Fuente: www.cultura.gob.clFuente: www.plataformaarquitectura.cl

3. TEMÁTICA

Debido a las problemáticas nombradas, a la contingencia del archipiélago y a mi trabajo previo en la Dirección de Obras Portuarias es que quiero trabajar en un borde costero, de manera que por la ubicación geográfica se pueda apelar a un tipo de conectividad que en la actualidad es solo utilizada para llegar a las islas pequeñas de Chiloé, revalorizándola como se hacía antiguamente. Con esto me refiero a generar nuevamente una conectividad marítima, aunque es más rápido y frecuente por tierra en algunos casos.

La intervención del borde costero también se debe al pasado indígena del archipiélago, ya que el mar es el sustento de la vida chilota, ya que en torno a él se generan todas las actividades, tradiciones y cultura de la isla, otorgándole una conexión directa con el mar, la tierra y la madera. Por lo que cualquier proyecto debe considerar esta condición base para diseñar diferentes tipos de equipamiento en función del lugar.

Entonces, quiero intervenir algún pueblo pequeño de la isla, este debe contar con algunas condiciones básicas, la primera es ubicarse dentro de la isla grande de Chiloé, además de estar adyacente a un borde costero. Segundo, debe ser un pueblo alejado de las principales ciudades para no seguir con la centralización de los servicios e infraestructuras, también debe contar con algún atractivo turístico importante para la comuna y/o región, como por ejemplo una de las iglesias que fueron nombrada Patrimonio de la Humanidad, de manera que no sea un lugar tan desconocido para los visitantes, y finalmente que tenga alguna característica local que destaque en toda la isla, para así poder potenciar aún más la cultura chilota en estos lugares tan remotos.

La elección de un pueblo alejado también se debe a que la actual preocupación por la construcción de equipamientos, espacio público, etc., ya que se da en las ciudades principales, dejando de lado una vez más los sectores más alejados, aislándolos de todo el archipiélago y del crecimiento urbano, turístico, necesidades básicas, etc., por lo cual es sumamente necesario intervenir estas zonas menos concurridas en donde se necesitan muchos cambios en cuanto a arquitectura, fortaleciendo la tradición y cultura chilota ya que es en estos pequeños pueblos donde se ve en mayor intensidad.

Por lo tanto quiero generar una nueva ruta patrimonial al igual que las existentes que permiten realizar un recorrido temático para conocer el archipiélago, en este caso sería una ruta vía marítima volviendo a las antiguas tradiciones chilotas por las que se conocen la isla, su antepasado Huilliche y Chono, navegantes y nómades del mar, por lo que se podrá conocer Chiloé y su cultura recorriendo todos sus bordes, de hecho es el principal atractivo de la isla, navegar por sus diferentes canales.

Esta ruta recorrería diferentes sectores, los cuales son pueblos costeros que incluyen alguna de las 16 iglesias patrimoniales, humedales y como es un recorrido ma-



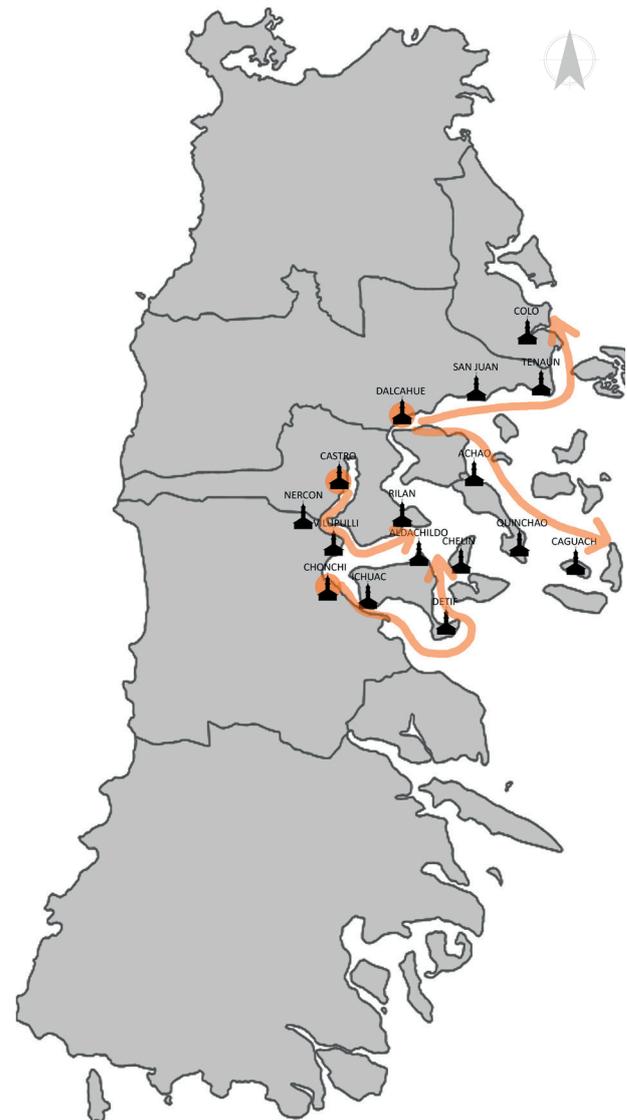
Fuente: Elaboración propia

rítimo se observaría la cultura de bordemar, en donde en algunos casos destaca la carpintería de ribera, pesca tradicional, etc. Esta consistiría en tener tres puntos por donde realizar o comenzar el recorrido, serían algunas de las ciudades puertos principales de la isla, Dalcahue, Castro, Chonchi, cada una de estas ciudades tendrán un recorrido definido, es decir, se dividirá por tramos, en los cuales Dalcahue tomara los pueblos de la zona nororiental (San Juan, Tenaún, Colo), Castro la centro oriente (Rilán, Achao, Quinchao, Vilipulli) y Chonchi la sur oriente (Ichuac, Detif, Aldachildo), estas ciudades serían los terminales o nodos centrales de este recorrido, llegando a las diferentes zonas a recorrer.

Esta nueva ruta abordaría una escala intercomunal y en el caso específico del proyecto sería una escala local favoreciendo a los turistas por ser un circuito patrimonial que permite conocer el archipiélago, pero principalmente a los habitantes del lugar escogido, mejorando las necesidades del pueblo y en específico de la actividad característica, de manera que se pueda dar a conocer dicha tarea. Esto permitirá aumentar la economía local y mejorara las condiciones de vida, mejorando las actividades de autoabastecimiento.

La temática del proyecto será la puesta en valor del patrimonio cultural chilote en relación a una actividad asociada a un pueblo, ya que el motivo principal del proyecto es realizar una intervención en relación a la contingencia local del pueblo a escoger, a lo que se necesita, no incluyendo algo ajeno al sector. Es decir, por medio de la ruta patrimonial, la infraestructura portuaria, social, pública y de la actividad característica se podrá generar un equipamiento que aborde todo lo mencionado anteriormente, esto mediante el reordenamiento y recuperación del borde costero para así poder revalorizar y exaltar el pueblo en sí, sus construcciones, tradiciones, formas de vida, etc.

Plano esquemático circuito patrimonial marítimo



Fuente: Elaboración propia





CAPÍTULO II

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1. ELECCIÓN DEL LUGAR

En un comienzo existía la posibilidad de intervenir algún lugar no tan central que cumpliera con la condición de ser una ciudad puerto, como es el caso de Dalcahue, Chonchi, Quemchi o Queilen, pero contradice la idea de trabajar en un pueblo alejado, ya que dichas ciudades aun siendo zonas peri céntricas cuentan con una gran cantidad de equipamiento y servicios. Por lo que escogí algunos pueblos con características claves, las cuales mencione anteriormente, como es el caso de Mechuque, Tenaún y San Juan, ambos destacan por el tipo de arquitectura utilizada o una actividad específica, palafitos, músicos y astilleros. Estos pueblos también se deben ubicar dentro de la ruta patrimonial marítima.

El primero fue descartado por ser una isla menor dentro de este gran archipiélago, donde la distancia y conectividad hacia este lugar complicaría el proyecto, igualmente que dicho pueblo no se encuentra dentro de la isla grande por lo que no puede ser incluido a la ruta patrimonial y además que es un pueblo que ha sido utilizado para bastantes proyectos. El segundo fue descartado por no tener una actividad tan potente y no tener el suficiente conocimiento de la zona.

Finalmente el pueblo escogido fue San Juan, este cuenta con todas las condiciones mencionadas anteriormente, iglesia declarada Patrimonio de la Humanidad, humedal alrededor de todo el pueblo, actividad característica como los astilleros con sus respectivos carpinteros de ribera, lejanía, precarización de equipamiento y espacio público, etc.

En este caso San Juan corresponde a la ruta desde Dalcahue, el pueblo será una de las 4 paradas, por lo cual también se deberá adaptar para esta nueva condición, considerando nuevas obras portuarias y equipamiento turístico.

Debido a la condición geográfica de San Juan de ser un varadero natural, es que se encuentran bastantes embarcaciones en la zona, esto también se debe a tener dos astilleros los que constantemente están construyendo o reparando algunas de estas, lo cual permite transformarse en un punto intermedio de todo el recorrido, ya que desde ahí sería posible trasladarse a pueblos o islas más pequeñas que estén cercanas al sector utilizando esas mismas embarcaciones generando caminos secundarios al igual como lo existen por vía terrestre. Por eso mismo, con la habilitación de infraestructura portuaria, en conjunto del astillero generan un equipamiento donde se realice todo el proceso de esta tradición chilota, donde se pueda observar desde la preparación de la madera para la construcción de embarcaciones hasta la utilización de estas para el nuevo circuito patrimonial.

Por lo tanto, San Juan es el pueblo con mayor potencial para intervenir mejorando la calidad arquitectónica, urbana, social y cultural del pueblo y en específico de los astilleros mejorando su infraestructura y siguiendo este

proceso de manera que se pueda dar a conocer este oficio, favorecerá a los residentes del sector, ya permitirá aumentar la economía local y mejorara las condiciones de vida, mejorando las actividades de autoabastecimiento.

Plano ciudades principales y pueblos escogidos Chiloé



SIMBOLOGÍA	
	CIUDADES PRINCIPALES
	CIUDADES PUERTO SECUNDARIAS
	PUEBLOS COSTEROS ALEJADOS

Fuente: Elaboración propia

2. ANÁLISIS HISTÓRICO

2.1 UBICACIÓN

Se ubica en la comuna de Dalcahue, entre los poblados de Calen (oriente) y Quetalco (poniente) y el canal de Dalcahue al sur, es decir, se ubica en la zona oriente de la isla, como la gran mayoría de los poblados chilotos. Geográficamente se encuentra protegido de los vientos vinculados al mal tiempo (norte, este y oeste) y expuesto al viento sur, esto se debe al modo de fundación de las ciudades chilotas. Una de las condiciones más importantes del poblado es la diferencia de mareas, ya que en altas mareas su profundidad máxima es de 5 metros y en pleamar el borde costero desplaza bastantes metros generando una amplia zona para mariscar y conectarse con otros sectores vía terrestre (Calen y Chovi). El pueblo posee un extenso territorio de carácter rural pero la mayor población se ubica a nivel del mar, cercano al centro fundacional donde se encuentra la iglesia de San Juan Bautista. Como todos los pueblos el crecimiento de este se da en torno a la iglesia, debido a las creencias católicas tan fuertemente cultivadas en la isla, frente al edificio se encuentra la explanada típica que en este caso rompe con el típico patrón urbano, ya que actualmente es una plaza pequeña, posterior a la iglesia se encuentra el antiguo cementerio.

Las localidades de San Juan y Chovi San Juan pertenecen a uno de los distritos de Dalcahue, el caso de intervención es San Juan bajo, este corresponde a los asentamientos ubicados en la zona costera. Según datos entregados por

el INE sobre el censo nacional del año 2002, la población total de esa zona es de 70 habitantes, 36 hombres y 34 mujeres, debido a esa cantidad San Juan pertenece a un caserío de la Región de los Lagos. El sector cuenta con 27 viviendas, la mayoría de estas se encuentran frente a la costanera. Algunos servicios o infraestructuras que se presentan en el sector son construcción artesanal, centro asistencial (se utiliza una vez al mes), equipamiento comunitario, escuela básica (aunque en la actualidad está cerrada ya que según el PLADECO de Dalcahue no hay matriculados los últimos años)

San Juan es un pueblo conocido por tener carpinteros de ribera, una de las actividades principales dentro de la isla y en especial en este sector debido a la característica geográfica ya mencionada, a esta nos referimos a que en ciertos momentos debido a la subida de la marea este sector se inunda llegando en algunos casos hasta la iglesia principal, debido a eso es que la tarea de los dos astilleros que se encuentran en el pueblo es mucho más fácil al momento de la botadura de embarcaciones, ya que el mar se encuentra totalmente cercano. Otra característica importante es que contiene un gran humedal y un estero que hace que el sector tenga una característica peculiar, ya que en algunos meses del año estos hilos de agua se llenan de diferentes especies transformándose un atractivo turístico muy potente en la zona.



