



UNIVERSIDAD DE CHILE FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

TEMA:

LAS FORMACIONES RECIENTES DEL PROCESO CHILENO DE URBANIZACIÓN:

CASO ARQUITECTÓNICO:

EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTOS EN LA CIUDAD DE CURICÓ

JUNIO, 2020

Alumno: Daneris Marte Gómez
Profesor Guía. Manuel Amaya Díaz

AGRADECIMIENTOS

Mis agradecimientos a todas las entidades y profesionales que me brindaron amablemente su ayuda en todo lo referente a la investigación realizada. A la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE CURICO, por estar atentos en el proceso de desarrollo del trabajo y ofrecerme la información necesaria para llevarlo a cabo. A las instituciones: MINISTERIO DE TRASPORTE DE CURICO, por atenderme amablemente y brindarme la información para la etapa de investigación. A los profesionales que mantuvieron una buena disposición al colaborar, les agradezco infinitamente. A mi asesor arquitecto, quien me ayudo en el proceso de diseño y elaboración del documento.

Daneris Marte Gómez

DEDICATORIA

Dedico este esfuerzo: A Dios todo poderoso, por iluminarme cada día a seguir esforzándome y hacer posible este triunfo. A mi madre ALEJANDRINA GOMEZ, por su gran cariño y dedicación como madre al apoyarme en todo momento. A mi hija DAYELIN MARTE, por su amor incondicional y por ser parte de mis logros para superarme como profesional, por ser parte de mis sueños y darme cada día todo su amor. A mi hermanos YERRY, LEYDY Y MARY MARTE GOMEZ, por su cariño y ayuda desinteresada cuando siempre la necesité. A mis AMIGOS y todos los que estuvieron presente durante este proceso, por su ayuda y animarme a continuar pese a todos los esfuerzos. A mis abuelos, tíos, primos y principalmente a EVELYN ANDREA LOPEZ CACERES, por su gran sentimientos incondicional hacia mi, por su apoyo en todo los momentos y por ser parte de este proyecto, tus palabras de aliento lo hizo posible.

Daneris Marte Gómez

INDICE

- PRESENTACIÓN
- AGRADECIMIENTOS
- DEDICATORIA
- INDICE
- RESUMEN
- INTRODUCCION

PLANTEAMIENTO DEL

PROBLEMA

- PROBLEMA
- HIPÓTESIS
- OBJETIVO GENERAL
- OBJETIVO ESPECIFICOS
- MISION
- VISION
- JUSTIFICACION
- METODOLOGÍA EMPLEADA EN LA INVESTIGACIÓN

MARCO HISTORICO

DIAGNOSTICO

- INTRODUCCION A LA TEORIA
- CONEXIONES

PROCESO PARA EL

DESARROLLO DEL TEMA

- CHILE
- REGIÓN DEL MAULE
- PROVINCIA DE CURICÓ

- COMUNA DE CURICÓ
- ANALISIS DESCRIPTIVO ACTUAL DE LA CIUDAD DE CURICÓ
- CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE CURICÓ COMO EJE FUNCIONAL DE LA PROVINCIA
- DESARROLLO ECONOMICO
- FLUJO MIGRATORIO:
- SERVICIOS DE TRANSPORTE
- CAPACIDAD E INFRAESTRUCTURA VIAL
- VEHICULOS EN CHILE

INTRODUCCION AL PROYECTO

- ESTACIONAMIENTOS
- HISTORIAS DE LOS ESTACIONAMIENTOS
- TIPOS DE SISTEMAS DE ESTACIONAMIENTOS:
- EJEMPLOS DE EDIFICIOS DE ESTACIONAMIENTO EN EL MUNDO
- EJEMPLOS DE EDIFICIOS DE ESTACIONAMIENTOS EN CHILE

GENERALIDADES DEL TERRENO EN

ESTUDIO

- ESTUDIO DE LOS ASPECTO FISICO
- CONDICIONES CLIMATICAS
- USO DE SUELO
- EMPLAZAMIENTO DEL LUGAR A TRABAJAR:
- CERTIFICADO DE INFORME PREVIO
- TERRENO

- SISTEMA VIAL
- PROYECTO URBANO
- INFRAESTRUCTURA
- CONDICION CLIMATOLOGICA
- FOTOS DEL TERRENO

CRITERIOS DEL DISEÑO ARQUITECTONICO

- REGLAMENTACIONES Y LEYES CHILENA ESTABLECIDA PARA UN EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTOS
- DESCRIPCIÓN DEL USUARIO
- DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS Y ESPACIOS A UTILIZAR
- RAMPAS Y ACCESO AL EDIFICIO
- PROGRAMA ARQUITECTONICO
- EJEMPLOS DE DIAGRAMA FUNCIONAL DE UN ESTACIONAMIENO
- DIAGRAMA DE FUNCIONAMIENTO
- DIAGRAMA ADMINISTRATIVO
- ZONIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS

DISEÑO ARQUITECTONICO CONCEPTUAL

- PROTECTO
- DISEÑO CONCEPTUAL
- PLANOS
- PERSPECTIVA
- ANALISIS DE COSTO
- CONCLUSION
- BIBLIOGRAFIA
- PAUTA DE ENTREVISTAS PARA RECOLECCIÓN DE

RESUMEN

El presente trabajo pretende mostrar, a través de un ejemplo significativo, el proceso de cambios físicos y funcionales en desarrollo, en varias de las estructuras urbanas chilenas, las cuales podríamos considerar enmarcar en lo que se ha denominado “Post Modernidad”, o más específicamente curso del desenvolvimiento de la combinación entre una política hegemónica de corte neoliberal y un cambio profundo en las formas de integración y comunicación interpersonal en vigencia.

Está orientado a brindar un servicio de estacionamiento vehicular específicamente en el centro de la ciudad de Curicó. Este proyecto busca implementar nuevos ajustes a la incomoda situación actual que vive Curicó con respecto al tránsito y al taponamiento, en una ciudad súper poblada y con un uso excesivo vehicular, ofreciendo un servicio de calidad, seguridad, y a precios competitivos. Durante la elaboración de este proyecto se definirá la ubicación.

Nos proponemos examinar y aportar informaciones sobre la comunidad de Curicó, que ha pasado de ser de una aglomeración identificable a una ciudad dispersa y de aquel estado a una constelación urbano rural en constante crecimiento, poniendo sobre la mesa las siguientes interpelaciones: ¿Cómo es el sistema estacionamiento vehicular en la ciudad de Curicó?, ¿En qué medida la producción agrícola, actividades financieras, servicios públicos, entre otros, ha influido en la población (urbana-rural) y

en el territorio, dando entrada diariamente a miles de pobladores en vehículos público o privado?, ¿Cómo es la dinámica de desarrollo del sistema vial y la circulación dentro del casco urbano de Curicó, han cambiado el panorama urbano?, ¿La situación socio-económica ha sido trascendente en el paso de los años en Curicó? Y por último, considerando que Curicó suele ser asociada mayormente a la vida rural ¿Qué ha pasado con la cultura curicana en los últimos tiempos?.

Las preguntas de investigación planteadas, buscan la relación entre las variables sociodemográficas, viabilidad, económicas, geográficas, políticas, culturales, etc. en la ciudad de Curicó.

Por tanto, este estudio pretende comprender las prácticas de la esfera íntima de las familias rurales-urbanas hoy en día, y cómo éstas se ven afectadas por los cambios económicos, sociales y políticos de una sociedad con fuerte valoración de los procesos de modernización.

La investigación que hemos hecho busca un territorio constelado, que permita al proyecto que desarrollaremos (estacionamiento vehicular), verificar las operaciones del mismo concepto, su identidad, su impacto en la población y en el territorio en un área altamente productiva.

INTRODUCCION

Las estructuras urbanas, ante ciertos condicionamientos dinámicos (sociodemográficas, económicas, geográficas, políticas, culturales, etc.), siempre particulares, crecen, se expanden o tienden a adoptar formas de desarrollo que asumen configuraciones resultantes de la presencia (o aplicación) de pautas funcionales y de factores que implican trazados, normas, significados, articulaciones de movilidad, la solicitud y presencia de unidades de servicio de todo orden.

En la definición del grado de dispersión o de concentración que van adquiriendo estas configuraciones, operan causas tan diversas como el estilo de vida, el modo de expresión de la propiedad, el lenguaje de los derechos y restricciones legales, y hasta la delimitación y conjunción territorial que impera entre las organizaciones productivas (la agricultura extensiva o intensiva, la minería, la industria, la pesca, etc.)

Al respecto, en el urbanismo aludimos al valor del juego de ideas transmitidas sobre el paisaje y las culturas contenido en el clásico “La Sección del Valle desde las colinas hasta el mar” de Patrick Geddes, 1923; en los atrevidos documentos de Christopher Alexander acerca del lenguaje de los patrones, la historia de la forma urbana y la naturaleza del orden, 1970 -77; en el libro de Manuel de Solà - Morales L. Rubió sobre “Las formas de crecimiento urbano”, editado en 1997 por la Universidad Politécnica de Cataluña; o en los artículos recopilados por Francisco Javier Monclús en “La ciudad dispersa”, 2000, sólo por citar textos emblemáticos.

A veces, la disposición de aquellos crecimientos está marcada en su desenvolvimiento por las reconstrucciones posteriores a una catástrofe (como en el caso de los frecuentes terremotos en Chile, que azotó el territorio de Curicó) y en lo cotidiano -más lento pero siempre en transformación - por los flujos de la circulación de carga y pasajeros, el montaje de acumulación y embarque de las exportaciones, la cotidianeidad de los movimientos pendulares de vivienda, trabajo, los servicios ofrecidos por diversas instituciones, los cambios tecnológicos, estudios y las frecuentes solicitudes de adquisición de mercancías de consumo habitual expedidas al por menor.

En los últimos diez años, y por distintos motivos que analizaremos, aunque principalmente debido a cambios en el régimen de consumo, el desenvolvimiento innovador de las comunicaciones telefónicas a través de los llamados aparatos celulares y la explosiva red de viajes a media y corta distancia, incluyendo suburbios, áreas periurbanas, zonas previamente rurales, y alterando sistemas de venta y servicios, se han venido formando nuevas organizaciones urbanas, menos compactas y más inclusivas y el casco urbano de Curicó se ha aglomerando por la falta de servicios que permitan introducir espacios y áreas en el cual se pueda liberar espacios dentro del mismo.

Esta investigación aborda la formación y funcionamiento de una de estas nuevas fórmulas en desarrollo, las llamadas constelaciones urbanas.

Esta entretejen una multitud de entidades alrededor de una estructura urbana de tamaño medio, en el cual señala un cambio importante de modelo que en el pasado reciente aún persistía en las aglomeraciones metropolitanas (como en el Gran Santiago, el sistema del Gran Valparaíso ligado al METROVAL hasta Limache y Olmué, o en otra escala, la combinación ejemplar de Temuco - Padre Las Casas, con las entidades de Quepe, Cajón y Labranza).

La entidad central que analizaremos es Curicó - que en mapudungú significa "Agua Negra" - probablemente debido al afloramiento de pequeños depósitos subterráneos de hidrocarburos, derivados de la transformación de materia orgánica acumulada en sedimentos o trampas geológicas naturales, estuvo originalmente asentada junto a una caja de río en Tutuquén, Convento Viejo, desde donde debió trasladarse unos cinco mil metros al nororiente, debido a la humedad - fue oficialmente refundada el 9 de octubre de 1743, esta vez por instrucciones del Gobernador José Antonio Manso de Velasco, con el nombre de San José de Buena Vista, en un llano situado a 225 mts. sobre el nivel del mar, limitado por los ríos Teno y Lontué, al pie de la Colina Buenavista, hoy Cerro Carlos Condell, y en los márgenes del estero Guaquillo. Obtuvo el título de ciudad en 1830 y actualmente tiene el rango de capital de provincia, por lo tanto, sede de una cantidad de servicios de mayor rango educacional, judicial y de salud, operando como un centro de comunicaciones y de servicios de abastecimiento y transacciones comerciales.

Curicó es una ciudad de la región del Maule que posee una numerosa población (149 mil 136 personas efectivamente censadas, cifra muy superior a la del proceso censal del 2002 donde el número de la población alcanzó las 119 mil 585, es decir, tuvo un incremento del 24,7 por ciento.) y un gran territorio (1.328 Km²).

De consiguiente, el presente estudio se orienta a desarrollar un análisis de Curicó, que aporte a mejorar el buen funcionamiento de la población como una unidad y un proyecto de estacionamiento vehicular que aporte a mejorar el mal uso que se le ha dado a los espacios públicos para estacionar.

Esta investigación es un aporte fundamental para el conocimiento de la situación actual y el cambio que viene dado por el movimiento constante de sus pobladores en busca de un motivo para sobre vivir.

Por medios de estos podemos decir que la falta de espacios que permitan dar movimiento y circulación sin tascos a miles de vehículos que diariamente transitan por la calle de Curicó, haciendo de este casco urbano una ciudad casi imposible de ir en vehículo privado, optando por transitar la ciudad a pie, sin la previa organización de poder transitar libremente y poder estacionar el vehículo (moto, automóvil, bicicleta, etc.) en un lugar apropiadamente sin la necesidad de esperar horas para poder estacionarse (en la calle y lugares de estacionamientos privados), sin perder el tiempo necesario para poder trasladarse a su lugar de destino.

A lo largo de este trabajo se propondrá una solución integral al grave problema de falta de estacionamientos en la comuna de Curicó. A fin de analizar el proyecto y poder encontrar una solución viable a este grave conflicto, se subdividió al trabajo en las siguientes etapas: En la primera etapa se estudiará la ciudad de Curicó, los estacionamientos en la ciudad y las tendencias de los mismos, de esta forma tener un panorama completo de la situación y comprender las causas del conflicto actual.

A lo largo de esta sección se desarrollará diversas perspectivas y características principales relacionados a la coyuntura actual de la industria de estacionamientos. Paralelamente, se investigarán las diferentes soluciones existentes en la actualidad. Por otro lado, se estudiarán las regulaciones y exigencias que abarcan a la industria en Chile.

En la segunda etapa se realizará el desarrollo del proyecto, en el que será necesario describir claramente las principales características que debe contar éste, luego se estudiarán las diversas soluciones que existen en la actualidad, por último se focalizará en la zonificación y espacios a los cuales destinaremos nuestro proyecto.

Una vez seleccionada la alternativa en la cual se trabajara, se aplicará una arquitectura para determinar cuál es el diseño adecuado y se comenzará a pensar como debe ser el proceso de trabajo dentro y fuera de él. Por último, se ejecutará un proyecto arquitectónico con un modelo diseñado para la necesidad que Curicó requiere.

Además, se llevará a cabo un análisis de factibilidad económico financiera en el cual se determinará la viabilidad del negocio y su rentabilidad. Este trabajo propone el análisis de la situación actual de estacionamiento en la ciudad de Curicó. El objetivo principal es encontrar una solución a un conflicto contemporáneo y mediante distintos análisis de ingeniería poder hallar una alternativa que sea totalmente adaptable a la infraestructura existente en la ciudad.

CAPITULO 1

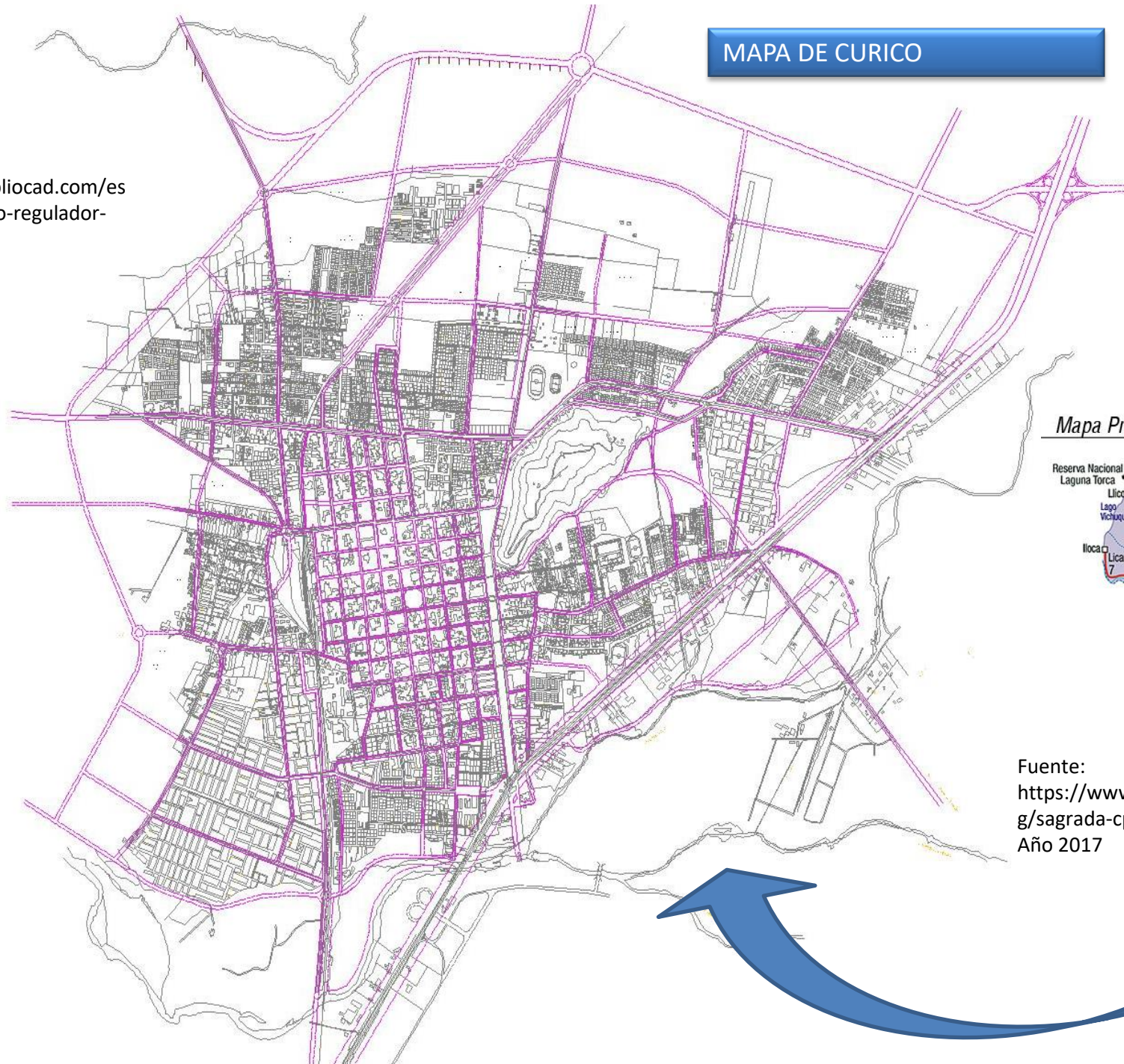
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

“La función de la arquitectura debe resolver el problema material sin olvidarse de las necesidades espirituales del hombre.”

Luis Ramiro Barragán.

MAPA DE CURICO

Fuente:
https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-regulador-curico_62011/
Año 2017



Mapa Provincia de Curicó



Fuente:
<https://www.codigopostal.org/sagrada-cp-37465/>
Año 2017

PROBLEMA:

Pretendemos actuar ante la gran problemática que ocurre en casi todo el mundo, la falta de estacionamiento en una ciudad altamente poblada ha causado estragos antes millares de propietarios de vehículos que no encuentra como estacionarse en las grandes ciudades o en ciudades que hoy en día están creciendo de una manera desmesurada.

Nos enfocaremos en la ciudad de Curicó, donde el crecimiento que ha tenido esta comuna y la falta de espacios para estacionar vehículos ha generado una problemática en cuanto al sistema vial de la comuna. Tanto es el caso que las vías públicas lo han tomado como sistema de estacionamientos municipales, generando caos en las vías públicas.

HIPÓTESIS:

El centro urbano de Curicó adquiere una complejidad en cuanto a la modernidad, superando la clásica división entre lo urbano y rural, que constantemente se enriquece, perfecciona, crece y se mantiene constantemente en movimiento, haciendo de este un lugar incómodo para ir en vehículo privado. Un sistema de estacionamiento hará que la ciudad libere espacios públicos destinados para el estacionamiento vehicular, motos y bicicletas.

OBJETIVO GENERAL:

Desarrollar un proyecto mediante un análisis de constelación urbana en Curicó que permita manejar el buen funcionamiento de la población dentro del casco urbano como una unidad y que permita el mejoramiento y la movilidad interna de Curicó de los vehículos públicos, privados.

OBJETIVO ESPECÍFICO:

- ✓ Estudiar el uso de organización de un sistema urbano-rural integrado.
- ✓ Intentar comprender la dinámica de desarrollo de tal organización.
- ✓ Analizar el mecanismo de eventual intervención de tal sistema, para modelarlo en función de un determinado proyecto.
- ✓ Estudiar la viabilidad de los estacionamiento vehicular en la ciudad de Curicó.
- ✓ Determinar los costos y el desarrollo del proyecto de estacionamiento vehicular

MISIÓN:

Innovar el servicio de estacionamiento vehicular en la ciudad de Curicó, y a su vez lograr la aceptación de las personas, ofreciendo un servicio económico, garantizando calidad y seguridad necesaria.

VISIÓN:

Eliminar de las calles curicanas la modalidad de estacionamientos, quitando los tantos taponamiento vehicular y alcanzar una nueva forma de ver la ciudad.

JUSTIFICACION:

La infraestructura de un edificio de estacionamiento en la Comuna de Curicó, es un factor importante a tener en cuenta en las políticas de gestión del tránsito que apuntan a disuadir el uso de estacionamientos mal ubicados dentro del casco urbano. Para reforzarla, el Gobierno de la Ciudad impulsa:

Estacionamientos en la calle, que consisten en estacionar en la calle a costo de taponamientos vehiculares en toda la comuna de Curicó. Un edificio de estacionamiento disminuirá el ingreso de automóviles particulares al centro de la Ciudad y pondrá fin a esta situación de estacionamientos públicos en calles.

El gobierno de la comuna además ha generado un Plan de Movilidad Sustentable que busca reordenar el tránsito, para que todos puedan trasladarse de manera rápida, segura y ordenada en la Ciudad, contribuyendo además a una mejor calidad ambiental ya que la contaminación ambiental que produce el exceso de vehículo dentro del casco urbano, a azotado la comuna.

Los principales pilares de gestión en materia de tránsito y transporte son: prioridad transporte público, movilidad saludable (Ciclovías) y ordenamiento del tránsito, estacionamientos y Seguridad Vial. Para sumarse a esta iniciativa se propone que el estacionamiento proyectado en Curicó, para liberar la congestión de autos privados hacia el centro de la Ciudad utilizándolo como estacionamiento periférico. Este estacionamiento periférico constituye al estar cerca de la ruta 5 sur.

la idea de este proyecto es hacer de la comuna de Curicó se convierta en una “Ciudad caminable” es decir una ciudad posible de recorrer a pie, y en autos privados y el hecho concreto de que la población camina desde diferentes partes de la ciudad, resolviendo de esta manera el problema de conexión y congestión de transporte privado que opacan la movilidad fluida dentro de la ciudad.

METODOLOGÍA EMPLEADA EN LA INVESTIGACIÓN:

El presente trabajo de investigación se realizó empleando como principales fuentes de información y análisis, la revisión exhaustiva de información bibliográfica, estadística y descriptiva de la comuna de Curicó, así como, por medio del desarrollo de entrevistas semi-estructuradas realizadas a distintos profesionales y/o técnicos que se desempeñan en diferentes Servicios de la ciudad de Curicó (Sub-Departamento de Proyecciones de la Población, ACHS, PDI, Hospital, Secretaría Regional Ministerial de Transporte, Gobernación, Departamento de Salud Municipal, Dirección de Obras Municipales).

Lo anterior, permitió recopilar información actualizada y contextualizada de la provincia de Curicó, específicamente respecto al crecimiento que emergen desde las relaciones de dependencia e interconexión que existen entre las comunas, debido al tipo de desarrollo que éstas han sostenido en los últimos años.

El estudio de los procesos de urbanización vehicular y la viabilidad de los estacionamiento que vamos a desarrollar, son por los contenido adquirido durante el estudio y el análisis en los libros: Red Urbana (1998) en la revista EURE, Estacionamiento Vehicular (2017) por Estrella Polanco, Trabajo de Investigación Estacionamientos por Daniel Antonio Rosales y La Ciudad Difusa (2004), Estudio urbano regional (2016), lo cual se encuentra asociado al hecho que nuestras sociedades progresivamente se han ido transformando en espacios cada vez más urbanos.

CAPITULO II

MARCO HISTORICO

DIAGNOSTICO

«Sólo vale la pena aprender lo que no puedes explicar.»

Le Corbusier.

INTRODUCCION A LA TEORIA

En la actualidad y desde el siglo pasado, las proyecciones de nuestras ciudades se realizan bajo los preceptos del urbanismo moderno, pese a la fuerte oposición que comenzó a recibir el modernismo a partir de los años cincuenta.

Estas reacciones iniciales al movimiento moderno se produjeron durante la primera mitad del siglo XX; al considerar que la concepción moderna de la ciudad partió de un planteamiento caracterizado por su inflexibilidad con las preexistencias urbanas.

En décadas recientes, los Arquitectos han identificado varias teorías globales de nuevos centros espaciales. Desde la formulación inicial de la hipótesis de la ciudad mundial a principios de los '80 por los arquitectos Friedmann y Wolff (1982). Esta teoría de la ciudad mundial se ha consolidado como marco principal para las investigaciones urbanas. Al mismo tiempo, al analizar la actual configuración de la de las grandes ciudades en términos de sus nodos urbanos predominantes y de sus redes inter-urbanas.

Arq. Yona Friedmann



Fuente: <http://globalschool.iaac.net/yona-friedman-lecture-año 2016>

Arq. Ludwig Hilberseimer



Fuente: <https://www.metalocus.es/es/noticias/urbanismo-en-la-bauhaus-ludwig-hilberseimer> (Karlsruhe, 14 de septiembre de 1885 - Chicago, 6 de mayo de 1967) año 2004

Algunos autores consideran que la doctrina moderna mostró una suerte de indisposición para adaptarse y renovarse en respuesta a los retos que significa el pensamiento urbano, para Paolo Portoghesi (arquitecto italiano 1982) su resultado fue “la creación de una cultura incapaz de evolucionar y de renovarse, destinada a convertirse en una jaula de hierro, en un laberinto sin salida en la búsqueda de lo nuevo y de lo diferente. Esta teoría es contradicha por varios arquitectos como por ejemplo: Manuel Castells (1996), Mumford (1965), Michael Batty (2010), Ludwig Hilberseimer, (1965) entre otros.

Por otra parte la ola más reciente de investigaciones sobre ciudades mundiales plantea que estamos observando, hoy en día, otra transformación en la organización espacial utilizando grandes edificaciones para el crecimiento de las ciudades, que ha permitido recuperar su primacía como los motores geoeconómicos del sistema mundial.

Como argumenta Yona Friedmann (arquitecto y urbanista francés, 1995), las ciudades contemporáneas operan como los "nodos organizadores" del capitalismo mundial, como "articulaciones" del flujo regional, nacional y global de mercancías, y como "puntos de apoyo" en el "espacio de la acumulación global de capital". Por lo tanto, como Yona Friedmann sostiene, la consolidación de una jerarquía urbana mundial desde inicios de los '70 debe ser entendida como un giro fundamental en la geografía del capitalismo mundial, "un fenómeno históricamente sin precedentes" en el cual las ciudades y las redes interurbanas parecen estar reemplazando las economías territoriales nacionalmente escaladas como la base geográfica para el desarrollo de las urbes por medio de la tecnología aplicada a la arquitectura.

El proyecto que vamos a desarrollar ha sido empleado por varios arquitectos en la actualidad. Edificios de estacionamientos que albergará vehículos fue empleado alguna vez por arquitectos de varios países en el cual fue planteada como una solución a la demanda de estacionamientos que las grandes ciudades hoy en día necesitan. Algunos de estos arquitectos son: Yovanna Sandó Marval, Oscar Fernando Andrade Cedillos, Oscar Alfredo Benítez Lara, etc..