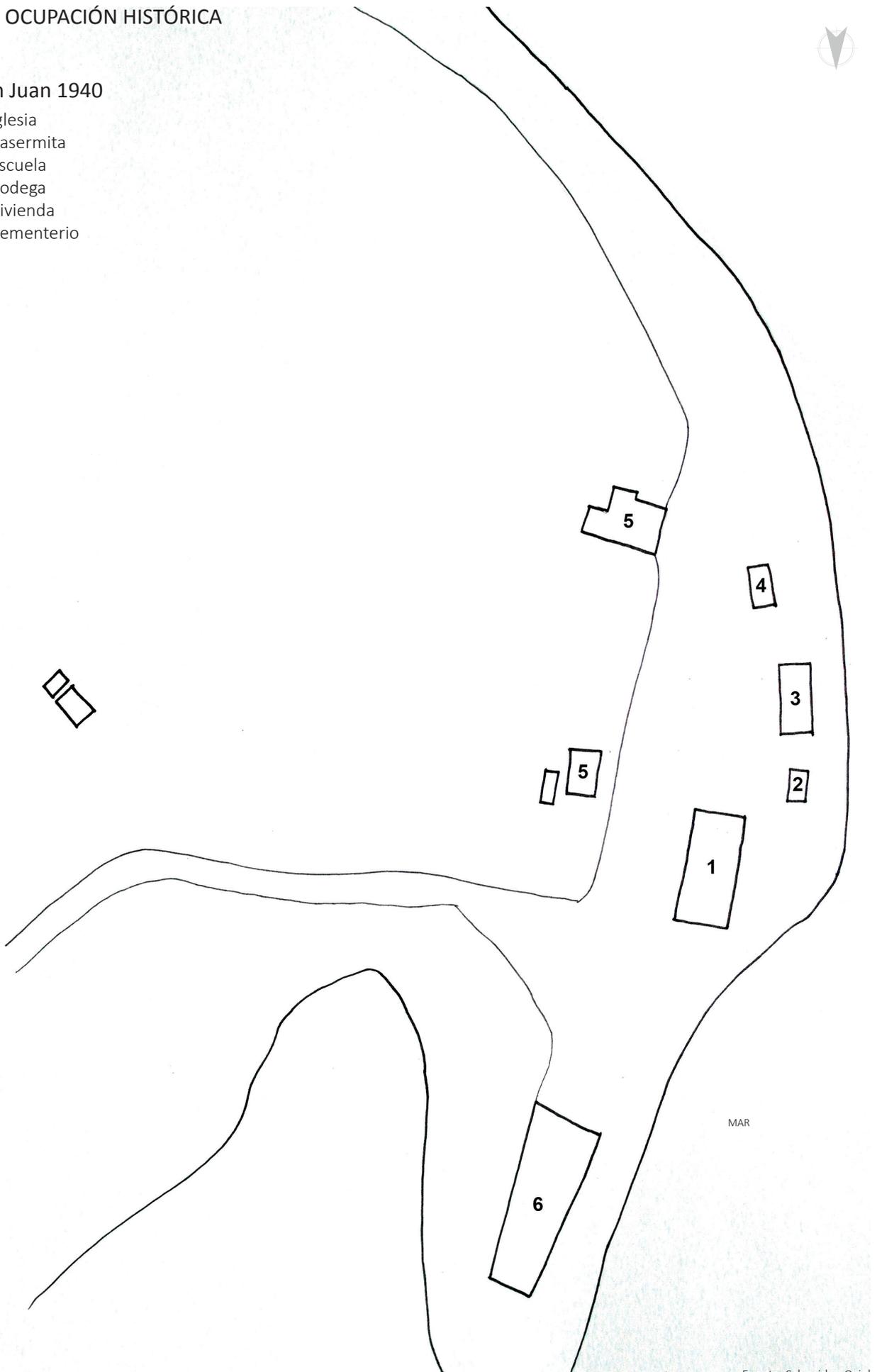
Fuente: www.dalcahue.cl

2.3 OCUPACIÓN HISTÓRICA



San Juan 1940

1. Iglesia
2. Casermita
3. Escuela
4. Bodega
5. Vivienda
6. Cementerio



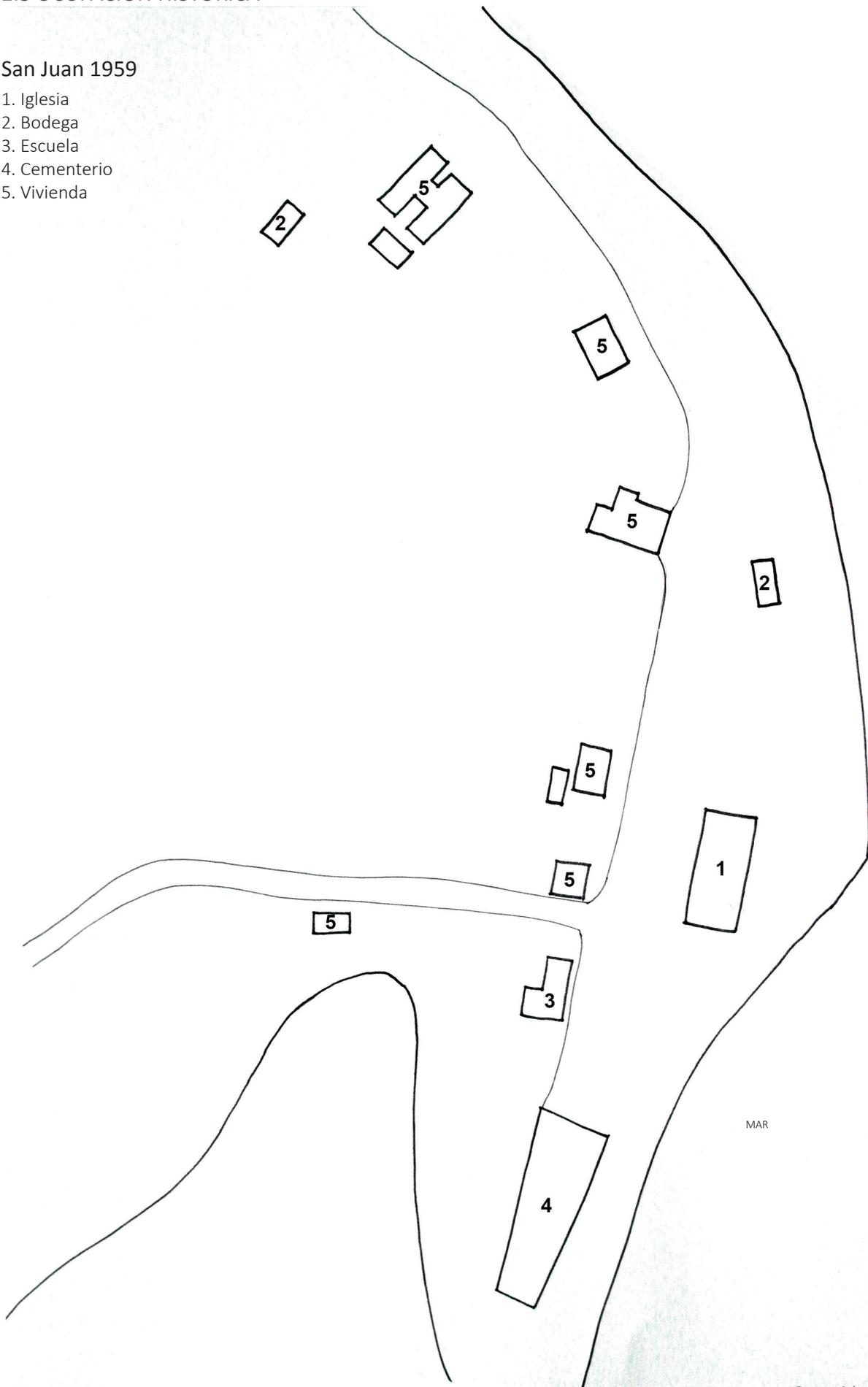
Fuente: Schneider, Oxiel

2.3 OCUPACIÓN HISTÓRICA



San Juan 1959

- 1. Iglesia
- 2. Bodega
- 3. Escuela
- 4. Cementerio
- 5. Vivienda

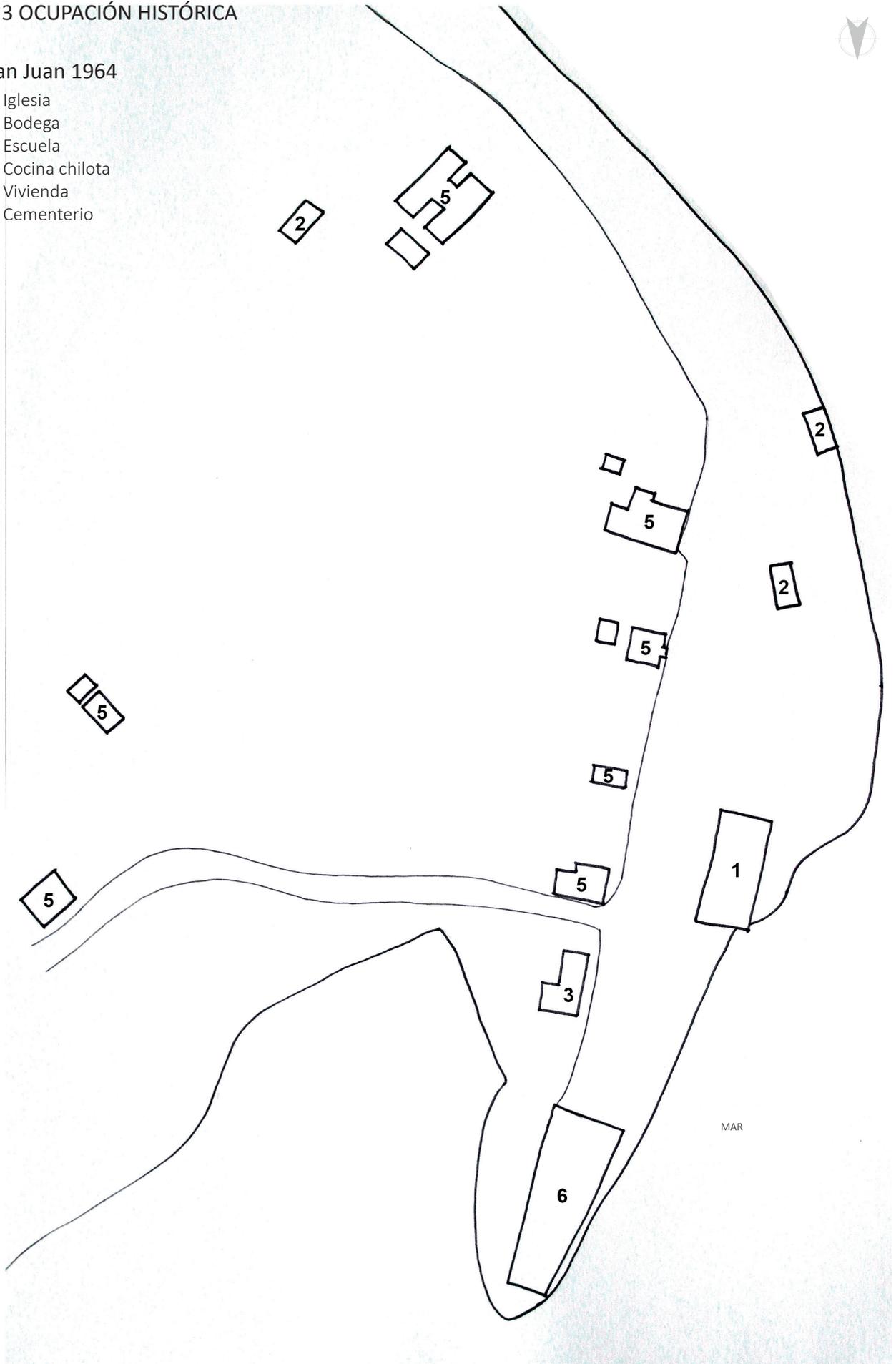


Fuente: Schneider, Oxiel

2.3 OCUPACIÓN HISTÓRICA

San Juan 1964

1. Iglesia
2. Bodega
3. Escuela
4. Cocina chilota
5. Vivienda
6. Cementerio



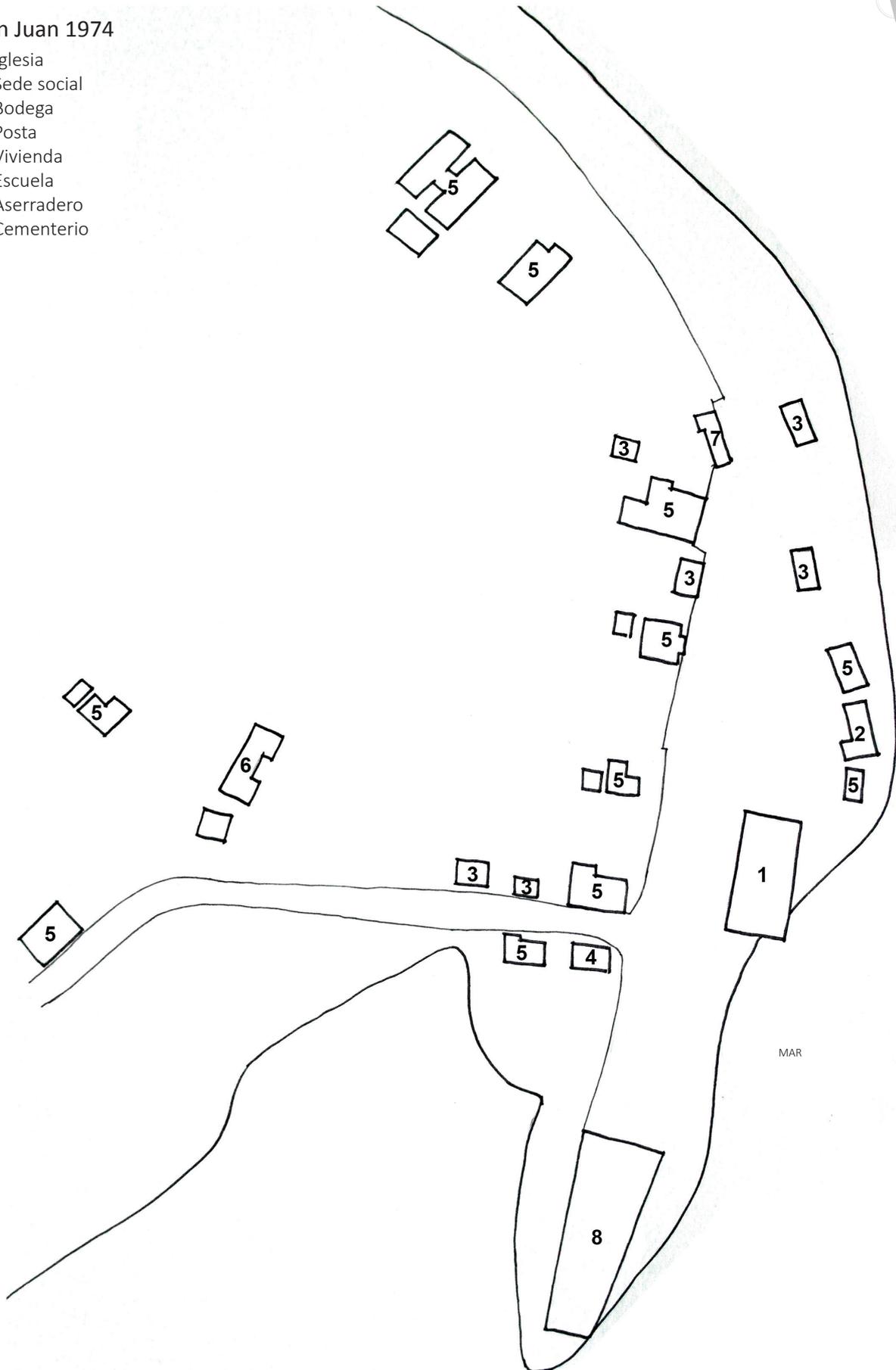
Fuente: Schneider, Oxiel

2.3 OCUPACIÓN HISTÓRICA



San Juan 1974

1. Iglesia
2. Sede social
3. Bodega
4. Posta
5. Vivienda
6. Escuela
7. Aserradero
8. Cementerio



Fuente: Schneider, Oxiel

2.3 OCUPACIÓN HISTÓRICA

San Juan 1974

1. Cementerio antiguo
2. Iglesia
3. Vivienda desocupada
4. Sede social
5. Casa Antonio Paredes B.
6. Casa Cesar bahamonde
7. Fragua
8. Bodega
9. Casa Zoilo Bahamonde B.
10. Casa Armenia Bahamonde N.
11. Aserradero
12. Bodega
13. Casa Margarita Diaz B.
14. Taller carpintería
15. Casa Elvira Bahamonde B.
16. Casa Norma Bahamonde B.
17. Casa Emilia Vera B.
18. Posta
19. Taller carpintería y bodega
20. Casa Jose Ojeda O.
21. Bodega
22. Bodega
23. Escuela
24. Cocina
25. Casa Adela Bahamonde B.



Fuente: Schneider, Oxiel

3. ANÁLISIS URBANO



Fuente: Elaboración propia en base a plano de google earth

CIRCULACIONES



Fuente: Elaboración propia

3.1 VIALIDAD TERRESTRE Y MARÍTIMA

La principal forma de acceso es mediante la carretera que comienza en Dalcahue y termina en Tenuán, luego se sigue por un camino secundario hasta que finalmente se llega a la calle principal de San Juan Bajo, la cual continúa por todo el pueblo, generando el asentamiento de las casas alrededor de esta calle única.

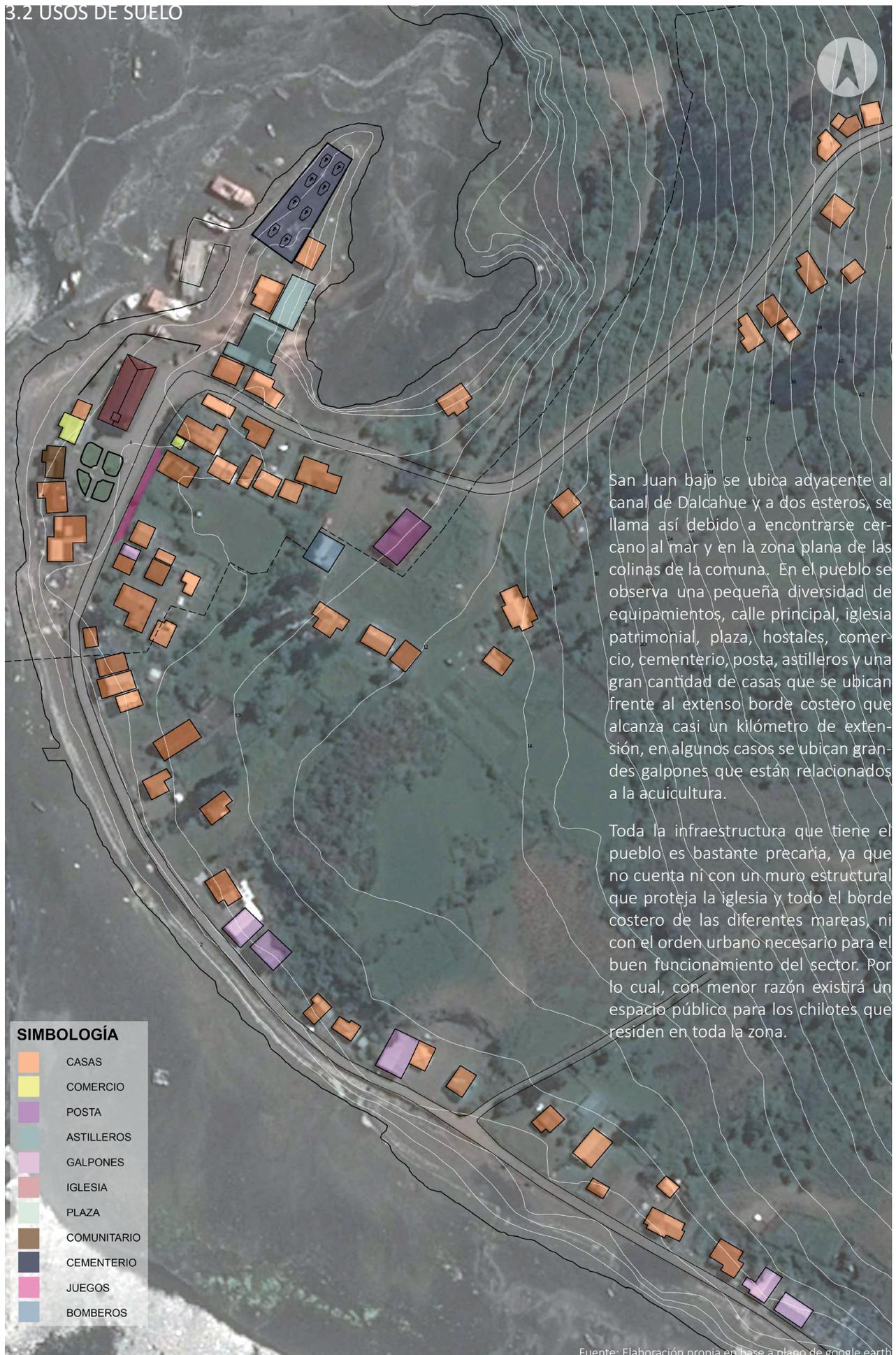
Existe un nuevo camino hacia Calén, conectándose de manera más rápida y directa a este pueblo ubicado al costado oriente.

Otra manera de acceder a San Juan es por vía marítima, aunque en la actualidad no es tan frecuentada, debido a la condición que tiene en pueblo al desplazar bastantes metros y en dos horarios diferentes. Esta manera es desde Dalcahue hacia el oriente de manera directa, siendo en algunos casos más rápido y directo este recorrido.

Actualmente todas las embarcaciones de los residentes de San Juan o las que llegan del exterior, atracan en la zona norte posterior de la iglesia utilizando el muro table estaca para anclarse, llegando hasta el antiguo cementerio.

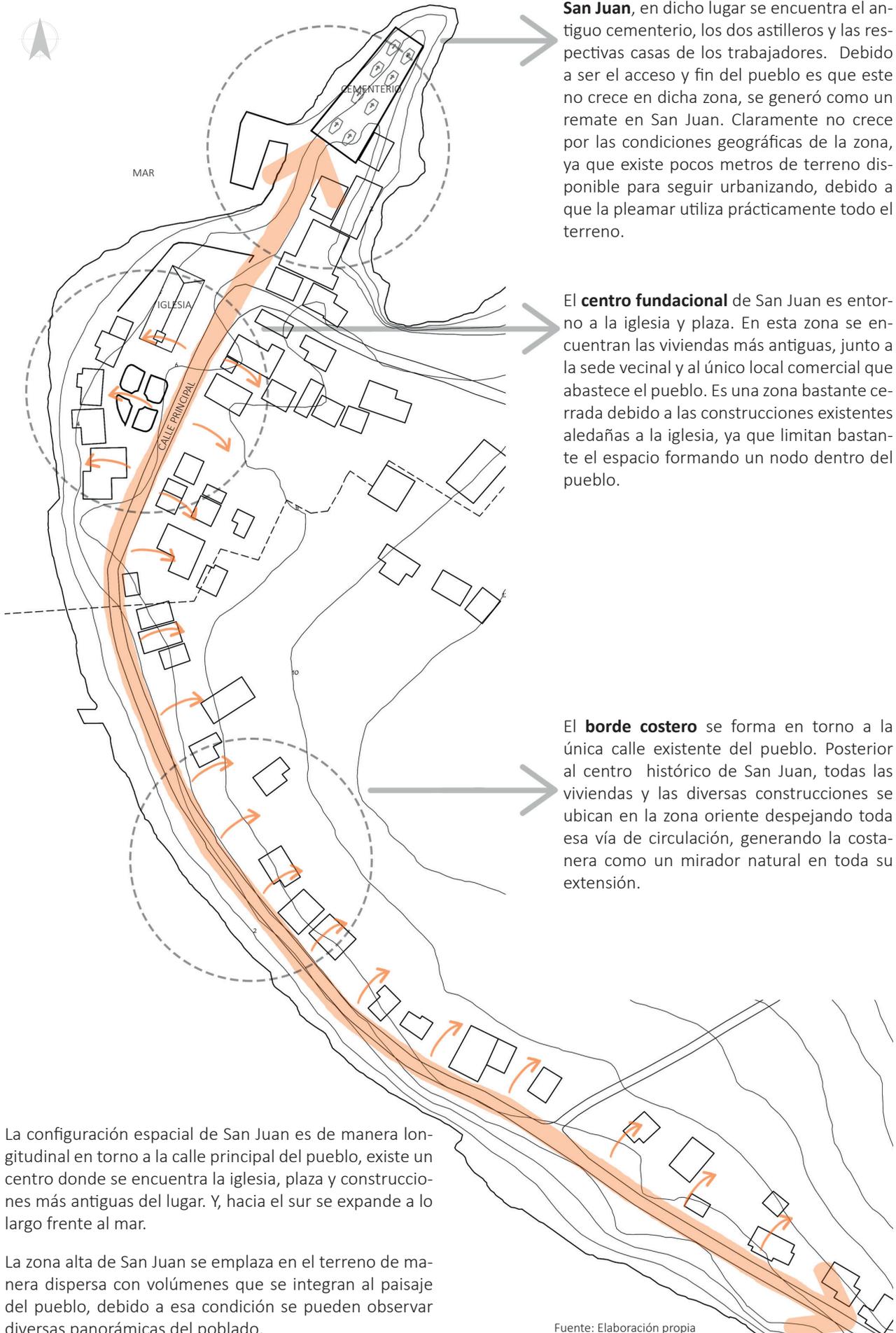
Con el pasar de los años aumento la cantidad de embarcaciones que se encontraban en dicho lugar, por lo que es una gran área de influencia de diferentes naves, contaminando de manera visual y con sus restos.

3.2 USOS DE SUELO



Fuente: Elaboración propia en base a plano de google earth

3.3 ESPACIALIDAD



Esta zona corresponde a la **parte trasera de San Juan**, en dicho lugar se encuentra el antiguo cementerio, los dos astilleros y las respectivas casas de los trabajadores. Debido a ser el acceso y fin del pueblo es que este no crece en dicha zona, se generó como un remate en San Juan. Claramente no crece por las condiciones geográficas de la zona, ya que existe pocos metros de terreno disponible para seguir urbanizando, debido a que la pleamar utiliza prácticamente todo el terreno.

El **centro fundacional** de San Juan es entorno a la iglesia y plaza. En esta zona se encuentran las viviendas más antiguas, junto a la sede vecinal y al único local comercial que abastece el pueblo. Es una zona bastante cerrada debido a las construcciones existentes aledañas a la iglesia, ya que limitan bastante el espacio formando un nodo dentro del pueblo.

El **borde costero** se forma en torno a la única calle existente del pueblo. Posterior al centro histórico de San Juan, todas las viviendas y las diversas construcciones se ubican en la zona oriente despejando toda esa vía de circulación, generando la costanera como un mirador natural en toda su extensión.

La configuración espacial de San Juan es de manera longitudinal en torno a la calle principal del pueblo, existe un centro donde se encuentra la iglesia, plaza y construcciones más antiguas del lugar. Y, hacia el sur se expande a lo largo frente al mar.

La zona alta de San Juan se emplaza en el terreno de manera dispersa con volúmenes que se integran al paisaje del pueblo, debido a esa condición se pueden observar diversas panorámicas del poblado.

Fuente: Elaboración propia

3.4 PAISAJE Y VEGETACIÓN



Fuente: Elaboración propia en base a plano de google earth



Fuente: www.dalcahue.cl

Cerros - Humedal

San Juan es un pueblo que destaca por un paisaje peculiar, esto se debe a estar cercano al mar como la mayoría de los asentamientos chilotes, al relieve con colinas y planicies en bordemar. Además del extenso humedal donde diversas aves llegan en diferentes épocas del año.

Debido a la variación de niveles del terreno, es que se puede tener varias vistas del pueblo, desde el acceso principal, del mar y de los poblados cercanos, generando diversos paisajes urbanos donde destaca principalmente un fondo verde, lleno de vegetación, la iglesia y pequeña concentración de casas ubicadas de manera lineal a través de la única calle, como elementos principales en este borde costero. También se observa que en las zonas más altas existe una dispersión de las construcciones, resaltando aún más la vegetación frente a las casas.



Fuente: Imagen propia



Fuente: www.siempreverdeturismo.com

Pleamar y bajamar

La diferencia de niveles de marea es una condición no solo paisajística, si no que afecta toda la vida de los residentes del pueblo, ya que condicionan todo el horario de ida y salida al mar, horario de mariscar, observación de aves, etc.

También esta característica afecta a los equipamientos de la zona, por ejemplo los astilleros que se ubican en una zona donde favorece la botadura de las embarcaciones que construyen, ya que al estar tan próximo al mar genera que esta tarea sea mucho más fácil. Además de las casas ubicadas en torno a la plaza, ya que al subir la marea se observan los grandes pilotes que las sostienen, otorgándole el valor arquitectónico típico de Chiloé, los palafitos. Esto también es un problema ya que en el caso de las casas que se encuentran cerca del antiguo cementerio, quedan rodeadas de agua de manera que no se puede acceder ni salir de ellas.

3.5 ESPACIO PUBLICO

La situación actual en la que se encuentra San Juan es de una gran despreocupación y aislamiento, debido a eso es que se aprecia uno de los mayores problemas de la zona, la carencia de espacio público y el nulo desarrollo de su borde costero.

Plano espacio público - privado



Fuente: Elaboración propia

Las zonas que corresponden a espacio privado son propiedad de algunas casas e iglesia que en la actualidad se encuentran sin cercos que las delimiten. Esta última es la más utilizada, debido a ser uno de los espacios más extensos para poder reunirse. El espacio público corresponde a todo el borde costero, plaza, zona de juegos, camino al antiguo cementerio y zona del antiguo balneario. Estos lugares se encuentran inutilizables por las embarcaciones, desechos y porque no existe el mobiliario y adecuación de los espacios para ser usados.

Los espacios utilizados por los residentes de San Juan son pocos y precarios, estos espacios son pequeños terrenos que en algunos casos (plaza de juegos) tienen cierto mobiliario y en otros (posterior a la iglesia) los mismos vecinos incorporan asientos para poder utilizar dicha zona.



Fuente: Imagen propia

Uno de los lugares utilizados como espacio público es la zona posterior a la iglesia, donde se encuentra un terreno libre y amplio para reuniones, descansar, etc. (solo cuenta con una banca en mal estado)



Fuente: Imagen propia

Otro espacio es una zona longitudinal frente a la plaza e iglesia, en un espacio sin la intervención necesaria para el adecuado emplazamiento de juegos. Esta zona es utilizada por los niños del pueblo.



Fuente: Imagen propia

El espacio principal de cualquier pueblo chilote es el bordemar, este se utiliza cuando desplaya para realizar diversas actividades, cerca de la plaza se puede acceder a este fácilmente, aunque se encuentra sin ningún espacio definido para utilizarlo.

Plano zona utilizada como espacio público



3.6 DETERIORO

Plano ubicación Antiguo balneario y astillero



Fuente: Elaboración propia

Antiguo balneario

Esta zona era utilizada como un balneario ya que es una pequeña bahía, estando más protegida que la playa que da directo al mar, pero debido al traslado de los astilleros y a la utilización de toda el área para la construcción y botadura de embarcaciones, es que se dejó de utilizar, esto se debe a la gran contaminación de restos de madera. Es una zona que posee un gran potencial paisajístico y urbano ya que genera de manera natural una zona habitada para el baño y para la observación del humedal.

Antiguo astillero

Antiguamente el conocido astillero de San Juan se ubicaba frente al mar, posterior a las casas con mayor valor patrimonial del pueblo, este se trasladó posterior al terremoto de 1960. Actualmente quedan huellas de su existencia (atracadero), pero lamentablemente se transformaron en restos que ensucian todo el borde costero, al igual que en la última casa palafito de la zona sur, ya que en esa zona existía una fragua y una bodega. Ese sector también es utilizado para anclar varias plataformas que se encuentran a lo largo de toda la costanera.



Fuente: Martina Bahamonde



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia

Edificaciones

Existen diferentes construcciones en estado de deterioro, generalmente se debe al mal uso de la precaria infraestructura del pueblo por los mismos habitantes de la zona. Un ejemplo es el muro de table estaca que protege la iglesia de la pleamar, en la actualidad se encuentra totalmente deteriorado en la zona norte debido a que las embarcaciones atracan en dicho lugar utilizando pilares para afirmarse. También es el caso de las edificaciones que se encuentran al borde del colapso por el paso del tiempo, estas podrían tener un gran potencial turístico, transformándose en hospedajes y otorgando a turistas diferentes actividades que se puedan realizar en la zona.



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia

Bordemar

Actualmente el borde costero se encuentra en completo deterioro debido a las actividades que se dan en el sector, la primera es por los dos astilleros ubicados en la zona norte del pueblo, segundo es por las embarcaciones repartidas por todo el pueblo y finalmente a las grandes cantidades de plataformas para actividades acuícolas y sus desechos que se ubican a lo largo de toda la costanera. Esto genera que el borde costero de San Juan se observe aún más desordenado y desorganizado, generando una dispersión de todas las actividades y equipamientos. A lo largo del tiempo la costanera no ha tenido ningún cambio, sigue siendo un camino rural que no cuenta ni con un acceso claro hacia la playa, ni con un sendero delimitado para poder recorrerla completa y menos el mobiliario urbano básico, como por ejemplo un muro de contención.

3.7 SECTORIZACIÓN

Plano mirador acceso San Juan



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia

Acceso

El acceso principal a San Juan es por vía terrestre, desde la ruta principal que une Dalcahue con Tenaún siguiendo por un camino secundario que llega a la zona alta del loma del pueblo. Debido a ser un pueblo costero, su conectividad y acceso es precario, demorando una hora y media entre Castro y San Juan.

Se ingresa por la parte trasera de la iglesia, a diferencia de la mayoría de los poblados chilotes, esto se debe a que el ingreso a San Juan era vía marítima pero con el tiempo se incorporó la carretera, la cual se construyó en el lugar más factible para acceder.

El relieve de San Juan genera que desde los sectores altos se pueda observar el pueblo en toda su extensión, figurando la iglesia, astilleros y el paisaje peculiar como elementos principales del lugar, generando diversas vistas de San Juan.

En la zona alta se genera un mirador natural, donde es posible ver casi la totalidad de San Juan bajo en primer plano, es decir, desde ahí se observa la primera imagen del pueblo. Debido a la precariedad del pueblo y al desorden urbano, el sector se encuentra visualmente saturado y desordenado por las embarcaciones y respectivos astilleros.

Iglesia y plaza

San Juan cambia el patrón tradicional del emplazamiento urbano, ya que no presenta la gran explanada frente a la iglesia, si no que esta transformada en una plaza ajardinada y limitada por las construcciones adyacentes, lo que no permite tener un espacio para el desarrollo de diferentes actividades.



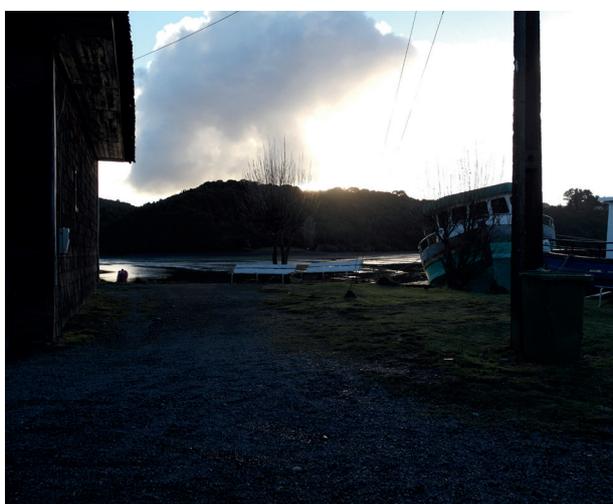
Fuente: Imagen propia

La zona donde se encuentra la iglesia y explanada se ha generado como el centro urbano debido a las fuertes creencias cristianas y a las actividades relacionadas a ellas. En San Juan, este espacio tiene una gran importancia como lugar fundacional, pero se encuentra demasiado limitado en cantidad de metros cuadrados y debido al cerco que existe en la plaza, por lo que no se utiliza para las actividades mencionadas. De hecho, tampoco es utilizada como plaza, debido al precario mobiliario urbano existente.



Fuente: Imagen propia

Frente a la plaza se ubica de manera longitudinal una pequeña cantidad de juegos infantiles, pero sin haber intervenido antes toda la zona para generar un espacio público adecuado para la utilización de dicho mobiliario. Esta zona infantil se ubica entre los cercos y la única calle del pueblo. Los juegos en la actualidad se encuentran deteriorados mayormente por las condiciones climáticas que se dan en el archipiélago.



Fuente: Imagen propia

Debido a que no existe una explanada con el espacio suficiente, se genera un nuevo punto de reunión en la zona posterior a la iglesia. En este lugar es posible realizar cualquier actividad debido a que es una zona con una cantidad de terreno adecuado para la congregación de varias personas, pero en la actualidad no cuenta con mobiliario y se encuentra totalmente desprotegido ante el viento norte.

Borde mar

La costanera de San Juan es prácticamente la continuación de la calle principal, esta no cuenta con ningún tipo de infraestructura y mobiliario urbano. De hecho, es tan precario que no existe ni un sendero delimitado para que los peatones puedan circular. Esto es un gran problema, ya que el pueblo tiene un gran potencial turístico y paisajístico, lo que está mal aprovechado.

Plano zonificación del deterioro del borde costero



Fuente: Elaboración propia

La zonificación del borde costero se realiza en cuanto al deterioro presente, tomando en cuenta el grado de desarrollo costero, contaminación, despreocupación, mala ocupación del espacio etc.



Fuente: Imagen propia

El pueblo posee un extenso borde costero, el que se encuentra bastante ruralizado. Esto se debe al aislamiento del sector en comparación a las ciudades más pobladas de Chiloé, debido a la mala conectividad existente.

Esta larga franja se encuentra completamente liberada de construcciones en la zona poniente, por lo que permite tener un extenso mirador natural con un gran potencial turístico y paisajístico.



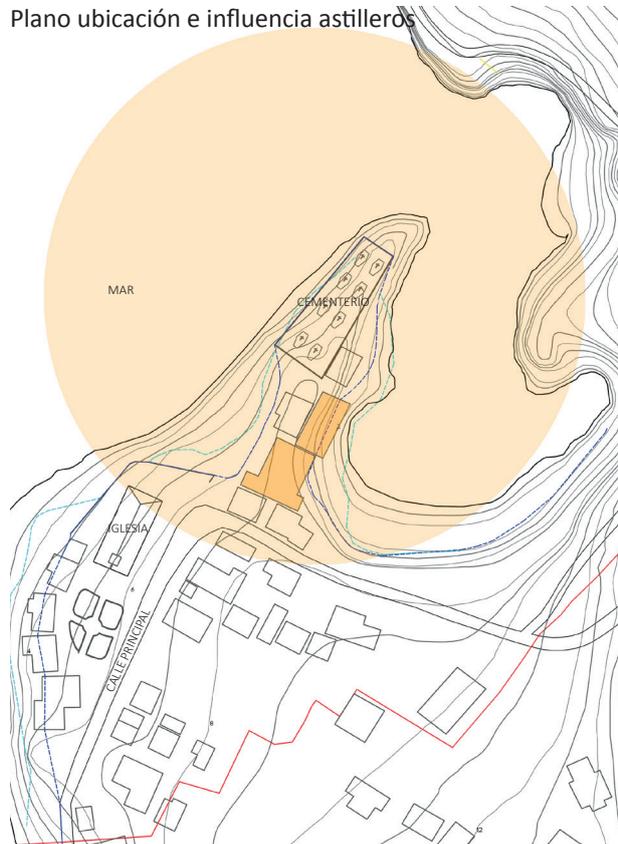
Fuente: Imagen propia

Actualmente todo el borde costero se encuentra ocupado por bastantes embarcaciones, desechos de estas, plataformas para el trabajo de acuicultura, etc., estas se encuentran dispersas a lo largo de todo el terreno, no teniendo un lugar limitado para ubicarse. Además que no existe desarrollo costero, por lo que incrementa que la costanera y todo el pueblo se encuentre en completo desorden y expuesto a diferentes eventos, como el caso de las marejadas que inundan toda la calle principal debido a que el muro de contención no se encuentra en buenas condiciones.

Astilleros

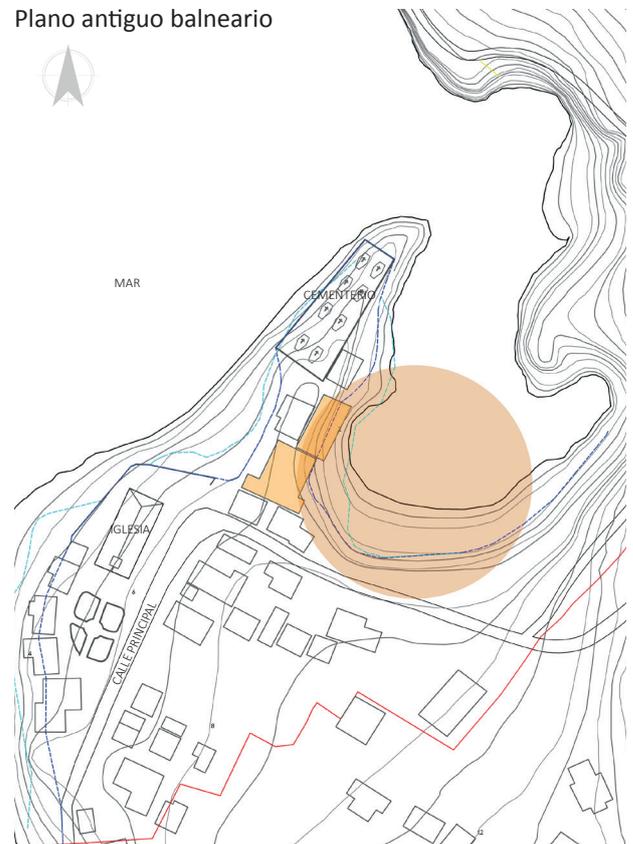
Es la actividad chilota principal del pueblo, son dos astilleros ubicados en el acceso de San Juan, en una entrada de agua, donde antiguamente existía un pequeño balneario. Actualmente los dos astilleros no utilizan un lugar específico, si no que tienen una gran área de influencia donde impiden la libre utilización de lugares que se utilizaban antiguamente, como el balneario y el acceso al antiguo cementerio. Además de la gran contaminación que se aprecia en todo el sector, tanto como polución por basura y visual.

Plano ubicación e influencia astilleros



Fuente: Elaboración propia

Plano antiguo balneario



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia

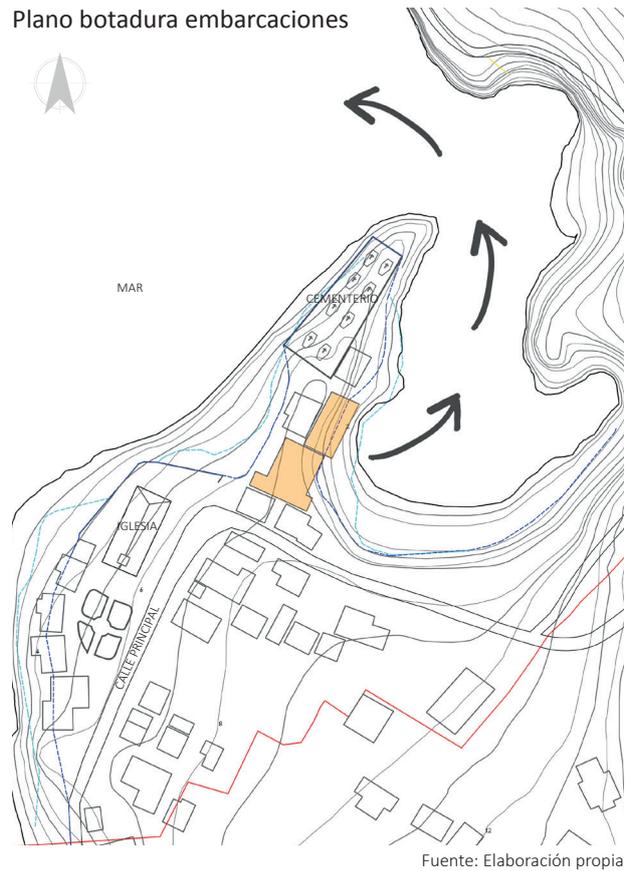
Antiguamente existía solo uno y se ubicaba posterior a las casas palafitos, frente a los esteros. La infraestructura fue cambiada al lugar actual por motivos personales del dueño del primer astillero, ya que vivía en dicho lugar. Con el tiempo comenzó a crecer el taller, generándose dos astilleros los que cada vez tienen más espacio de trabajo, debido al crecimiento de su infraestructura.

Antiguamente existía un balneario que era utilizado por los residentes de San Juan, pero debido a la contaminación de esta zona por los astilleros y las embarcaciones ya no se puede usar. Actualmente se encuentra lleno de restos de madera, cuerdas, aceite, etc., por lo que modifico todo el paisaje de esta pequeña bahía, dejando solo las huellas de la salida de las embarcaciones hacia el mar.

Plano area influencia astilleros



Plano botadura embarcaciones



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia

Debido a que no existe un control del trabajo y ocupación de los astilleros en el pueblo, es que estos abarcan un gran terreno de una manera desordenada y destruyendo su propio pueblo.

La ocupación va desde el lugar mismo de la construcción de embarcaciones, la zona que se ocupa para la botadura de estas, la entrada al antiguo cementerio y la zona donde todas las naves atracan, aunque estas ya se desligan del astillero.

También es posible observar fuera de los galpones, grandes cantidades de madera como desechos y para la construcción de embarcaciones.

Los dos astilleros construyen las embarcaciones con sentido oriente, y utilizan la entrada de agua para la botadura de estas ya que así es más fácil, por lo que el recorrido de estas es formando una curva hasta llegar al mar.

Debido a la actual ubicación de los astilleros y al recorrido que hacen las embarcaciones, es que no se pudo volver a construir el antiguo puente que conectaba con Dallico, ya que si estuviera, las embarcaciones no podrían pasar por dicha zona.

3.8 ACTIVIDADES DE BORDEMAR



Fuente: Expediente Zona típica San Juan



Fuente: Expediente Zona típica San Juan



Fuente: Martina Bahamonde



Fuente: Imagen propia

Caleta

San Juan como la mayoría de los pueblos chilotes posee una caleta, aunque en este caso sin muelle o rampa de acceso para las embarcaciones.

En la actualidad ya no está presente esta zona debido a que la construcción se encontraba bastante deteriorada, imposibilitando el uso de este lugar. Quedando solo huellas de este lugar, unos pilotes en los que posiblemente eran utilizados por la caleta y por las embarcaciones.

Antiguamente existía una serie de bodegas repartidas por todo el pueblo, pero esta zona era sumamente importante debido a que también se encontraban todos los equipamientos necesarios para la tarea de los carpinteros de ribera, el antiguo astillero, el aserradero, la fragua, etc. Por lo cual todo el sector estaba relacionado con las actividades relacionadas al mar, pero con el tiempo se dejaron de usar dichos lugares.

La caleta permitía que los residentes del pueblo pudieran realizar sus actividades diarias en relación al mar, mariscar, salir a pescar, navegar, etc.

También es necesario mencionar que todas las antiguas actividades en esta zona tenían una ubicación muy favorable, ya que estaban directo al mar y en dirección sur a la iglesia, de manera que al ingresar vía marítima, esta era el edificio principal.

La construcción principal de la caleta era una bodega de dos pisos, que al estar ubicado en el borde costero de San Juan seguía la tipología arquitectónica utilizada en el poblado, el sistema de palafitos en caso de pleamar revestido en tejas.

Con la declaración de la zona típica se quería potenciar dicho espacio y también ordenarlo. Esta zona tiene un gran potencial debido a que apunta al desarrollo de la cultura chilota y en especial de este pueblo. Por lo que es totalmente necesario reconstruirla y modificarla, como era utilizada antiguamente.



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia



Fuente: Imagen propia

Construcción naval

San Juan es uno de los pocos pueblos chilotes que conservan fuertemente sus tradiciones, esto se debe a la condición de aislamiento y conectividad. Una de estas es el oficio de los carpinteros de ribera en la construcción de embarcaciones.

Antiguamente era un oficio bastante requerido en el archipiélago por la pesca y marisquería, pero se perdió por el crecimiento del transporte terrestre, escasos de pesca y la fabricación de lanchas de fibra de vidrio.

En el pueblo existen dos astilleros artesanales que construyen lanchas de todo tipo y tamaño, se realizan a pulso doblando y modificando cada madera, aunque en la actualidad es algo más fácil y rápido, debido a la accesibilidad de las nuevas herramientas y materiales.

Debido al paisaje y a la mutabilidad de este es posible tener estos espacios asociados al mar, en especial por la diferencia entre pleamar y bajamar, facilitando dicha actividad.

Se pueden construir embarcaciones de hasta 18 metros, si supera esa longitud se necesita permiso de marinos, ya que la nave requiere una estructuración más técnica. Se demoran hasta 5 o 6 meses en construir las embarcaciones más grandes.

La carpintería de ribera no solo es un oficio, sino que es arte, poder realizar diferentes embarcaciones sin planos, ni maquetas, solo con el diseño imaginario de la obra y llevarlo a la realidad pudiendo transformar la madera en cada parte de las embarcaciones.

La construcción naval se transformó en una tradición familiar por parte de la familia Bahamonde y en la actualidad seguida por José Ojeda y Daniel Barrias. Esta tarea no era solo construir si no que traía consigo toda la cultura chilota de minga, en este caso en la botadura de embarcaciones cuando ya estaban terminadas, ya que con la colaboración de todos los vecinos se podía terminar esta tarea y finalizar con una fiesta como agradecimiento.

Actualmente la tradición se encuentra en decadencia, en cuanto al traspaso del saber, teniendo pocas personas que desean mantener la tradición del poblado y del archipiélago, es por eso que es necesario difundir esta cultura y labor. En algún momento se realizó esto, teniendo una escuela de astilleros, ahí se enseñaba a construir embarcaciones pequeñas de manera teórica y práctica, donde finalmente se terminaba el curso con la realización de una de estas.

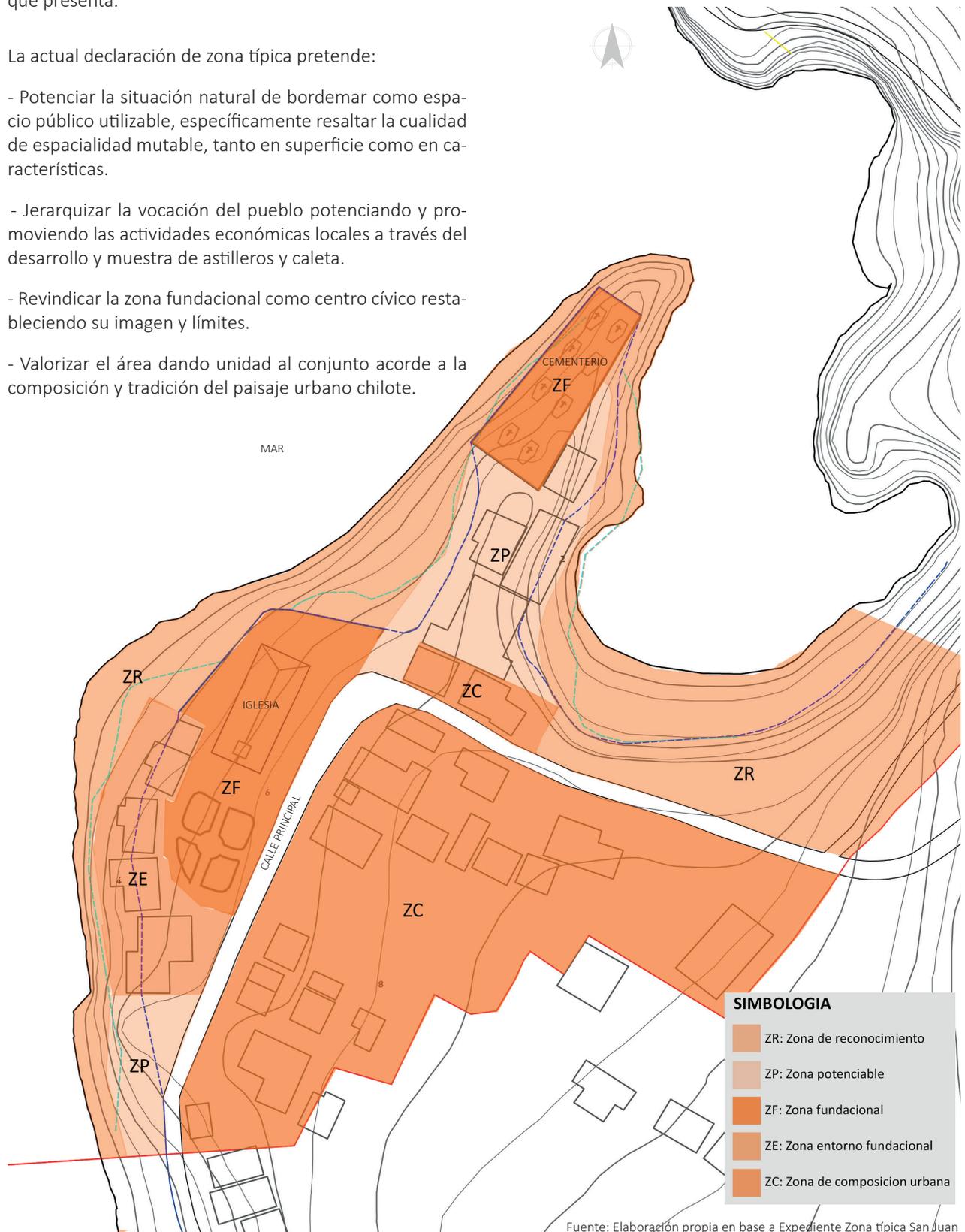
5. ZONA TÍPICA

Pretende proteger y conservar el aspecto típico y pintoresco de ciertos lugares, asegurando un desarrollo cultural y turístico, pero a la vez permitiendo la investigación y valoración de las manifestaciones histórico-culturales. San Juan no cuenta con un plan regulador que rija, regula y ordene el desarrollo del pueblo, por lo cual la zona típica aseguraría un tramo de este pueblo.

El poblado tiene una declaración de zona típica principalmente porque en él se encuentra una de las 16 iglesias que son patrimonio de la humanidad, la iglesia de San Juan Bautista, aunque también se debe al paisaje urbano y natural que presenta.

La actual declaración de zona típica pretende:

- Potenciar la situación natural de bordemar como espacio público utilizable, específicamente resaltar la cualidad de espacialidad mutable, tanto en superficie como en características.
- Jerarquizar la vocación del pueblo potenciando y promoviendo las actividades económicas locales a través del desarrollo y muestra de astilleros y caleta.
- Revindicar la zona fundacional como centro cívico restableciendo su imagen y límites.
- Valorizar el área dando unidad al conjunto acorde a la composición y tradición del paisaje urbano chilote.



Instrucciones de edificación

Corresponden al parámetro guía, direcciona el desarrollo de cada área zonificada para fomentar la identidad de San Juan, es decir, son las líneas generales de imagen, desarrollo y edificación que se deberán considerar para la realización de remodelaciones, restauraciones o intervenciones de carácter arquitectónico o urbano.

Instrucciones generales por área de zonificación

1. Zona fundacional

Se imposibilita la construcción de cualquier tipo de inmueble, siendo permitido solo intervenciones de tratamiento de espacio público de carácter patrimonial.

1.1 Mobiliario urbano: elementos como luminarias, bancas, basureros, ornamentos, entre otros, deben estar acorde a las proporciones e imagen de la arquitectura chilota, la madera deberá ser el elemento principal. Todo material utilizado deberá ser tratado de manera natural, es decir, no se permitirá el uso de barnices ni pinturas. Además dentro del mobiliario urbano, no estarán permitidos juegos infantiles.