CONEXIONES:

Mumford quien fue un Sociólogo, historiador, filósofo de la tecnociencia, filólogo y urbanista estadounidense. En 1950 planteaba que "excepto en algunos centros congestionados, la ciudad de la Edad Media no estaba meramente en el campo, sino que formaba parte del campo", es esta relación de interdependencia la que se propone como centro en este concepto y en este trabajo a presentar.

De aquí surge la convicción de que existe un componente relacional que estructura la forma espacial del territorio y de aquí la idea modernizar en el sentido de elaborar un proyecto arquitectónico que permita la organización y la liberación de espacios públicos, automatizando el tiempo y el espacio, mediante la cual un individuo asume y actúa con un determinado rol estructural en cada uno de los núcleos en que interactúa.



Mumford

Fuente : https://www.urbipedia.org/hoja/Lewis_Mumford/1950_año_2001

CHILE:

Chile es un país de América ubicado en el extremo sudoeste de América del Sur. Su nombre oficial es República de Chile y su capital es la ciudad de Santiago. Chile es considerado un país de ingreso alto y en vías de desarrollo. Sus más de 18 millones de habitantes promedian índices de alfabetización, calidad de vida, crecimiento económico y un desarrollo humano.



MAPA DE CHILE

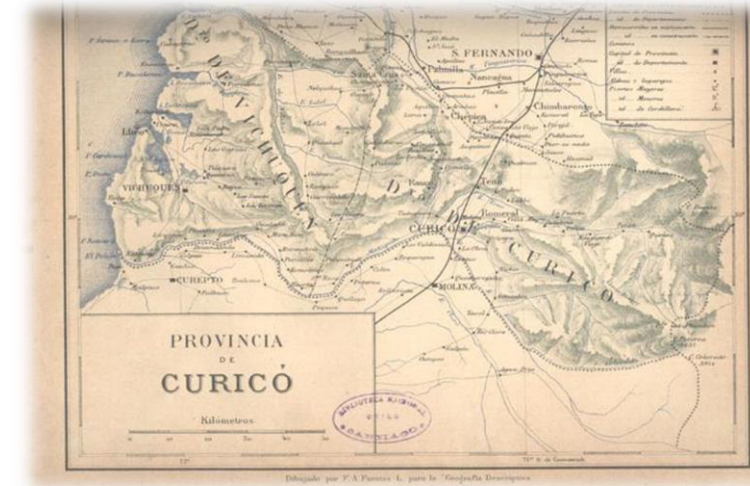
Fuente : <https://www.lonelyplanet.es/américa-del-sur/chile/mapa/año 2011>

REGIÓN DEL MAULE

La VII Región del Maule, es una de las quince regiones de Chile. Cuenta con una superficie de 30 269,1 km² y una población de 1, 035, 593 habitantes según el INE. La región está compuesta por las provincias de Cauquenes, Curicó, Linares y Talca, y la capital regional es la ciudad de Talca.

PROVINCIA DE CURICÓ

La provincia de Curicó alcanza una superficie de 7.486,7 km², subdivida en nueve comunas, donde la ciudad de Curicó corresponde a la capital de la provincia. Su población según el Censo del año 2017 es de 288.880 habitantes.



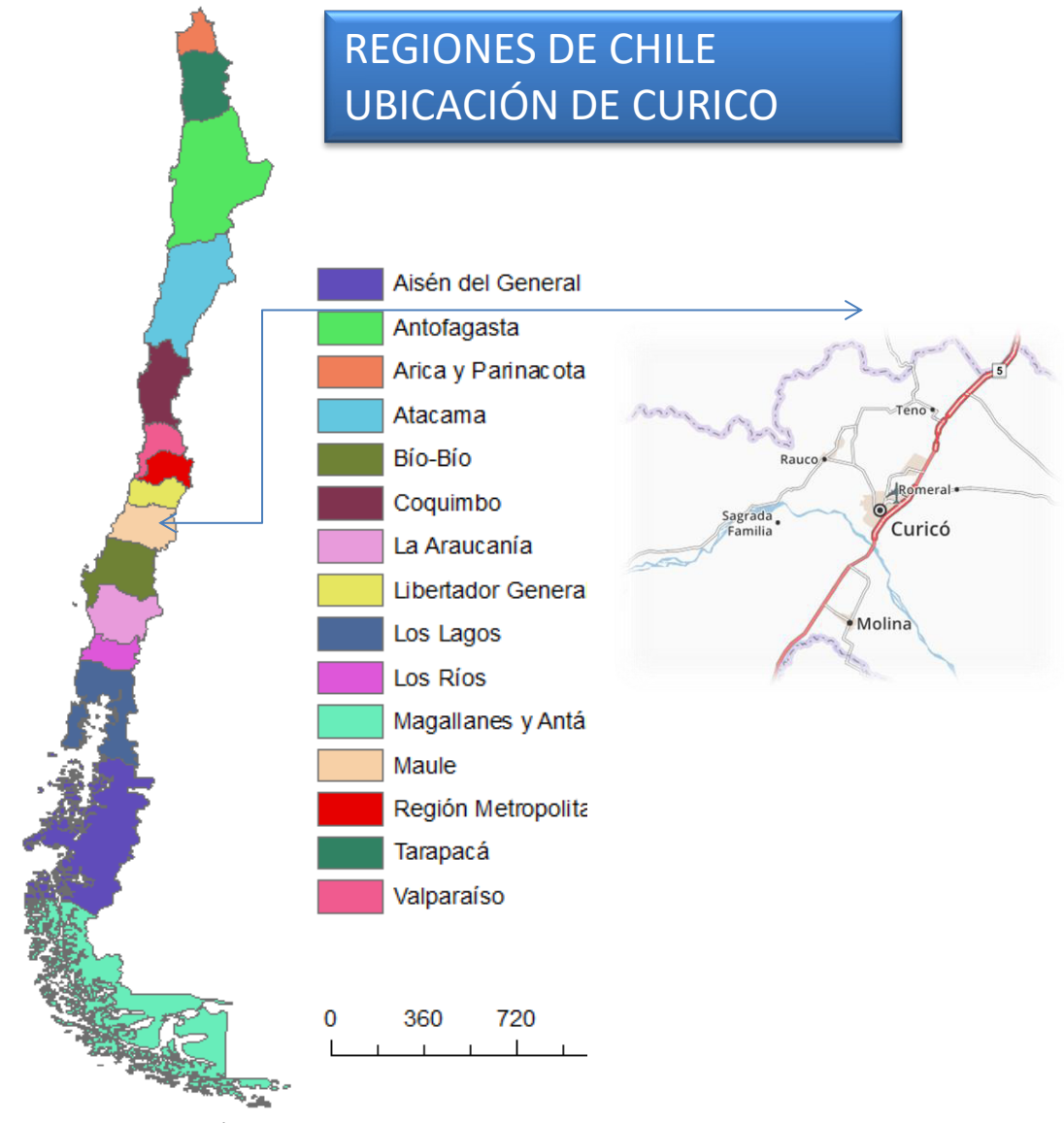
MAPA DE CURICO

fuentes: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-68251.html/año2000>

La provincia de Curicó se constituye en uno de los centros de servicios más importantes de la zona central, siendo considerada como la capital Agroindustrial de Chile, debido a su constante crecimiento y dinamismo económico. Se compone de las comunas de Hualañé, Licantén, Molina, Rauco, Romeral, Sagrada Familia, Teno, Vichuquén y Curicó.

COMUNA DE CURICÓ:

Su población es de 149 mil 136 personas efectivamente censadas, cifra muy superior a la del proceso censal del 2002 donde el número de la población alcanzó las 119 mil 585 personas censada.



Fuente: [https://es.123rf.com/photo_21801394_mapa-de-la-republica-de-chile-con-las-regiones-coloreada-en-colores-brillantes.html/año 2012](https://es.123rf.com/photo_21801394_mapa-de-la-republica-de-chile-con-las-regiones-coloreada-en-colores-brillantes.html/año%202012)

ANALISIS DESCRIPTIVO ACTUAL DE LA CIUDAD DE CURICÓ:

Crecimiento de la Ciudad de Curicó como eje funcional de la Provincia.

La comuna de Curicó corresponde a una centralidad funcional, debiendo dar cobertura a una multiplicidad de demandas de servicios y equipamientos de la población de la provincia. Lo anterior, se expresa territorialmente en una fuerte demanda por infraestructura, vehículos privados y servicios de transporte de interconexiones entre los centros poblados y urbanos menores de la provincia, desde y hacia la ciudad de Curicó, flujos que indican una alta movilidad de la población por motivos laborales, educacionales y de demanda de diversos servicios.

DESARROLLO ECONÓMICO Y PRODUCTIVO EN LA CIUDAD DE CURICÓ:

Curicó es una de las comunas con mayor dinamismo en la Región del Maule. Dada su buena accesibilidad, la ciudad se ha transformado en un centro neurológico del sector norte de la región, influyendo también desde su extremo occidental en comunas eminentemente agrícolas, cuyo punto de intersección es la carretera norte y los ríos Teno y Lontué.

FLUJO MIGRATORIO:

La mayor parte de los migrantes provienen de las zonas rurales de la comuna, o bien de otras comunas de la región (55.9%) siendo la corriente migratoria más relevante.

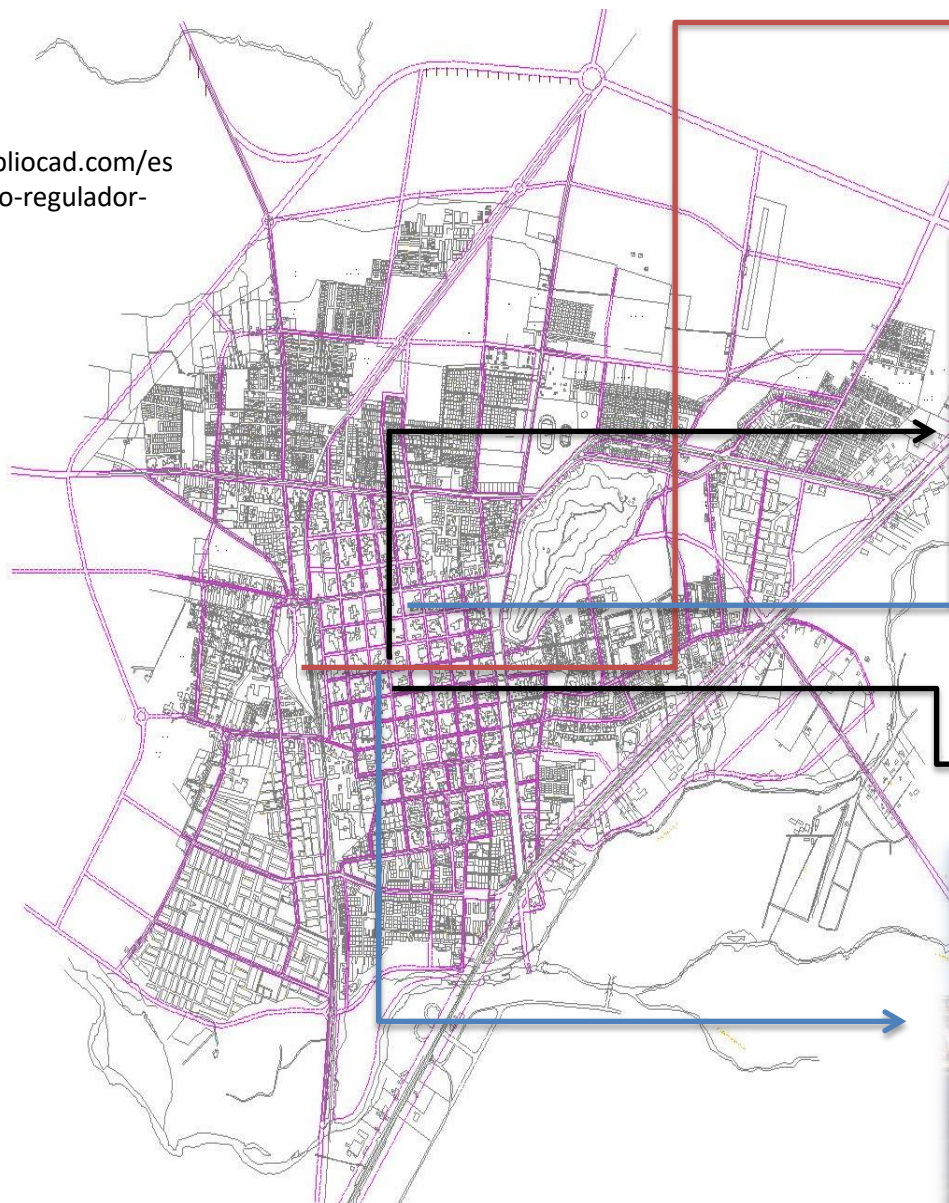
La movilidad poblacional y la congestión vehicular, es decir, la presencia de desplazamientos periódicos y diarios por trabajo, estudios u otros motivos entre comunas, destaca como destino permanente la ciudad de Curicó, para las comunas de Romeral, Teno, Sagrada Familia, Rauco, y Molina.

Existen servicios que se encuentran en la ciudad de Curicó y que no están presentes en las demás comunas, destacan los siguientes:

SERVICIOS DE LA COMUNA DE CURICÓ	
Los Bancos	Televisión y servicios de TV
PDI (Detective)	Centro de formación técnico y sedes universitarias
Mutual de Seguridad	Periódico y radios
Previsiones	Insumo agrícola y veterinario
Gobernación	Comercio al por mayor
Transporte a nivel nacional	Servicios técnicos
Oficinas de turismo	Servicios judiciales
Ferrocarriles	Cárceles

MAPA DE CURICO

Fuente:
https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-regulador-curico_62011/
Año 2017



MALL CURICO



FALABELLA, GRANDES TIENDAS



BANCO DE CHILE



MALL VALLE DE CURICO



INSTITUCIONES BANCARIAS



MUNICIPALIDAD CURICO

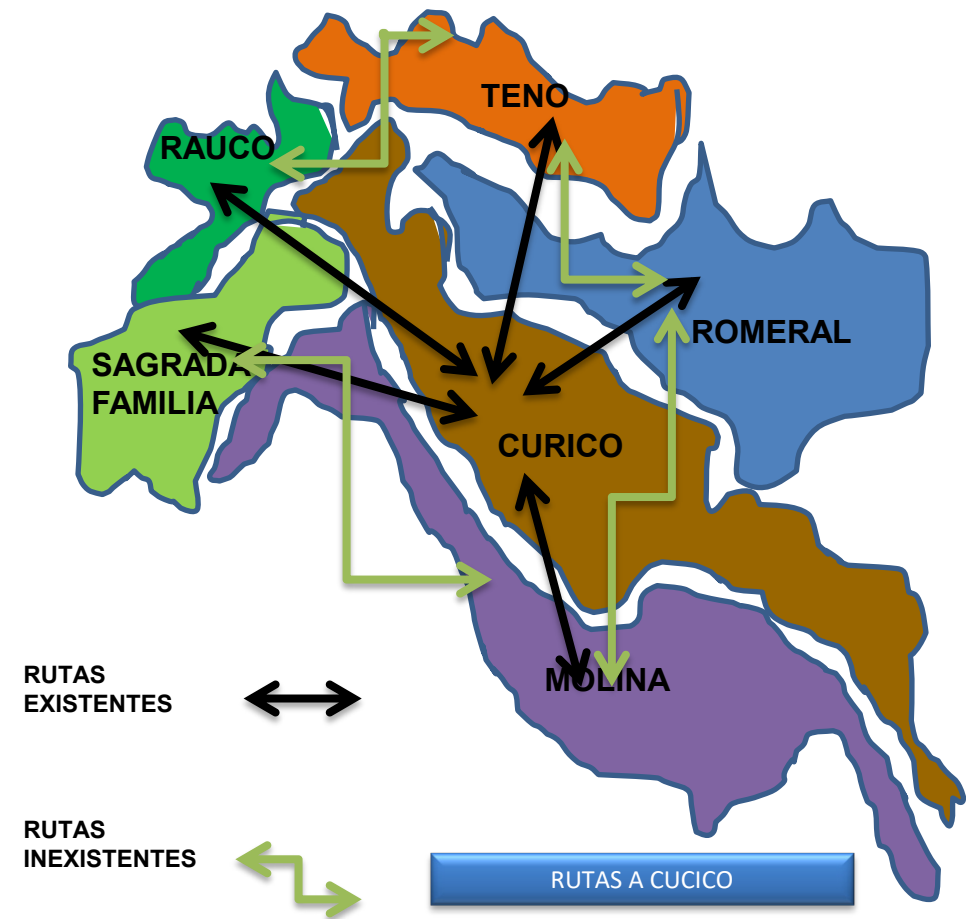
Fuente: fotografía realizado por Daneris Marte en Curicó/2019

SERVICIOS DE TRANSPORTE:

Capacidad e infraestructura vial

Curicó al ser el centro urbano de mayor importancia del sector, se ha convertido en un punto de atracción para la población cercana a la ciudad, ya sea por el comercio o para realizar trámites en servicios públicos, especialmente en el centro urbano de Curicó, donde se concentran los servicios más importantes y por tanto, donde acude la mayor cantidad de la población.

Una de la característica y problema de la vialidad en Curicó es: La multiplicidad de accesos que presenta la ciudad permite una conexión, la congestión dentro del centro de Curicó está ligada directamente a sus redes de servicios cotidianamente, tanto externa como interna, lo que permite que la locomoción colectiva pasa directamente por el centro, lo que genera un alto flujo de personas dentro del área urbana de los pueblos aledaños.



En este mapa se muestra como Curicó es el centro de todas las comunas aledañas donde el transporte publico llega directamente a Curicó. No existe rutas de buses que lleguen de una comuna a otra, necesariamente pasan por el centro de Curicó, haciendo de esta una zona muy vehicular.

VEHICULOS EN CHILE:

Según la última Encuesta Anual de Vehículos en Circulación, publicada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), un total de 5.190.704 vehículos circularon en Chile durante el año 2017, lo que equivalió a 229.759 unidades más que en 2016. De la cifra alcanzada en 2017, 5.079.718 unidades correspondieron a transporte motorizado y 110.986, a no motorizados.

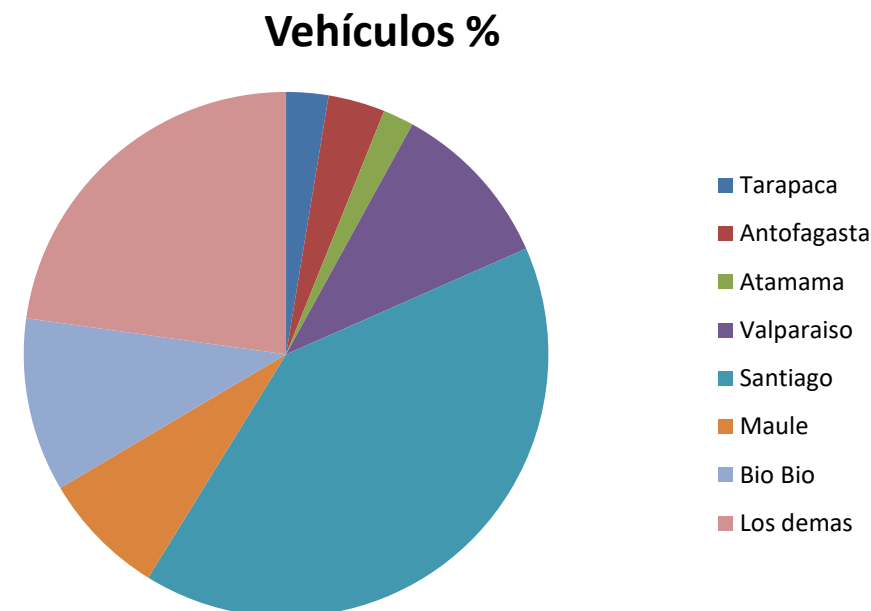
La región con el mayor parque automotriz fue la Metropolitana, con 2.041.854 vehículos (39,3% del total), seguida por el Biobío, con 565.209 (10,9%), y por Valparaíso, con 541.913 (10,4%), Curicó con 411,639 (7,7).

Del total de vehículos, 4.686.084 (90,3%) correspondieron a transporte particular y otros, 304.561 (5,9%) fueron transporte de carga y 200.059 (3,9%) transporte colectivo. Dentro de transporte particular destacaron los automóviles y *station wagon*, con 3.237.629 unidades (69,1%), seguidos por las camionetas, con 903.756 unidades (19,3%), y las motocicletas y similares, con 177.961 unidades (3,8%).

La mayor parte del transporte de carga estuvo compuesta por camiones simples, con 151.884 unidades (49,9%), los remolques y semirremolques, con 75.557 unidades (24,8%), y los tractocamiones, con 48.188 unidades (15,8%).

En el transporte colectivo, en tanto, destacaron los taxis colectivos con un parque automotriz de 60.325 vehículos (30,2%), los buses y transporte colectivo, con 49.277 unidades (24,6%), y los taxis básicos, con 34.762 unidades (17,4%).

Desde la fecha se toma con respecto hasta el Gobierno los inmensos taponamientos que se elaboran en las vías curicanas



Fuente: realizadas por Daneris Marte/ año 2019

así como también por la propia ciudadanía, sin embargo y a pesar del aumento sustantivo del tránsito en las ciudades más grandes de la región. El Intendente del Maule Pablo Milad se apersonó en la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) para evaluar en directo la situación que enfrentaría la región, además deslizo el trabajo que se realiza en proyectos de largo plazo “Estamos trabajando en los proyectos que si bien requieren un tiempo, hoy estamos analizando si las medidas de mitigación fueron las adecuadas, de acá conoceremos los puntos conflictivos y analizaremos con el seremi de transportes otras medidas que permitan hacer menor el impacto de esta cantidad de vehículos” Manifestó la máxima autoridad regional.

En cuanto a las calles que no se encuentre en el cuadrante UOCT, que es el cuadrante que ha desempeñado la municipalidad y las organizaciones correspondiente para liberar espacios, haciendo que no se deban estacionar en la calle, se destinó a la unidad de fiscalización para monitorear en Curicó las calles Arturo Prat, Av. España-Cruce Zapallar, Av. Rauquén – Av. Circunvalación además se monitoreó en Chacabuco entre Kurt Möller.

El secretario regional ministerial de la Seremi de Transporte Carlos Palacios, señaló que el trabajo conjunto de los organismos funcionales desde la UOCT “Tuvimos contacto desde la sala de control para poder cambiar sincronizaciones de semáforos, pero muy importante resultado el personal que estuvo en terreno, como son los propios carabineros, nuestra unidad de fiscalización y del municipio lo que permitió enfrentar bastante bien, sin embargo sabemos que en los sectores de Zapallar en Curicó ya calles del centro de la ciudad de este, presentaron una alta congestión esta fue mejor manejada que en años anteriores, reiterar eso si el llamado hecho por nuestro intendente, Pablo Milad, salir antes y planificar el viaje es fundamental para poder hacer frente a la alta congestión vehicular “.

ESTACIONAMIENTO EN LA CALLE



COBRO DE ESTACIONAMIENTO

E

TARIFA POR MINUTO

 **\$ 32**

EXIJA SU BOLETA

HORARIO

LUNES A VIERNES 09:00 A 20:00 HRS.
SABADO 10:00 A 15:00 HRS.

ATENCION USUARIOS

+56 2 24490210
CONTACTO@EPARK.CL
WWW.EPARK.CL

I. MUNICIPALIDAD DE CURICO

Fuente: realizadas por Daneris Marte en Curicó/ año 2019

CAPITULO III

INTRODUCCION AL PROYECTO

«El diseño no es solo lo que ves, si no como funciona»

Steve Jobs

ESTACIONAMIENTOS :

El gran creciente parque vehicular de la comuna de Curicó ha generado en los últimos años, serios inconvenientes al tránsito. Hoy en día en la comuna de Curicó existen iniciativas interesantes para resolver los impactos negativos que esto genera, pero esto requiere mayores espacios para la construcción de áreas de parqueo.

La comuna de Curicó necesita contar con estacionamientos que pueda permitir que los usuarios de vehículos puedan realizar las diferentes actividades que ofrece la comuna: ir a sus trabajo sin pensar donde estacionar el vehículo, gestiones en las entidades públicas; comprar bienes en la zona comercial de la ciudad y acceder a los sistemas de salud.

ESTACIONAMIENTOS CONVECIONALES



Fuente: realizadas por Daneris Marte en Curicó/ año 2019

ESTACIONAMIENTOS EN LA CALLE



Fuente: realizadas por Daneris Marte en Curicó/ año 2019

HISTORIAS DE LOS ESTACIONAMIENTOS:

Este concepto de estacionamiento no se tiene una fecha precisa de su origen se cree que apareció desde la preocupación por la falta de espacio para estacionar vehículos en las grandes ciudades y lugares donde este destinado al uso público, sin miedo a ir en taxis o en vehículo ajenos. A medida que pasa el tiempo la escasez de suelo disponible se agrava y la instalación de este tipo de sistemas resulta cada vez más frecuente en villas y poblaciones pequeñas.

Cabe señalar que su uso se populariza en consonancia con el desarrollo de la vivienda domótica. Otra de las razones fundamentales fueron el tipo de estacionamientos de vehículos en la vía pública.

EJEMPLOS DE EDIFICIOS DE ESTACIONAMIENTO EN EL MUNDO:

La Casa Estacionamiento de Ejler Bille

Introduce una escala humana a las instalaciones de infraestructura que ocupan nuestras ciudades. La ambición ha sido en transformar las casas con estacionamiento, de ser meras necesidades funcionales para automóviles, en lugares atractivos para las personas y nuestro entorno urbano.

Estacionamientos Skypark

La facilidad de uso a través de una planificación bien ordenada y una resolución estructural eficiente es el núcleo de un diseño arquitectónico de varios pisos. El objetivo es simplificar la experiencia de aparcarse y el movimiento de peatones.

Estacionamientos P+R Zutphen

El edificio está situado junto a la estación de tren de la ciudad en el distrito de Noorderhaven. El diseño fue hecho por los arquitectos de Moederscheim Moonen. Con un total de 375 plazas de aparcamiento y estacionamientos para más de 600 bicicletas, el complejo P + R responde a la creciente necesidad de estos servicios cerca de la estación de Zutphen.

Estacionamiento Saint-Roch

El proyecto de este nuevo aparcamiento en altura, se sitúa en pleno centro de la ciudad de Montpellier, dentro de la ZAC Nouveau Saint-Roch y forma parte del proyecto de extensión del centro urbano. Se trata de un eslabón que estructura la extensión de sectores peatonales entre la plaza de la Comédie y la estación Saint Roch y que esta situado en el corazón del paisaje ferroviario.



Charles Street

EJEMPLOS DE EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTOS



Lincoln Road



Millennium Poin



Estacionamiento Saint-Roch



Estacionamientos Skypark



Estacionamientos P+R Zutphen

Fuente:
https://www.google.com/search?q=edificio+de+estacionamiento+en+chile&sxsrf=ACYBGNT6yDZHNMQTV9s3qcs5EtdPFqh1jw:1568091167410&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwje5ojousXkAhUsF7kGHXOqAqUQ_AUIEigB&biw=1366&bih=608/ año 2010

Fuente:
https://www.google.com/search?q=torre+de+estacionamiento&sxsrf=ACYBGNT6yDZHNMQTV9s3qcs5EtdPFqh1jw:1568091167410&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi1z8OWusXkAhVcHrkGHRMCB1MQ_AUIEigB&biw=1366&bih=608/ año 2008

EJEMPLOS DE EDIFICIOS DE ESTACIONAMIENTOS EN CHILE:

Estacionamiento de edificio del centro de Concepción

Edificio O'Higgins, ubicado en la Avenida del mismo nombre, con Paicaví en Concepción.

ESTACIONAMIENTO EDIFICIO CALLE MONEDA/MAC IVER

Ubicación del centro, en Moneda entre Miraflores y Mac Iver.

Estacionamiento Santiago centro - San Francisco 75

Ubicado en pleno Santiago .