1.2 Pavimento: podrán ser utilizados solo materiales de origen natural, como zonas de áreas verdes, piedras, conchillas, etc.

1.3 Vegetación: la explanada deberá tener vegetación de mediana altura para preservar las vistas y su permeabilidad

2. Zona de entorno fundacional

Debido a que en esta zona se encuentra una variedad de inmuebles de diversas categorías de valorización (discordantes, ambientales, históricos, artísticos, etc.), la zona típica pretende unificar los criterios para aumentar el valor patrimonial.

2.1 Uso de suelo: se mantiene el uso de suelo mixto actual (viviendas, sede social, comercio), se restringe la inclusión de nuevos puntos de servicio.

2.2 Agrupación: las construcciones deberán ser de tipo aislada.

2.3 Volumetría: deberá constituirse como un volumen concentrado y de macizas proporciones.

2.4 Altura: se mantendrá como altura máxima dos pisos.

2.5 Materialidad: solo se permitirá la madera como material estructural principal.

2.6 Revestimientos: se permite solo el uso de tejuela en cualquiera de sus variantes formales, tanto a nivel de fachada como cubiertas.

2.7 Tratamiento de fachada: deberá ser de carácter sencillo, con pequeños vanos.

2.8 Colores: solo uso de madera en estado natural.

2.9 Detalles: se permiten la inclusión de miradores y pórticos, además de ornamentos característicos de la arquitectura chilota.

2.10 Cierros: deberán tener como mínimo 80% de permeabilidad y no sobrepasaran la altura de 1.5 metros.

3. Zona de composición urbana

Las normativas serán menos estrictas, refiriéndose solo al tratamiento de fachada como un apoyo formal y volumétrico a la unidad del conjunto.

3.1 Uso de suelo: se mantiene el uso de suelo mixto (vivienda y servicios).

3.2 Agrupación: deberán ser de tipo aislado.

3.3 Volumetría: volumen concentrado y de macizas proporciones.

3.4 Altura: se mantienen los dos pisos como altura máxima.

3.5 Revestimientos: a nivel de fachada se utilizara madera, ya sea en tejuelas o tinglado, y en el caso de cubierta se prefiere la tejuela pero también se podría incluir el latón

3.6 Tratamiento de fachada: deberá ser de carácter sencillo, con pequeños vanos.

3.7 Colores: preferencia de uso de madera en estado natural y en caso de usar colores deben ser tonos mate

3.8 Detalles: se permiten la inclusión de miradores y pórticos, además de ornamentos característicos de la arquitectura chilota.

3.9 Cierros: deberán tener como mínimo 80% de permeabilidad y no sobrepasaran la altura de 1.5 metros

4. Zona potenciable

Las actividades de caleta y astilleros se mantendrán intactas por su aporte a la identidad de lugar, pero deberá ser refaccionada para respetar las características del área.

4.1 Usos de suelo: área exclusiva para el desarrollo de este tipo de economía local, pudiendo incluir servicios que apoyen o fomenten dichas actividades, además del turismo.

4.2 Agrupación: la tipología será de acuerdo a la necesidad de las faenas

4.3 Altura: dos pisos máximo.

4.4 Revestimiento: la fachada deberá ser de madera, utilizando tejuelas o tinglado, y en el caso de cubierta se prefiere la tejuela pero también se podría incluir el latón.

4.5 Colores: preferencia de uso de madera en estado natural y en caso de usar colores deben ser tonos mate.

4.6 Cierros: de preferencia no deberán incluir cierros perimetrales.

4.7 Condiciones especiales: Se deberán incluir dentro del programa de estas edificaciones de bodegaje, para almacenar todo tipo de objetos relacionados con las labores.

5. Zona de reconocimiento

Son los rasgos paisajísticos del poblado, teniendo un área pública entre el espacio natural y lo construido.

5.1 Uso del espacio: espacio público.

5.2 Mobiliario urbano: elementos como luminarias, bancas, basureros, ornamentos, entre otro, deben ser acorde a las proporciones e imagen de la arquitectura chilota, la madera deberá ser el elemento principal. Todo material utilizado deberá ser tratado de manera natural, es decir, no se permitirá el uso de barnices ni pinturas.

5.3 Intervenciones: serán permitidas intervenciones de carácter ligero que otorguen valor y promuevan el uso de estos espacios

5.4 Pavimento: serán el 30% de ocupación de suelo, privilegiando el paisaje natural. Para este se podrá usar la madera como material principal y en casos específicos se permitirá el uso de hormigón y acero en pequeñas proporciones.

4. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Las participaciones ciudadanas son un proceso en conjunto entre el MOP y la ciudadanía, específicamente de algún lugar que necesite gestionar nuevas obras, servicios, protección, aprovechamiento de recursos, etc. En este caso, la Dirección de Obras Portuarias se encarga de todas las obras que tengan relación con la actividad marítima. En San Juan se realizó la primera participación ciudadana el 15 de septiembre del 2014 para ver las necesidades de los habitantes y plantear algunos servicios e infraestructura, ya que se incluye dentro de los proyectos del plan Chiloé.



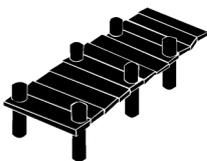
Se propone reconstruir el **antiguo puente** que conectaba San Juan con Dallico, en la zona norte del antiguo cementerio (Este puente fue destruido por el terremoto de 1960). Además de otros dos puentes y/o pasarelas, de manera que se genere un camino terrestre hasta Chovi (Frente a la costa de San Juan), continuando la ruta patrimonial existente.



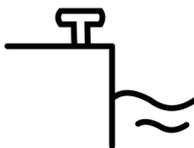
Se propone construir una **rampa de acceso** en algún lugar de la costanera. Se eligen algunos posibles emplazamientos, posterior a la iglesia, posterior a las casas palafitos o en el acceso al camino a Calen. Esta rampa también se incluye dentro de la ruta patrimonial existente, ya que conectara de forma directa San Juan y Chovi, ya que también se construirá una rampa en el lugar mencionado.



Se propone el mejoramiento del **muro actual** que se ubica protegiendo a la iglesia y cementerio de la pleamar, ya que el actual corresponde a un muro de table estaca que está en gran deterioro debido a que las embarcaciones lo utilizan como atracadero. También se propone la continuación del muro en toda la costanera y en especial en algunas zonas donde son más expuestas al mar, como es el caso del sector ubicado cerca del camino a Calen.



Se propone un **muelle** que funcione como mirador hacia el humedal que se encuentra cercano, este se ubicara cercano a la plaza de San Juan, entre dos casas.



Se propone generar un **atracadero** para lanchas y kayak, esto permite liberar la acumulación de embarcaciones ubicadas posterior a la iglesia, de manera que no dificulte el acceso hacia el antiguo cementerio y hacia el norte (Dallico), ubicándolas en una zona específica.

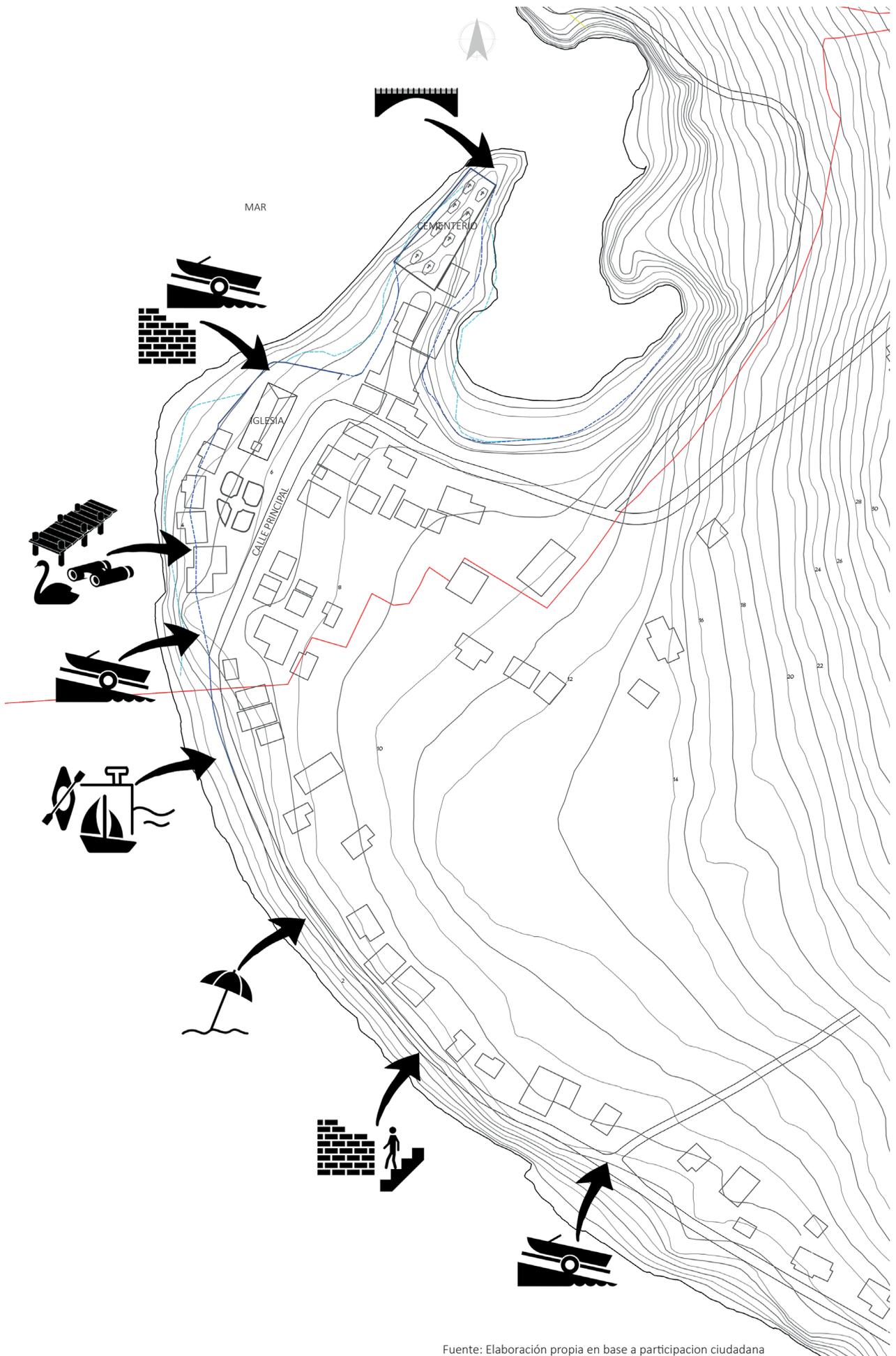


Se propone generar un **balneario** en la zona centro de la costanera, ya que en la actualidad no existe. Debido a que la zona que antiguamente se utilizaba para eso se encuentra ocupada y contaminada por los astilleros y sus embarcaciones, por lo que se está totalmente inutilizable.



Se propone un **acceso a la playa** y al futuro balneario en el centro de la costanera, este mediante escaleras las cuales también deben poseer accesibilidad universal.

En general la Dirección de Obras Portuarias junto con los vecinos proponen una infraestructura necesaria para el funcionamiento y mejoramiento del pueblo (muros, rampas, puente). Y, uno de los puntos más importantes es un reordenamiento total del borde costero, en especial de los astilleros y las respectivas embarcaciones, es decir, definir lugares específicos para cada actividad (astilleros, atracadero). Finalmente se requiere una inclusión de mobiliario e infraestructura urbana que genere diferentes espacios públicos (paseo peatonal en el borde costero, bancas, iluminación, etc.), espacios que en la actualidad son sumamente necesarios para este pequeño pueblo.



Fuente: Elaboración propia en base a participación ciudadana





CAPÍTULO III

PROPUESTA DE LOCALIZACIÓN

1. DIAGNOSTICO GENERAL



Fuente: Imagen propia

Astilleros

La carpintería de ribera es una de las actividades principales en el pueblo debido a la trascendencia que han tenido hasta el día de hoy. Pasando esta tradición de familia en familia, pero no con las responsabilidades suficientes en cuanto a las consecuencias que provocan. En primera instancia se evidencia el deterioro del pueblo debido a la ocupación de suelo por parte de los galpones, zona de trabajo, acopio de material, botaduras, etc., por lo que generan una gran contaminación visual, residual e impide la conexión con el antiguo cementerio y Dallico.



Fuente: Imagen propia

Espacio público

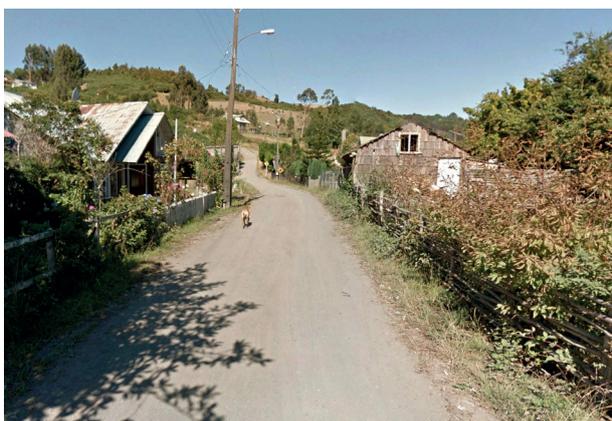
Uno de los problemas más evidentes en San Juan es la falta de espacio público, el existente es solo la plaza que se encuentra frente a la iglesia de San Juan Bautista y una pequeña cantidad de juegos infantiles que se ubican frente a dicha plaza. Estos espacios son bastante precarios en cuanto al mobiliario existente como a la calidad espacial que tienen, desvalorando todo el sector. En consecuencia, el espacio utilizado como espacio público es posterior a la iglesia, ya que es una zona amplia para poder realizar reuniones, actividades, aun cuando no cuenten con ningún mobiliario para su utilización.



Fuente: Imagen propia

Borde costero

San Juan aun es un pueblo rural donde se observa un nulo desarrollo costero, en cuanto a mobiliario urbano y espacio público, no existe protección hacia los residentes y sus viviendas en cuanto a la no existencia de un muro de contención de la única calle del pueblo. De hecho, el problema no es solo eso, si no que el sector presenta una gran contaminación y ocupación de todo el espacio de bordemar, desvalorando aún más este sector tan potente, donde toda la comunidad podría hacer uso de este mejorando su calidad de vida.

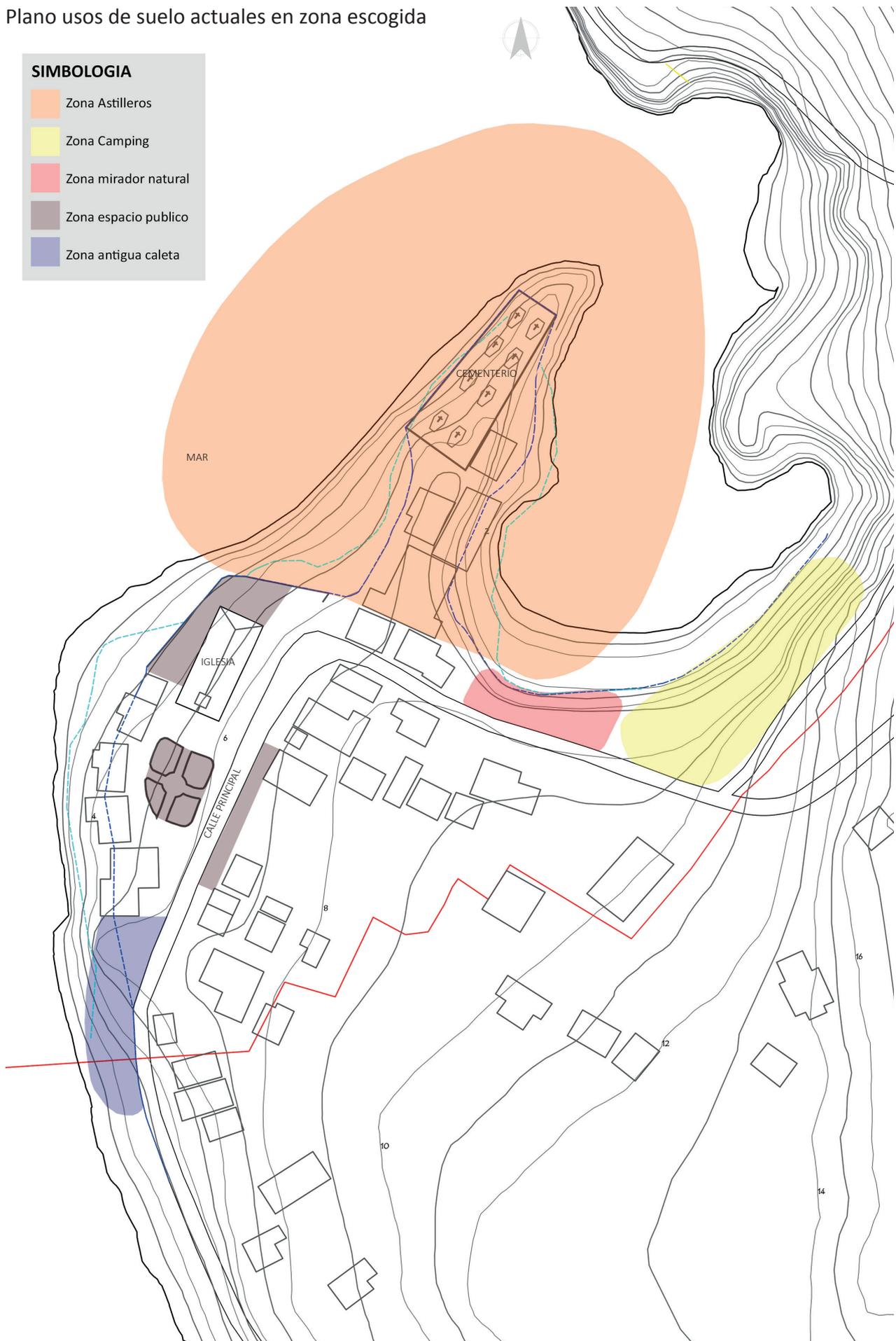


Fuente: Imagen propia

Conectividad

Es posible acceder al pueblo desde un camino secundario, de una manera no directa y que toma bastante tiempo. Además que el camino tiene un relieve diverso, complicando los viajes los cuales se realizan a través de buses rurales que salen desde Castro dos y tres veces al día. El transporte marítimo es mucho más directo debido a la poca distancia desde el puerto más cercano (Dalcahue), lo que mejoraría la conectividad hacia el pueblo.

Plano usos de suelo actuales en zona escogida



Fuente: Elaboración propia

Analisis zona escogida

PROBLEMATICAS	VIRTUDES	OBJETIVO/ QUE HACER	OBJETIVO/ COMO HACERLO
Precaria infraestructura astilleros, contaminación y desorden	Astilleros y carpinteros de ribera	Modificar y mejorar la infraestructura de los astilleros	Nueva infraestructura para astilleros Espacios para cada actividad del astillero Zonificación espacios usados Control de los espacios con mayor contaminación
Mala conectividad y accesibilidad	Arraigo al modo de vida chilote	Otorgar infraestructura portuaria (ruta patrimonial)	Generar caleta con rampa y atracadero para la ruta patrimonial y actividades del pueblo
Precaria potenciación de espacios importantes	Paisaje geográfico (mar, lomas, vegetación)	Potenciar patrimonio natural, material e intangible (paisaje, humedal, iglesia, astillero, carpinteros, chilotes)	Generar espacio urbano y publico necesario para utilizar y/o ver dicho patrimonio
Precaria y/o nula infraestructura, mobiliario urbano, espacio publico y equipamiento (portuario, gastronómico)	Humedal patrimonial	Otorgar equipamientos basicos (espacio publico, gastronomico, difusion)	Generar equipamiento gastronomico, difusor de cultura chilota y espacio publico Zonificar espacios de intervencion donde sea necesario y apropiado
Contaminación y desorden usos de suelo del borde costero	Iglesia de San Juan Bautista patrimonial	Mejoramiento borde costero	Reordenamiento del borde costero Zonificación usos de borde costero Mejoramiento e implementación de infraestructura

Fuente: Elaboración propia

2. NIVEL DE INTERVENCIÓN

Plano zonificación intervención



Fuente: Elaboración propia

3. DECISIONES

Análisis emplazamiento Astillero en ubicación actual

UBICACIÓN ACTUAL	
PRO	CONTRA
Se ubica en la primera imagen de San Juan	Contaminacion antiguo balneario
Arraigo emplazamiento actual del astillero	Dificil botadura de embarcaciones
Las viviendas de los carpinteros de ribera se encuentran cerca del astillero	No se puede reconstruir el puente a Dallico por las botaduras
Se mantiene la tipologia arquitectonica de palafito por la pleamar	Destruccion del muro de contencion posterior a la iglesia
Concentracion del proyecto en una zona	Contaminacion con materiales fuera del astillero
Mayor accesibilidad terrestre	Congestion con embarcaciones posterior a la iglesia
Mayor definicion de usos de suelo entre astilleros y viviendas	Congestion circulacion hacia el cementerio y Dallico
Mayor cantidad de frentes que posibilita un diseño mas diverso	Se inunda mucho, aveces no se puede acceder a las viviendas
Potencial escenico	No funciona el balneario propuesto por las botaduras de embarcaciones
Desplaya menos en la zona porterior a la iglesia facilitando la llegada al mar	Poco terreno que no se inunda
No hay rompiente de olas con las marejadas o con pleamar	

Análisis emplazamiento Astillero en ubicación anterior

UBICACIÓN ANTERIOR	
PRO	CONTRA
Mayor facilidad de las botaduras	Separacion totalidad del proyecto
Pre existencia de espacios relacionados al astillero	Visualmente y fisicamente se cerrara la via principal
Extension y/o incorporacion de la zona sur de San Juan	Congestion visual del borde costero por la gran cantidad de terreno que se usa
Descongestion zona trasera iglesia	Terreno se inunda completamente
Zonificacion equipamientos e infraestructura portuaria	Menor accesibilidad terrestre
Mayor posibilidad de terreno	
Se mantiene la tipologia arquitectonica de palafito por la pleamar	

Análisis emplazamiento Caleta

POSTERIOR A LA IGLESIA	
PRO	CONTRA
Accesibilidad terrestre directa	Congestion zona norte
Accesibilidad maritima cuando hay bajamar	Vista posterior o trasera de la iglesia
Concentracion usos de suelo	
Marea mas tranquila	

Análisis emplazamiento Caleta

ANTIGUO ASTILLERO	
PRO	CONTRA
Descongestion zona posterior iglesia	Alejamiento de la totalidad del proyecto
Incorporacion zona sur de San Juan	No existe espacio para recibir turistas
	Bajamar genera que los hilos de agua esten mas lejos de esa parte del borde

Fuente: Elaboración propia





CAPÍTULO IV

PROYECTO

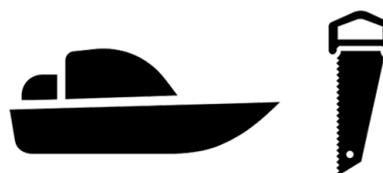
1. PROPUESTA PROGRAMÁTICA

El espacio específico a intervenir se encuentra dentro de la zona típica. La idea principal es mejorar la infraestructura y ubicación del astillero de manera que no intervenga con el resto del poblado, volviendo a generar el antiguo balneario ubicado en una zona muy beneficiada en cuanto a condiciones geográficas, topográficas y climáticas. También se incorpora un equipamiento turístico-comunitario que acompaña la ruta patrimonial marítima potenciando todas las características del lugar.