Estacionamiento Santiago centro - San Francisco 75

Fuente:

https://www.google.com/search?q=edificio+de+estacionamiento+en+chile&sxsrf=ACYBGNT6yDZHNMQTV9s3qcs5EtdPFqh1jw:1568091167410&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwje5ojousXkAhUsF7kGHXOqAqUQ_AUIEigB&biw=1366&bih=608/ año 2011



ESTACIONAMIENTO EDIFICIO CALLE MONEDA/MAC IVER



Estacionamiento de edificio del centro de Concepción

CAPITULO IV

GENERALIDADES DEL TERRENO

EN ESTUDIO

«Hay un número tan elevado de grandes ciudades en el mundo, que las personas que las habitan viven más aisladas que nunca»

Toyo Ito

ESTUDIO DE LOS ASPECTO FISICO:

Curicó presenta las siguientes unidades de relieve; Cordillera de los Andes, depresión intermedia; Cordillera de la Costa y planicies litorales.

La Cordillera de los Andes se caracteriza por un volcanismo que genera alturas promedio que no sobrepasan los 4.000 msnm, a excepción del volcán Peteroa (4090 metros), siguiéndole en importancia el Descabezado Grande con 3.830 metros. Al igual que en la Sexta Región, existen otros conos volcánicos, como el Descabezado Chico y Quizapu. La actividad volcánica y la acción glacial han generado lagunas cordilleranas como la laguna de Teno a los pies del volcán El Planchón de 3.991 m, la laguna del Maule a 3.000 msnm, lagunas Invernada y Dial.

Entre la precordillera y la Cordillera de la Costa se presenta el valle longitudinal, alcanzando un ancho de 40 km. Presenta un relieve plano sólo interrumpido por los numerosos ríos que lo atraviesan en sentido este-oeste, sin embargo hacia la parte central y sur de la región aparece entre la depresión intermedia y la Cordillera de los Andes, un relieve precordillerano de alturas de entre 400 y 1.000 msnm, que se conoce con el nombre de "La Montaña".

La Cordillera de la Costa se presenta baja (entre 300 y 700 m) con colinajes suaves que originan cuencas y valles.

Las principales alturas no sobrepasan los 900 msnm, como el cerro Guacho de 819 m.

Las planicies litorales tienen un amplio desarrollo con terrazas que alcanzan los 200 metros con un ancho aproximado de 5 kilómetros e interrumpida por ríos que desembocan en el mar. Las playas se presentan extensas como es el caso de Constitución.

CONDICIONES CLIMATICAS

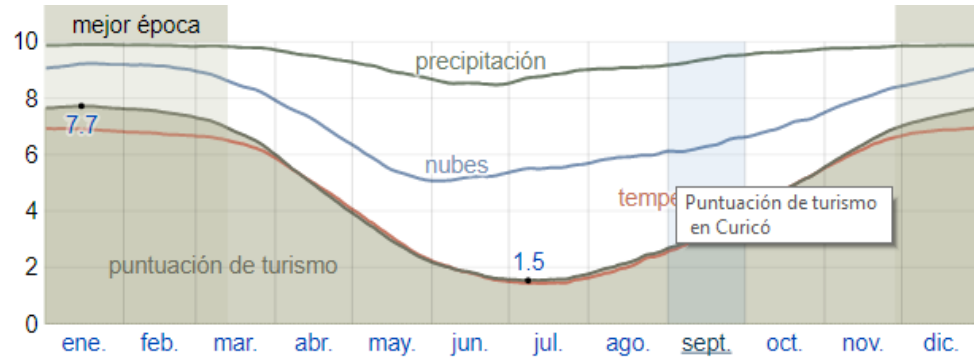
El clima es cálido y templado en Curicó. Hay más precipitaciones en invierno que en verano en Curicó. De acuerdo con Köppen y Geiger clima se clasifica como Csb. La temperatura media anual es 14.0 ° C en Curicó. La precipitación es de 789 mm al año.

TABLA CLIMÁTICA // DATOS HISTÓRICOS DEL TIEMPO CURICÓ

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	20.6	19.7	17	13.5	10.5	8.4	7.8	9	11.3	13.9	16.6	19.4
Temperatura min. (°C)	11.4	10.4	8.2	5.7	4.9	4	3	3.5	5.1	6.8	8.7	10.7
Temperatura máx. (°C)	29.9	29.1	25.8	21.3	16.2	12.8	12.7	14.5	17.6	21	24.6	28.2
Temperatura media (°F)	69.1	67.5	62.6	56.3	50.9	47.1	46.0	48.2	52.3	57.0	61.9	66.9
Temperatura min. (°F)	52.5	50.7	46.8	42.3	40.8	39.2	37.4	38.3	41.2	44.2	47.7	51.3
Temperatura máx. (°F)	85.8	84.4	78.4	70.3	61.2	55.0	54.9	58.1	63.7	69.8	76.3	82.8
Precipitación (mm)	6	5	12	37	130	206	158	108	58	37	21	11

Fuente: <https://aistercel.es/como-mejorar-el-aislamiento-termico-insuflado-celulosa/tabla-climatica-vilanova-del-valles/año2010>

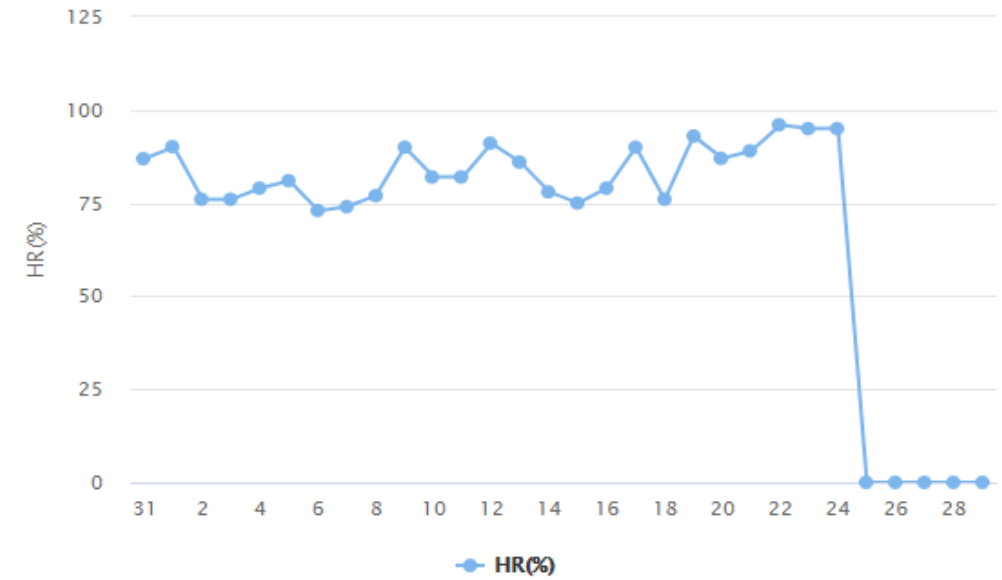
En Curicó, los veranos son caliente, secos y mayormente despejados y los inviernos son largos, fríos, mojados y parcialmente nublados. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 4 °C a 29 °C y rara vez baja a menos de 0 °C o sube a más de 32 °C.



fuentes:

http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1609-91172019000100009/ año 2011

Humedad Promedio Relativa (%)

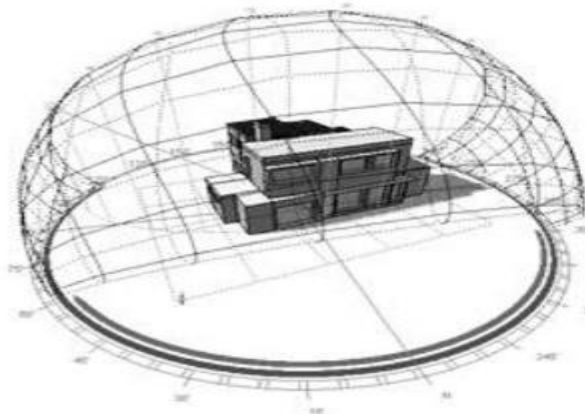


fuentes:

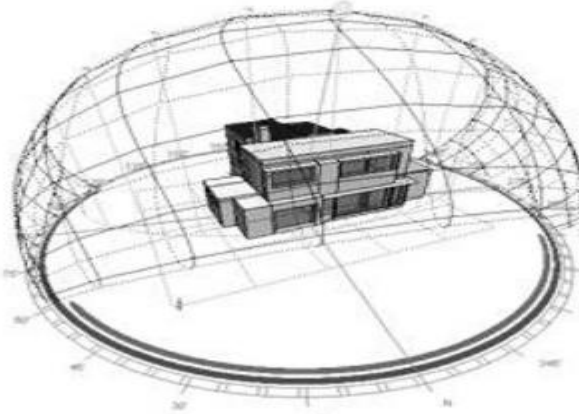
http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1609-91172019000100009/ año 2011

SOLSTICIO VERANO

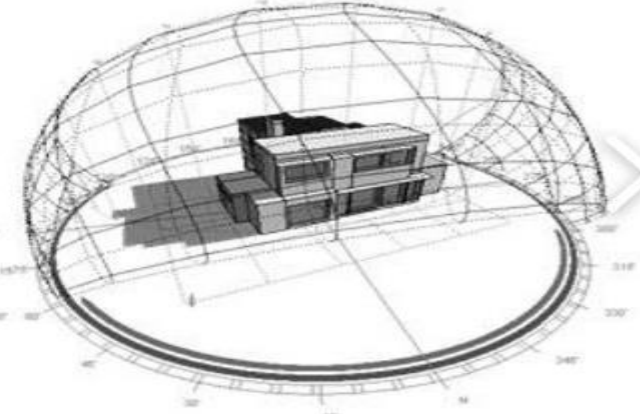
9:00



13:00



17:00



USO DE SUELO:

En los años 60 Curicó estaba formada por un uso de suelo agrícola. Hacia el sur estaba el barrio Santa Inés y luego chacras y villas hasta el río Guaiquillo. El comercio como ha crecido. Las calles quedaron angostas ante el incremento de la circulación vehicular en la parte central del plano, produciendo tacos en las llamadas horas punta. El Barrio Norte, el sector oriente y el poniente, cada año aumentan en viviendas de distinto nivel social. Calles nuevas, pasajes desconocidos, barrios nuevos, el laberinto se complica y la ciudad crece horizontalmente devorando los Campos aledaños.

EMPLAZAMIENTO DEL LUGAR A TRABAJAR:

Factores que se analizaron para la elección del terreno:

1. Tamaño del terreno, que se ubicara dentro de un rango entre 6,500 m². Además me interesaba liberar una parte importante del terreno con el fin de generar el espacio de acceso, encuentro y espera para el usuario, previo al edificio propiamente tal.
2. Ubicación privilegiada dentro de la comuna, -Se debía encontrar en una posición reconocible. -De fácil accesibilidad para favorecer el tema de la apertura hacia la comunidad, para aliviar el acceso a los habitantes de las comunas contiguas de Molina, Romeral, Sagrada Familia, Rauco y Teno, que también deben recurrir a este proyecto.

3. Factibilidad económica, el terreno al requerir una ubicación reconocible y accesible por parte de los habitantes de la comuna, se buscó en el eje principal de Curicó, por lo que la mayor preocupación era que no estuviera en manos de alguna inmobiliaria, o de alguna otro tipo de empresa que contara ya con algún destino definido para dicho terreno. Y que este cerca de todos los servicios públicos, donde ameriten más estacionamientos, así este proyecto hará la disminución de estacionamientos en la calle.

El terreno visto se ubica en la calle Camino Henrique, Carmen, Mataquito y Chacabuco.

Este terreno ha sido estudiado para la propuesta arquitectónica, que a continuación mostraremos.

También he tomado en cuenta su topografía y los servicios básicos que están en el terreno.

En este terreno se muestra una ligera inclinación topográfica, y la capa vegetal no es muy abundante, ya que se encuentra limpio para su venta o su uso.

Este terreno tiene dos o más entradas de acceso vehicular por diferentes calles que lo hacen muy importante para el proyecto.

La contaminación ambiental en el terreno no es visible ya que como es un terreno céntrico se han encargado de mantenerlo limpio y en buen orden.

DECISIONES (Propiedad Inmueble y todos superficies e todos para áreas verdes (Art. 2.2.8. N° 2.00.0.0.0.))			
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGUN USOS PERMITIDOS			
(MATERIAL ADJUNTO, PARA ZONAS URBANAS)			
OGUC ARTICULOS 2.4.1 Y 2.4.1 bis.			
AREA DE RIESGO	AREA DE PROTECCION	ZONA O INMUEBLE DE CONSERVACION HISTORICA	ZONA TIPICA O MONUMENTO NACIONAL
<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO (ESPECIFICAR)	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO (ESPECIFICAR)	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO (ESPECIFICAR)	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO (ESPECIFICAR)

15:48:28

5.2 LINEAS OFICIALES

POR CALLE		TIPO DE VIA	
CALLE CARMEN		COLECTORA	
LINIA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	20.00 M.	ANTEJARDIN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	10.00 M.	CALZADA
			8.00 M.
POR CALLE		TIPO DE VIA	
0		0	
LINIA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	0	ANTEJARDIN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	0	CALZADA
			0
POR CALLE		TIPO DE VIA	
0		0	
LINIA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	0	ANTEJARDIN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	0	CALZADA
			0
POR CALLE		TIPO DE VIA	
0		0	
LINIA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	0	ANTEJARDIN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	0	CALZADA
			0

5.3 AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PUBLICA (Art. 55)				SI	X	NO
PARRUC	VIALIDAD	ENSANCHE				
		APERTURA				
DE LAS SIGUIENTES VIAS						
GRANICACION DEL AREA AFECTA A UTILIDAD PUBLICA (garaje / parque)						



1. Municipalidad de Curico
Dirección de Obras Municipales

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

15:48:28

DIRECCION DE OBRAS - I. MUNICIPALIDAD DE :
CURICO

REGION : DEL MAULE

URBANO RURAL

CERTIFICADO N°	1349
FECHA	10/07/2019
SOLICITUD N°	1349
FECHA	05.07.2019

1. IDENTIFICACION DE LA PROPIEDAD

(CERTIFICADO DE NUMEROS)

A LA PROPIEDAD UBICADA EN CALLE		CALLE CARMEN	
LOTEO	CURICO	MANZANA	LOTE
ROL S.U. N°	258-19	LE HA SIDO ASIGNADO EL N°	940

2. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION TERRITORIAL APLICABLE (S)

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO		FECHA	
PLAN REGULADOR COMUNAL	93	FECHA	16.03.2011
PLAN SECCIONAL		FECHA	
PLANO ESPECIAL		FECHA	
AREA DONDE SE UBICA EL TERRENO			
<input checked="" type="checkbox"/> URBANA	<input type="checkbox"/> EXTENSION URBANA	<input type="checkbox"/> RURAL	

3. DECLARATORIA DE POSTERGACION DE PERMISO (Art. 117 LGUC)

PLAZO DE VIGENCIA	
DECRETO O RESOLUCION N°	
FECHA	

4. Deberá aceptarse informe sobre calidad de sub suelo (Art. 5.1.15. O.Q.U.C.)

SI X NO

5. NORMAS URBANISTICAS

(EN CASO NECESARIO SE ADJUNTA HOJA ANEXA)

5.1 USOS DE SUELO

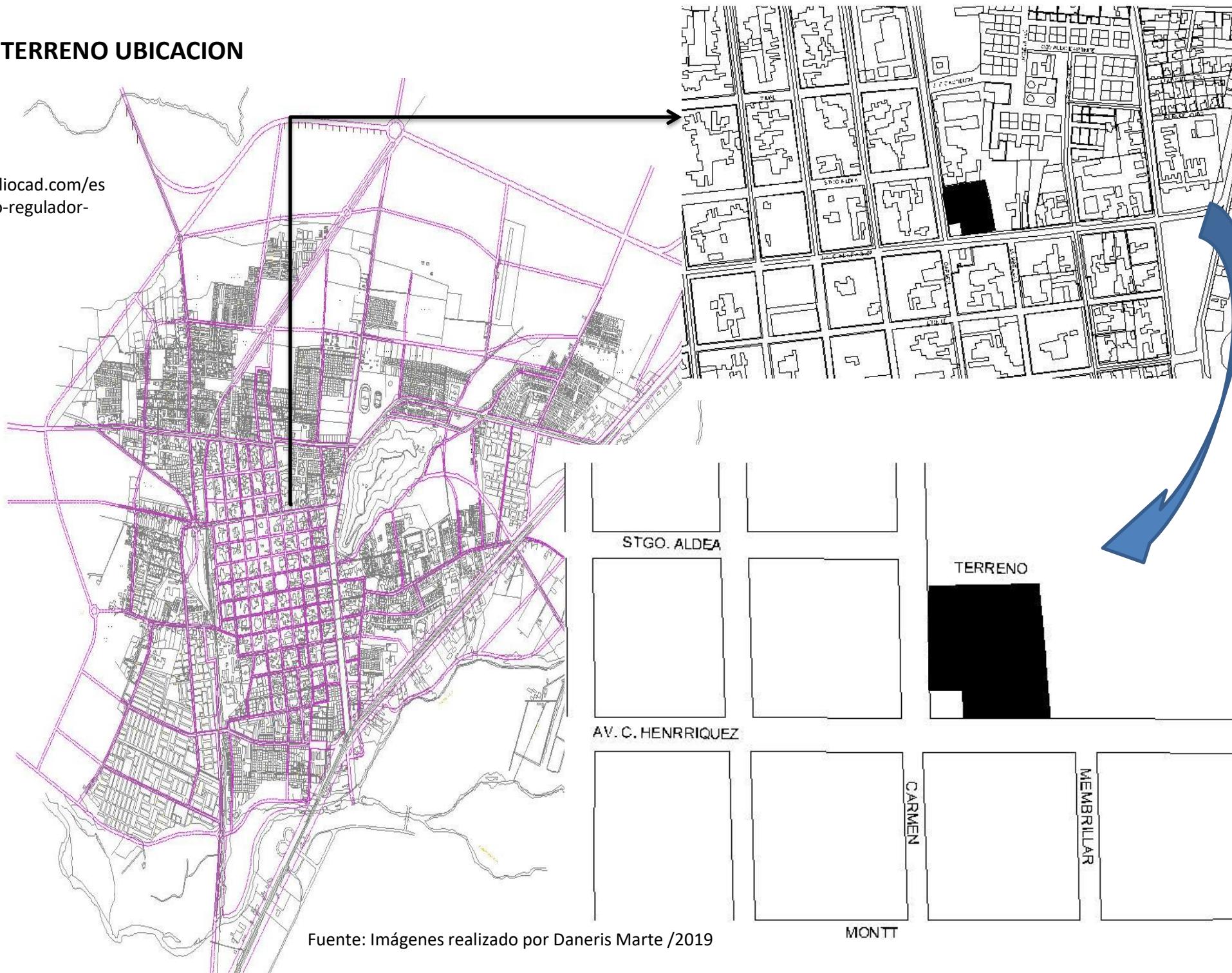
ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO	ZU1 Zona Urbana Central
USO DE SUELO SOLICITADO - SE ADJUNTA INFO. PARA USOS NO SOLICITADOS	EQUIPAMIENTO ZUH
NOTA 1: LA DIRECCION DE OBRAS SOLICITA A LOS PROFESIONALES Y O PROPIETARIOS INFORMAR CUALQUIER DISCREPANCIA PRODUCIDA EN TERRENO CON RESPECTO A LA INFORMACION AGUI INCLUIDA, YA SEA, ZONAS URBANAS, LINEAS DE CIERRO, DISTANCIAMIENTOS U OTROS, ANTES DE LA EJECUCION DEL PROYECTO RESPECTIVO.	
NOTA 2: SEGUN ORD. 2127, DE LA SECRETARIA MINISTERIAL DE VIVIENDA Y URBANISMO REGION DEL MAULE, DE FECHA 28. NOV. 2016, SE APLICAN NORMATIVAS DE CONTINUIDAD PARA LAS ZONAS DEL P.R.C. : ZOC, ZU-1, ZU-2, ZU-3, ZU-4, ZU-5, ZU-6 Y ZU-7, SEGUN INTERPRETACION PARA SU CORRECTA APLICACION.	

SUPERFICIE MINIMA PERMISA	CUBICIDAD MAXIMA	ALTURA MAXIMA DE ROP.	SISTEMA DE ADJUPAMIENTO	
200 M2	-	14.00 m.	Continuo	
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD	COEF. DE OCUPACION DE SUELO	OCUPACION DE Pisos SUPERIORES	RASANTE	NIVEL REAFIJACION
73%	1	-	OGUC	OGUC
ADOSAMIENTOS	DISTANCIAMIENTOS	CERRITOS		OCHAVOS
		ALTURA	% TRANSPARENCIA	OGUC
		-	-	

Se debe considerar la aplicacion de un retranqueo de 3m. De profundidad a partir de los 7m. De altura según lo establecido en la Ordenanza Local.

TERRENO UBICACION

Fuente:
https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-regulador-curico_62011/
Año 2017



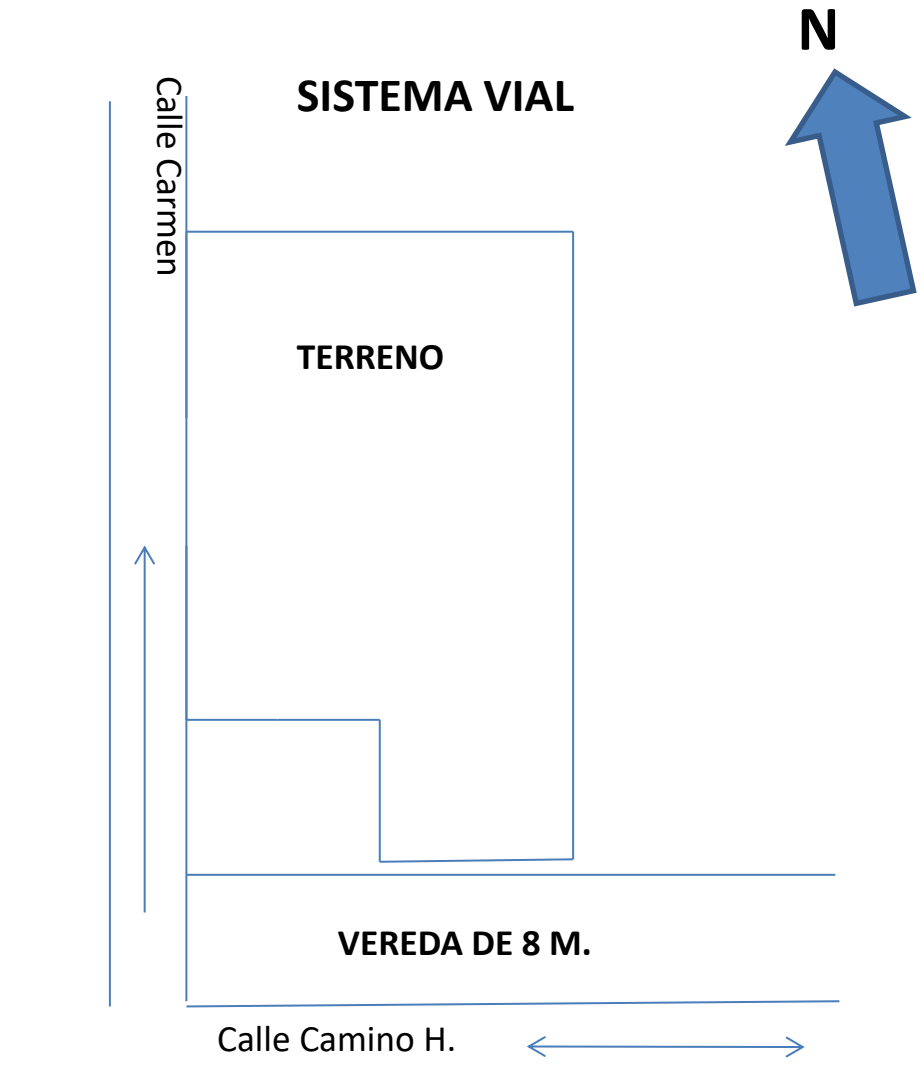
Fuente:
https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-regulador-curico_62011/
Año 2017

Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /2019

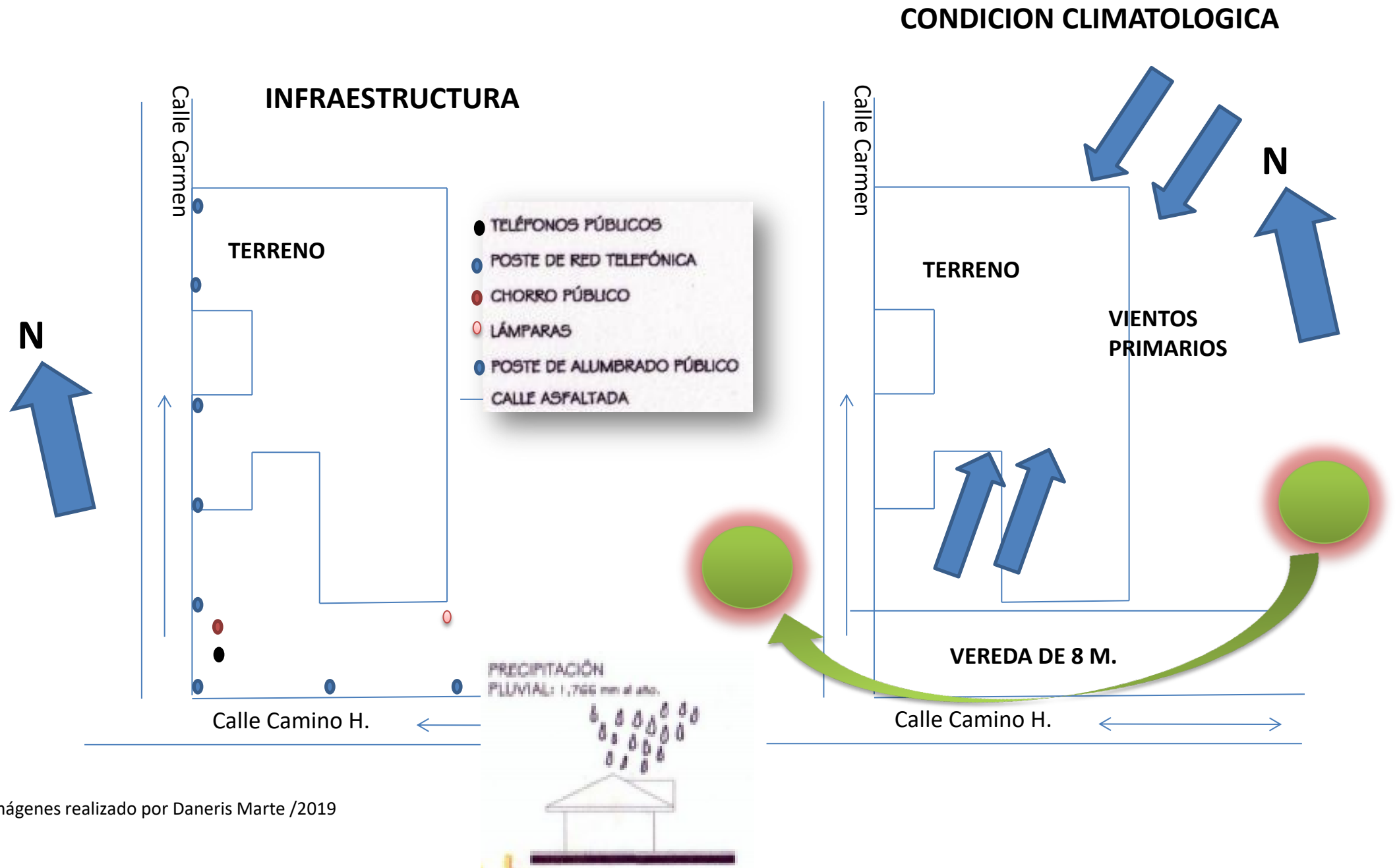
El terreno esta colindado por 4 calles principales de Curicó. Al norte con varios edificaciones (colegio, instituciones gubernamentales) seguido por la calle Sgto.. Aldea; al sur por la calle Camino Henríquez, que es la calle principal al ingreso de la comuna de Curicó; al oriente un mall seguido por la calle Chacabuco; y al poniente por una edificación comercial seguido por la calle Carmen.

Entre las oficinas gubernamentales que está cerca esta la gobernación.