Programa

1. Astillero

- Taller armado embarcaciones
- Taller de carpintería
- Aserradero
- Bodegas
- Sala teórica
- Zona acopio material
- Baños
- Camarines
- Cocina
- Atracadero para reparaciones



2. Balneario

- Miradores
- Zona de baño
- Zona de permanencia



3. Centro visitantes

- Salas exposiciones
- Oficina astillero
- Oficina balneario
- Sala reuniones
- Administración
- Almacén
- Baños públicos
- Camarines



4. Caleta

- Rampa
- Atracadero
- Explanada pública



5. Cocinería

- Comedor
- Cocina
- Administración
- Bodega
- Baños



2. PROPUESTA CONCEPTUAL

2.1 ZONIFICACIÓN

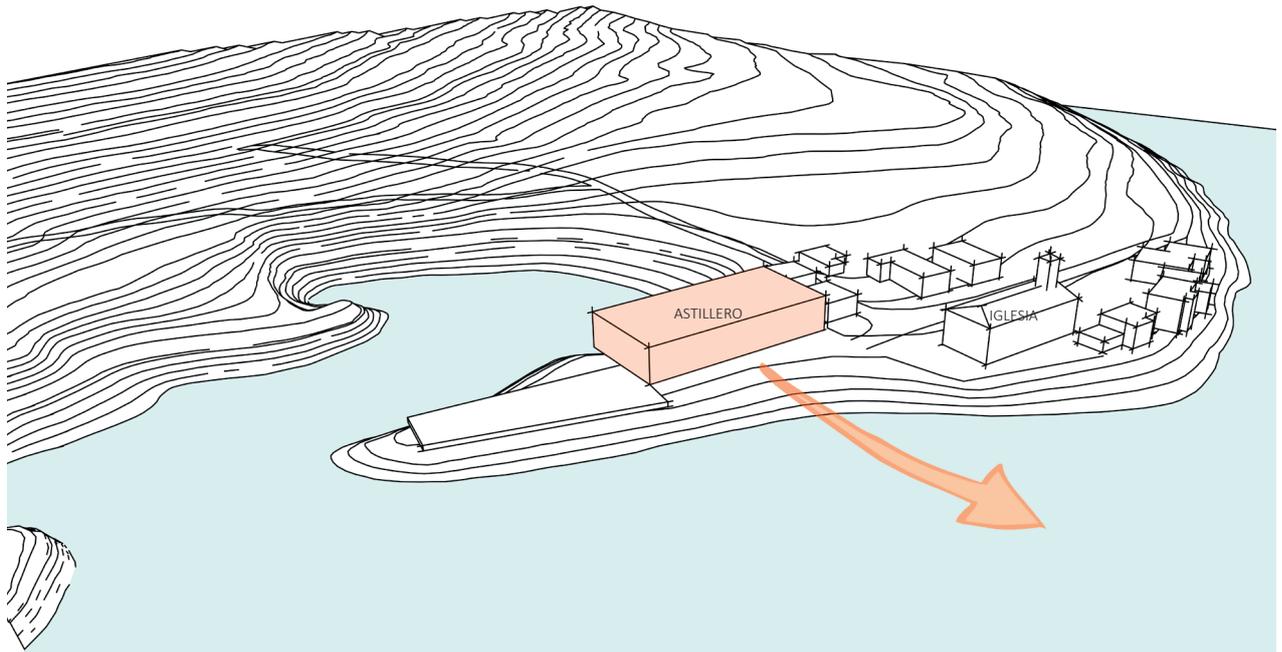
IDEA PRINCIPAL

Recuperar y valorizar la zona típica de San Juan mediante la puesta en valor de la actividad principal del pueblo, la carpintería de ribera.

Esto se llevara a cabo mediante la construcción, relación y organización de los diferentes espacios existentes y faltantes en el bordemar, los cuales en la actualidad son precarios y se encuentran dispersos por todo el lugar.



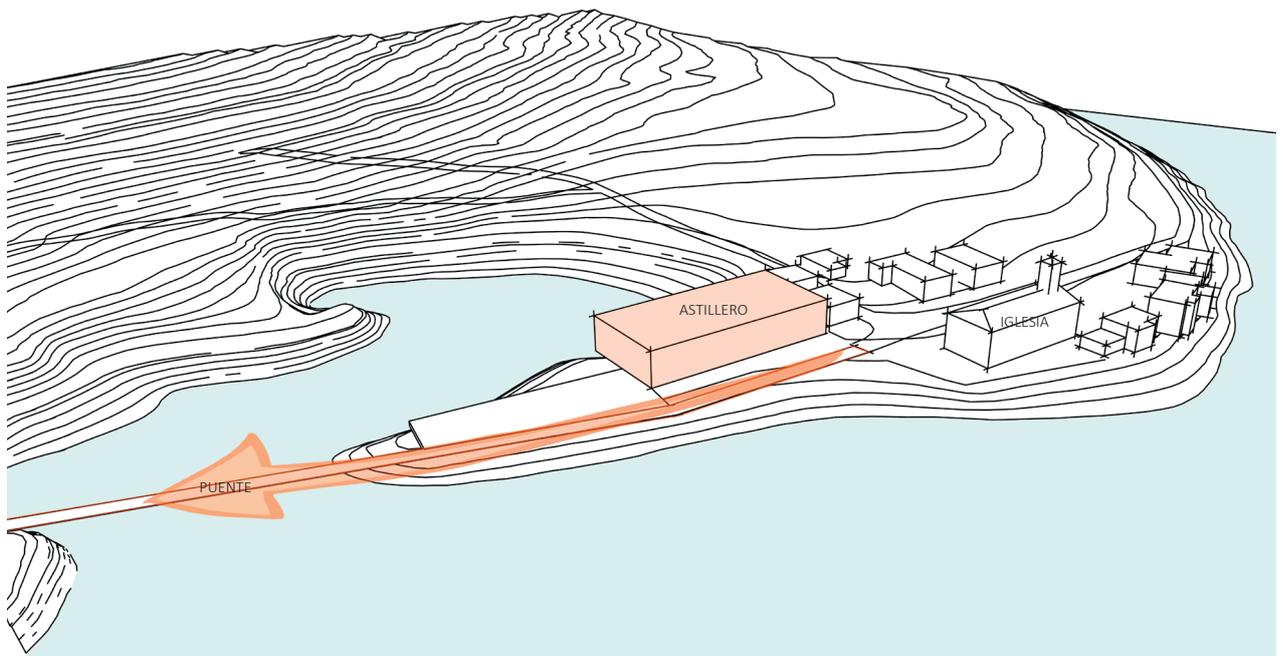
Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

Cambio orientación astillero

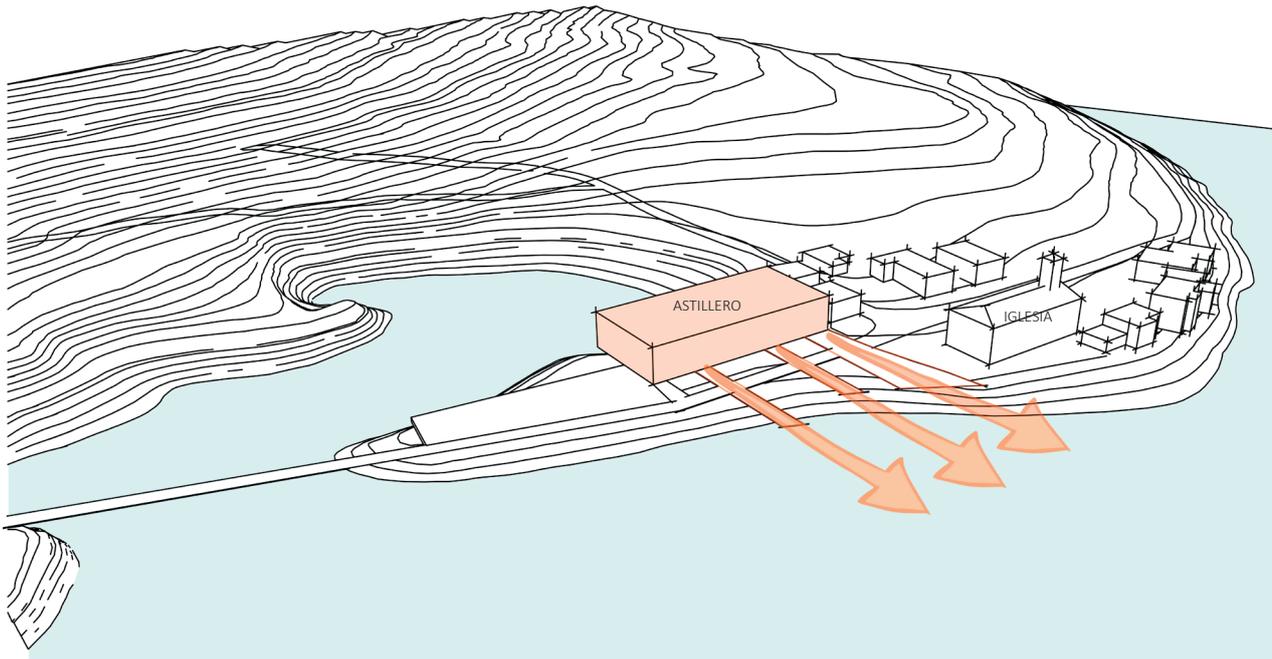
El astillero mantiene la ubicación actual, utilizando todo el espacio entre el cementerio y las casas, teniendo solo un volumen para todo el proceso de construcción. Esto se hace debido a que se quiere reintegrar el antiguo balneario, teniendo las botaduras de una manera más fácil y directa al mar.



Fuente: Elaboración propia

Conexión Dallico y antiguo cementerio

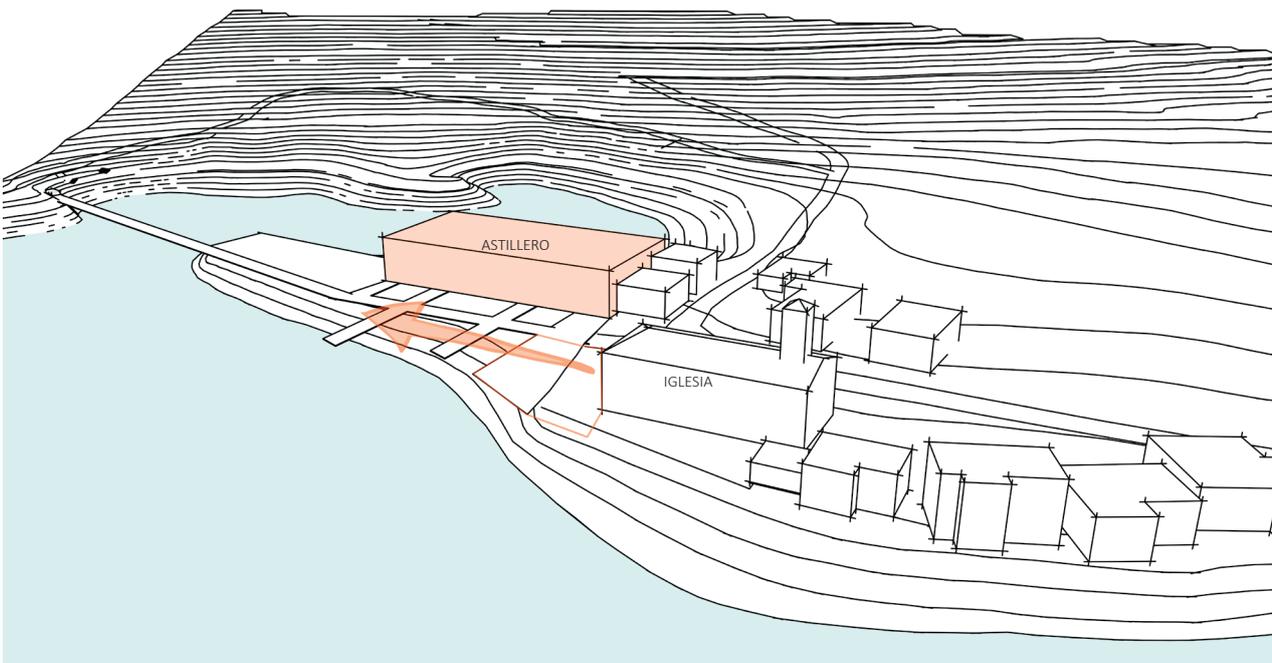
Esto se hará mediante la reconstrucción del antiguo puente que unía la zona norte de San Juan y una pasarela propuesta a la calle principal.



Fuente: Elaboración propia

Prolongación pasarelas hacia el mar

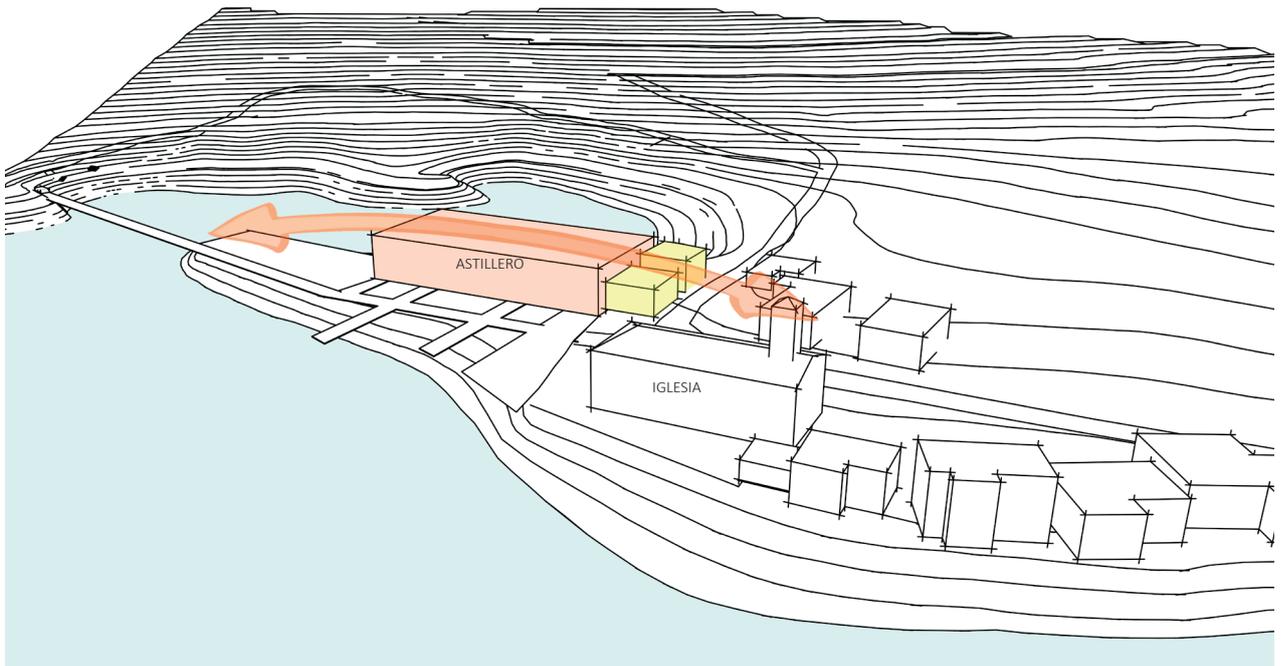
Se generan como muelles y miradores que siguen las circulaciones interiores del astillero, ya que en caso de tener reparaciones de barcos se utilizan facilitando la tarea de los carpinteros.



Fuente: Elaboración propia

Ampliación explanada trasera de la iglesia

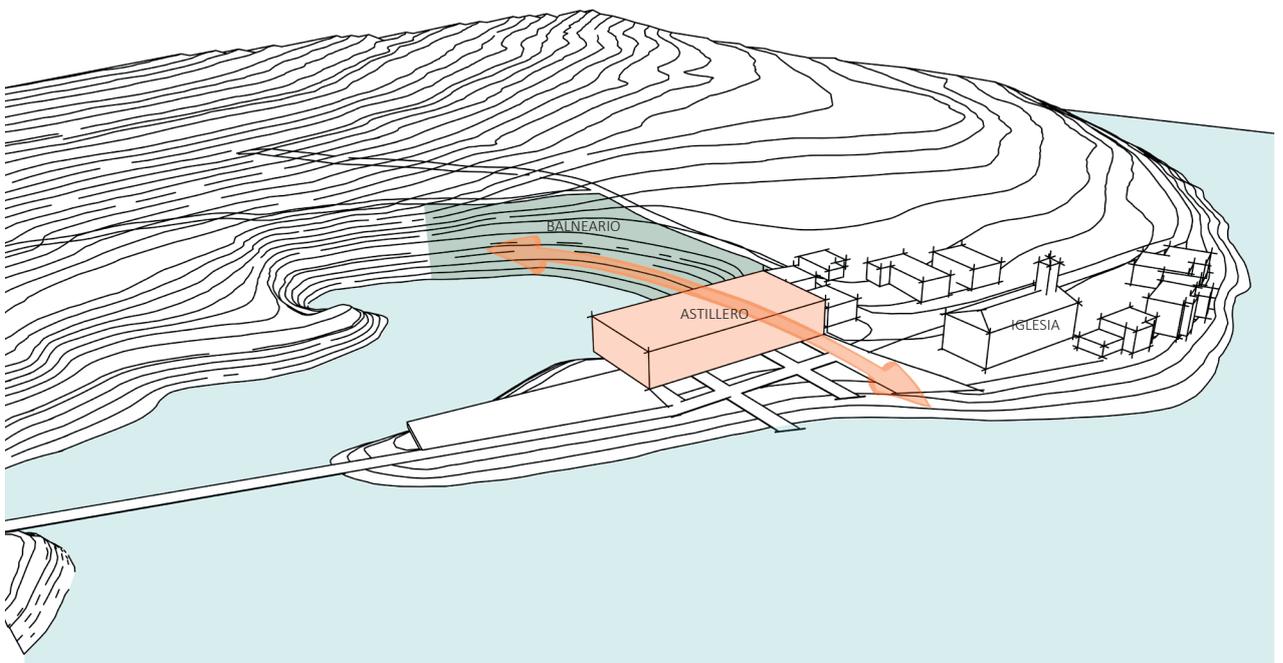
Mejora el espacio donde actualmente se utiliza como espacio público, habilitando una zona de mayor extensión con mobiliario urbano.



Fuente: Elaboración propia

Viviendas se incluyen como equipamiento del proyecto

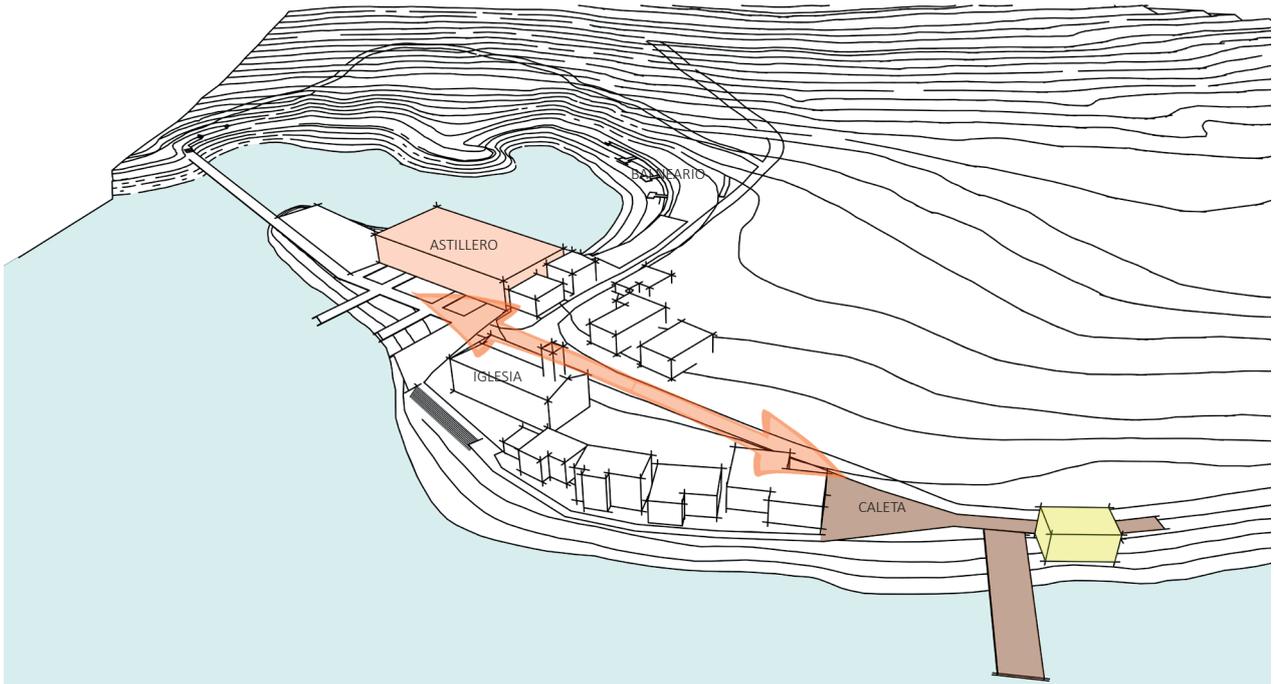
Estas tendrían una función administrativa en cuanto al astillero y al balneario, transformándose en un centro de visitantes.



Fuente: Elaboración propia

Incorporación balneario

Se libera la zona más protegida de San Juan en cuanto a marejadas, reconstruyendo el antiguo balneario y entregando espacio público a la comunidad.



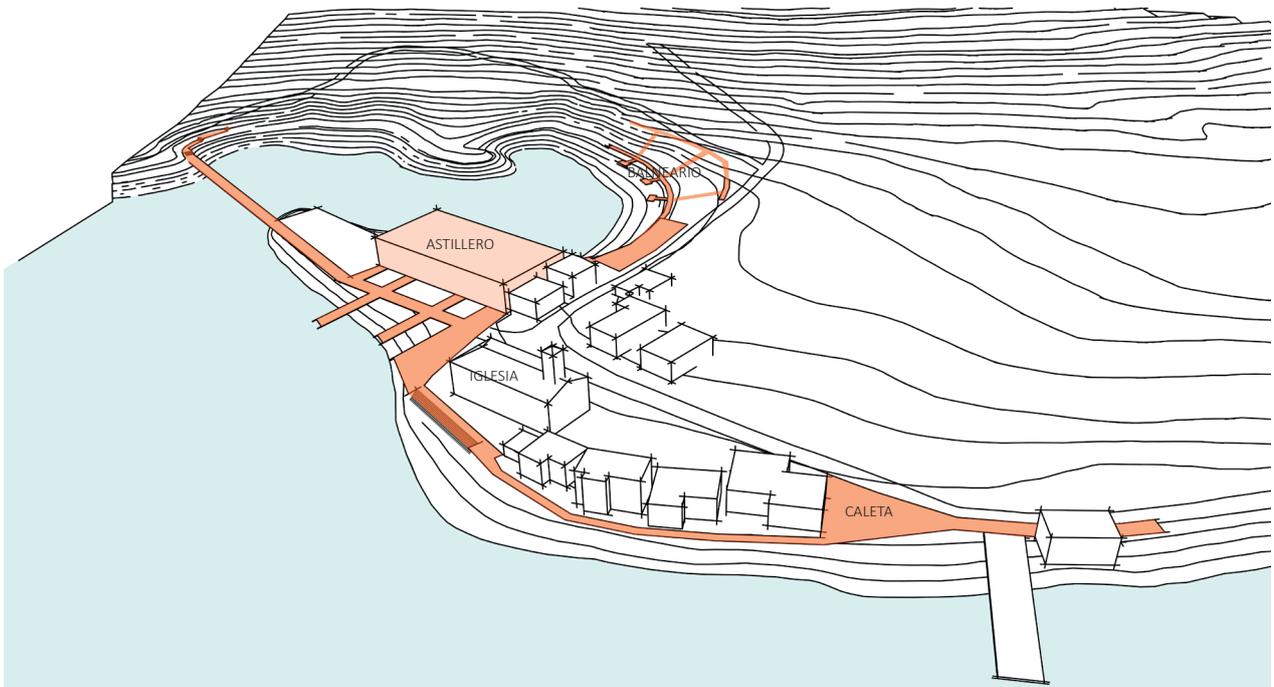
Fuente: Elaboración propia

Incorporación zona sur San Juan

Esto se hará mediante la caleta y la cocinería, la que se ubica ahí para tener una conexión directa con el mar (choritos y pescadores).

La caleta contará con atracadero, para así descongestionar la zona norte posterior a la iglesia.

Se genera una explanada en el lugar y se continúa con un paseo peatonal por todo el borde mar.

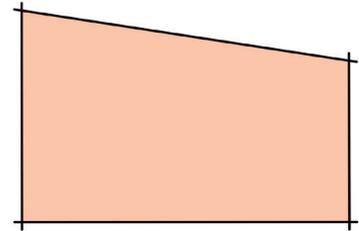
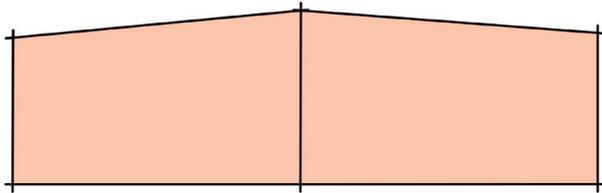


Fuente: Elaboración propia

Conexión con pasarelas

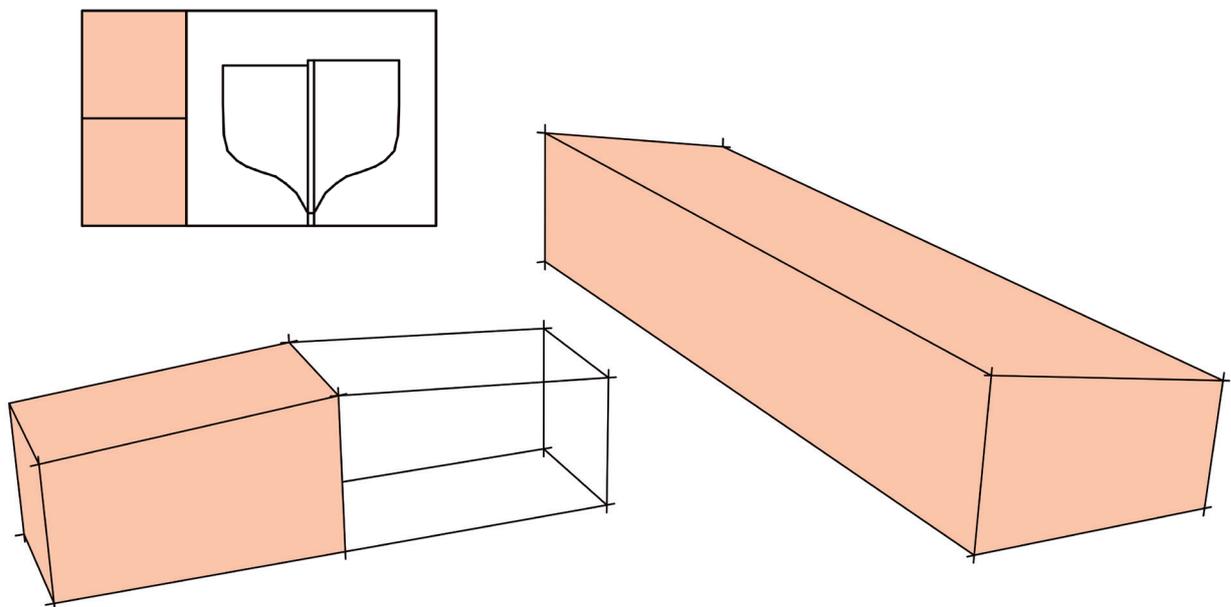
Todos los espacios se conectan mediante plataformas y pasarelas de madera. El astillero con el balneario, el centro del pueblo con Dallico y el cementerio antiguo y la zona norte del proyecto con la zona sur.

2.2 VOLUMETRÍA



Fuente: Elaboración propia

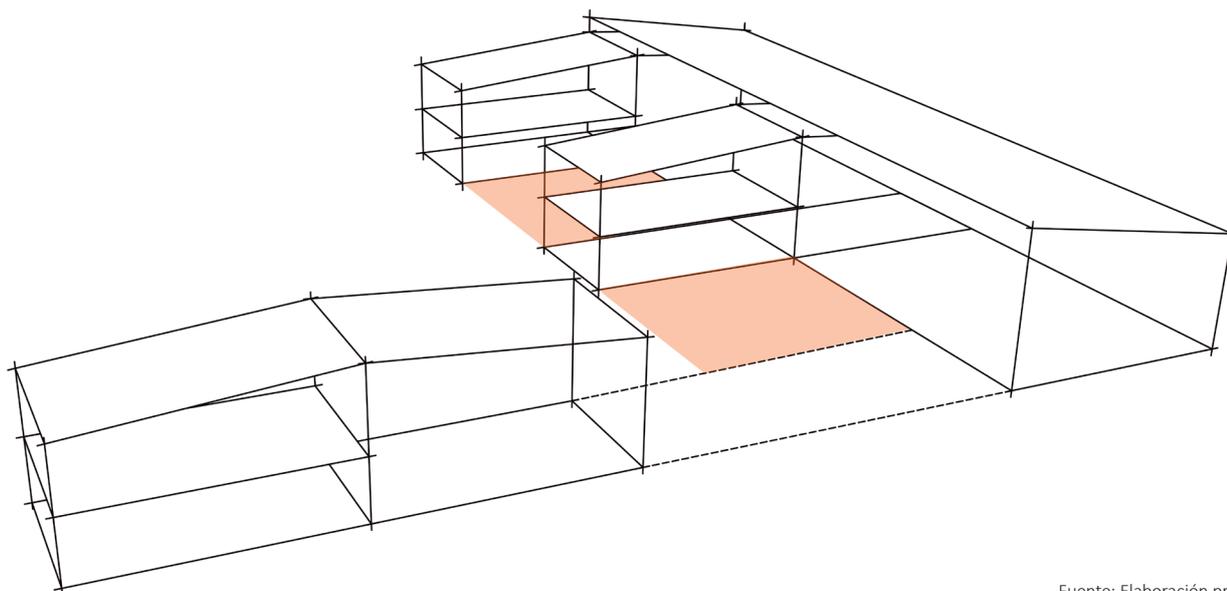
Estructura tipo galpón debido a la planta libre necesaria para la construcción de embarcaciones, con dos geometrías dependiendo del uso



Fuente: Elaboración propia

Volúmenes bases

Proyección de las formas generando grandes volúmenes. El más pequeño tiene dos pisos, de manera que en el segundo este el taller de carpintería teniendo un acceso fácil desde arriba del barco. Y, el espacio para construir la embarcación cuenta con doble altura debido a que el espacio que se necesita es bastante amplio

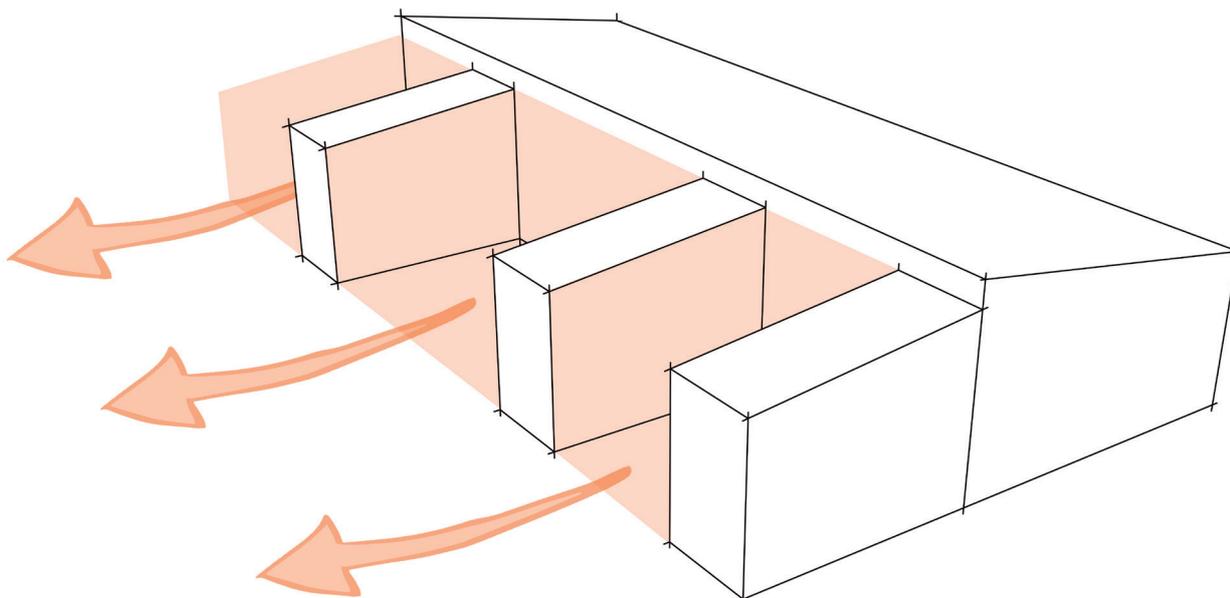


Fuente: Elaboración propia

Unión de volúmenes generando diversos niveles

El astillero permite construir 4 embarcaciones de 12 metros. La estructura pequeña se adosa al volumen longitudinal de manera que cada taller de armado tenga un taller de carpintería en el segundo piso y una circulación en el primer piso, generando vacíos entre ellas para poner las embarcaciones. Los espacios anexos como bodegas, aserraderos, etc., se encuentran en la zona posterior.

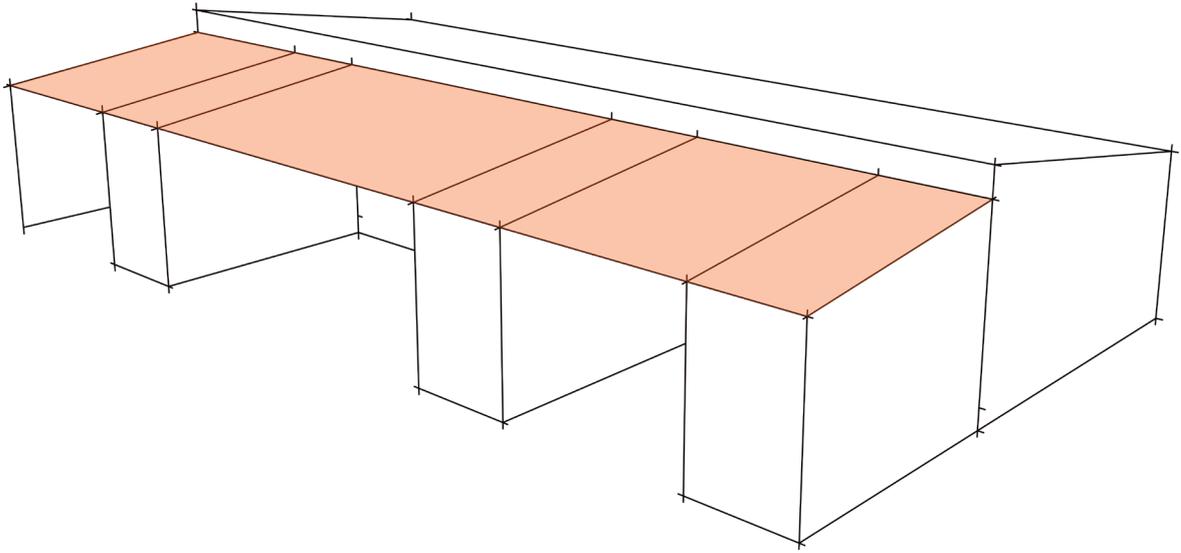
Con la unión de los dos volúmenes se genera un techo ventilado.



Fuente: Elaboración propia

Abertura astillero hacia el mar

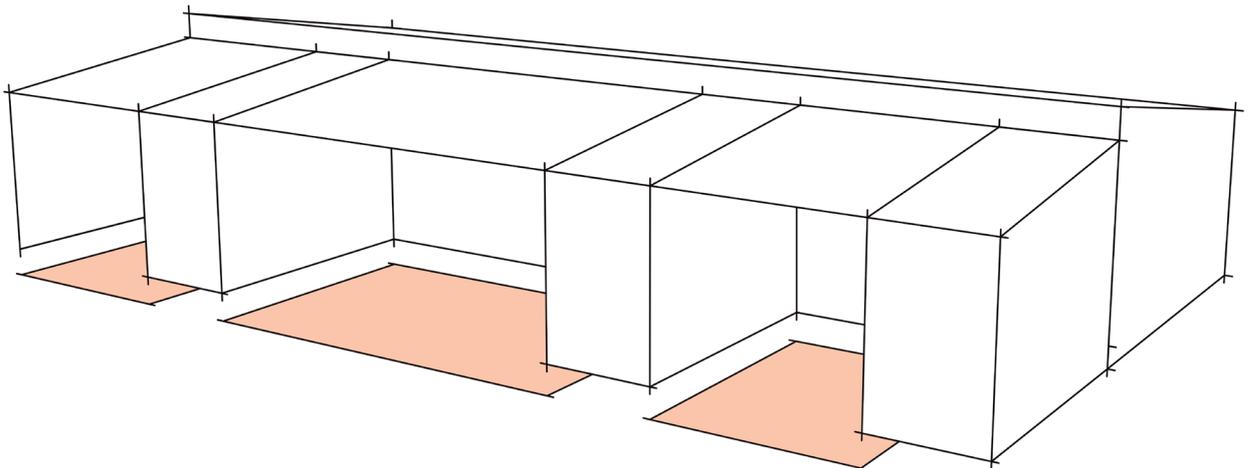
Facilitando la botadura de embarcaciones, es que los talleres de armado deben tener su acceso (abertura) hacia el mar, para tener el menor movimiento posible hasta llegar al agua.



Fuente: Elaboración propia

Abertura astillero hacia el mar

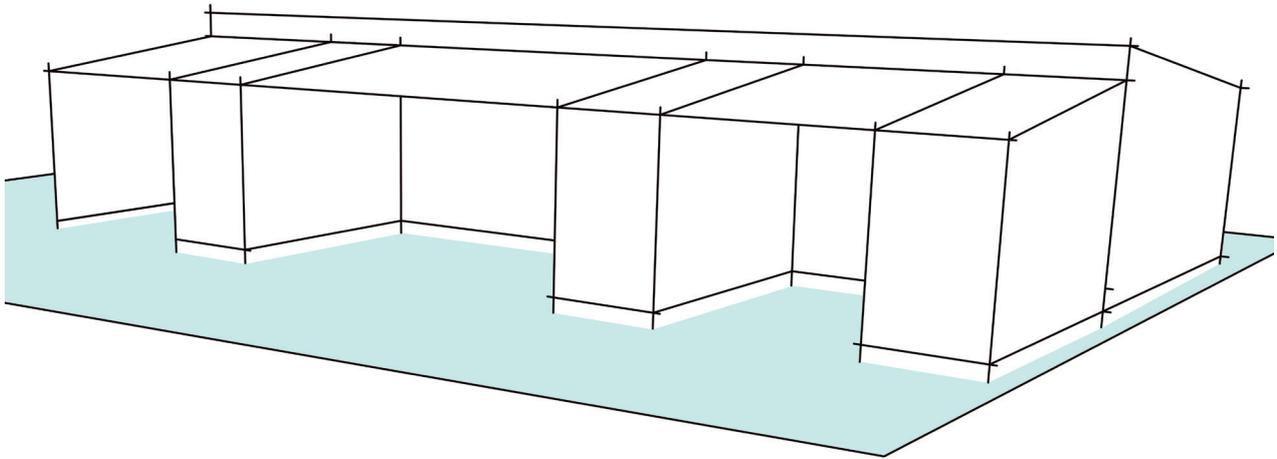
Facilitando la botadura de embarcaciones, es que los talleres de armado deben tener su acceso (abertura) hacia el mar, para tener el menor movimiento posible hasta llegar al agua.



Fuente: Elaboración propia

Nivel inferior para terminaciones

Debido a la altura de las embarcaciones y a sus respectivas terminaciones es que se necesita una gran altura, por eso se genera un nivel más bajo en los talleres de armado. De esta manera el volumen total del astillero no sobrepasa el tamaño de la iglesia.

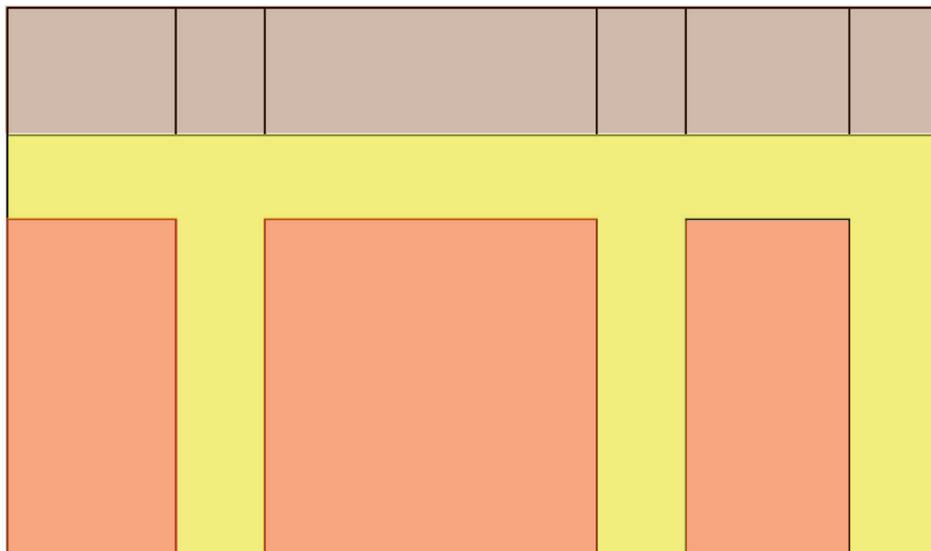


Fuente: Elaboración propia

Ingreso agua

Para facilitar las botaduras de las embarcaciones, podrá ingresar agua a los talleres de armado, sin llegar a las circulaciones y a los otros espacios del astillero. Esto se controlara mediante un especie de muro que permitirá y/o negara el ingreso del agua.

Plano esquemático zonificación astillero



Fuente: Elaboración propia

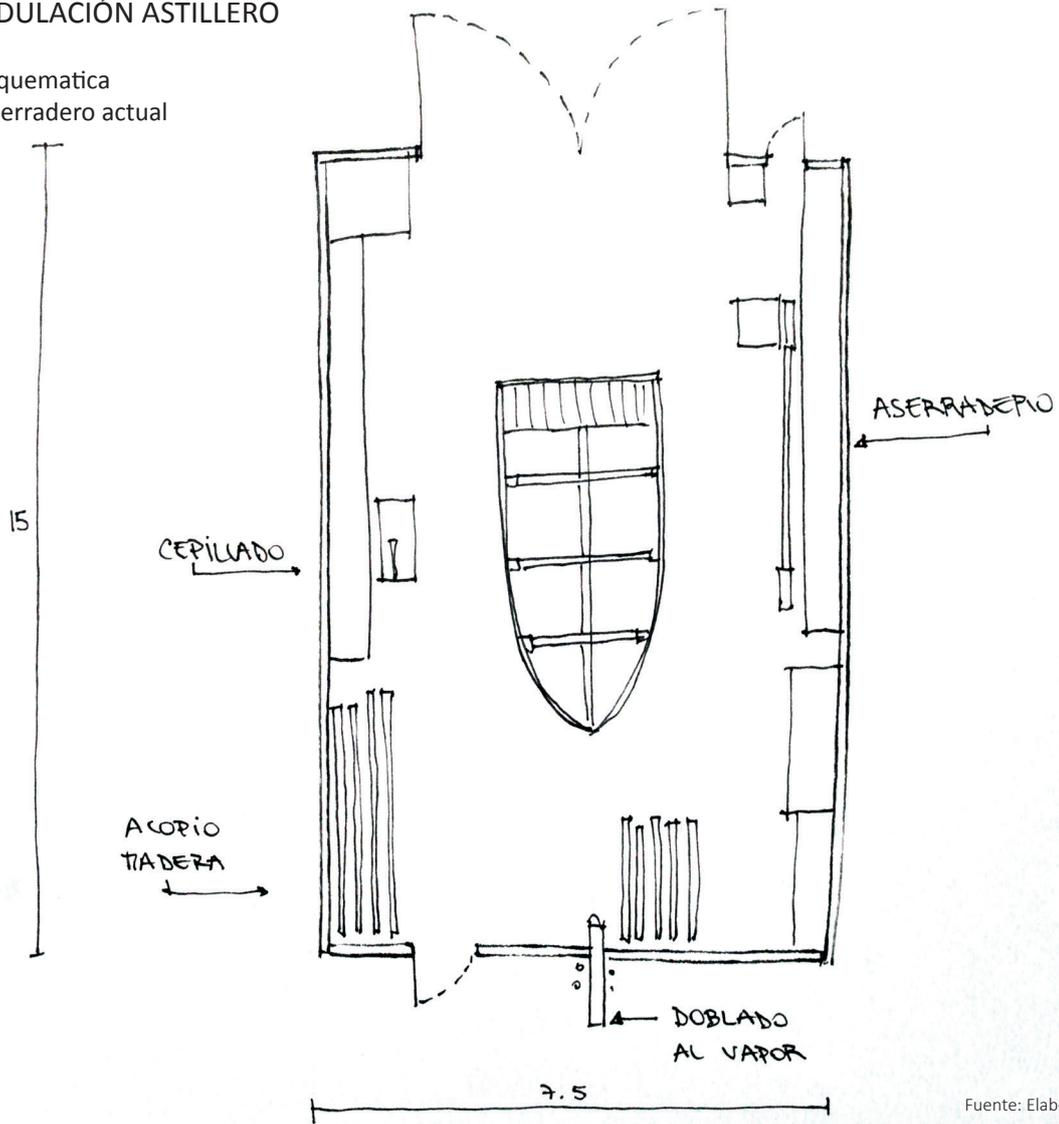


Los talleres de carpintería se encuentran en el segundo piso, sobre las circulaciones, adyacente a los talleres de armado.