Su dimensiones son:



Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /2019



Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /2019

UBICACIÓN URBANA DEL TERRENO: CARMEN / CAMILO HENRIQUEZ



- SUPERFICIE DEL TERRENO: 15,209 M²
- PRECIO DEL TERRENO ACTUAL: 10,80 UF/M²
- TERRENO CON FRENTE A LAS CALLES CAMILO HENRIQUEZ Y CARMEN
- APTITUD RESIDENCIAL Y COMERCIAL

Fuente: Imágenes de google map año 2019

Normativa:

ZU-1 Zona urbana central 1: Condiciones de edificación.

NORMATIVA	Coef. de constructibilidad	Coef. de ocupación de suelo	Rasante	Altura Máxima	Sist. agrupamiento	Distanciamientos	Densidad máxima
ZU-1 Zona urbana central 1	7,28	100%	70°	Libre	Continuo	5 mts	Libre

TERRENO:

1



TERRENO

2



ENTRADA NOTERRENO

4

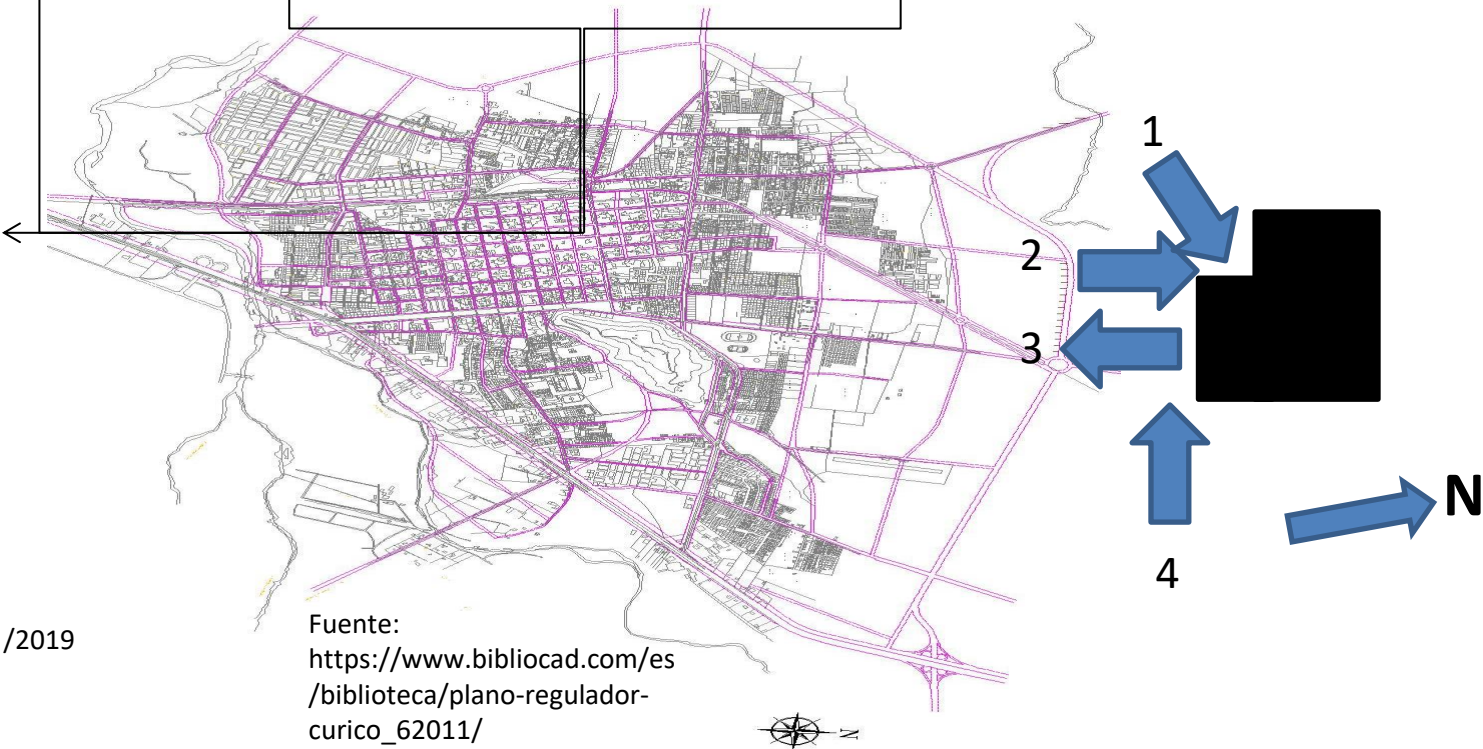


C/ CAMINO H.

3



C/ CAMINO H.



Fuente:
https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-regulador-curico_62011/
Año 2017

Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte en Curicó /2019

EDIFICACIONES EN EL ENTORNO DEL TERRENO:

1



SERVICIOS DE CONBUSTIBLE AL COSTADO DEL TERRENO

2



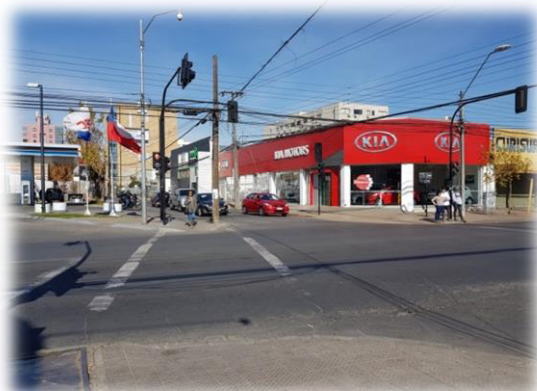
C/ CAMINO H. NEGOCIOS FRENTE DEL TERRENO

4

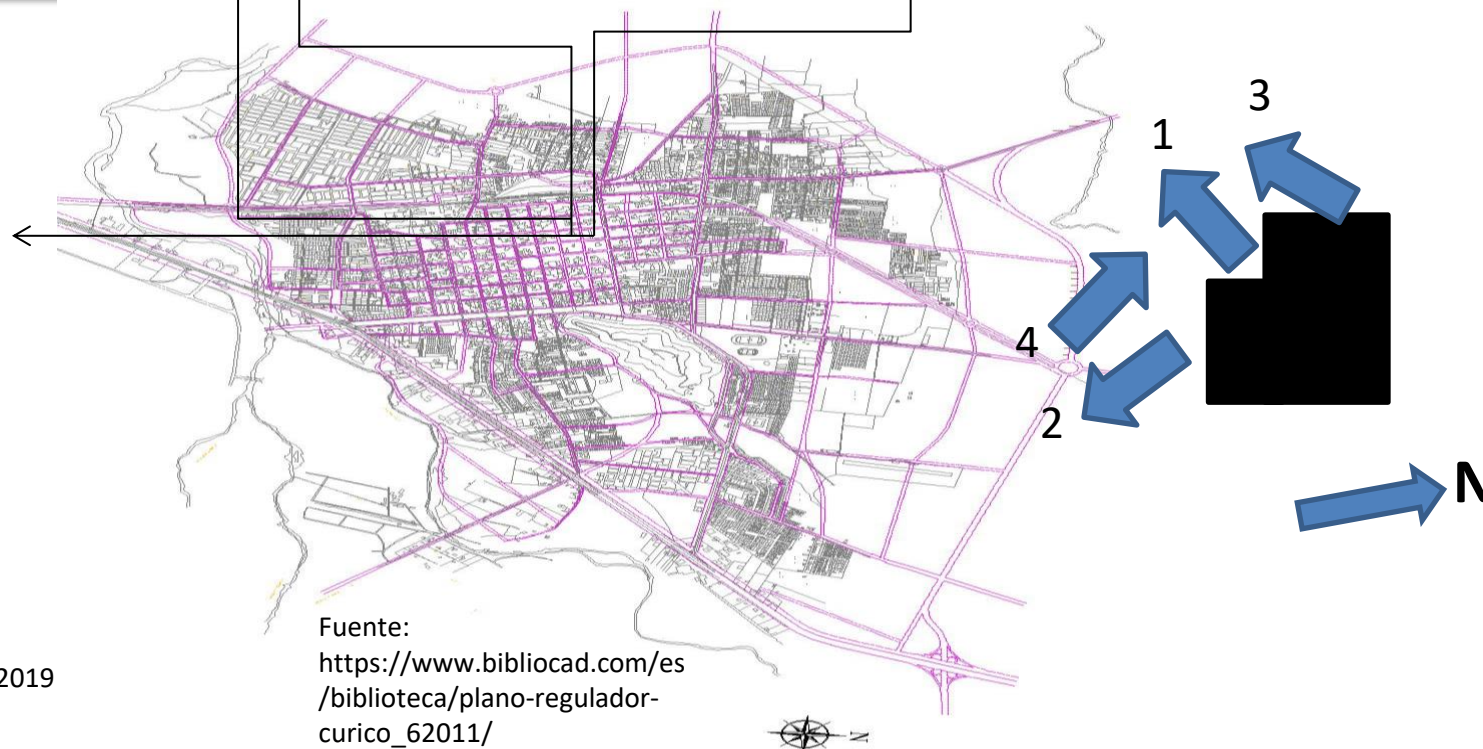


LADO PONIENTE DEL TERRENO

3



INTERSECCION C/ CAMINO H. Y CARMEN



Fuente:
https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-regulador-curico_62011/
Año 2017

Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte en Curicó /2019

EDIFICACIONES EN EL ENTORNO DEL TERRENO:

1



INTERSECCION C/ CAMINO H. Y CARMEN

2



COLEGIO AL LADO DEL TERRENO EN LA C/ CARMEN

4



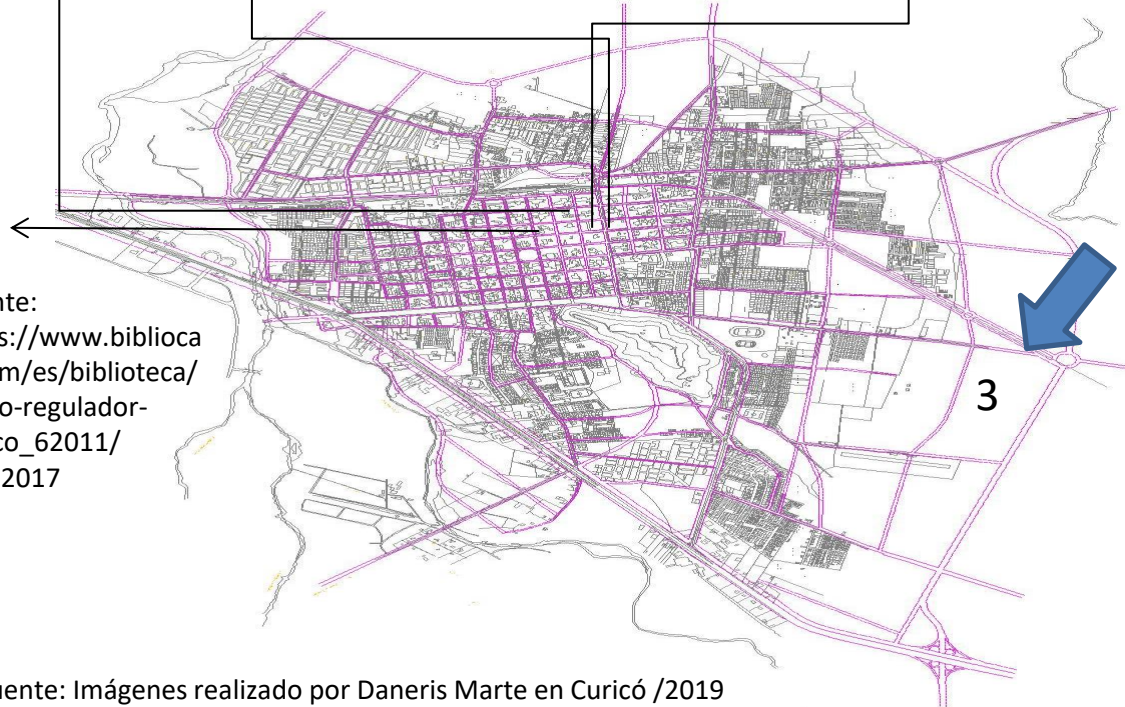
LADO ORIENTE DEL TERRENO

3

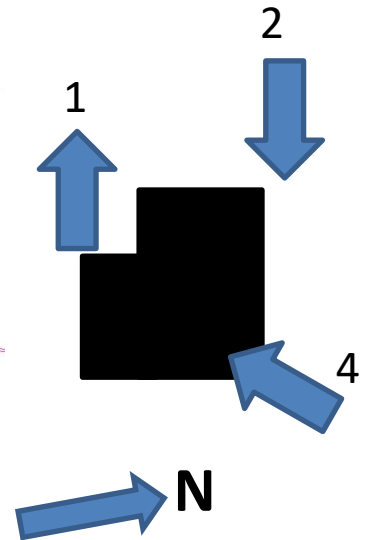


EDIFICIOS DE ALTURA EN LA C/ CARMEN

Fuente:
https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-regulador-curico_62011/
Año 2017



Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte en Curicó /2019



EDIFICACIONES EN EL ENTORNO DEL TERRENO:

1



EDIFICIOS DE ALTURA EN LA C/
CAMINO H.

2



MALL VALLE CURICO CERCA DEL TERRENO

4

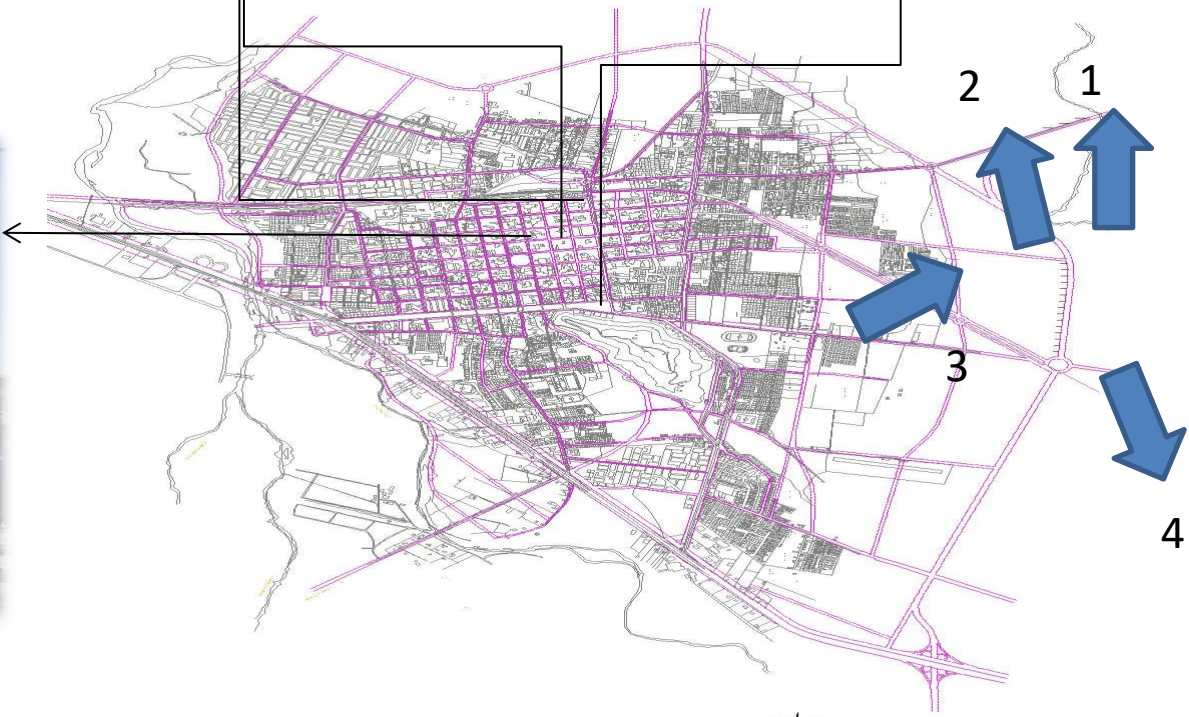


JUZGADO DE PAZ C/CAMINO H.

3



EDIFICIOS DE ALTURA EN LA C/
CARMEN



Fuente:
https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-regulador-curico_62011
Año 2017

Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte en Curicó /2019

CAPITULO V

CRITERIOS DEL DISEÑO

ARQUITECTONICO

«La arquitectura es el juego sabio, correcto y magnífico de los volúmenes bajo la luz.»

Le Corbusier

REGLAMENTACIONES Y LEYES CHILENA ESTABLECIDA PARA UN EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTOS:

Ley núm. 20.967, regula el cobro de servicios de estacionamiento

Ley N° 19.496, establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores.

Ley de tránsito, DFL N° 1.- Santiago, 27 de diciembre de 2007.-
Vistos: Lo dispuesto en el artículo 64 de la Constitución.

Normas urbanística de construcción en lo que podemos encontrar: Altura máxima, Adosamientos, Antejardines, Alturas máximas de edificación, Áreas de riesgo o de protección, Cesiones, Coeficiente de constructibilidad, Coeficiente de ocupación de suelo o de los pisos superiores, Densidades máximas, Distanciamientos, Escalas de Equipamiento y Estacionamientos que están regida por la ordenanza de construcción chilena.

DESCRIPCIÓN DEL USUARIO

Usuario general: Usuarios que mediante el abono de las tarifas establecidas podrán estacionar en las zonas de Estacionamiento regulado con los límites mínimos y máximos de tiempo permitido en cada una de ellas. El conductor del vehículo dejara el vehículo en el espacio destinado para este.

Usuario Residentes: usuarias del servicio que tengan su domicilio y que de hecho vivan conforme al Padrón Municipal dentro del perímetro del sector que para este régimen se establezca en esta ordenanza, y sean titular del vehículo para el que se solicita el distintivo.

Usuario Trabajador: los trabajadores, en las calles sujetas a Ordenación y Regulación del Aparcamiento, podrán obtener un distintivo que junto al pago de la tarifa en vigor les habilitará para estacionar su vehículo en los sectores en los que esté situado su centro de trabajo.

La Autoridad Municipal podrá establecer zonas en las que los trabajadores tengan el mismo tratamiento que las no residentes o en las que se les limite el tiempo de estacionamiento.

Usuario discapacitado con movilidad reducida: Las personas discapacitadas con movilidad reducida podrán acceder a la obtención de una tarjeta especial que les permita el estacionamiento en las zonas de estacionamiento regulado, estando exentos del pago de la tarifa y excluidos de la limitación de tiempo.

Bicicletas y motor de dos ruedas: esta tendrá su lugar de estacionamiento en el primer nivel y segundo nivel haciendo de este usuario más fácil de llegar y salir de su estacionamiento.

Usuario trabajador de la empresa: es el usuario que trabaja dentro del edificio a construir, puesto que tendrá un estacionamiento adicional.

DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS Y ESPACIOS A UTILIZAR:

Entrada: Es cualquier punto de acceso a una edificación, incluye el camino que conduce a las puertas, el acceso vertical que, en su caso, lleva hasta el nivel de la entrada al inmueble, la plataforma de acceso o los umbrales a ambos lados de las puertas.

Zona de transición: Todas las edificaciones que por su ubicación no estén afectadas por retiros frontales a la vía pública o pasajes, deberán prever a la entrada y salida de vehículos, una zona de transición horizontal no menor a 3,00 m. de longitud, medidos desde la línea de fábrica, con una pendiente no mayor al 10%.

Rampa: las rampas son elemento estructural del edificio de estacionamiento, determina muy notablemente la fluidez con que se desarrolla el tráfico en un edificio. Es necesario, por consiguiente, dedicarle un especial cuidado, para permitir la circulación vertical de los vehículos por su propio impulso con una pendiente máxima del 18%

Señal de alarma-luz Toda edificación que al interior del predio tuviese más de veinte puestos de estacionamiento, deberá instalar a la salida de vehículos una señal de alarma. Esta será lo suficientemente visible para los peatones, indicando el instante de salida de los vehículos.

Circulación Al proyectar es necesario tener en cuenta su circulación y espacios de transición de vehículos y peatones. La circulación del inmueble puede ser camino o pasillo para peatones, exterior o interior, que conduce de un lugar a otro. Es el caso, entre otros, de andadores, vestíbulos, escaleras y rampas.

Se debe disponer de aceras, escaleras o ascensores a distancias convenientes. Aceras Tendrán un ancho mínimo de 0.80 mts y su altura sobre la superficie de rodaje o estacionamiento será de 0.30 mts.

Topes: los topes son dispositivos de tamaño pequeño, que limitan con el movimiento del vehículo dentro del cajón del estacionamiento. Estos topes también tienen la función de detener la marcha del vehículo a baja velocidad para evitar pequeños impactos cuando el automóvil se parquea.

Las escaleras serán debidamente señalizadas. Escalera de Evacuación Escalera que cuenta con protección a prueba de humos y fuego.

Ascensor: Se debe de disponer de ascensores que consiste en una caja que se desplaza verticalmente para transportar personas a las diversas plantas de una edificación. Capacidad mínima para seis personas, se deberá contar con dos unidades de ellos. Los ascensores deben estar debidamente señalado y en todos los casos se deberá de disponer de escaleras de emergencia en igual número de que el ascensor dispuesto

Cuarto de Máquina: es un cuarto destinado para todo las maquinas, sistemas electrónicos y computarizados en la edificación.

Cocina de servicios: es un espacio destinado para manipular, calentar y servir los alimentos destinados para los trabajadores, para el salón multiuso y sala de eventos.

Cuarto de Baños: es una habitación generalmente utilizada para el aseo personal, el baño y la evacuación de desechos humanos, tanto para mujeres, hombres y minusválidos.

Oficina de administración: es la oficina administrativa, el área funcional de toda organización y en la que convergen las otras áreas de la empresa.

Cuarto de basura: es el cuarto destinado al movimiento, recepción y traslado de los desechos de un establecimiento.

Almacén: es el lugar destinado para almacenar herramientas, utensilios de limpieza, utensilio de la cocina y mercancías tanto comestible como de la empresa.

Señalización: Todo edificio de estacionamiento debe tener la señalización correcta para orientar de manera correcta al conductor, al peatón para orientarlos en los espacios donde se transita

Señalización Horizontal: Es el conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear las características geométricas de las carreteras, vialidades urbanas, y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones, así como proporcionar información a los usuarios.

Señalización vertical: es el conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y símbolos.

Sistema de seguridad: en el sistema de seguridad se deberá colocar un conjunto de dispositivos de prevención, inhibición o mitigación de riesgos o siniestros en las edificaciones, que comprenderán un sistema contra incendio, un sistema de evacuación de personas y un sistema de control de accesos.

Las salidas de emergencias como las rampas son importantes para las salidas rápidas en caso de algún incidente dentro de la edificación.

Sistema Para Control De Estacionamientos: los sistemas de control en los estacionamientos garantizan un orden y control de todo vehículo que entre y salga de dicho estacionamiento estos son:

- Cámara de ingreso
- Barrera automática (brazo recto o articulado)
- Sistema de video captura con o sin Reconocimiento de Patentes
- Caseta de control
- Configuración de una salida

Caseta de Control: se debe colocar un módulo de donde se vigila y se controla acceso y salida de un punto en específico. En los estacionamientos se colocan caseta(s) de control, junto a los accesos vehiculares, con una superficie mínima de 3.00 m².

Iluminación: la toda edificación debe tener iluminación que brinde una buena visión en todas las áreas.

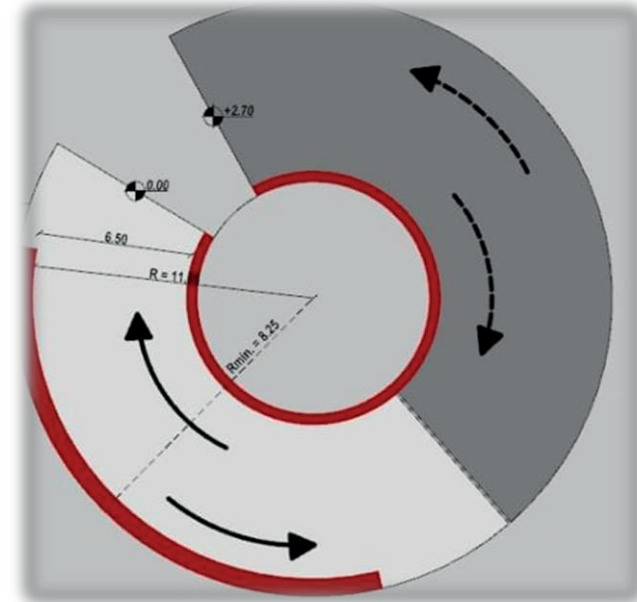
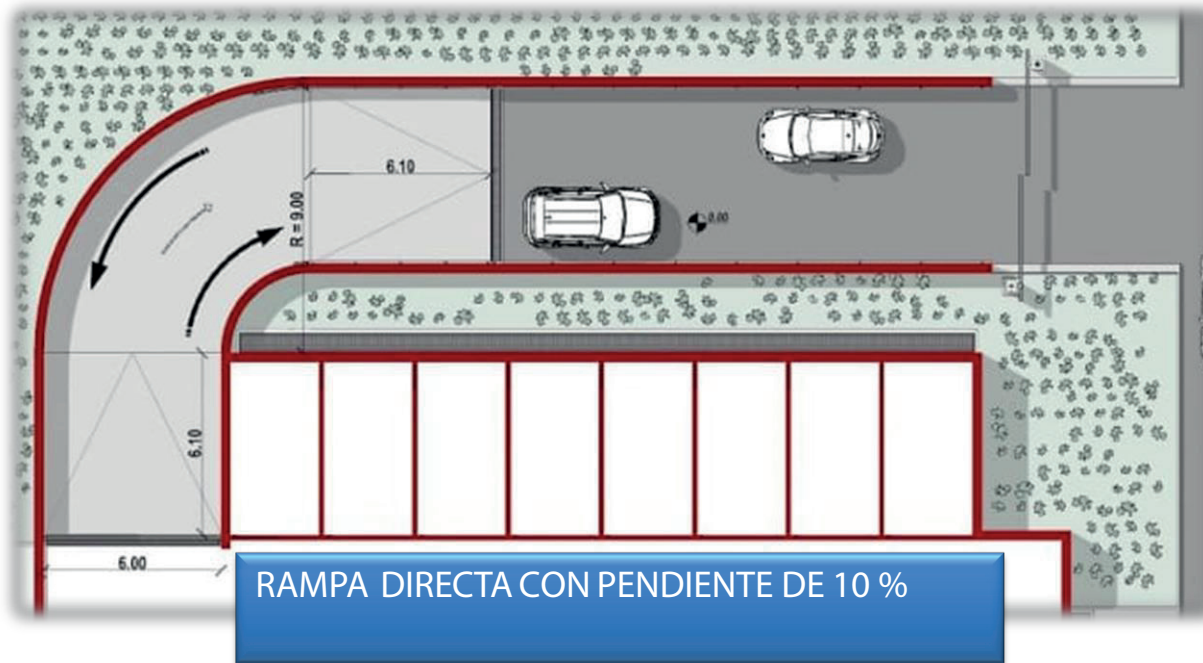
Sistema Estructural: para el buen funcionamiento de un edificio de estacionamiento se debe tener en cuenta un sistema estructural ideal que soporte todas las cargas que se presenten. La elección de un sistema estructural adecuado tiene gran influencia en el comportamiento de la estructura ante la ocurrencia de un sismo. El sistema debe poseer:

- Capacidad para resistir todas las cargas gravitacionales de manera eficiente.

Local comercia: es el lugar donde venden todo tipo de cigarro, dulce, bebida, periódico, etc.

Debe de tener acceso a los discapacitados.

RAMPAS Y ACCESO AL EDIFICIO:



RAMPA CIRCULAR CON PENDIENTE DE 5.4 %

Programa de recintos

Fuente:

https://www.google.com/search?q=rampa+de+estacionamiento&rlz=1C1CHBF_esCL881CL881&sxsrf=ALeKk02Rg1Jt8utQWKIZ_MNIcumCZHw_DA:1593289914007&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=X7DUCE-6ih9PHM%252C4TXIR9q8a4q0RM%252C_&vet=1&usg=AI4_kSo9a4jWrjckMeqYAhVhXvoOUcn2g&sa=X&ved=2ahUKEwihvOS666LqAhUBDrkGHfdVDW0Q9QEwAXoECAYQGg&biw=1366&bih=625#imgrc=X7DUCE-6ih9PHM / año 2018

PROGRAMA DE RECINTOS

RECINTOS	M2
LLEGADA PEATONES	173.00
ESCALERAS POR NIVELES	41.00
AREA DE ACCESORES POR NIVELES	80.00
OFICINA ADMINISTRATIVAS	30.00
AREA DE CAJA	23.00
AREA DE FILA Y ESPERA	50.00
CUARTO DE MAQUINA	35.00
CUARTO DE EMPLEADO	25.00
BAÑOS EMPLEADOS	28.00
SALA DE ESPERA RESTAURANT	120.00
CIRCULACION DE VEHÍCULO CIRCULAR	779.00
CIRCULACION DE VEHÍCULO	8988.00

PROGRAMA DE RECINTOS

BAÑOS PUBLICO EN LA TORRE	57.00
CUARTO DE MECANICA	26.00
CUARTO DE CAMARA	26.00
RESTAURANTE-BAR	46.50
COCINA	10.32
SALA DE REUNION	8.22
OFICINA DE GERENCIA	15.00
BAÑO PUBLICO	43.50
OFICINA DE CONTABILIDAD	21.00
COCINA	13.00
GARITA	6.00
ESTACIONAMIENTOS	8100.00

PROGRAMA ARQUITCTONICO

PROGRAMA DE NECESIDADES	PROGRAMA ARQUITECTONICO	ZONIFICACION	USUARIO
VIALIDADES EXTERNAS, PLAZA DE ACCESO AL FRENTE, PARADERO PÚBLICO.	SERVICIO DE CONEXIONES URBANA	AREA PUBLICA	PUBLICO EN GENERAL, TRABAJADORE, VISITANTES, EMPLEADOS
LLEGAR A PIE, AUTOMOVIL, BICICLETAS, DISCAPASITADO, MOTOCICLETA	ACCESAR, BARRERA AUTOMÁTICA	AREA DE LLEGADA	PUBLICO EN GENERAL, TRABAJADORE, VISITANTES
ACCESAR	LLEGAR, CASETA DE CONTROL	AREA DE LLEGADA	PUBLICO EN GENERAL, TRABAJADORE, VISITANTES
ACCESAR EMPLEADOS	SALON DE EMPLEADO, BAÑOS, ESTACIONAMIENTO, COCINA, ALMACEN	AREA DE EMPLEADO	EMPLEADOS DEL LUGAR
DISTRIBUIR	DESPLAZARSE, CUARTO DE MÁQUINAS, CUARTO DE MANTENIMIENTO,	AREA SERVICIOS	AUTOMOVIL
ESPERAR TURNO, PEDIR INFORMACION O RECLAMOS, COMBRAR, IR AL BAÑO, BOTAR BASURA.	VESTIBULO, INFORMACION, TAQUILLA, SALA DE ESPERA, LOCAL COMERCIAL, SANITARIOS, DEPOSITO DE BASURA , COCINA	AREA SERVICIOS	PUBLICO EN GENERAL, TRABAJADORE, VISITANTES, EMPLEADOS
ADMINISTRAR, CONTABILIZAR, PAGAR	ADMINISTRACION	AREA DE ADMINISTRATIVA	ENCARGADO, JEFE DE ZONA, JEFE DE MAQUINA, ZONA COMPUTARIZADA
ESTACIONAR O GUARDAR LOS VEHICULOS, MOTOCICLETA Y BICICLETAS	ESTACIONAMIENTOS	AREA DE ESTACIONAMIENTOS	VEHICULOES, MOTOCICLETA, BICICLETAS.
DESPALSARSE DE UN NIVEL A OTRO	ESCALERA, ASCESNSORES	AREA DE SERVICIOS	PUBLICO EN GENERAL, TRABAJADORE, VISITANTES, EMPLEADOS
DISTRACION, RELAJACION,	SALON MULTIUSO	AREA DE ENTRETENCION Y RECREACION	PUBLICO EN GENERAL, VISITANTES.
RECREACION CON LA NATURALEZA	PATIO, JUEGOS INFANTILES, FUENTE DE AGUA.	AREA VERDE	PUBLICO EN GENERAL, VISITANTES, TRABAJADORES, EMPLEADOS.
SALIR DEL EDIFICIO	SALIDA, SALIDA DE EMERGENCIA	AREA DE SALIDA	PUBLICO EN GENERAL, VISITANTES, TRABAJADORES, EMPLEADOS, VEHICULOS, BICICLETA, MOTOCICLETA, MINUSBALIDO.

EJEMPLO DE DIAGRAMA Y ORGANIGRAMA FUNCIONAL DE UN ESTACIONAMIENTO

ORGANIGRAMA FUNCIONAL GENERAL



Fuente:
https://www.google.com/search?q=DIAGRAMA+FUNCIONAL+DE+UN+ESTACIONAMIENTO&sxsrf=ACYBGNTCDBQu_pGjDdGgr3Rtd1Xh9xERSw:1568091495207&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjZ96-EvMXkAhVoGLkGHXBnCUgQ_AUIEigB&biw=1366&bih=608/ año 2011

DIAGRAMA ADMINISTRATIVO

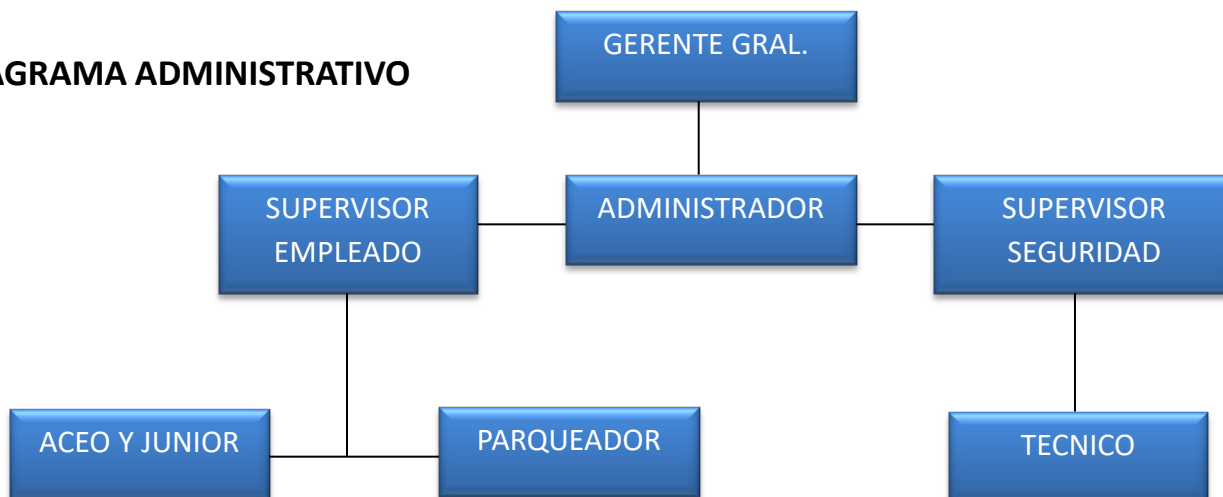
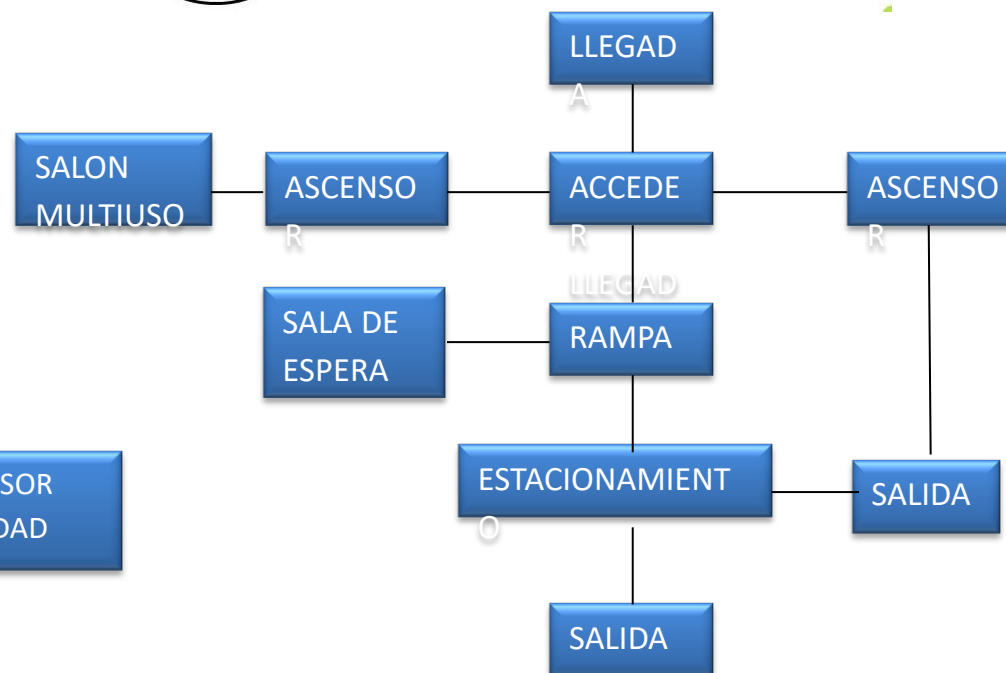


Diagrama Estacionamiento

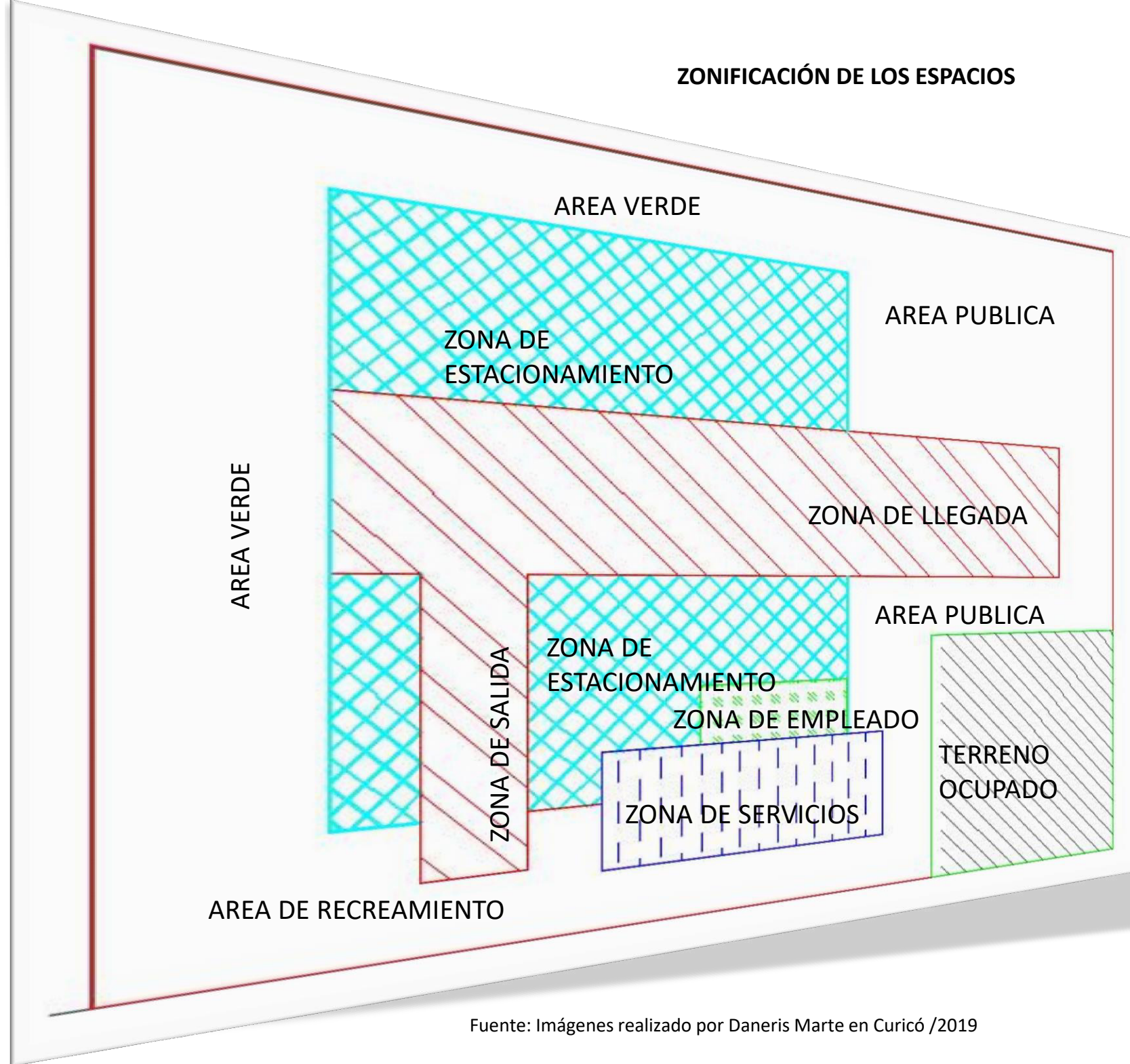


ORGANIGRAMA DE FUNCIONAMIENTO



Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte en Curicó /2019

ZONIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS



Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte en Curicó /2019

CAPITULO VI

DISEÑO

ARQUITECTONICO

CONCEPTUAL

“La arquitectura es el hombre sintético, el que es capaz de ver las cosas incluso antes de que estén hechas.”

Antonio Gaudi.

DISEÑO CONCEPTUAL: CONURBACIÓN

Una conurbación es una región que comprende una serie de ciudades, pueblos grandes y otras áreas urbanas que, a través del crecimiento poblacional y su crecimiento físico se fusionan. Tanto para la geografía como para el urbanismo, los términos "conurbación" y "conosuburbano" tienen que ver con el proceso y el resultado del crecimiento de una o varias ciudades.

El constante crecimiento de Curicó, se produce en un centro geográfico donde las comunas aledañas están alrededor de Curicó (Teno, Sarmiento, Romeral Sagrada Familia y Molina).

El proyecto a elaborar tiene que ser un proyecto que realce el comportamiento urbano de la comuna de Curicó, ya que este es el pilar de toda la economía de las comunas aledañas y que se mantiene en constante movimiento y crecimiento urbano. Un edificio de estacionamiento es un pilar fundamental para una comuna con tantas diversidades económicas y poco espacios públicos para visitar. Cabe mencionar que en la comuna sólo existían algunos lugares que proveen estos servicios, haciendo de ellos una carencia en la comuna de Curicó.

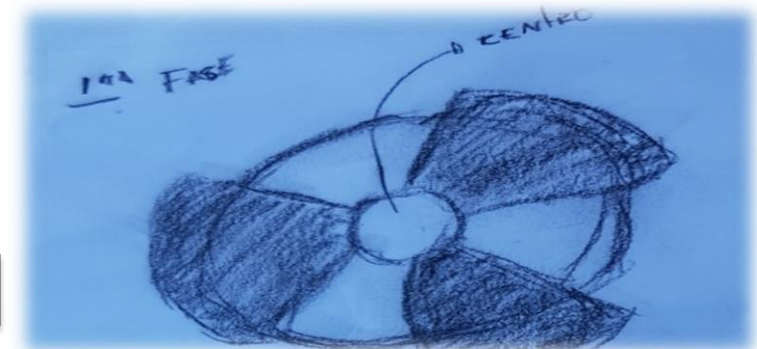
El diseño de un espacio que reivindique la acción humana conjunta, que deje de lado los intereses individuales para poder tratar las cuestiones del interés general, evidencia la necesidad de responder a las consideraciones de la acción del encuentro.

Contar con lugares compartidos de diversos tipos es fundamental para el desarrollo social de las comunidades, fundamental para el desarrollo social de las comunidades.

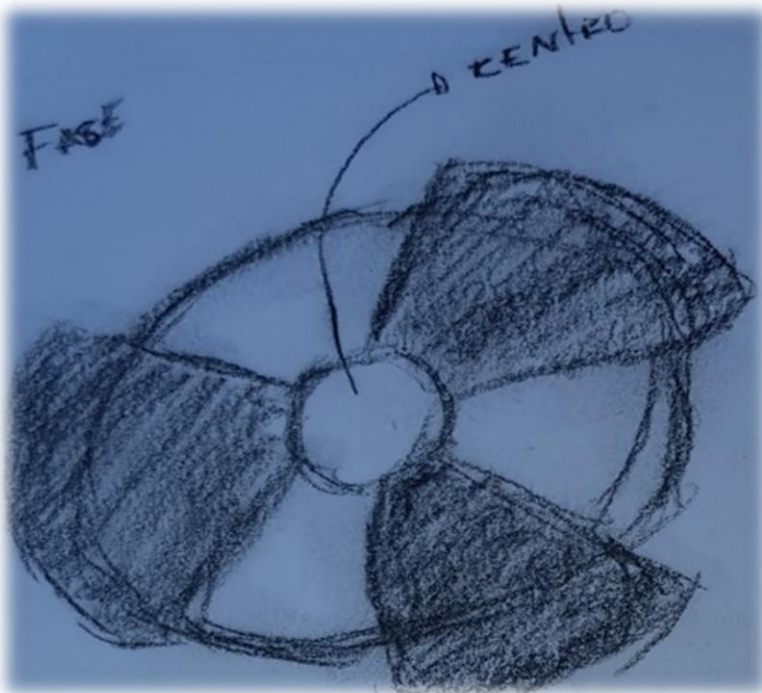
Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019



PROYECTO BASADO EN LA IMAGEN DE LLAVES DE AUTOS, REPRESENTANDO LA SEGURIDAD Y CONFIANZA.



DEFORMACIONES DEL CENTRO.

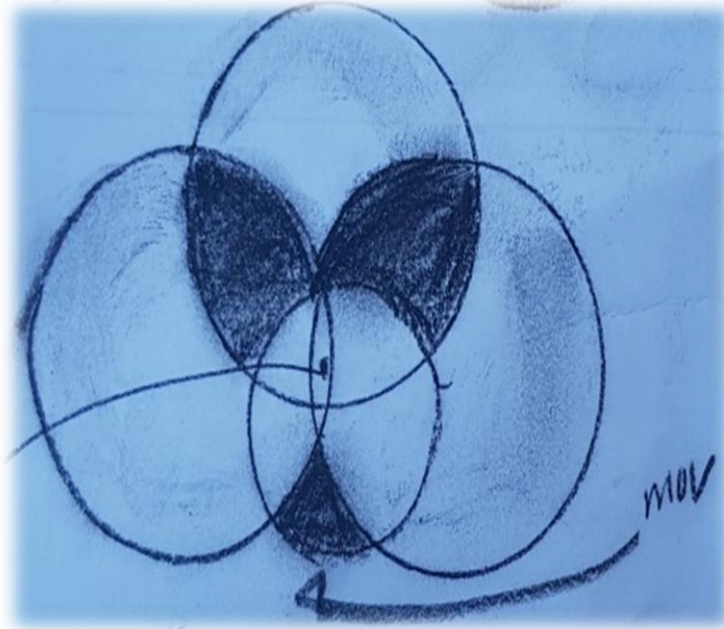
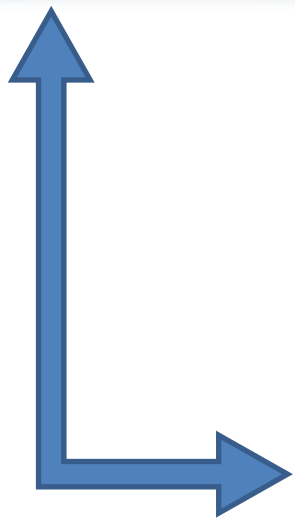


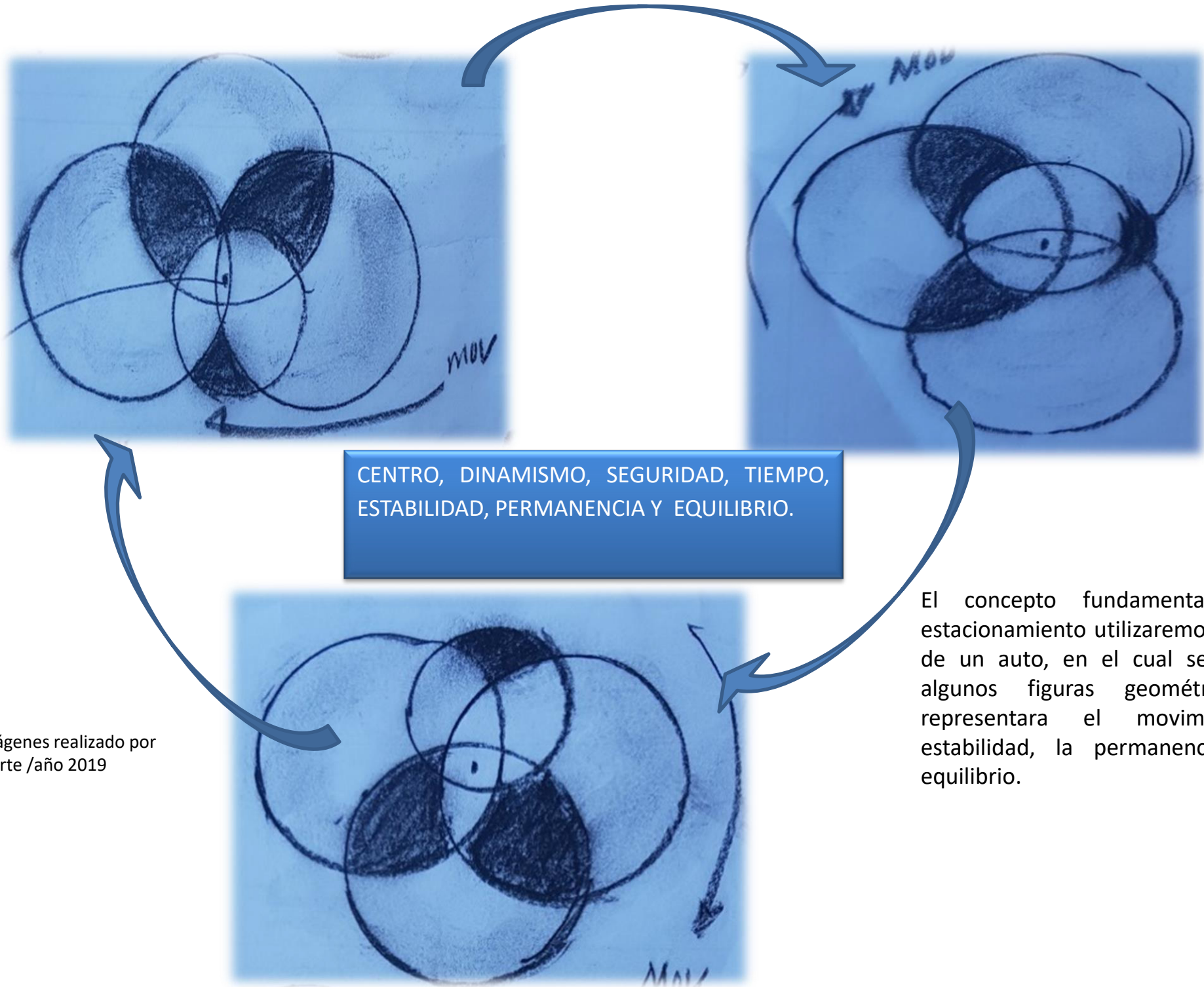
MOVIMIENTO DE LA FORMA EN DRIECCION A LA MANECILLA DEL RELOJ.

El concepto de diseño es la esencia del diseño arquitectónico. Es la transición de una idea subjetiva hacia su materialización o como una metáfora proyectada en un espacio con sentido arquitectónico.

Las idea fundamentales de este diseño son:

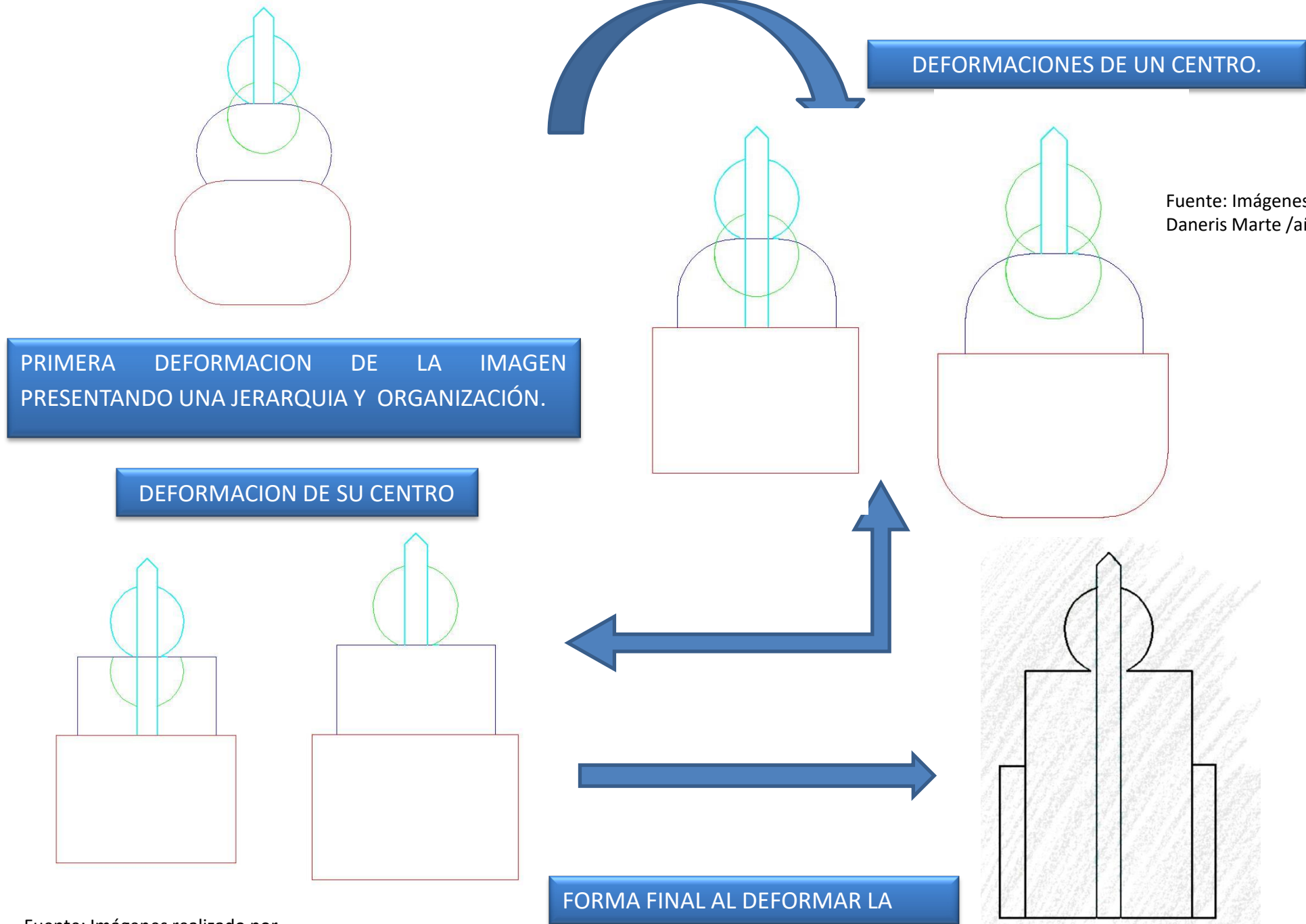
- “Movimiento” es un fenómeno físico que se define como todo cambio de posición en el espacio que experimentan los cuerpos de un sistema con respecto a ellos mismos o a otro cuerpo que se toma como referencia.
- “Estabilidad” es la cualidad de estar estable (que mantiene el equilibrio, no cambia o permanece en el mismo lugar).
- “Permanencia” Acción de permanecer en un mismo lugar, estado, condición o situación.
- “Equilibrio” Estado de inmovilidad de un cuerpo sometido a dos o más fuerzas de la misma intensidad que actúan en sentido opuesto, por lo que se contrarrestan o anulan.





Fuente: Imágenes realizado por
Daneris Marte /año 2019

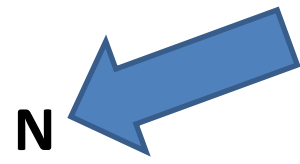
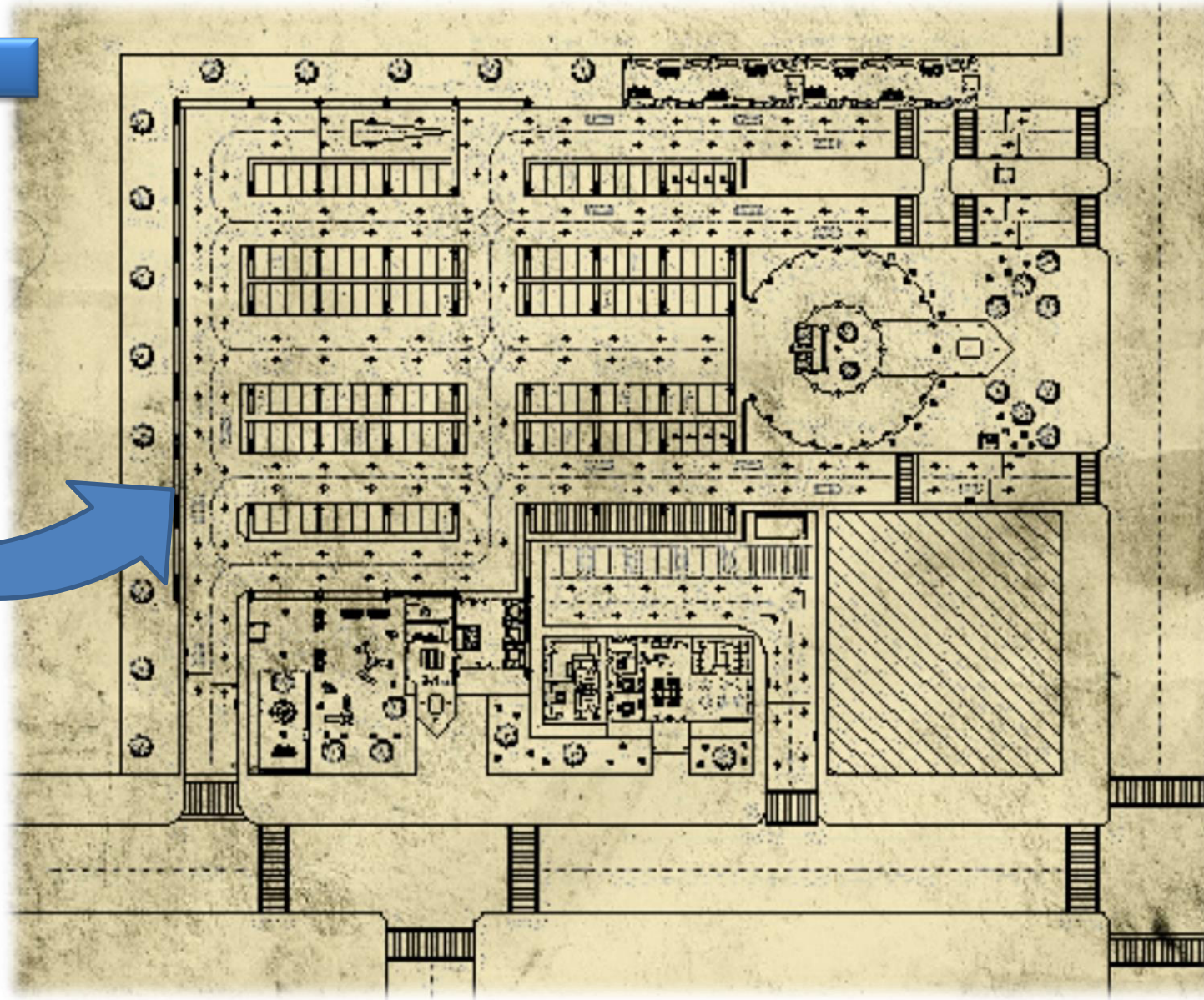
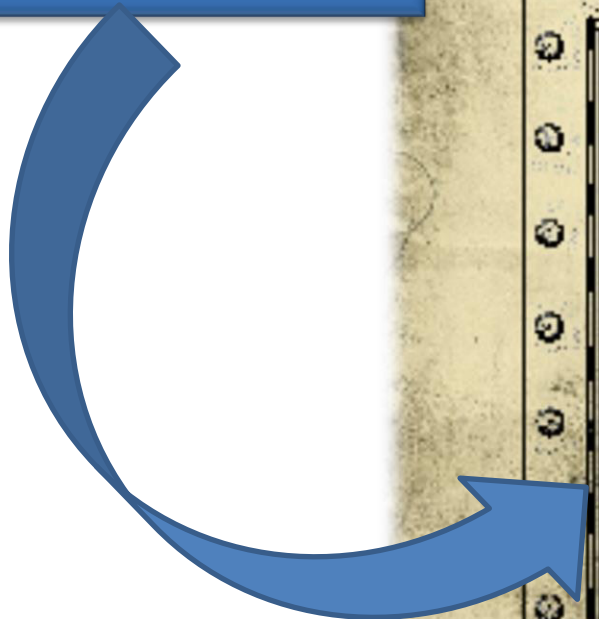
El concepto fundamental de un estacionamiento utilizaremos una llave de un auto, en el cual se apreciara algunos figuras geométricas que representara el movimiento, la estabilidad, la permanencia y el equilibrio.



Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019

Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019

DISEÑO FINAL



Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019

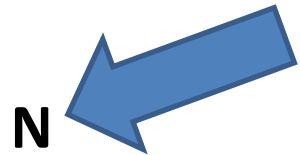
CAPITULO VII

PROTECTO

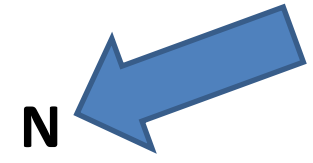
«Mi arquitectura ha seguido los ejemplos antiguos, la belleza prevaleciendo sobre las limitaciones de la lógica constructiva.»

Charles Eames

PLANTA DE CONJUNTO PRIMER NIVEL



PLANTA ARQUITECTONICO SEGUNDO Y CUARTO NIVEL



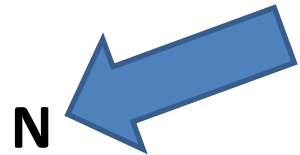
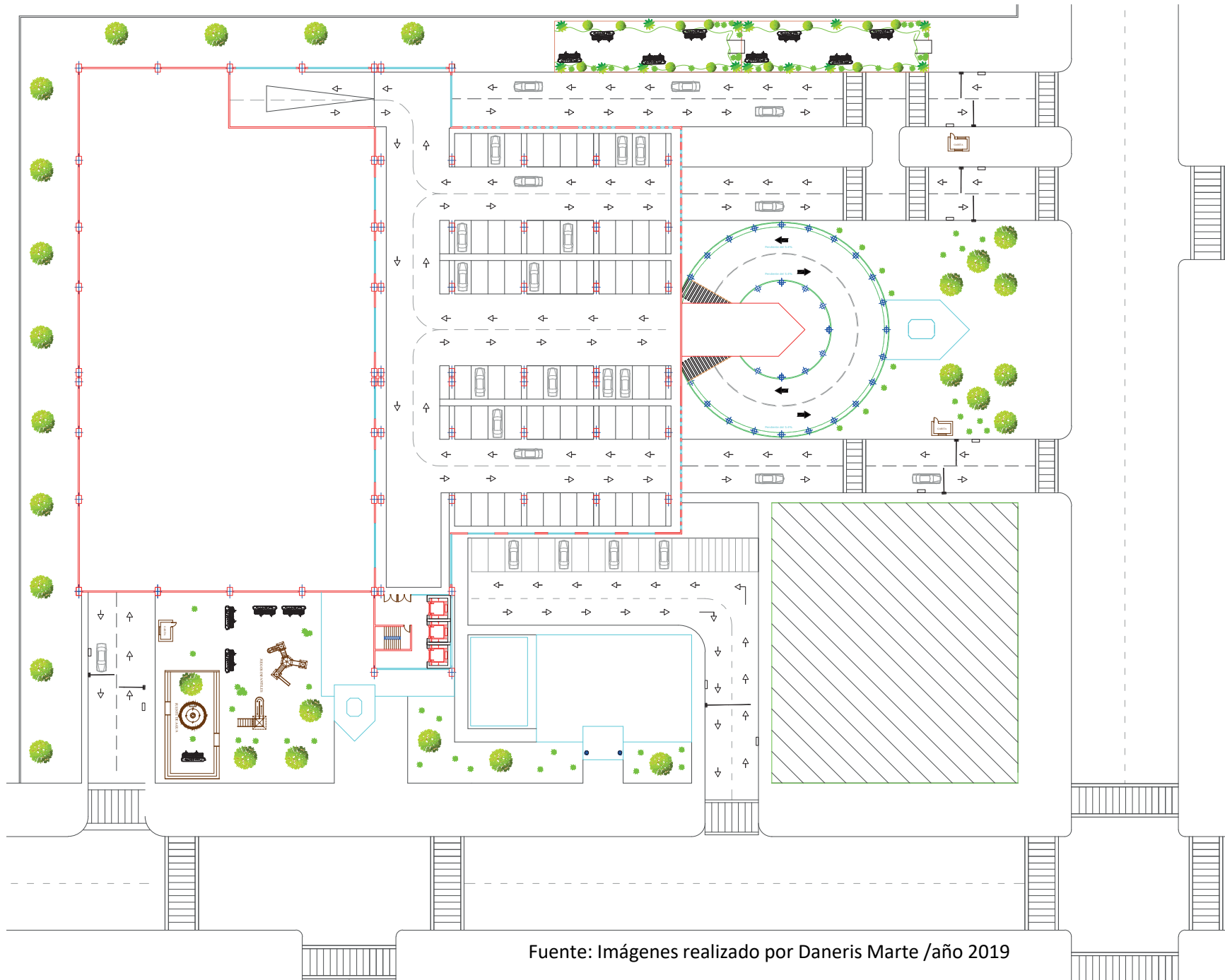
Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019

PLANTA ARQUITECTONICO TERCERO Y QUINTO NIVEL



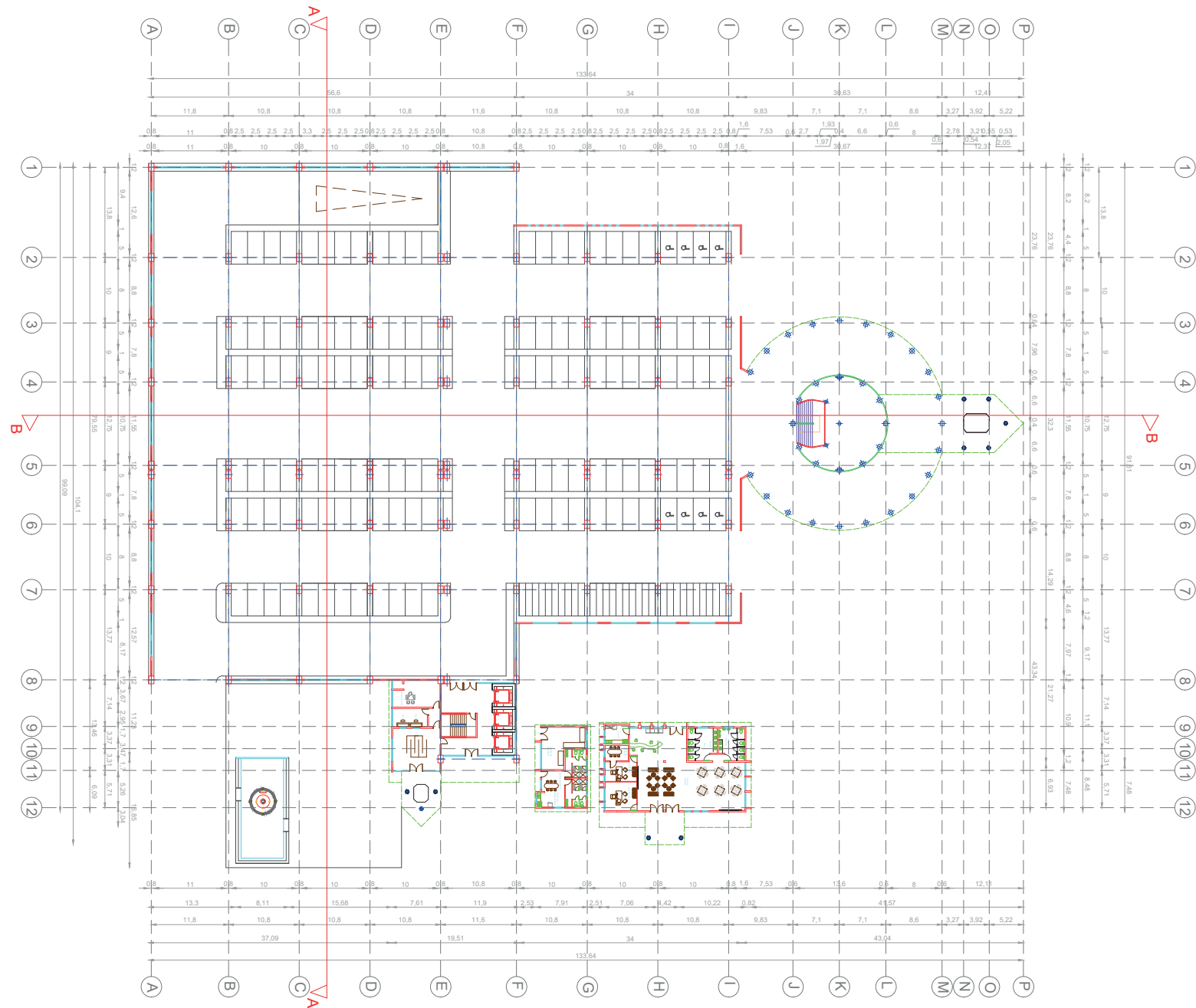
Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019

PLANTA ARQUITECTONICO SEXTO NIVEL

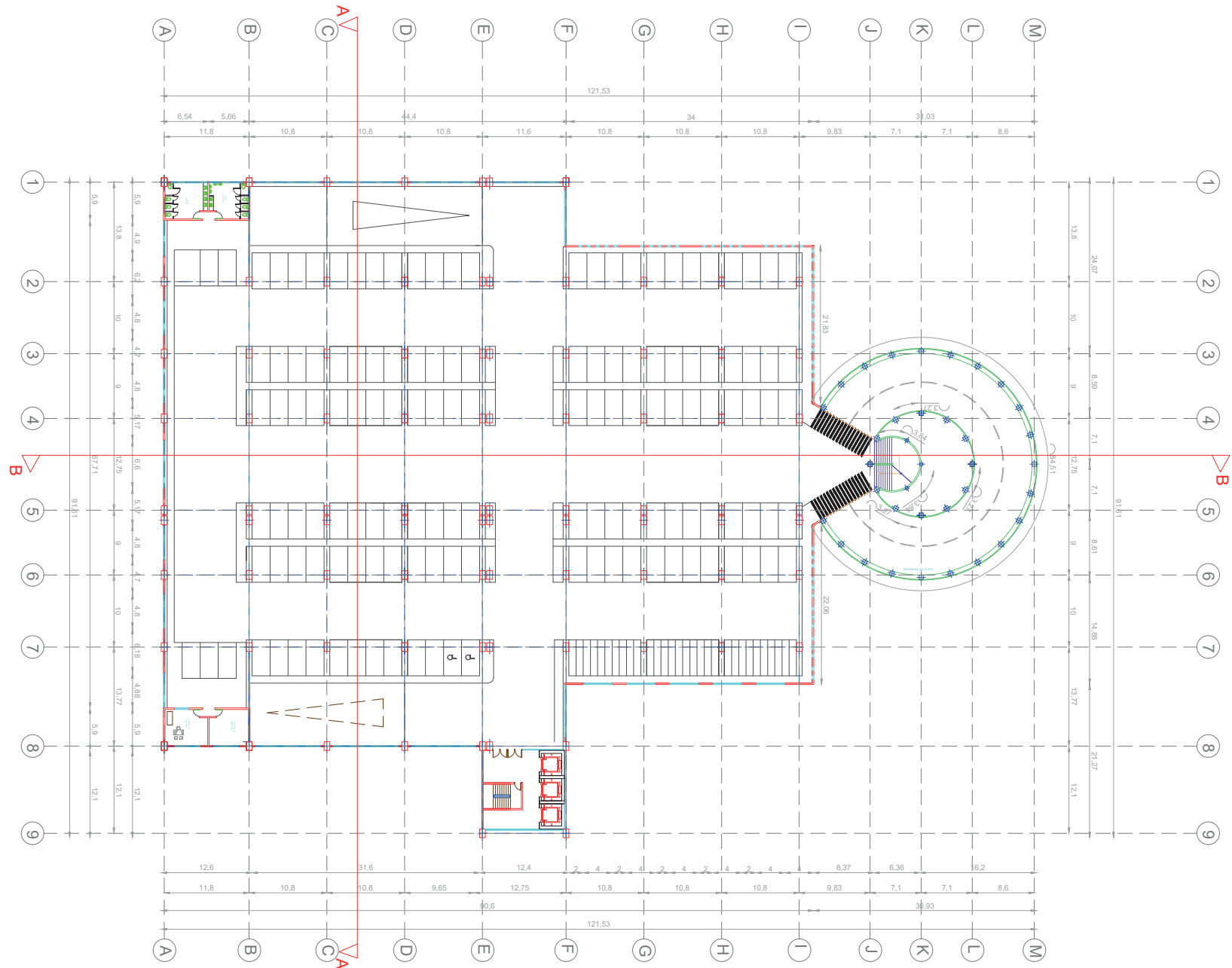


Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019

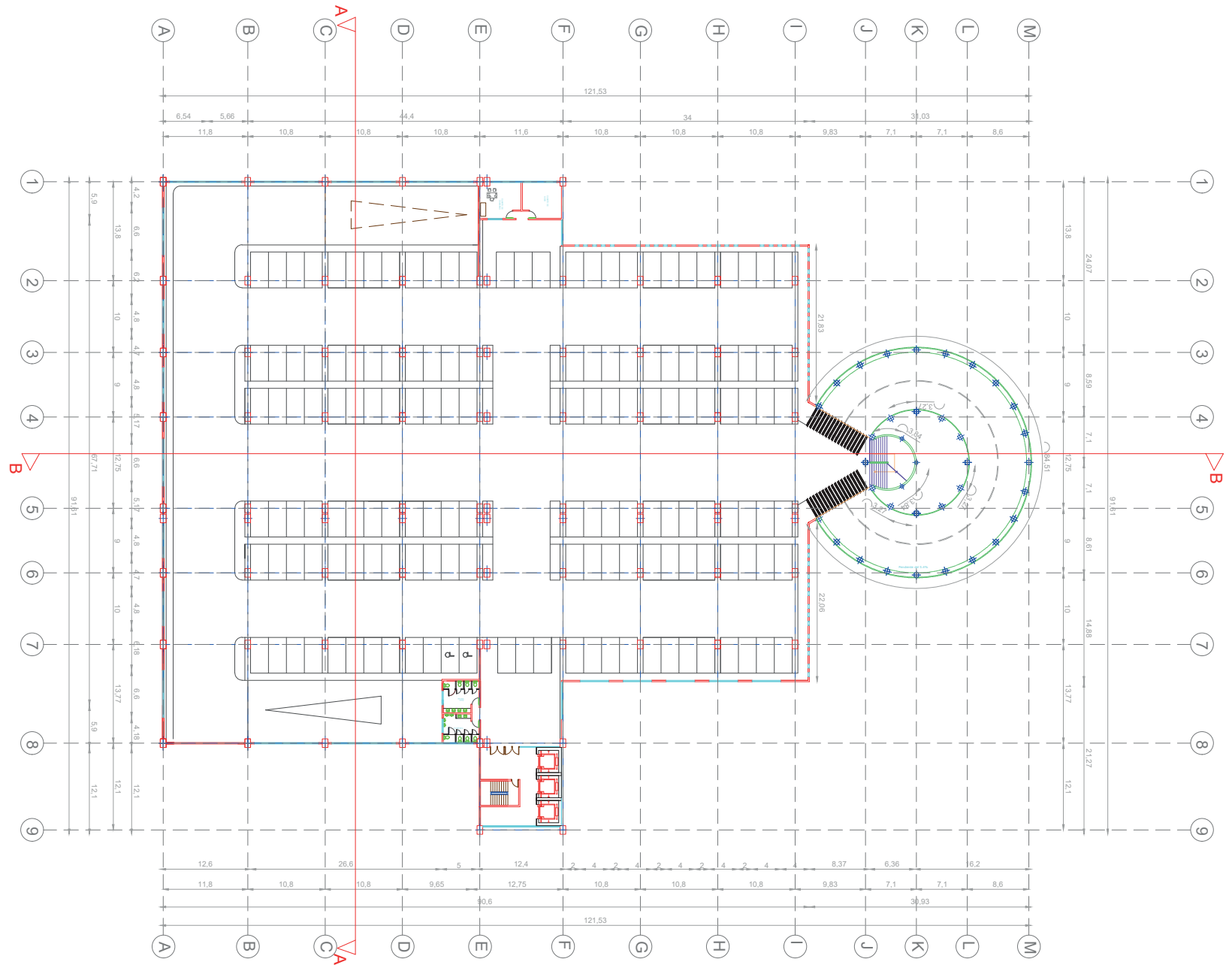
PLANTA DIMENSIONADA PRIMER NIVEL



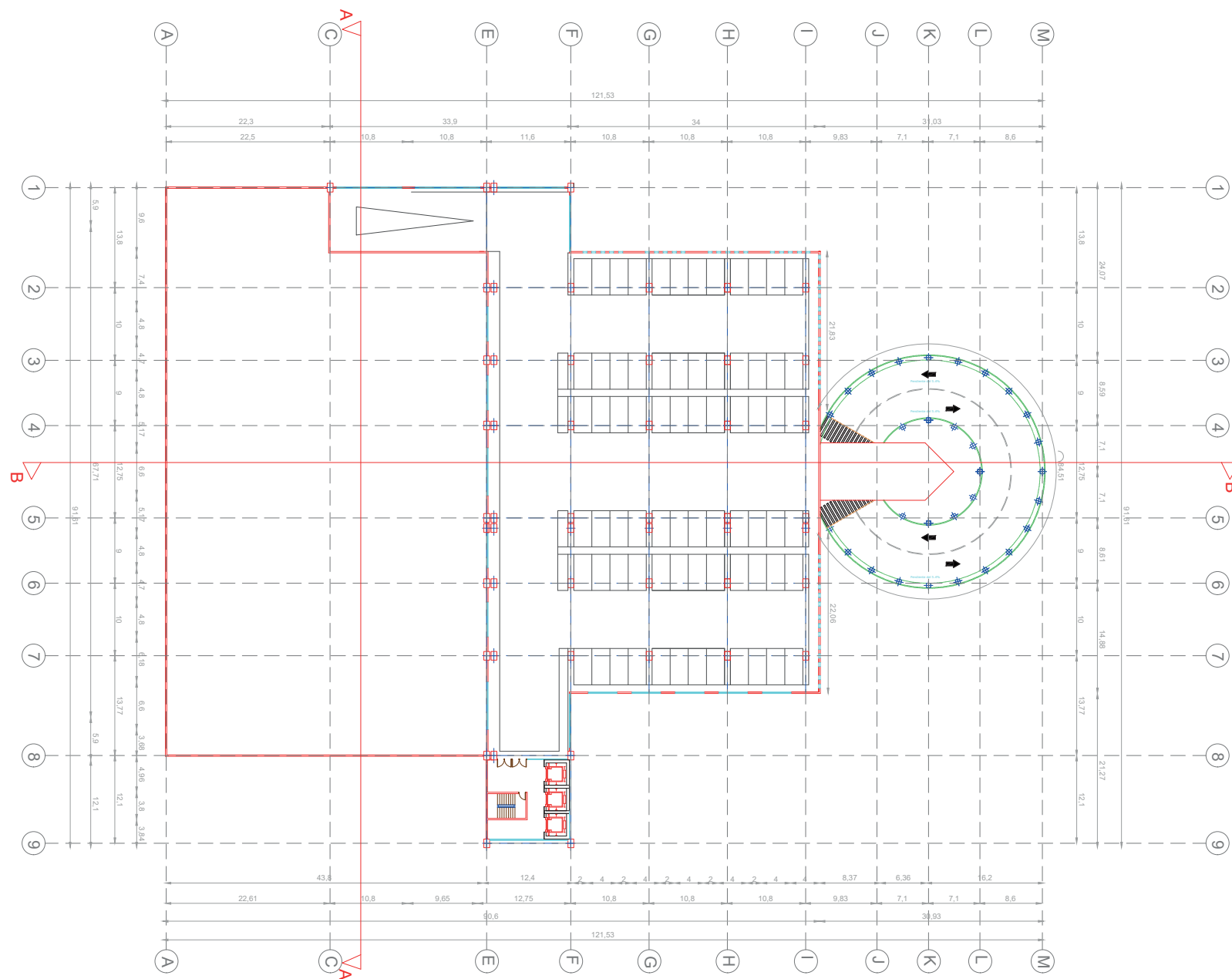
PLANTA DIMENSIONADA SEGUNDO Y CUARTO NIVEL



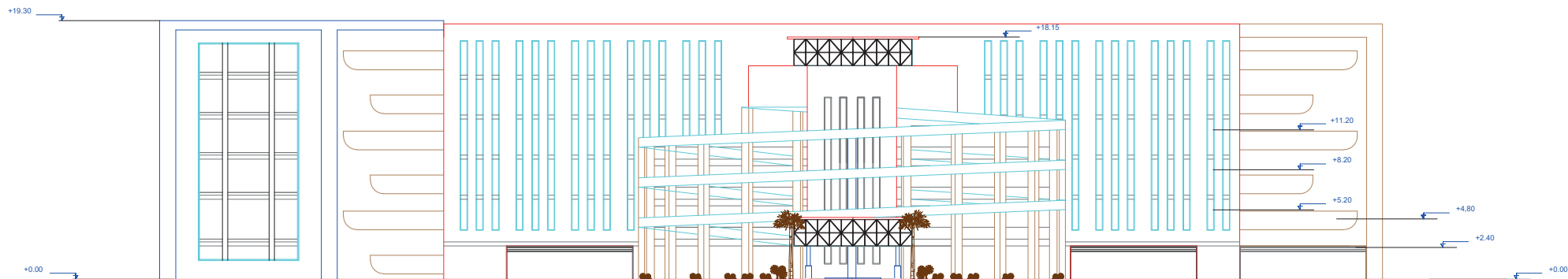
PLANTA DIMENSIONADA TERCERO Y QUINTO NIVEL



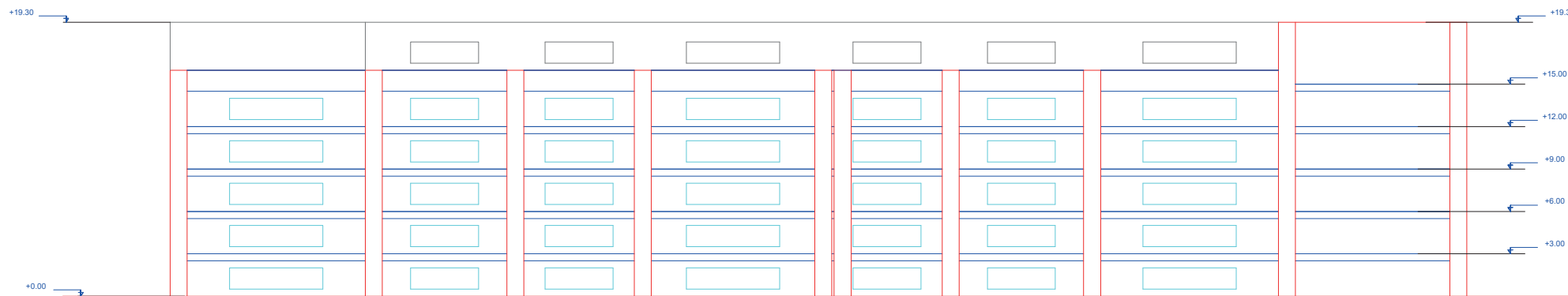
PLANTA DIMENSIONADA SEXTO NIVEL



ELEVACIONES

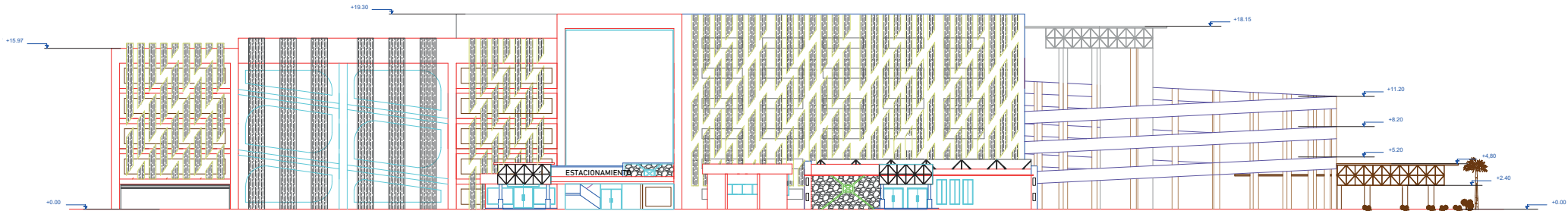


ELEVACION SUR

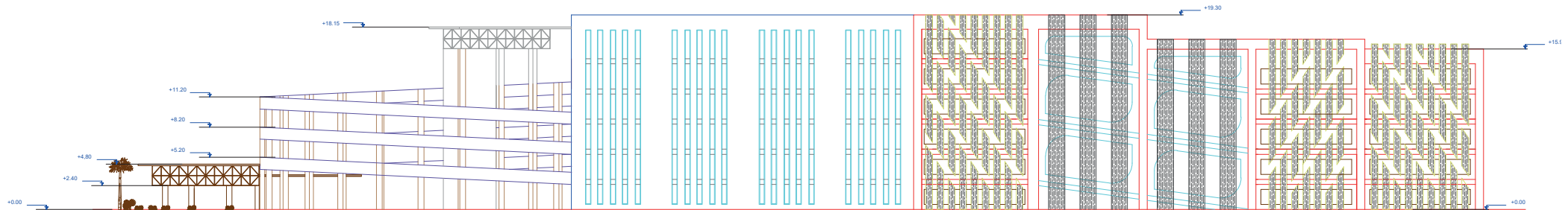


ELEVACION NORTE

ELEVACIONES



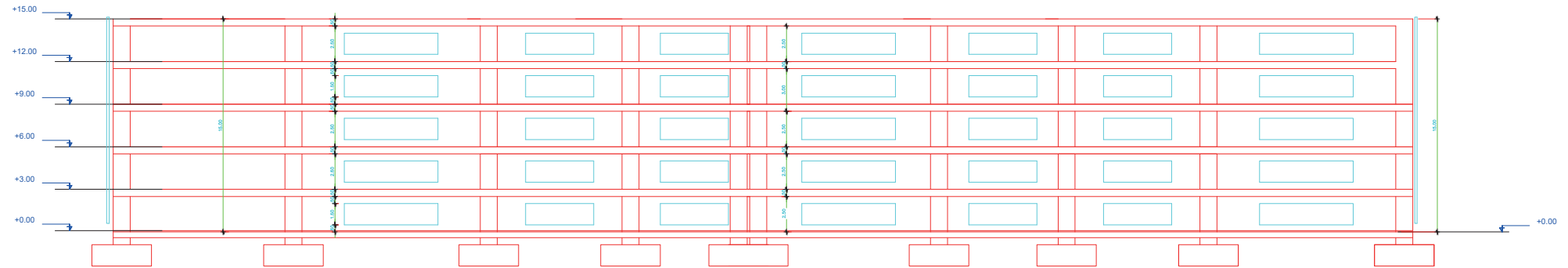
ELEVACION LATERAL PONIENTEL



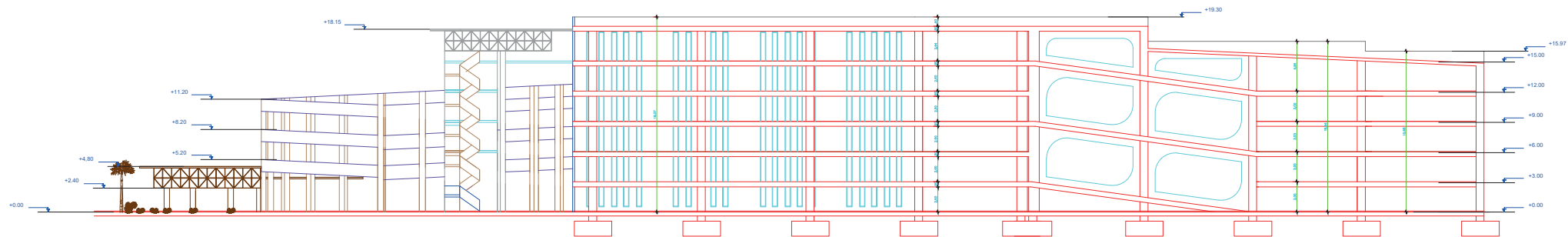
ELEVACION LATERAL ORIENTE

Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019

CORTES Y ESCANTILLONES

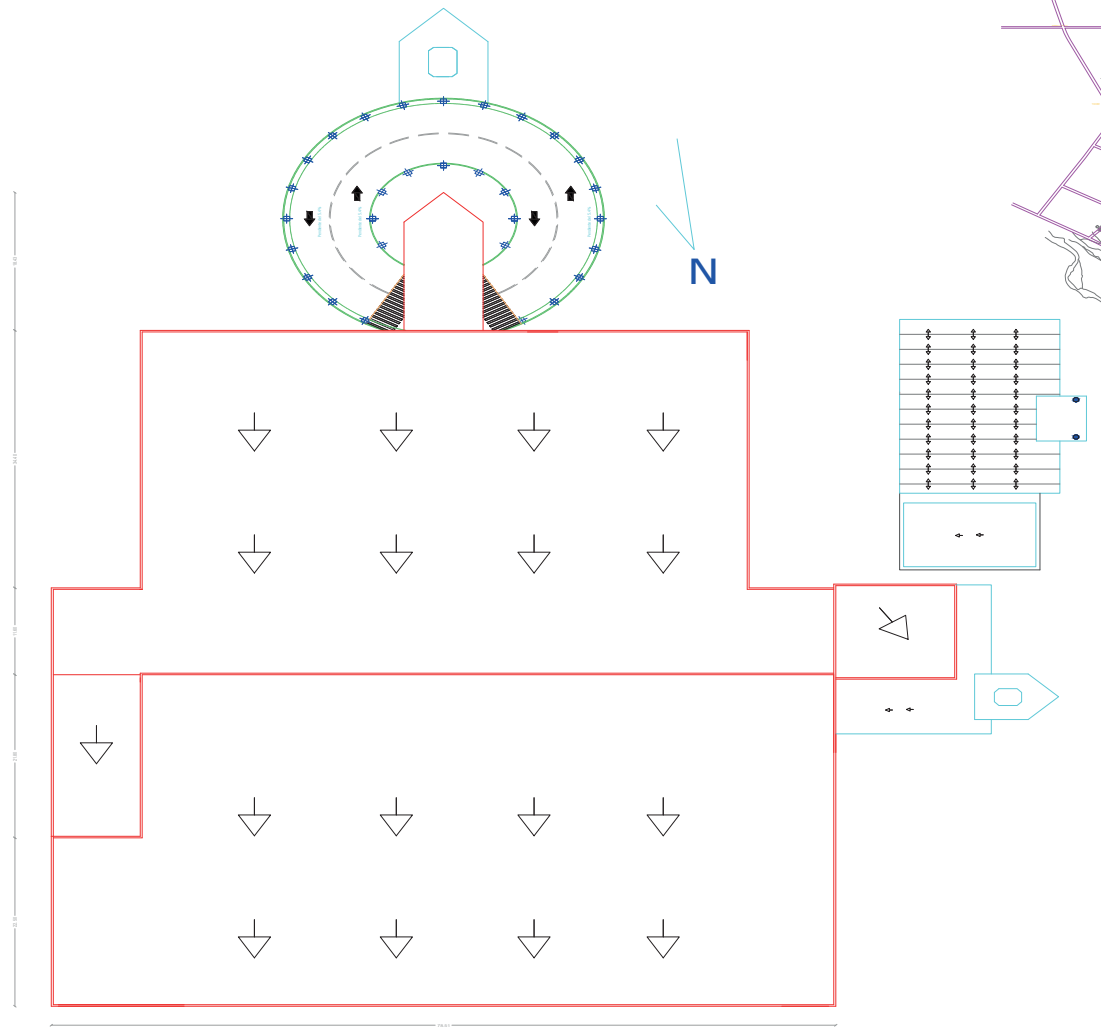


ESCANTILLON A-A

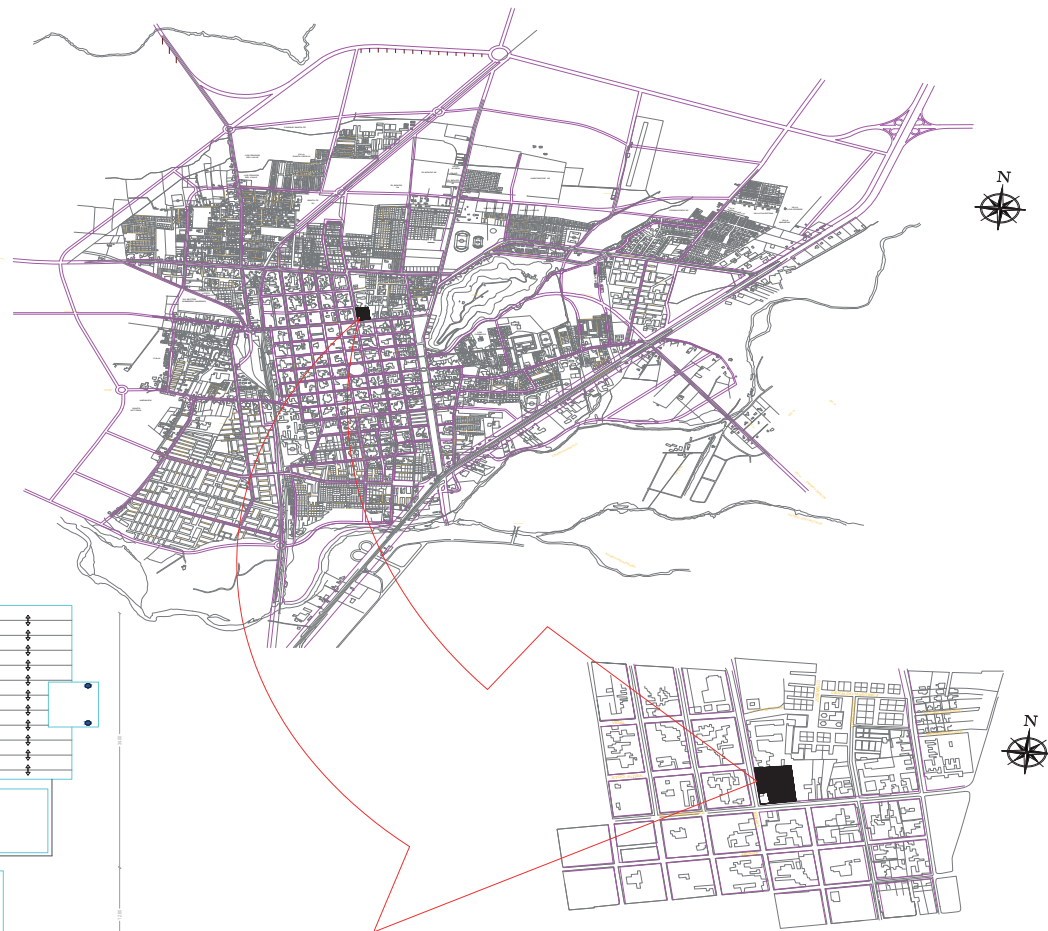


ESCANTILLON B-B

Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019



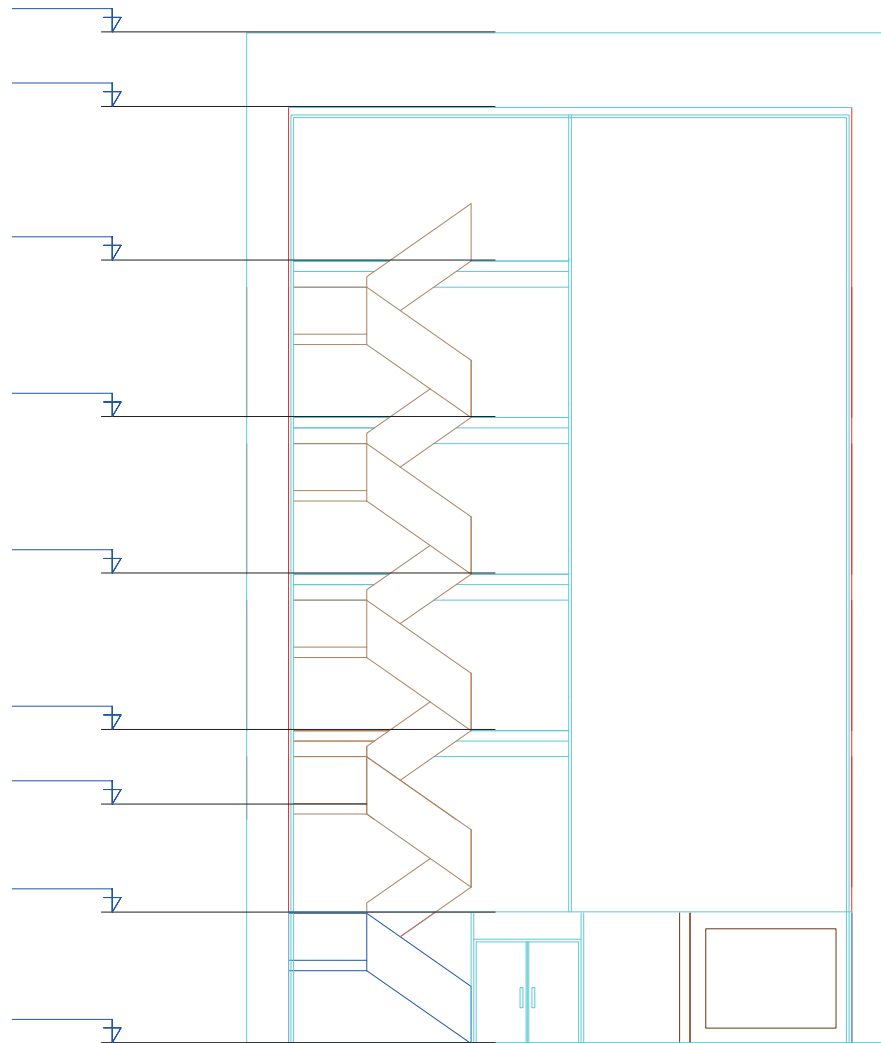
PLANTA DE TECHO Escala 1:50



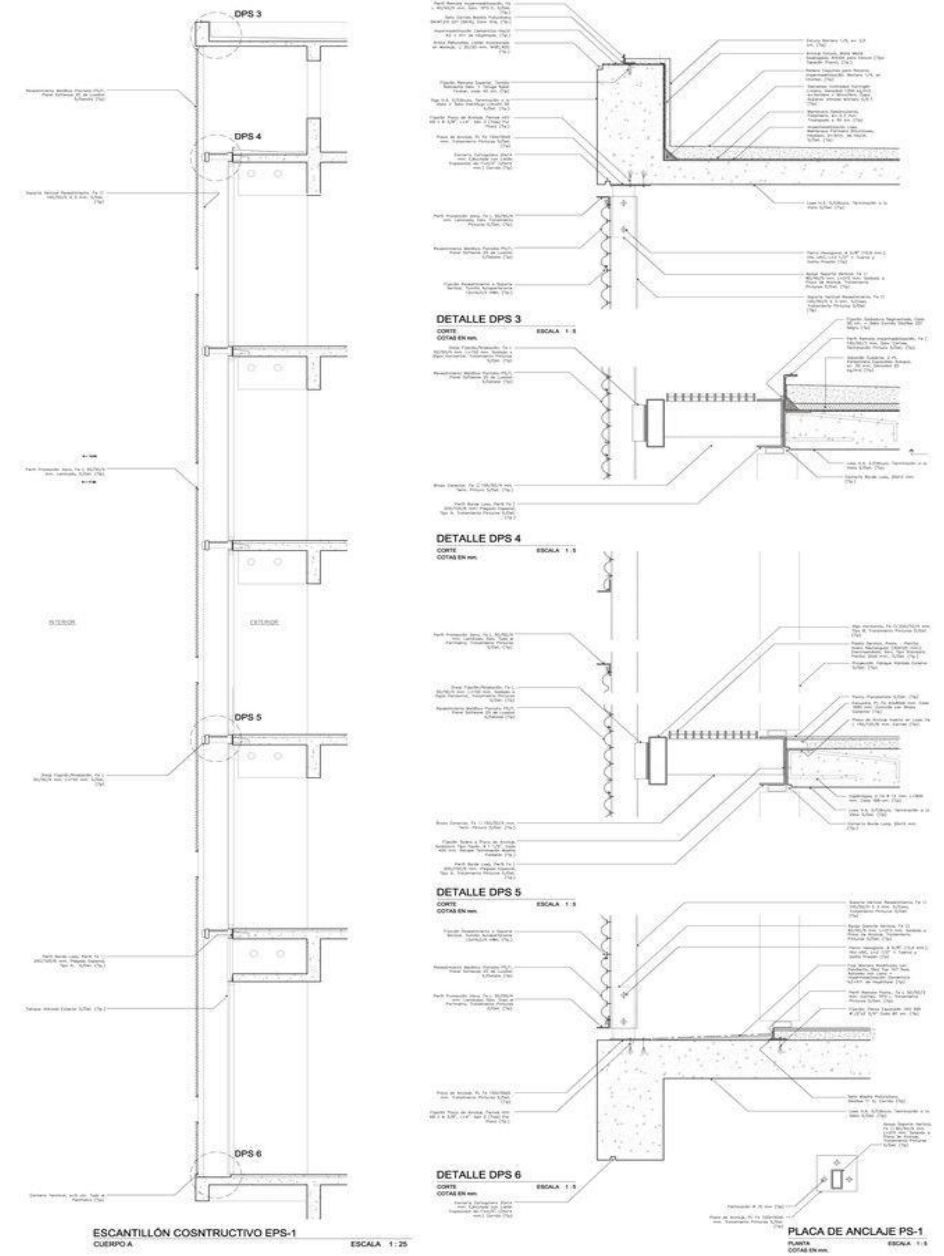
PLANTA UBICACION Escala 1:50

UNIVERSIDAD DE CHILE FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO		PLANO Nº 5 de 14 <small>ARQUITECTURA</small>
EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTO EN CURICO, CHILE		
COMUNA DE CURICO		ESCALA 1 : 50 FECHA ABRIL 2020
LAS FORMACIONES RECIENTES DEL PROCESO CHILENO DE URBANIZACIÓN		
ALUMNO: DANERIS MARTE GOMEZ PROFESOR GUÍA: MANUEL AMAYA DIAZ		ARCHITECTO DANERIS MARTE GOMEZ <small>ESCALAS: 1:50 DIBUJO: DMG</small>

ESCANTILLONES

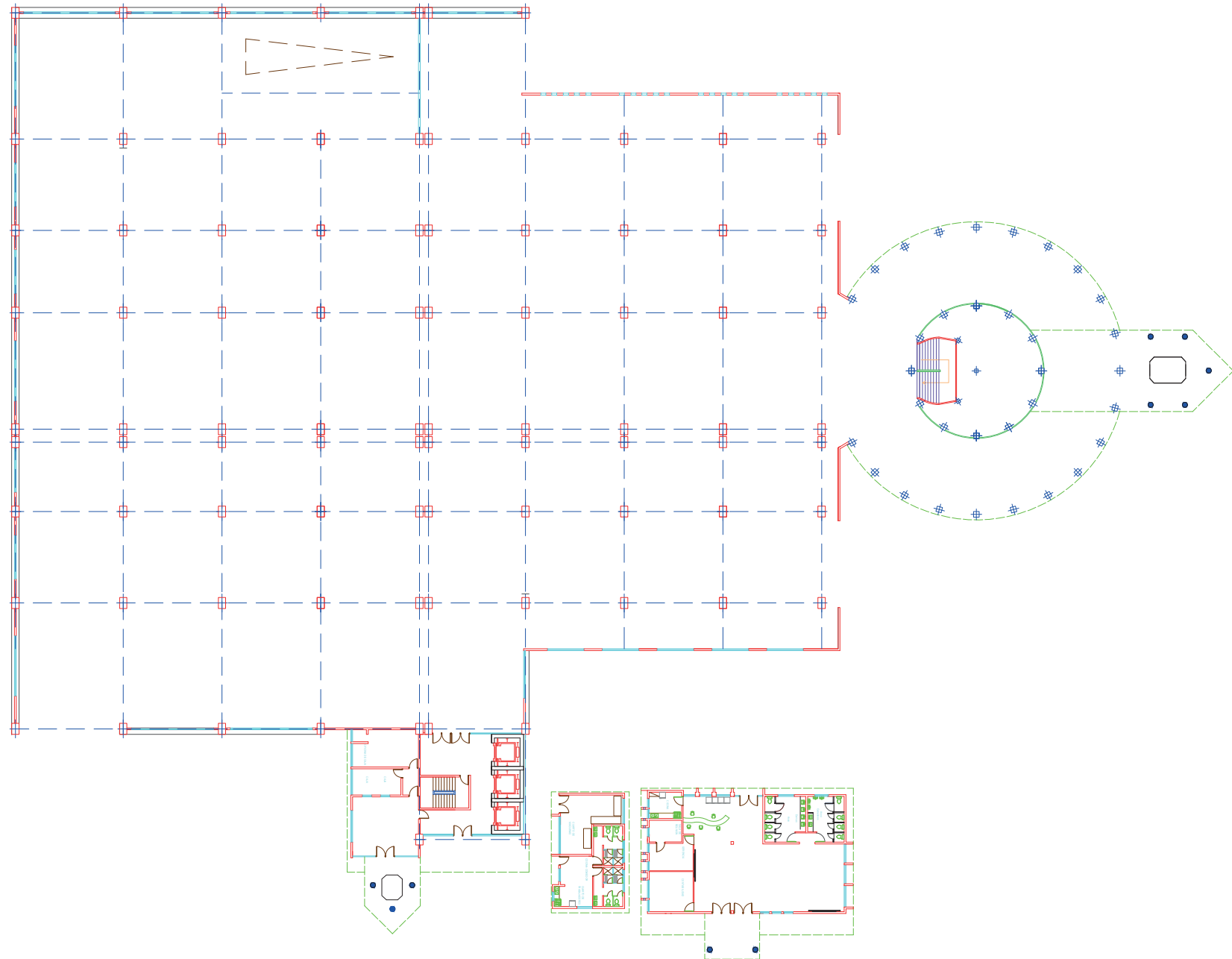


ESCANTILLON ESCALERA

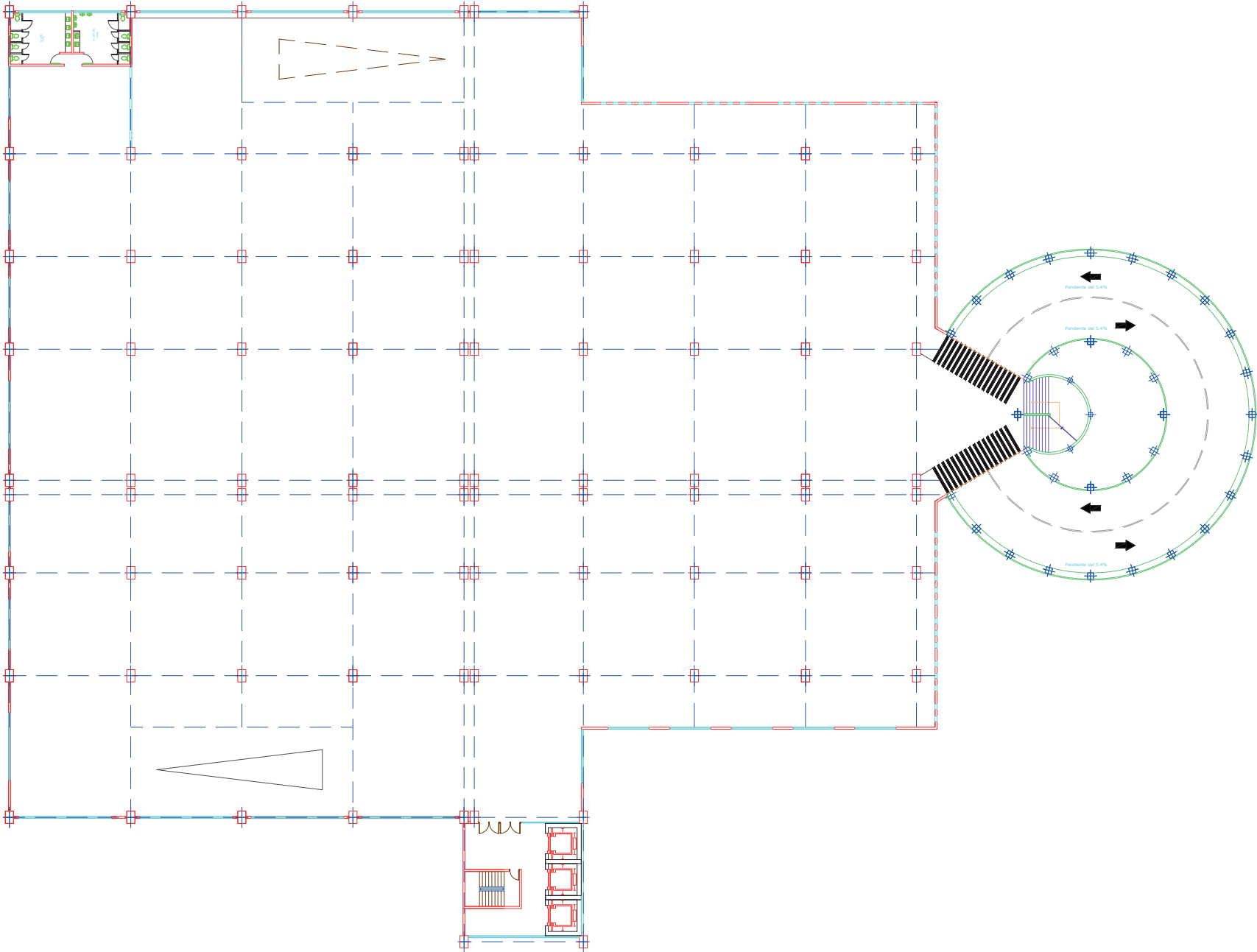


ESCANTILLON VIGA Y MURO

PLANTA DE ESTRUCTURA PRIMER NIVEL

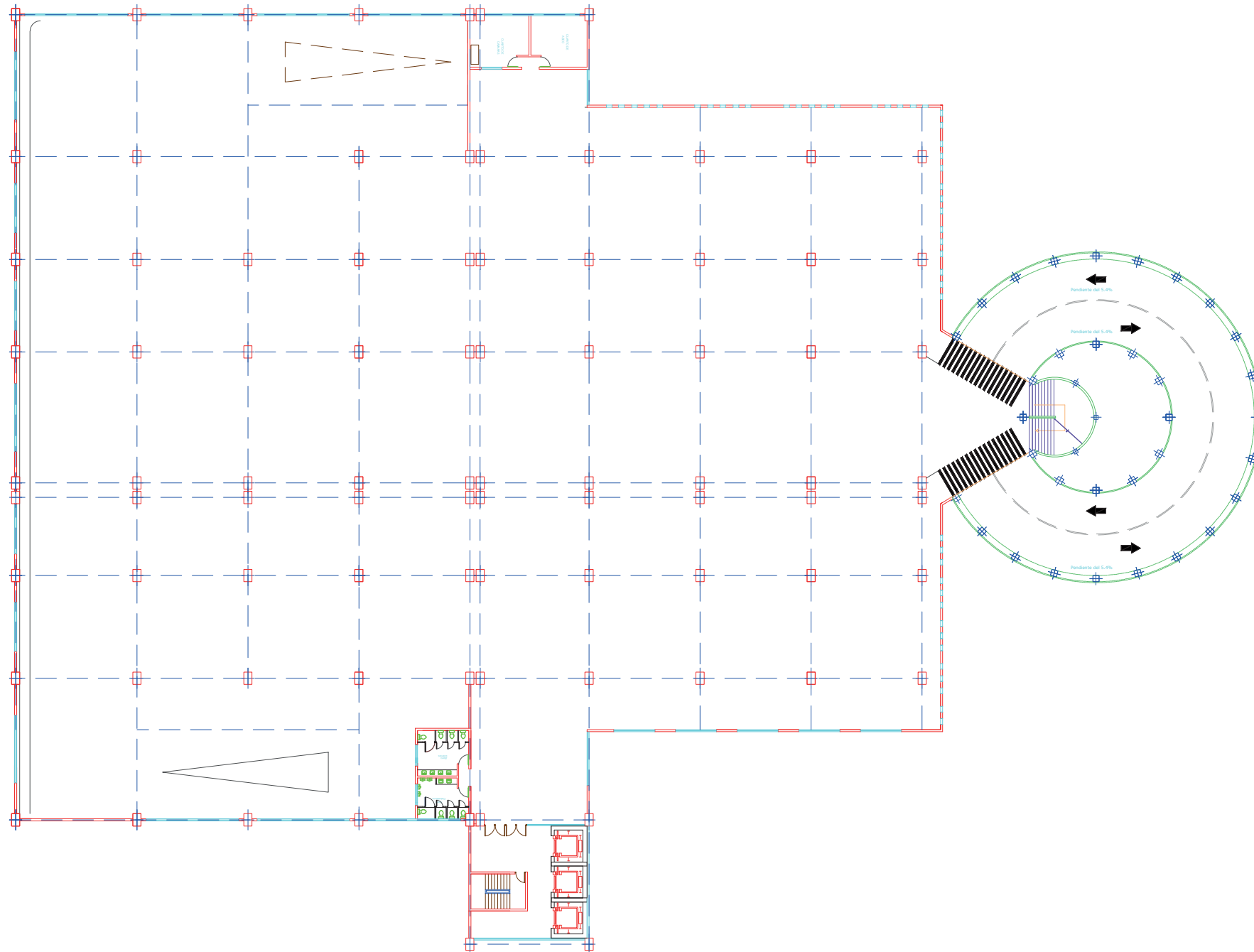


PLANTA ESTRUCTURAL SEGUNDO Y CUARTO NIVEL



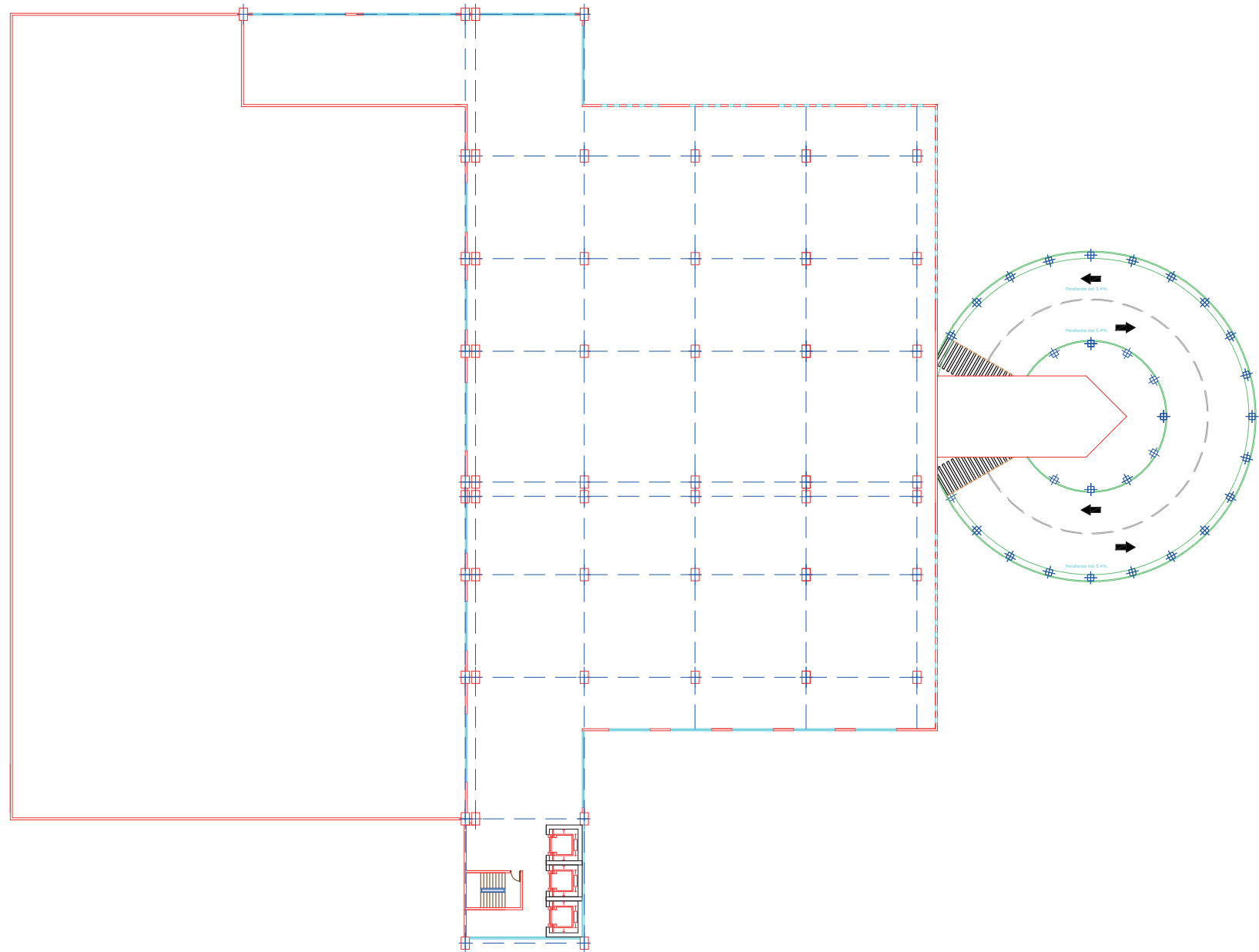
Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019

PLANTA ESTRUCTURAL TERCERO Y QUINTO NIVEL



Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019

PLANTA ESTRUCTURAL SEXTO NIVEL



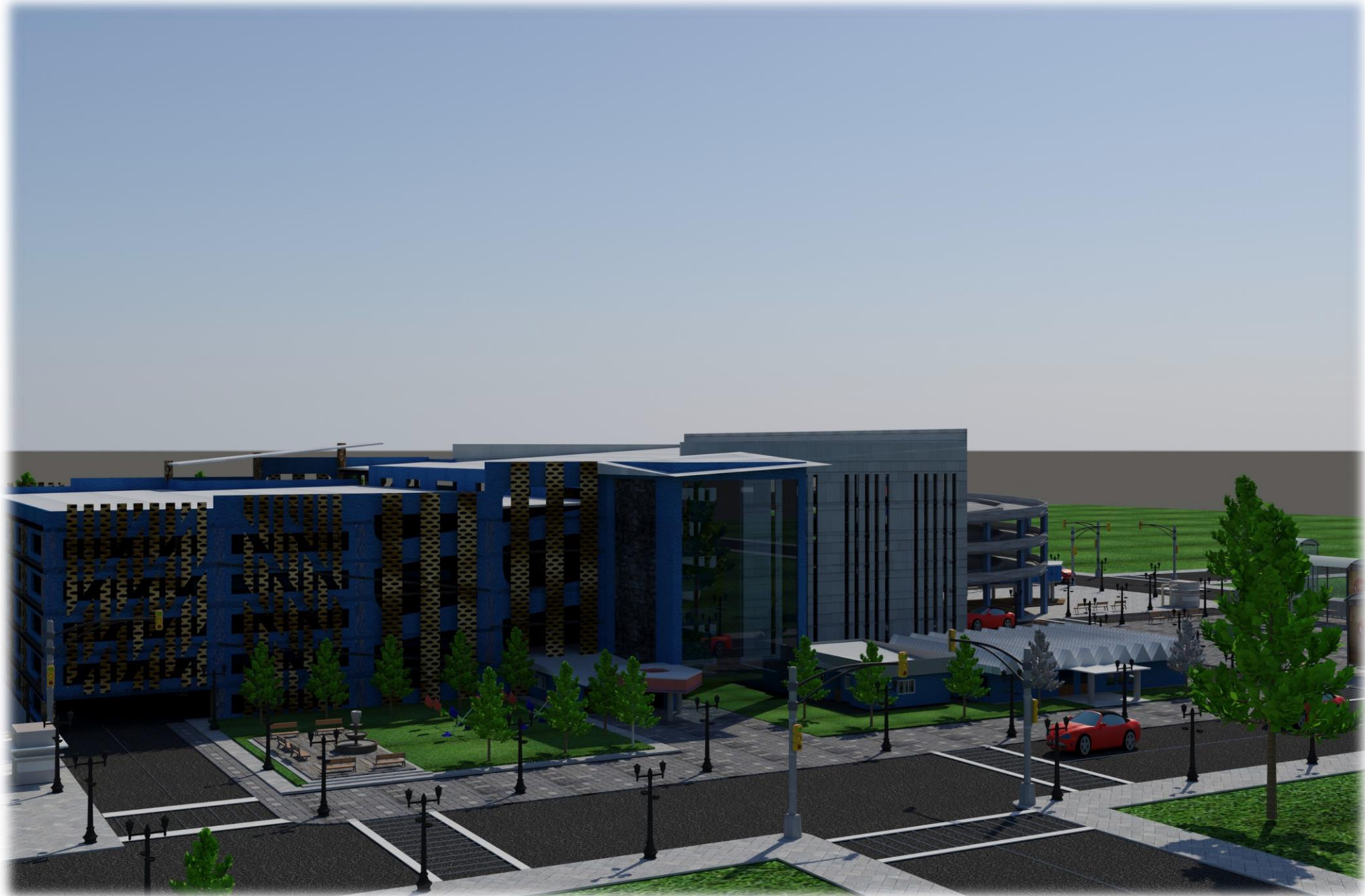
CAPITULO VIII

PERSPECTIVAS

*«El diseño puede ser arte, el diseño puede ser estético, el
diseño es tan sencillo, por eso es tan complicado. »*

Paul Rand

VISTA NORPONIENTE

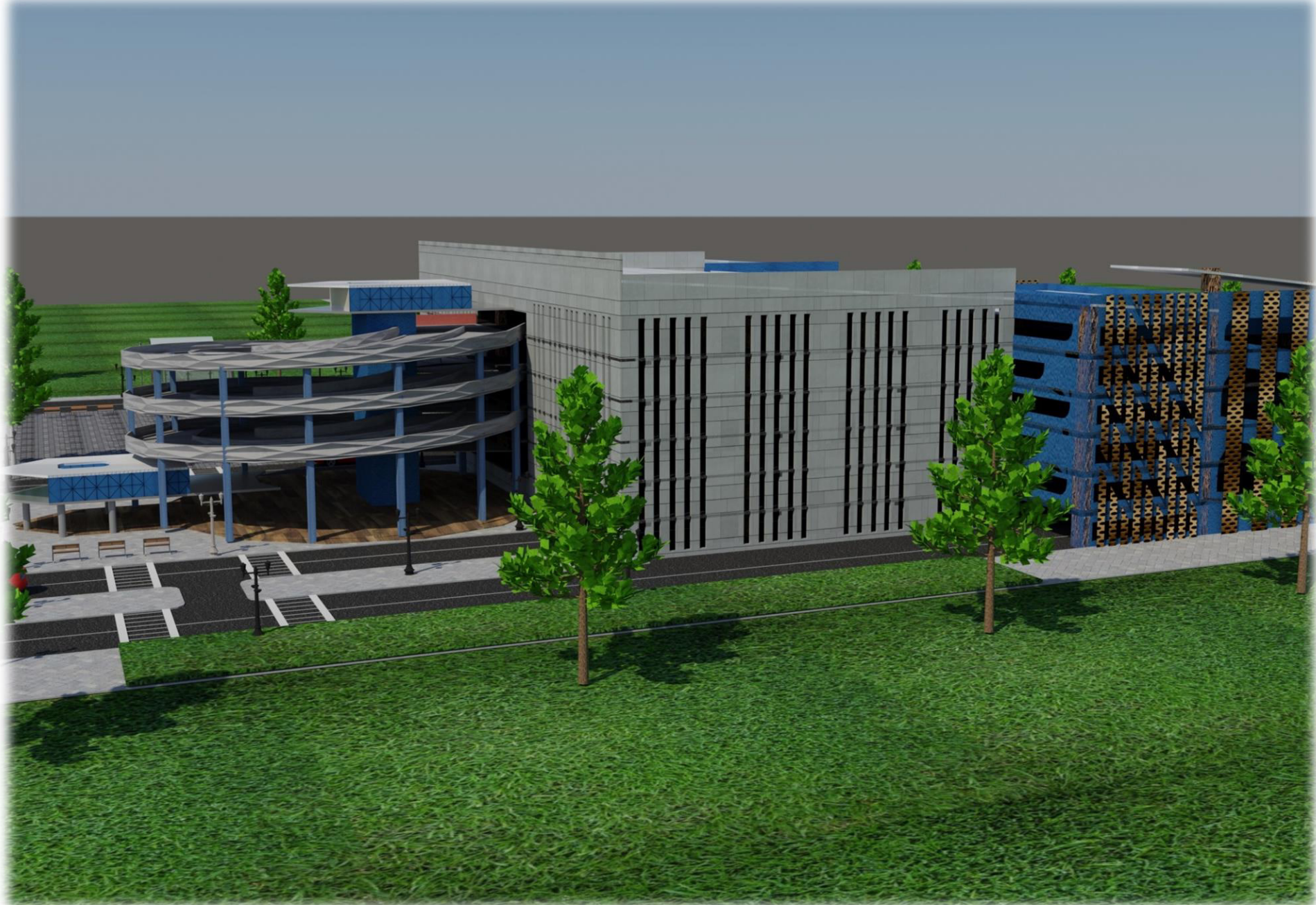


Fuente: Imágenes realizado por Daneris Marte /año 2019

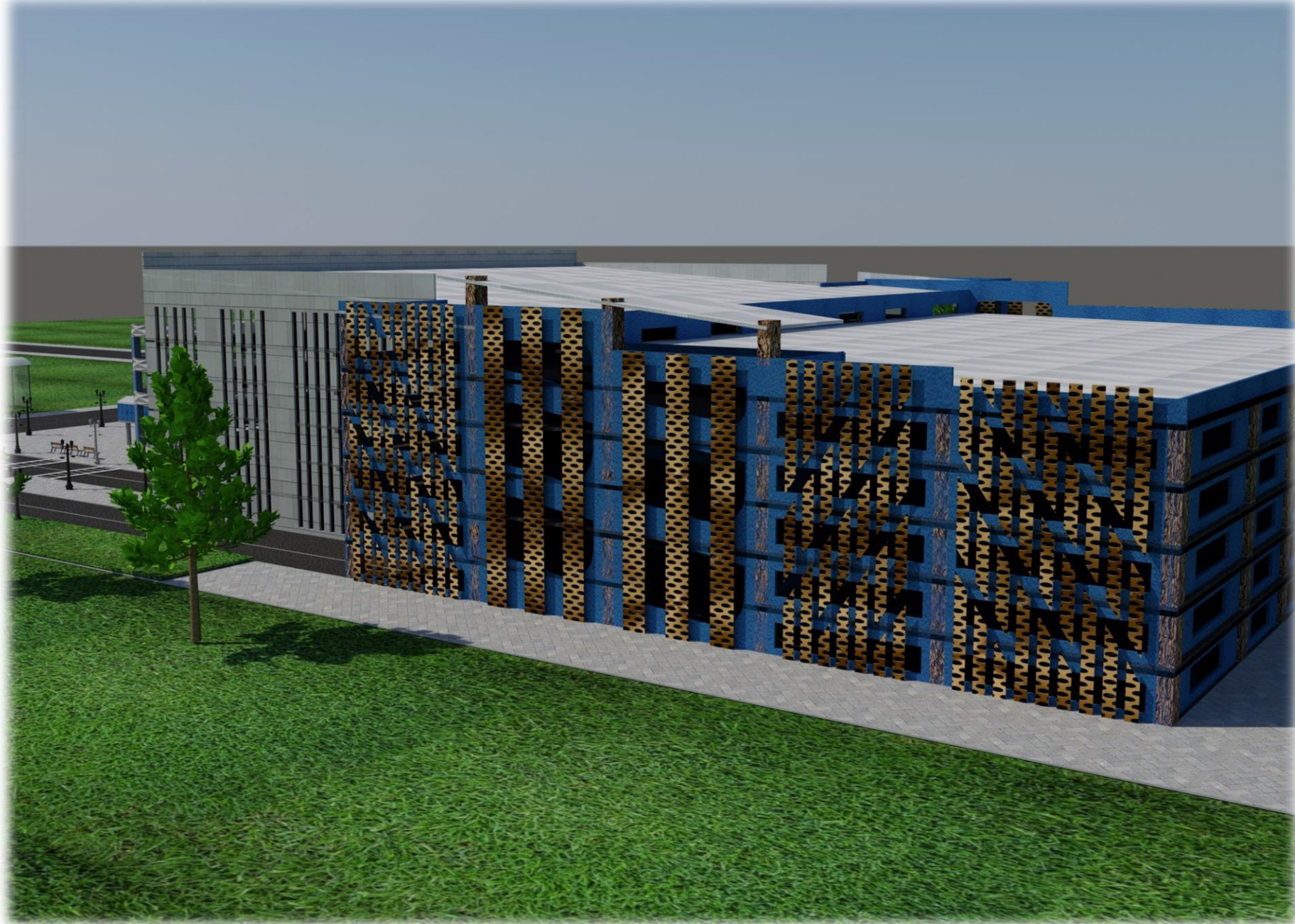
VISTA SURPONIENTE



VISTA SURORIENTE



VISTA NORORIENTE



ANALISIS DE COSTO

FRECUENCIA DE USO Y HORARIO DE LOS ESTACIONAMIENTOS

Estas frecuencia de uso refleja el porcentaje de utilización del estacionamiento para los diferentes días de la semana, estos datos son los recopilados durante la temporada de comercio de Curicó durante la temporada baja, se considera un aumento del 15% de demanda en temporadas altas.

	HORA	VIER- DOM	LUN-JUEV
PEAK	10:00-15:00	90%	100%
MAÑANA	04:00-10:00	80%	95%
TARDE	15:00-19:00	70%	80%

ANALISIS DE LOS ESPACIOS Y ESTACIONAMIENTOS

NIVELZZ	CANTIDAD AUTOS	CANTIDAD MINUSVALIDO	CANTIDAD DOS RUEDAS	LAPSO
NIVEL 1	120	8	30	24 HORAS
NIVEL 2	120	8	30	24 HORAS
NIVEL 3	144	-	-	24 HORAS
NIVEL 4	144	-	-	24 HORAS
NIVEL 5	144	-	-	24 HORAS
NIVEL 6	72	-	-	24 HORAS
TOTAL	744	16	60	

ANALISIS DE COSTO BRUTOS DE LA CONSTRUCCION			
PRECIO UF M2		M2	PRECIO EN UF
10 a 15 UF			
1 ER NIVEL		7638,17	114.573
2 DO NIVEL		6562,7	98.441
3 ER NIVEL		6562,7	90.441
4 TO NIVEL		6562,7	82.578
5 TO NIVEL		6562,7	77.369
6 TO NIVEL		3231,97	38.480
IMPREVISTO			1500
PROYECTOS Y PERMISOS			2000
TOTAL BRUTO	UF	501, 882	\$14, 392, 470, 114.00

TIEMPO ESTIMADO DE LA OBRA

Obra	Meses
Excavación del terreno	2
Colocación de Pilas y protección de taludes	5
Montaje de pilas, vigas y losas	7
Montaje, impermeabilización losa nivel 0.0	2
Terminaciones	2
Total	18

GASTOS DE PAGOS A TRABAJADORES Y CONSUMO

CARGO	CANT	PAGO MENSUAL	TOTAL
ADMINISTRADOR	1	\$ 1.200.000	\$ 1.200.000
JEFE DE COBRADORES	2	\$ 900.000	\$ 1.800.000
SECRETARIA	1	\$ 700.000	\$ 700.000
COBRADORES	4	\$ 600.000	\$ 2.400.000
GUARDIAN	8	\$ 500.000	\$ 4.000.000
JUNIOR	1	\$ 400.000	\$ 400.000
MANTENIMIENTO	8	\$ 450.000	\$ 3.600.000
TOTAL MENSUAL		\$ 4.750.000	\$ 14.100.000
OTROS GASTOS DE CONSUMOS			\$ 2.800.000

ESTIMACION DE INGRESOS ANUALES

INGRESOS ANUALES						
Crec. Mercado	15%	Año	1	2	9	10
Tarifa Promedio hora		CLP	1.920	1.920	1.920	1.920
	Diario	Espacios	820	820	820	820
	Mensual	Espacios	24.600	24.600	24.600	24.600
Capacidad Estac.	Anual	Espacios	295.200	295.200	295.200	295.200
	Mensual	CLP	136.028.160	272.056.320	1.224.253.440	1.360.281.600
	Ingresos autos	Anual	CLP	1.632.337.920	3.264.675.840	14.691.041.280

Lo recaudado en 10 años serian \$ 16, 323, 379,200.00 menos los gastos en 10 años que serian \$336, 000,000.00 esto nos da una ganancia en 10 años de \$ 15, 987, 379,200.00 menos la inversión quedaría en \$ 1, 594, 904, 086.00
Donde tendremos una ganancia mensual de \$13, 290, 909.05 CLP

CONCLUSION

Durante la investigación de este proyecto hemos puntualizado de modo central la interdependencia regional de la comuna de Curicó, a la manera de un territorio funcional y de cómo el espacio cotidianamente se muestra como dependencias de redes superiores en un solo núcleo.

Las ciudades prósperas tienen una visión que deben seguir a través de un marco para lograr un desarrollo socio-económico de manera ordenada. Un marco no se trata de un control centralizado, sino de una forma de anticipar las necesidades, coordinar esfuerzos y establecer un camino hacia un horizonte que se construye de forma colectiva.

Con una investigación fiable sobre la situación actual, puede ser capaz de hacer conexiones entre la visión a largo plazo y acciones a corto plazo. Considerando las fuentes de trabajos urbanos y rurales y la realidad de disponibilidad de la red laboral, es una prioridad para las autoridades locales.

El sistema de investigación de este proyecto en Curicó, se realizó de tal manera que facilite el desarrollo de habilidades y destrezas en cuanto a estacionamientos y produzca más espacios libres dentro del casco urbano de Curicó. Con 744 estacionamientos para vehículos 16 para minusválido y 60 estacionamientos para motos y bicicleta el edificio de estacionamiento puede mejorar la falta de espacios para estacionarse dentro de la zona con más movimiento en Curicó. La elaboración de las alternativas de estructuración físicas del proyecto en una ubicación donde no entran los vehículos al casco urbano, sino que se estacionan cerca de la ruta 5 sur para luego desplazarse a sus diferentes comunas de Curicó, se desarrolla a partir de un concepto o idea central que caracteriza el desarrollo urbano dando fundamentos a cada opción

Estas se sistematizan en tres sistemas, presentando los argumentos explicativos de sus características esenciales y alcances, la que son definidos de una forma “macro zonificación” correspondiente a una definición global de los centros poblados respecto a sus áreas urbanas. Finalmente, uso de suelo que considera una definición preliminar de áreas de centralidad funcional de equipamientos y servicios, áreas residenciales consolidadas y de extensión y por último áreas verdes de tipologías de parques y plaza.

En este proyecto se pudo observar el acercamiento de todas las instituciones públicas, colegio, instituciones privadas y un sin número de institución cercana al terreno.

En este sentido, con la reestructuración de los servicios urbanos de la ciudad de Curicó, obtienen relevancia las comunas cercanas, las cuales han cobrado un alto valor en la jerarquía urbana, al mismo tiempo que han sido foco de la misma reestructuración que han sufrido esta ciudad.

El aumento de las actividades de servicios públicos y privados en el total de las actividades de esta ciudad, y la consecuente disminución de los bienes, aumenta la proporción de la producción interna de los bienes expuesto a la economía.

La información recopilada fue obtenida en las instituciones públicas y fue procesada por medio de la utilización de los softwares REDATAM, SPSS y Arc Gis 10. Los resultados obtenidos serán utilizados como insumos para definir áreas específicas dentro de la Región del Maule donde desarrollar investigaciones relacionadas con la problemática planteada en el proceso de práctica.

BIBLIOGRAFIA

- Urbanización para el desarrollo humano. Políticas para un mundo de Ciudades. Un –. Hábitat ONU 2009.
- Pérez Valecillos, T. Organización, participación y autogestión en la construcción del hábitat residencial: Mecanismos de superación de la pobreza en asentamientos urbanos precarios. Santiago de Chile. Revista INVI. 2001
- Bert Hellinger psicoterapeuta Alemán, creador del método terapéutico conocido como Constelaciones de Familia y Constelaciones Sistémicas.
- CORBOZ, A. (1983) ETSAB 2004.
- MUMFORD, L. (1957) La cultura de las ciudades.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo Plan Integral De Regeneración Urbana.
- Constelaciones Urbanas, Nuria Benítez, Febrero 2014
- Constelaciones urbanas. ángel Martín, 18 de noviembre 2010
- La Red Urbana, Andrés Precado, Edición 18
- Del urbanismo multidisciplinario a la urbanística transdisciplinaria. Una perspectiva sociológica', Ciudad y Territorio/Estudios Territoriales, 1995)
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Reporte estadísticos y comunales
- Memorias Chilena, Biblioteca Nacional de Chile.
- Historia de Curicó "Rene León Echaiz". *Publicado en 15 febrero 2009.*
- Instituto Nacional De Estadísticas Subdirección Técnica
- Departamento de Demografía
- Chile Urbano hacia el siglo XXI, Editorial Universitaria, 2013.
- Teoría de la Red Urbana, Nikos A. Salingaros, 2005
- PDF encontrado en internet por Carmen A. León Savedra y María G. Giovannetti, Diciembre de 2005, (WWW.GOOGLE.COM)
- <https://numeneducacion.wordpress.com/que-es-numen/>
- FERRÃO J. Red urbana, instrumento de equidad, cohesión y desarrollo (Marzo 1998) en la revista EURE Pag. 75-90.
- La Ciudad Difusa (2004), Estudio urbano regional

PAUTA DE ENTREVISTAS PARA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN EN LA COMUNA DE CURICO

N	PREGUNTAS
1	¿Por qué Curicó es activa como centro de una red funcional?
2	¿Qué población, nivel de servicios, actividades y comunicaciones muestra?
3	¿Cuál es la red, que núcleo y que actividad se enlazan necesariamente con Curicó?
4	¿Con que nivel de frecuencias y en que niveles de servicios y dirección se hallan estas redes?
5	¿Cómo opera las redes cotidianas?
6	¿Cómo es la red (camino, distancias y frecuencias de la red de conectividad)?
7	¿Cómo piensas que seguirá desarrollándose estas redes?

ENTREVISTAS

- Sub-Departamento Proyecciones de Población Eugenio Acuña, Juan Carlos Pérez, Jorge Villalón.
- Jefe de operaciones ACHS
- Paula Vergara Cruz
- Oficial Civil de Curicó
- Miguel Oyairzun
- Asistente policial PDI
- Mario Benavides
- Hospital de Curicó
- Director: Dr. Jorge Canteros Gática
- Director Seremi de Transporte
- Pedro Orosco
- Patricia Miranda
- Gobernación de Curicó
- Cristina Andrea Bravo Castro
- Director Comunal de Salud Municipal
- Dr. René Mellado
- Directora de Transito y Transporte Municipal
- Veronica Caputo Zamorano
- Director de Obra Municipal
- Carlos Figueroa