Las circulaciones en algunos casos pueden funcionar como zonas de acopio de materiales.

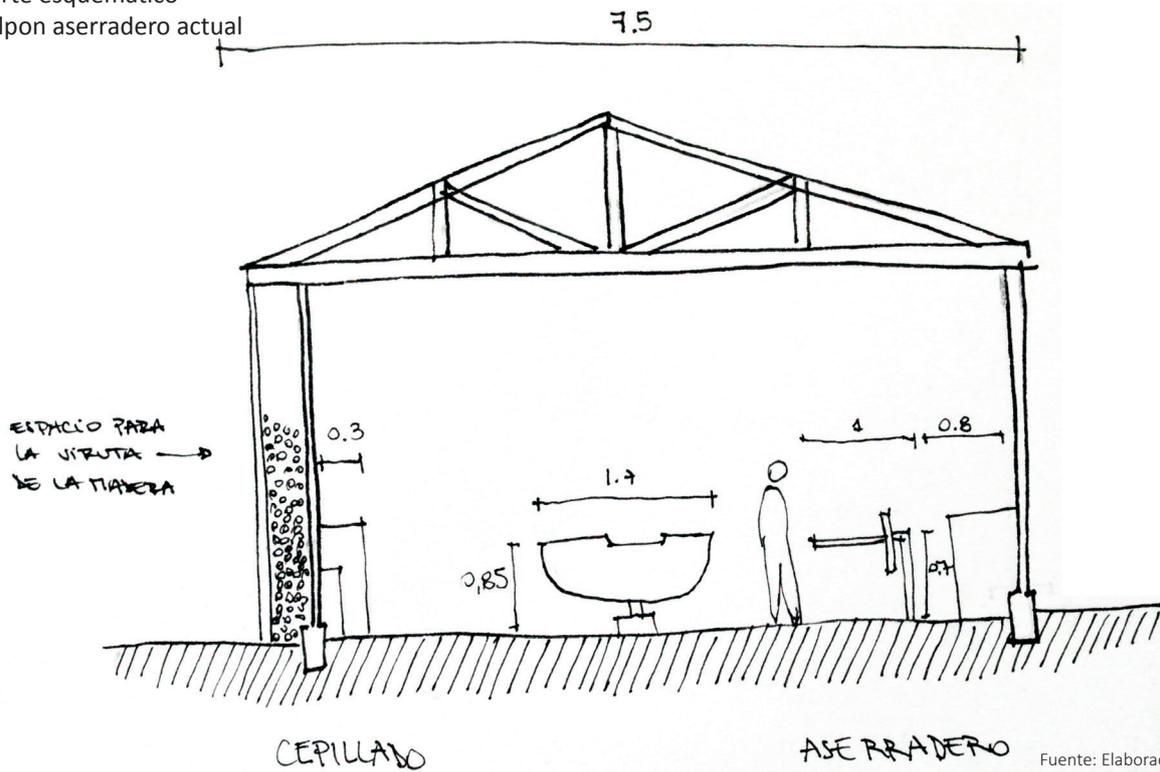
2.3 MODULACIÓN ASTILLERO

Planta esquemática
galpon aserradero actual



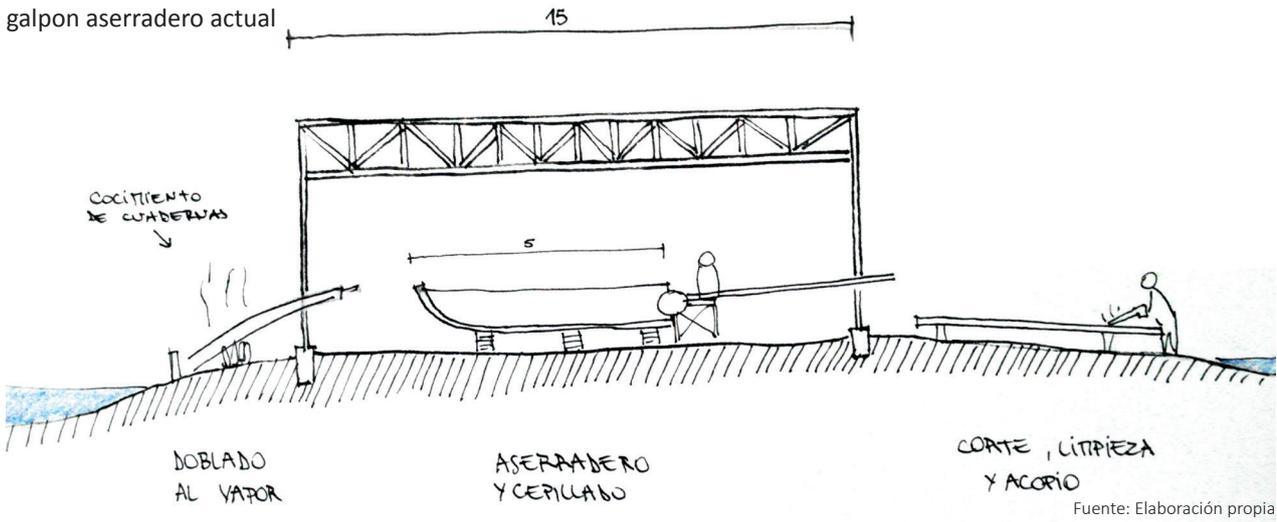
Fuente: Elaboración propia

Corte esquemático
galpon aserradero actual

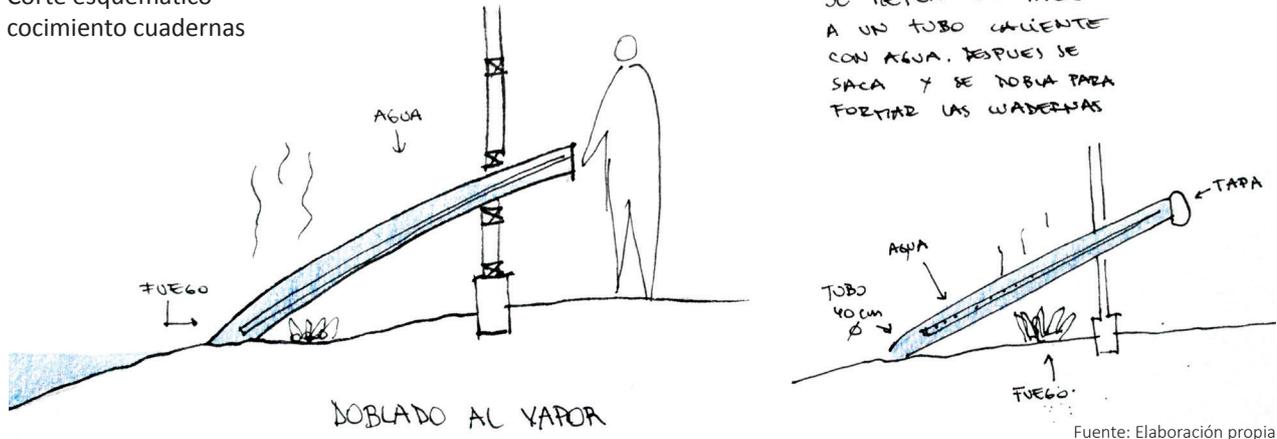


Fuente: Elaboración propia

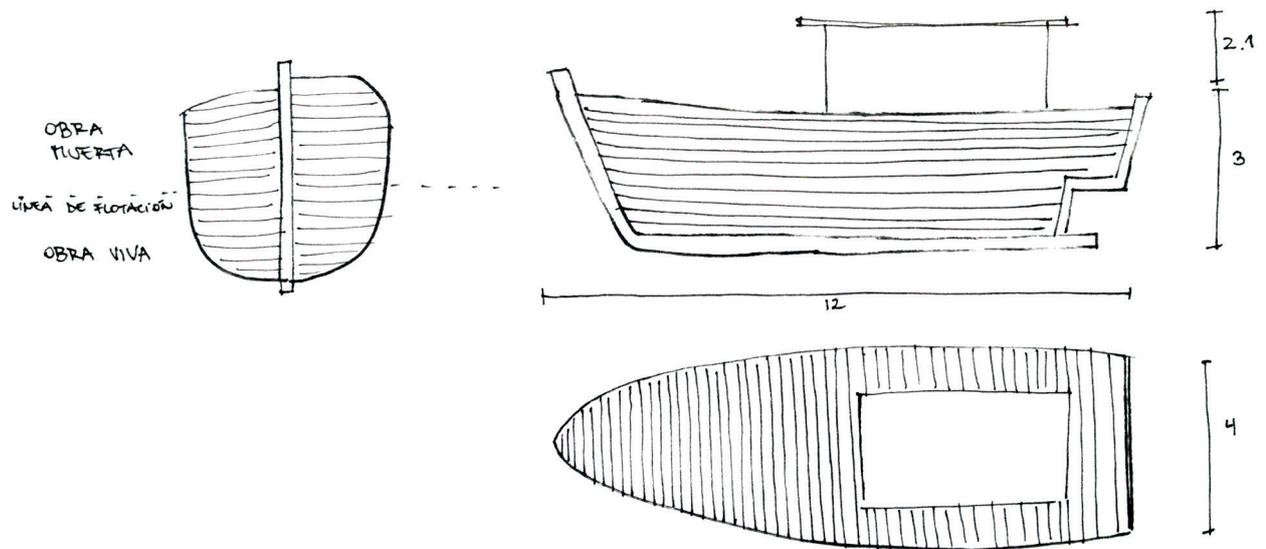
Corte esquemático galpon aserradero actual



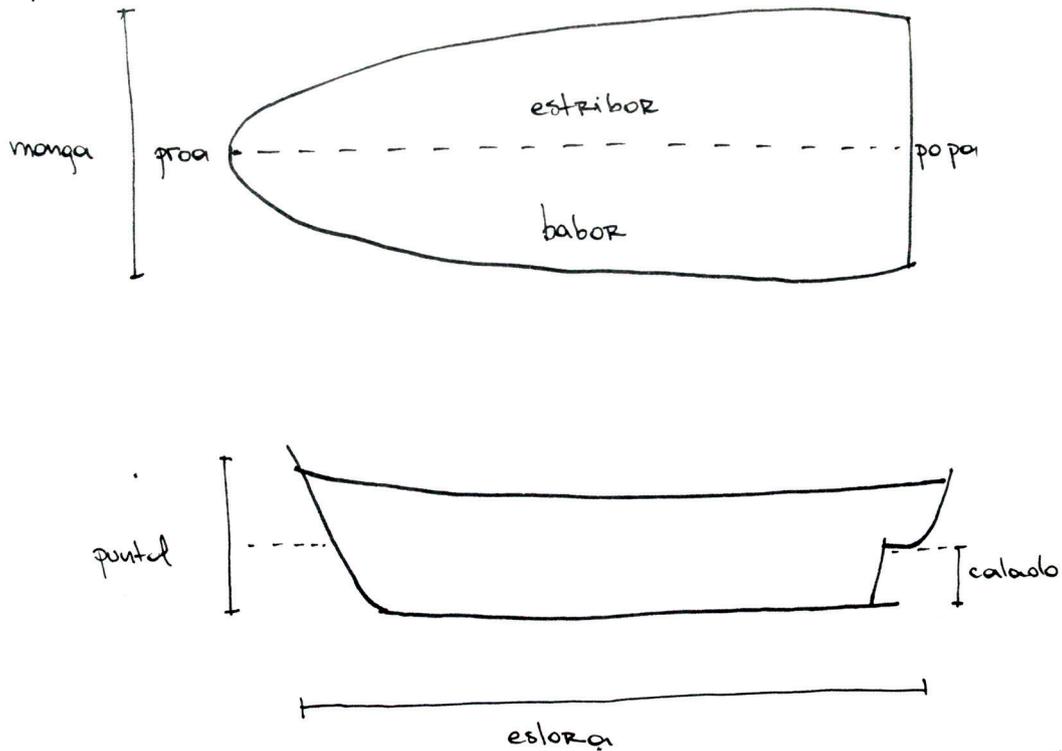
Corte esquemático cocimiento cuadernas



Planos esquemáticos embarcaciones chilotas

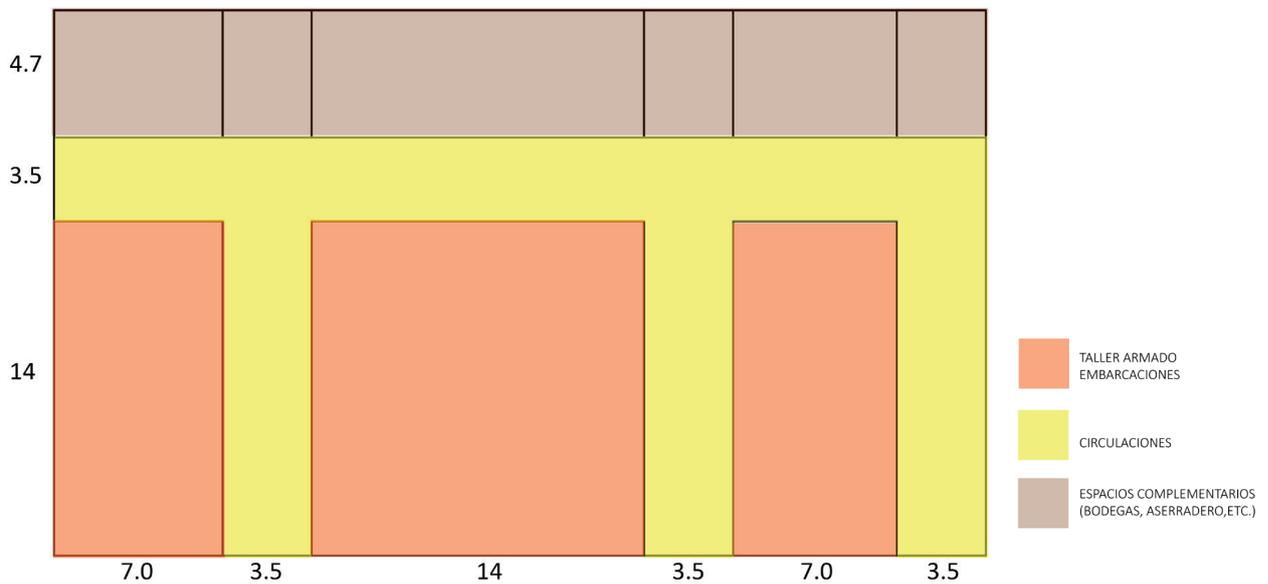


Planos esquemáticos embarcaciones chilotas



Fuente: Elaboración propia

Plano esquemático zonificación astillero



Fuente: Elaboración propia

Posterior al estudio de los espacios utilizados actualmente en el astillero de San Juan, se genera una modulación de los diferentes espacios en función del tamaño óptimo para la construcción de embarcaciones y al largo de las secciones de madera 3.6 metros.

Por lo tanto en el nuevo astillero se podrían construir embarcaciones de 12 metros de eslora, teniendo cuatro espacios para hacerlo de manera simultánea. Claramente también se pueden construir naves de menor tamaño.

Los carpinteros de ribera pueden construir embarcaciones de hasta 18 metros, si es que quisieran construir una de esa dimensión también existirá el espacio para hacerlo, este se extiende hasta la pasarela que conecta con el cementerio antiguo.

Las reparaciones de los barcos se realizarán frente al astillero, en los muelles que lo conectan con sus circulaciones interiores, por lo que en esa zona solo atracarán barcos que serán reparados.

Todos los espacios del astillero están modulados a 3.5 metros para así utilizar casi el máximo de la sección de madera.

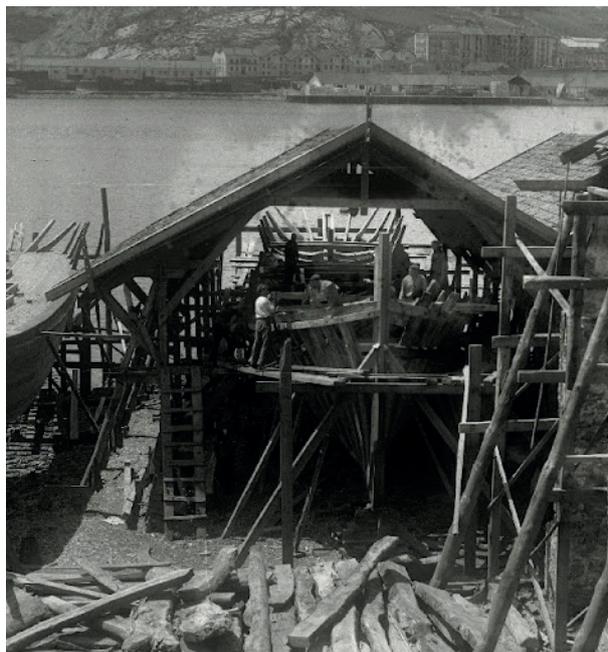
3. PROPUESTA MATERIAL Y ESTRUCTURAL

Materialidad

En relación con la idea de poner en valor las tradiciones ancestrales de la zona, es que la configuración del edificio se basa en las estrategias constructivas de las culturas que habitaron el lugar, usadas de generación en generación, desde los primeros habitantes del archipiélago hasta la actualidad, las cuales se basaron en los recursos más próximos para construir desde sus hogares, embarcaciones y hasta las iglesias.

La principal riqueza material y cultural de Chiloé es la madera debido a la gran cantidad de bosques nativos dispersos por todo el archipiélago, los cuales han sido explotados para poder construir diversos equipamientos.

Por esta razón la base constructiva principal del proyecto, desde cimentación, revestimientos, hasta la estructura consistirá en la utilización de madera nativa de la zona. También se contempla la existencia de radier en el aserradero debido a la existencia de un horno para el doblado de cuadernas, y en los talleres de armado de embarcaciones debido al ingreso de agua.



Fuente: www.es.wikipedia.org

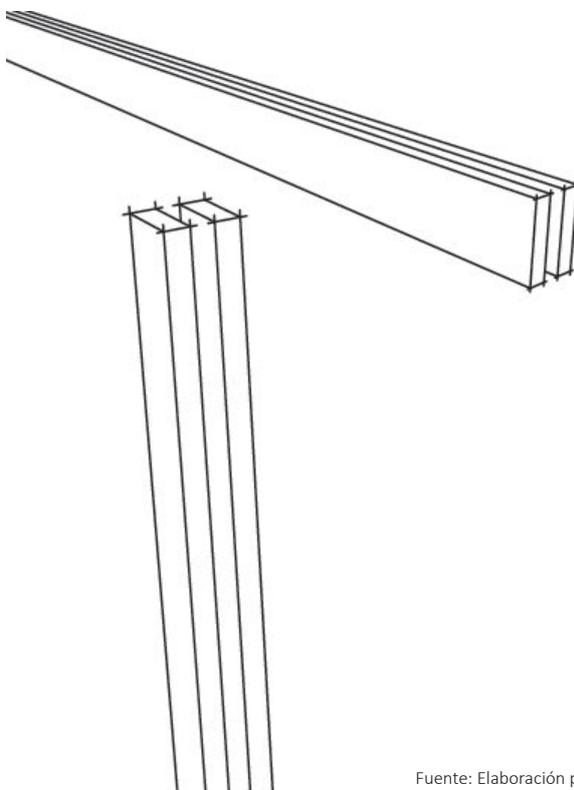
Estructura

El proyecto está modulado a 3.5 metros cada espacio, variando las dimensiones dependiendo de la función de cada zona. Estos espacios se estructuran mediante módulos de madera, estos serán piezas estándar de manera que se obtienen fácilmente en cualquier barraca, donde los mismos carpinteros podrán construir el astillero, al igual que como lo hacen actualmente con sus galpones.

Los pilares y vigas serán compuestos, mejorando la estructura del astillero. Estos corresponden a la estructura principal, por lo que se ubicarán a 3.5 metros de distancia entre ellos. Los muros serán mediante una estructura liviana de tabiquería, y el revestimiento exterior del edificio será a través de tejas, manteniendo los patrones arquitectónicos de la isla.

Este sistema estructural permite tener espacios interiores amplios, con las dimensiones necesarias para poder construir embarcaciones de diversos tamaños. Además de delimitar estos mismos, en circulaciones, espacios de trabajo, bodega, etc., permitiendo el cómodo movimiento de material en su interior.

Por su parte, la plataforma ubicada frente al astillero se estructura en base a un eje móvil, liberando de este modo el espacio de desplazamiento de la embarcación al momento de tener una minga de tiradura. Esto ocurrirá solo dos veces al año, debido a los tiempos que implica construir cada nave, estando el resto del año fijo, dando continuidad a la pasarela hacia el cementerio antiguo y Dallico



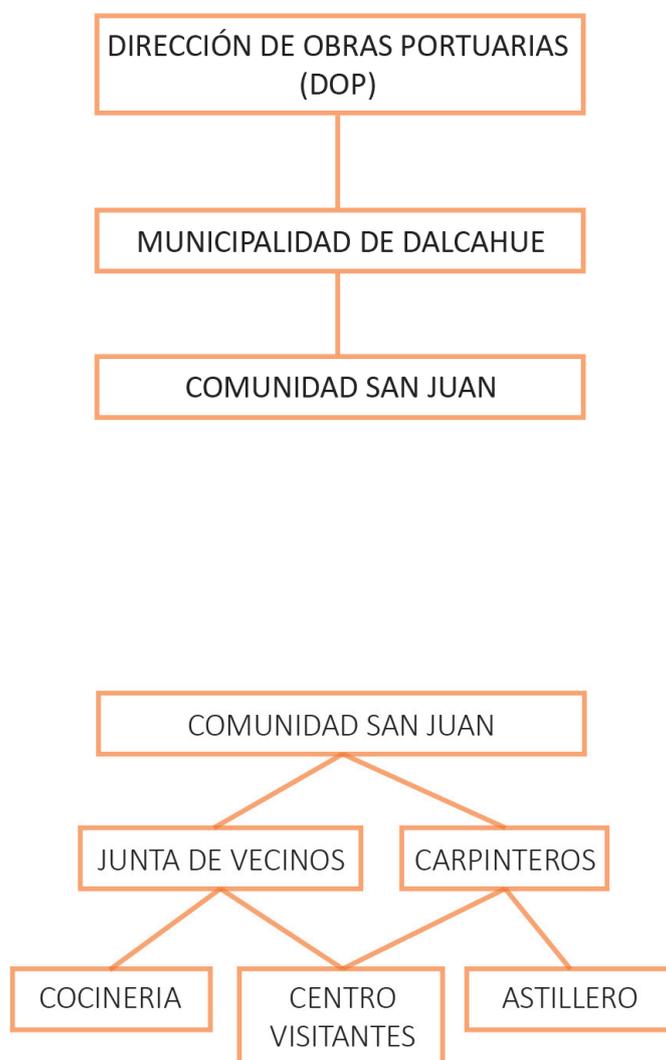
Fuente: Elaboración propia

4. GESTIÓN

Al emplazarse en bordemar, el proyecto estará a cargo de la Dirección de Obras Portuarias, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, la cual se encargará de solicitar la destinación marítima para el emplazamiento del astillero, cocinería, caleta, balneario y espacio público, y desarrollar el proyecto, para posteriormente ceder su administración a la municipalidad de Dalcahue. De este modo la municipalidad se hará cargo de la mantención de todos los equipamientos construidos, para finalmente ceder su utilización a la comunidad.

La utilización de los espacios dentro de la comunidad de San Juan será otorgada a entidades diferentes; la cocinería estará a cargo de la junta de vecinos, el astillero a cargo de los carpinteros de ribera, mientras que el centro de visitantes será compartido entre ambas organizaciones.

El financiamiento de la obra estará incluido dentro de los fondos del Plan Chiloé, cuyo principal énfasis está puesto en la conectividad entre los pueblos de la isla, de este modo se pretende lograr la reactivación de diversos poblados mediante la incorporación infraestructura y equipamiento de todo tipo.

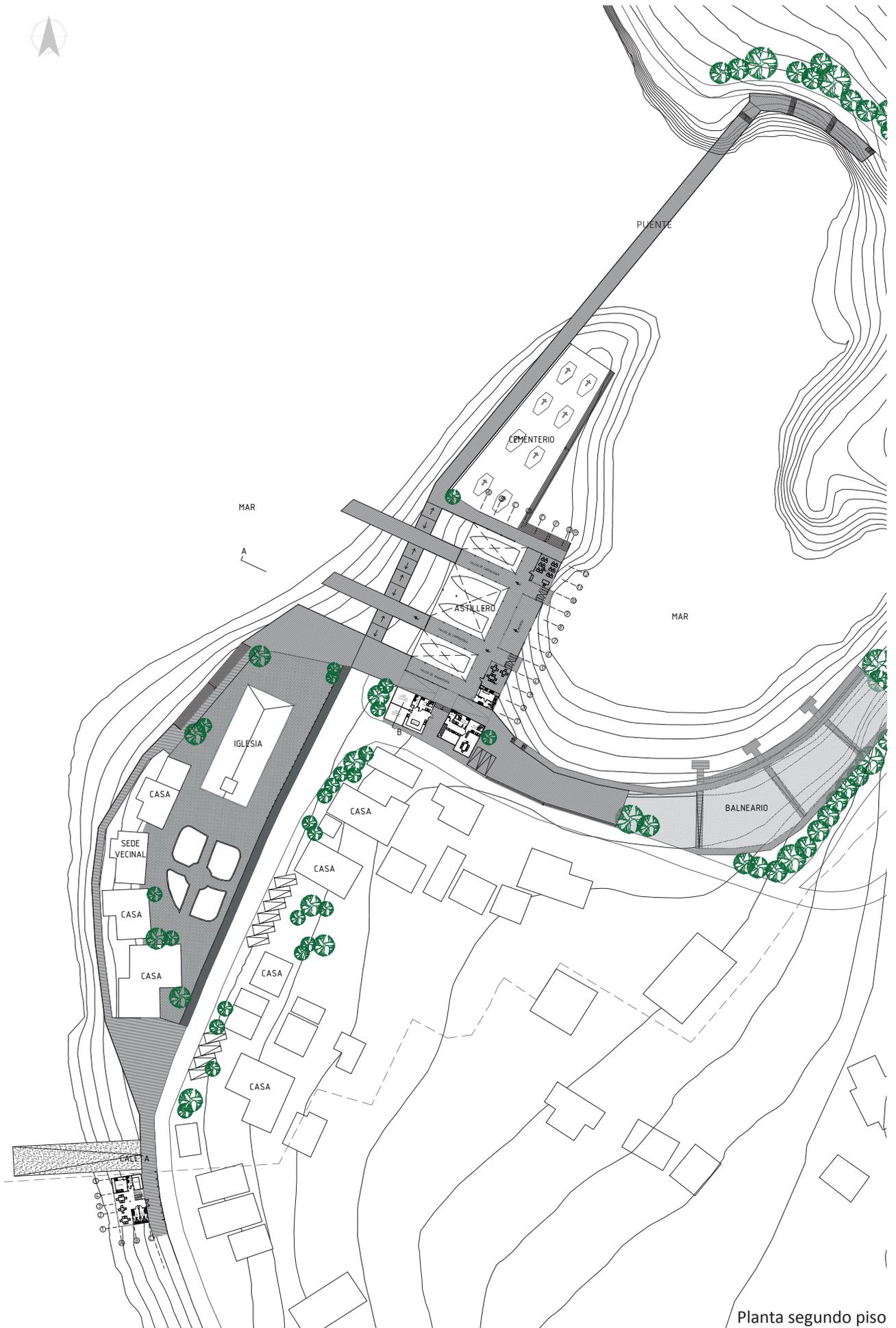


Fuente: Elaboración propia

5. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



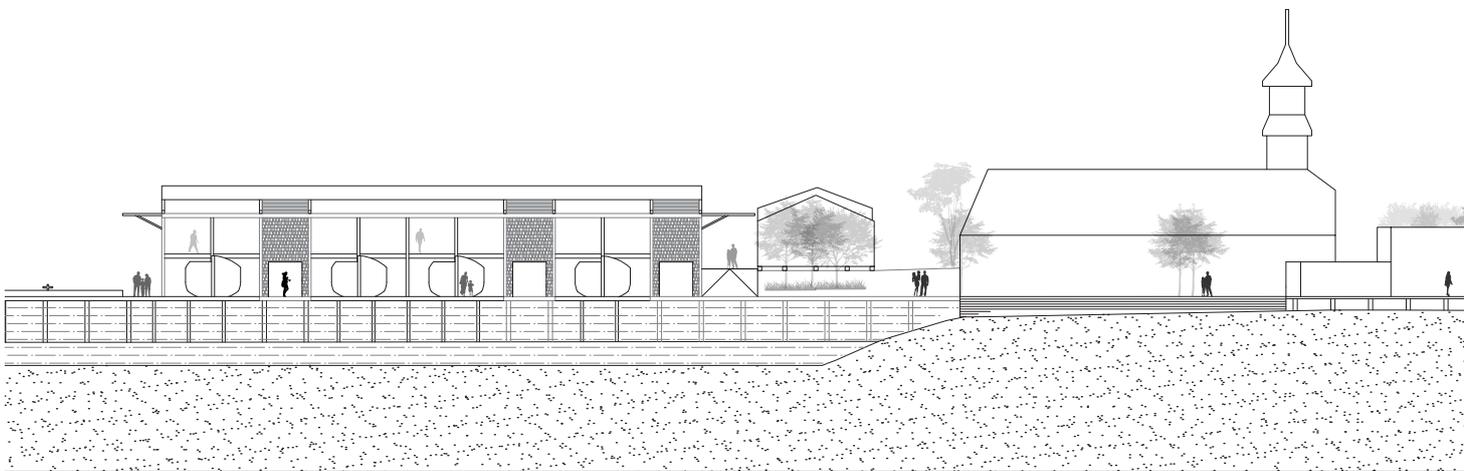
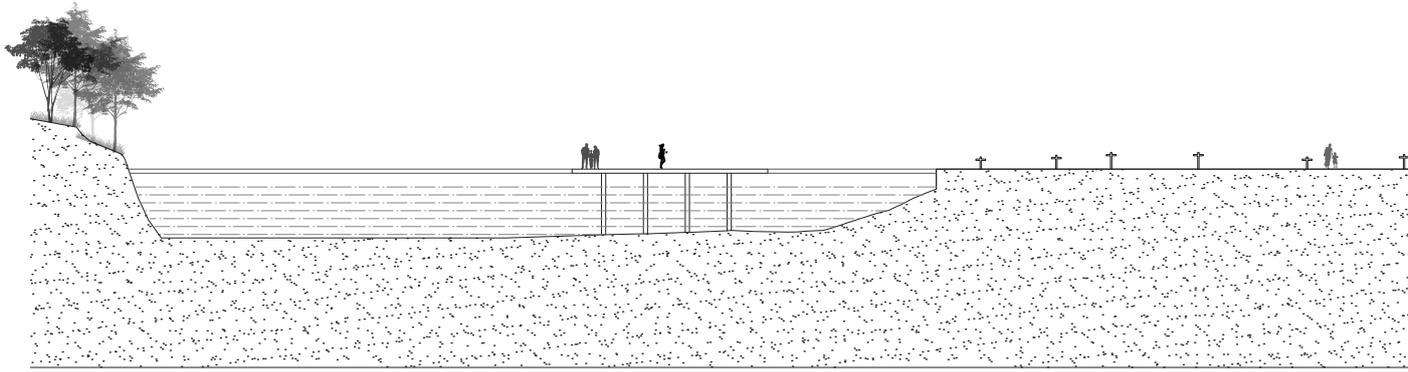
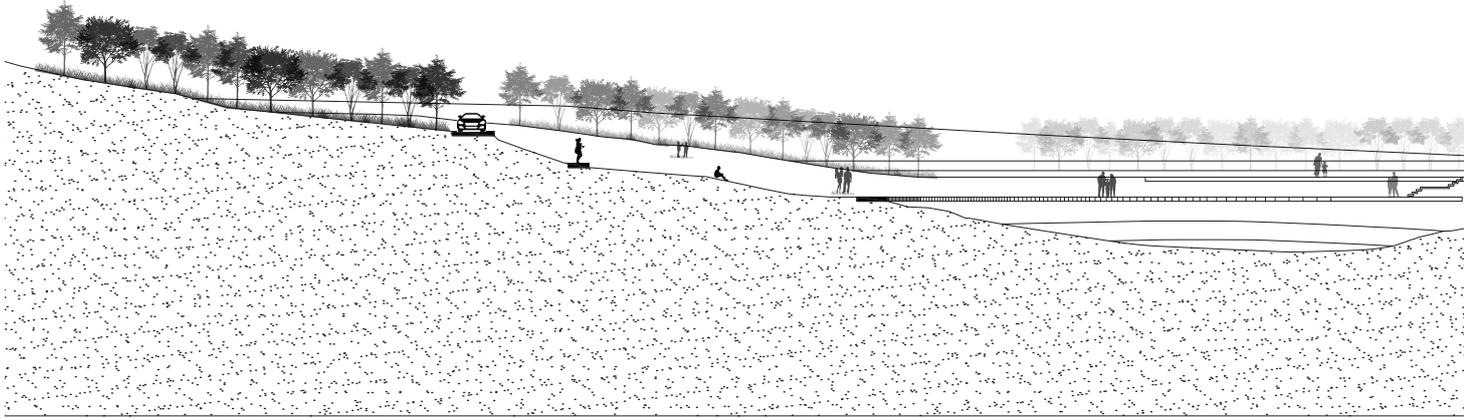
Planta primer piso

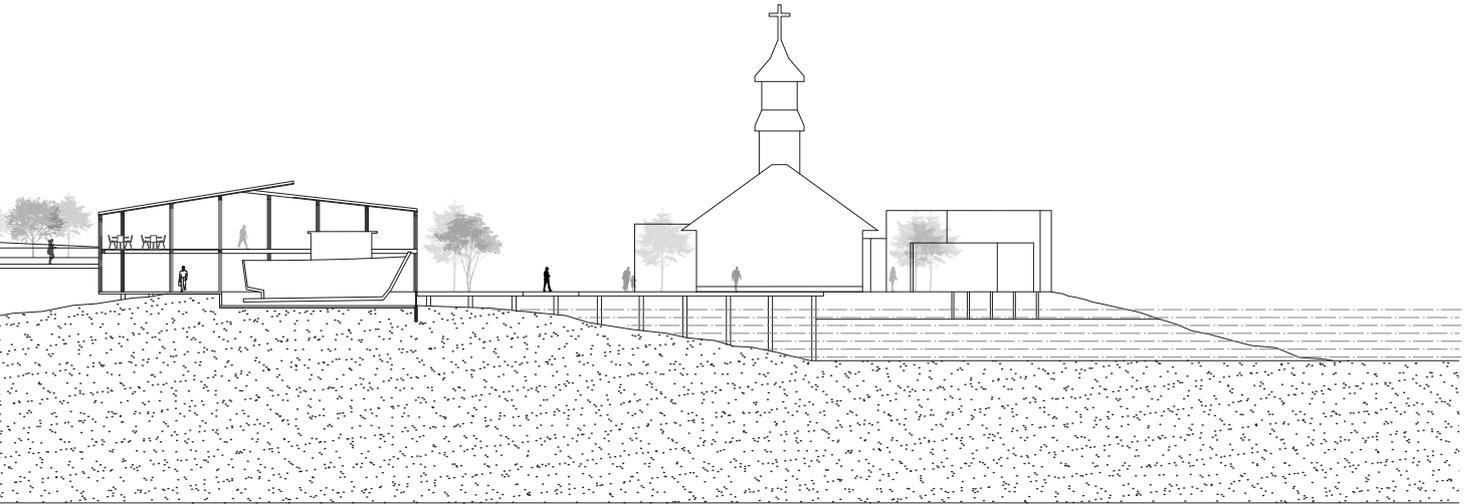


Planta segundo piso

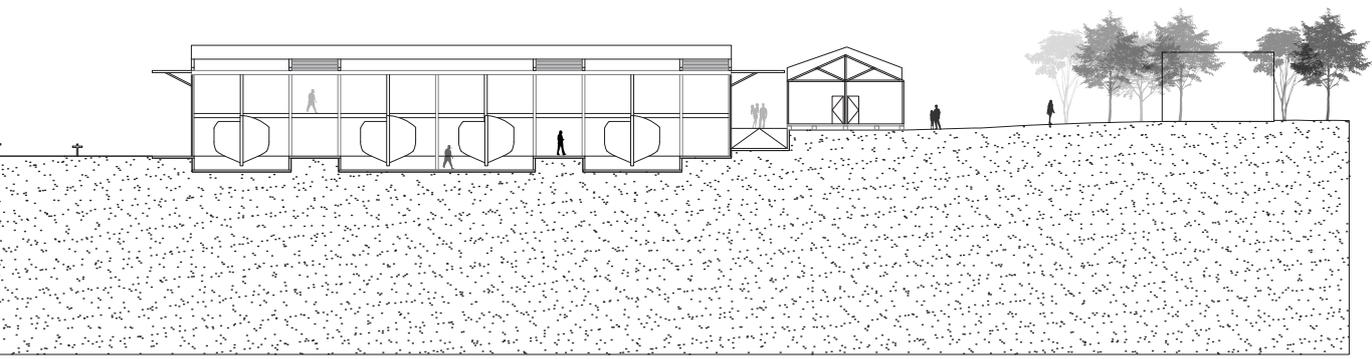


Planta de techos

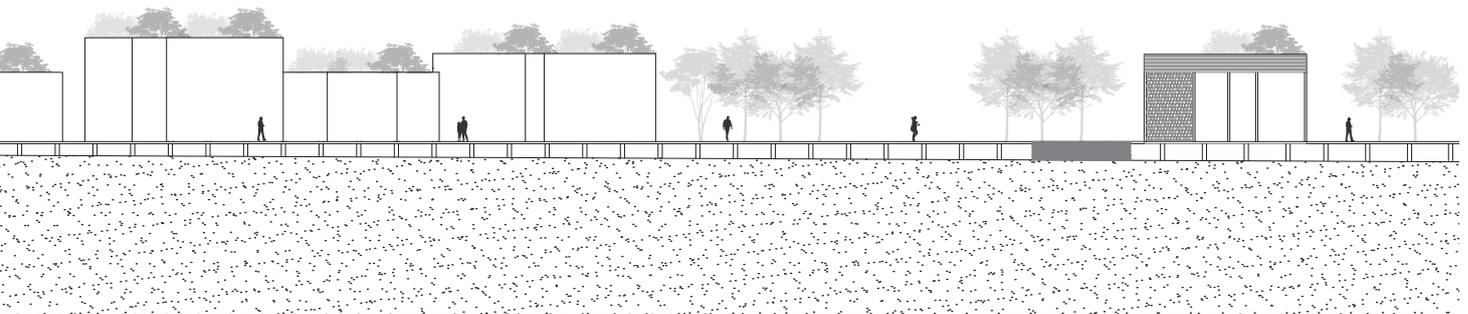




Corte A



Corte B



Elevación principal

4. REFERENTES

Teatro Panguipulli - Tercer lugar
Plan arquitectos

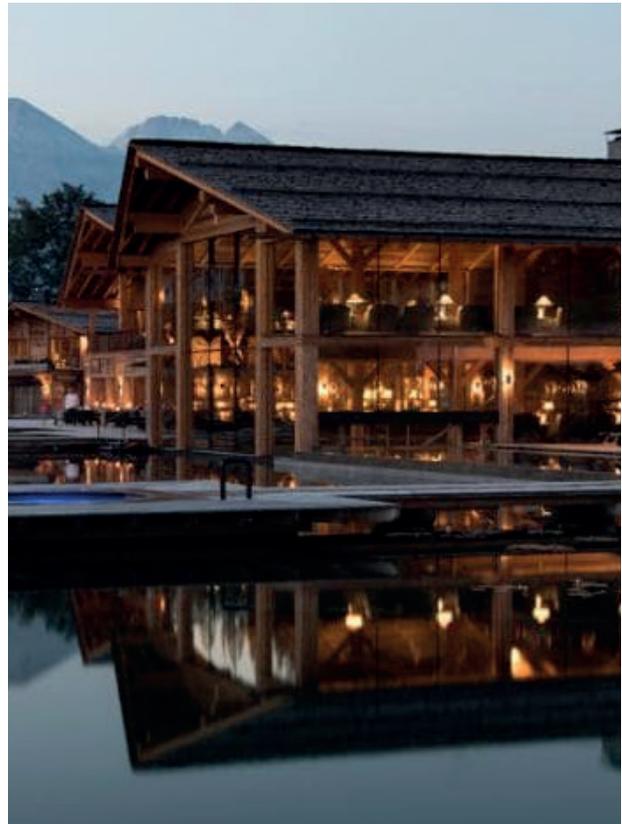


Fuente: www.planarquitectos.cl

Hotel San Luis, Italia



Fuente: www.sanluis-hotel.com



Fuente: www.sanluis-hotel.com

Hotel palafito del mar - Castro, Chiloé
Eugenio Ortuzar



Fuente: www.plataformaarquitectura.cl

Proyectos paisajismo
Turenscape



Fuente: www.plataformaarquitectura.cl





GLOSARIO

TERMINOLOGÍA PORTUARIA

Acuicultura: Cultivo de vegetales y animales acuáticos destinados a la utilización o consumo humano.

Astillero: Sitio o lugar con instalaciones apropiadas y características, donde se construyen o reparan naves o embarcaciones.

Atracadero: Construcción que se hace en la costa o ribera con el objeto de permitir el atraque de embarcaciones menores, para la movilización de persona o carga.

Babor: Banda izquierda de un buque

Bajamar: Nivel mínimo alcanzado por una marea vaciante en un día cualquiera.

Calado: Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco. Se mide desde el canto inferior de la quilla hasta la línea de flotación con máxima carga.

Caleta: Agrupación poblada relacionada directamente con la actividad de la pesca artesanal. Pueden clasificarse como menores o mayores, dependiendo de su tamaño, población, capacidad productiva o su relación con núcleos poblados.

Carpintería de ribera: Acto de reparar y mantener las embarcaciones, originalmente de madera. En zonas climáticas desfavorables se requiere de un recinto cerrado de dimensiones adecuadas, que proteja del viento y la lluvia.

Chaza: Escalera que conecta la zona intermarea con la zona sobre rompiente de la explanada o cabezo de muelle, para desembarque de personas o productos.

Eslora: Longitud total de una embarcación medida desde la proa hasta la popa. En las embarcaciones artesanales un máximo de 18 metros

Estero: La superficie que el agua ocupa y desocupa alternativamente en sus creces periódicas ordinarias

Estribor: Banda derecha del buque.

Explanada: Terreno en elevación destinado al acopio de materiales. Estacionamientos y edificaciones de apoyo a la infraestructura portuaria.

Galpón: Cobertizo grande, tinglado, en el que se realizan actividades preferentemente productivas. Por ejemplo carpintería de ribera, secado de redes, encarnado, procesos (limpieza y almacenamiento temperado), etc.

Manga: Anchura máxima de la sección transversal del casco del buque.

Muelle: Nombre que se da a una estructura de atraque que se proyecta fuera de la costa (mar adentro), orientado perpendicularmente o formando un cierto un ángulo con respecto a la costa.

Muro verteolas: Muro que por su diseño y cota de coronamiento, devuelve el oleaje más desfavorable.

Pañol: En las instalaciones terrestres de una caleta pesquera, nombre que reciben los compartimientos para guardar implementos de pesca.

Pleamar: Nivel máximo alcanzado por una marea creciente

Proa: Sector delantero de una embarcación.

Rampa: Plano inclinado construido generalmente sobre la pendiente de la playa, destinado a varar embarcaciones menores o a permitir por sus costados, el atraque de esas embarcaciones.

Taller: Todo o parte de un edificio destinado a trabajos industriales

Varadero: Instalación auxiliar dedicada a la construcción, mantenimiento o reparación de buques o embarcaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- Alvares, Ricardo; Bahamonde, Nelson, "Los corrales de pesca de San Juan de Coquihuil", Revista Suelo Americano, N°5, pp 96-103, 2003.
- Alvares, Ricardo, Corrales de pesca en Chiloé, 2008.
- Berg, Lorenzo; Lobos, Jorge; Rojas, Edward; Ulloa, Manuel, Guía de arquitectura de Chiloé, 2006.
- Bravo, M. La cultura chilota y su expresión territorial en el contexto de la globalización de la economía. Tesis título profesional de Geógrafo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2004.
- Burgueño, Zamir, Gobernanza y uso del territorio en localidades litorales. Caso de estudio: San Juan y Tenaun , comuna de Dalcahue, X Región de los Lagos, 2011.
- Dirección de Obras Portuarias, Acta participación ciudadana Borde Costero San Juan, 2014.
- Dirección de Obras Portuarias, Glosario de la infraestructura costera y portuaria
- Gallardo, F, Arquitectura y fiestas religiosas: procesos de territorialización en Chiloé, Instituto de Restauración Arquitectónica, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2006.
- Instituto de restauración arquitectónica, Patrimonio territorial de las fiestas religiosas de Chiloé, Practica profesional título de geógrafo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2006.
- Instituto Nacional de Estadísticas, Chile. Ciudades, pueblos, aldeas y caseríos, 2005.
- Montiel, Felipe, Los últimos constructores de artilugios de madera en Chiloé, 2002.
- Montiel, Felipe, Los últimos constructores de artilugios de madera en Chiloé (segunda parte): de la carpintería de ribera a los artilugios de la muerte, 2006.
- Municipalidad de Dalcahue, Actualización PLADECOS Dalcahue, 2015-2018.
- Schneider, Oxiel, San Juan el caserío de los dos entornos, 1981.
- Strabucchi, Rodney, Carpinteros de ribera, Capítulo 7.
- Taller Chiloé Universidad de Chile, San Juan una experiencia docente, 2005.
- Zegers, Vicente, Chiloé. Maestros de ribera. Un oficio ancestral, 2003.



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO