UNIVERSIDAD TÉCNICA FEDERICO
SANTA MARIA
Departamento de arquitectura, Valparaíso-Chile

MEMORIA DE TITULACIÓN PARA OPTAR AL TÍTULO DE ARQUITECTA

PLATAFORMA DE DESARROLLO COMUNITARIO

“Nuevo portal de permanencia y acceso a la ciudad”



Maite Bélen Pérez Morales
Profesor referente: Francisco Ibarra
Profesor co-referente: Raul Solís
Modalidad: Proyecto de Arquitectura
Septiembre, 2022

“La gente quiere sentirse bien en un espacio... Por un lado se trata de refugio pero tambien se trata de placer”
Zaha Hadid

AGRADECIMIENTOS

Dedico este trabajo a quienes han hecho posible este proceso y a quienes me han acompañado en este camino.

A mi madre Verónica, la mujer que ha hecho posible cumplir mis metas, sueños y anhelos, mi ejemplo a seguir.

A Catherine, Lía, Francisco y Robinson que me refugiaron durante todos estos años y nunca dejaron de creer en mi.

A Sergia quien me ha acompañado cada día y cada noche durante años.

A todas las personas, amigos, amigas y familia, que han aportado en mi vida apoyo y amor incondicional.

Un agradecimiento especial a mis profesores Francisco y Raúl quienes me acompañaron y guiaron en todo este proceso, agradezco todo el conocimiento adquirido durante estos años.

A Mario, que camina junto a mi...

Resumen

La relación Urbano-rural dentro de la comuna de San Vicente de Tagua Tagua es sin duda lo más importante a considerar dentro de este proyecto.

La ciudad se caracteriza por la intercomunicación de estos dos mundos. La problematica principal al unir a la comunidad y lograr la cohesión social es el **CÓMO LLEGO - CÓMO ESPERO - CÓMO ME VOY**, el no contar con espacios de reunión y esparcimiento se genera principalmente por la escasa infraestructura que responda a esta necesidad.
Por lo que un adecuado sistema de transporte es necesario para una ciudad que interacciona entre las comunidades rurales y urbanas como tambien con comunas aledañas.

La hibridación con el programa de centro comunitario permite que el intercambio e interactividades que se generan a nivel urbano se desarrolle de manera efectiva y se vea directamente reflejado en la calidad de vida de los y las habitantes.

La forma de habitar estos programas permiten que el desarrollo social se adapte a estos espacios donde se desenvuelven distintas formas de llegar, esperar e irse, formas que logran enlazar un vinculo entre comunidades urbanas y rurales.

Resumen

The urban-rural relationship within the commune of San Vicente de Tagua Tagua is undoubtedly the most important thing to consider within this project.

The city is characterized by the intercommunication of these two worlds. The main problem in uniting the community and achieving social cohesion is **HOW I GET THERE - HOW I WAIT - HOW I LEAVE**, the lack of meeting and leisure spaces is mainly generated by the scarce infrastructure that responds to this need.
Therefore, an adequate transportation system is necessary for a city that interacts between rural and urban communities as well as with surrounding communes.

The hybridization with the community center program allows the exchange and interactivities that are generated at the urban level to develop effectively and be directly reflected in the quality of life of the inhabitants.

The way in which these programs are inhabited allows social development to adapt to these spaces where different ways of arriving, waiting and leaving unfold, ways that manage to link a link between urban and rural communities.

INDICE

RESUMEN **7**
ABSTRACT **8**

CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN 11

1.1 Premisa 12
1.2 Presentación de la temática 12

CAPÍTULO 2 DICOTOMÍA URBANO-RURAL **15**

2.1 Dicotomía Urbano-Rural 16
2.2 Urbano vs Rural / Urbano 17
2.2 Urbano vs Rural / Rural 18
2.3 Ciudad Intermedia 21
2.4 Movilidad 23
2.5.1 Migración Campo-ciudad 25
2.5.2 Migración Ciudad-Campo 26
2.6 Identidad Cultural-Tradicionalidad 27
2.6.1Cambios relacionados a la migración 28

CAPÍTULO 3 CONTEXTO **29**

3.1 Contexto 30
3.2 Sexta Región Libertador Bernardo O`higgins 31
3.2.1 Perfil socio demográfico 33
3.2.2 Caracacterísticas Programáticas 34
3.3 Acercamiento a la ciudad 37
3.4 San Vicente de Tagua Tagua 38
3.5 Historia local de San Vicente de Tagua Tagua 39
3.6 San vicente de Tagua Tagua actual 43
3.7 Zonificacion y plan regulador vigente 47
3.8 Conectividad y movilidad entre lo rural y urbano 49
3.8.1 Locomoción colectiva rural 53

CAPÍTULO 4 PROBLEMÁTICA 55

4.1 Planteamiento 56
4.2 Rol de la ciudad 57
4.1 Problemática 59

CAPÍTULO 5 PROPUESTA 67

5.1 Objetivo 68
5.2 Elección de terreno 70
5.3 Programa 75
5.4 Referentes 77
5.5 Propuesta 83
5.6 Concepto 89
5.6.1 Operaciones 90
5.6.2 Zonificación 93
5.6.3 Temporalidad de uso 94
5.6.4 Programas 95
5.6.5 Isométrica constructiva 96

CAPÍTULO 6 PLANIMETRÍA 97

6.1 Planta emplazamiento 98
6.2 Planta de techumbre 99
6.3 Planta refencial con ejes 100
6.4 Elevaciones terminal 101
6.5 Elevaciones centro comunitario 102
6.6 Cortes 103
6.7 Cortes constructivos 104

CAPÍTULO 7 IMÁGENES 105

BIBLIOGRAFÍA 120





CAPITULO 1 INTRODUCCIÓN

1.1 Premisa

Los espacios que permiten acoger el desarrollo cultural a nivel local y nacional se han vuelto imprescindibles en una época donde la activación de las ciudadanías es cada vez mayor. La participación activa posibilita la transformación de la ciudadanía en un actor protagónico y deliberativo en el contexto local, el desarrollo en las ciudades relaciona a la comunidad organizada y no organizada y procura establecer y entregar herramientas para una construcción relacional y democrática.

Previsto lo anterior se instaura como una necesidad el poder acoger estas actividades por lo que se hace imprescindible contar con espacios comunitarios y accesibles que entreguen áreas de permanencia y recreación.

San Vicente de Tagua Tagua, ciudad dónde se emplaza el proyecto, cuenta con infraestructura mínima o casi nula para atender las necesidades mencionadas.

En una comuna donde las zonas rurales abarcan la mayoría del territorio y la concentración de población se desarrolla en el núcleo urbano es necesaria la implementación de espacios que puedan recibir a la población urbana, rural y flotante.

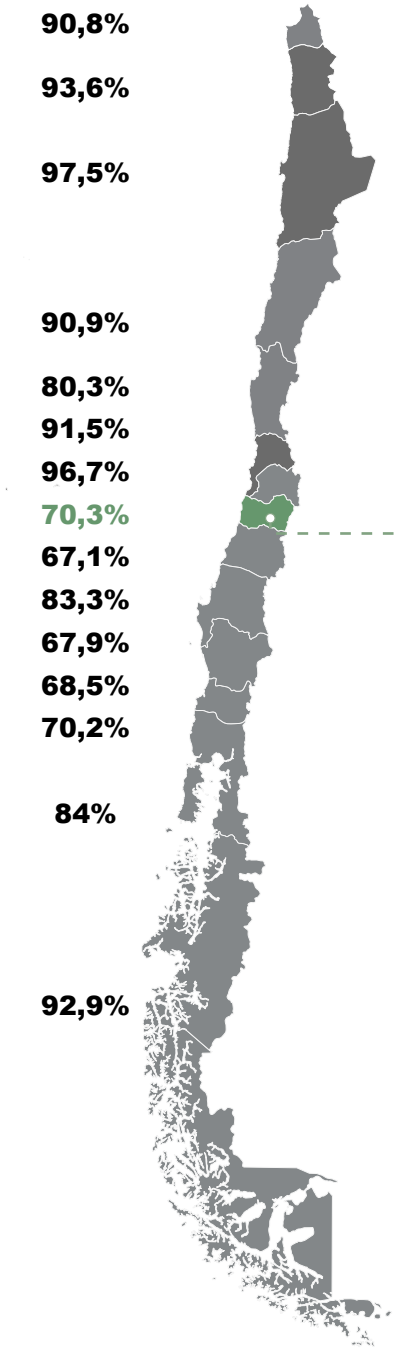
Por esto es que el diseño del Terminal y centro de desarrollo comunitario se transforma en un hito dentro de la ciudad permitiendo que los desgastantes esfuerzos comunitarios por transformar espacios existentes puedan ser anulados e instaurados en un espacio que permite el uso intensivo y constante de la comunidad.

1.2 Presentación de la temática

Chile es un país de gran escala territorial, caracterizado por la alta concentración de población en el área urbana, más del 87% vive en ciudades, en esta estimación se proyecta que solo un 35% vive fuera de las grandes conurbaciones (Santiago-Valparaíso-Concepción), la sobrepoblación ha generado dos procesos importantes dentro del concepto de Migración urbano-rural y rural-urbano, los parámetros en los que se enfocan son las situaciones programáticas sociales y la condición de regionalidad, estos permiten la formación de ciudades que se han ido preparando en base a la tendencia de recibir habitantes de los núcleos urbanos, estos cambios tambien han permitido que gente local pueda salir a buscar oportunidades a las grandes ciudades.

El caso que se expone en el presente documento es el de San Vicente de Tagua Tagua, ciudad que proyecta en la mayoría de su territorio población rural, por lo que el centro urbano se transforma en área de servicios, si bien se ha mantenido la cualidad urbana característica de sus inicios, esto no ha logrado un avance en cuanto a comunicación de la ciudad con las áreas rurales por lo que la migración campo-ciudad ha sido la solución de los habitantes para lograr vivir en lugares que permitan el acceso fácil y expedito a los servicios básicos, de forma inversa la gente de las grandes urbes llega en busca de la tranquilidad expandienso así la ocupación de las zonas rurales. A continuación se introduce a las características principales que hacen de San Vicente esta ciudad que coexiste con distintos sistemas sociales y diferentes sistemas de ocupación.

ÁREA URBANA	ÁREA RURAL
90,8%	9,2%
93,6%	6,4%
97,5%	2,5%
90,9%	9,1%
80,3%	19,7%
91,5%	8,5%
96,7%	3,3%
70,3%	29,7%
67,1%	32,9%
83,3%	16,7%
67,9%	32,1%
68,5%	31,5%
70,2%	29,8%
84%	16%
92,9%	7,1%



SAN VICENTE DE TAGUA TAGUA

87%

CONCENTRACIÓN DE POBLACION PROYECTADA EN ÁREAS URBANAS

35%

CONCENTRACIÓN DE POBLACION PROYECTADA FUERA DE LAS GRANDES CONURBACIONES

SANTIAGO
VALPARAÍSO
CONCEPCIÓN





CAPITULO 2 DICOTOMÍA URBANO-RURAL

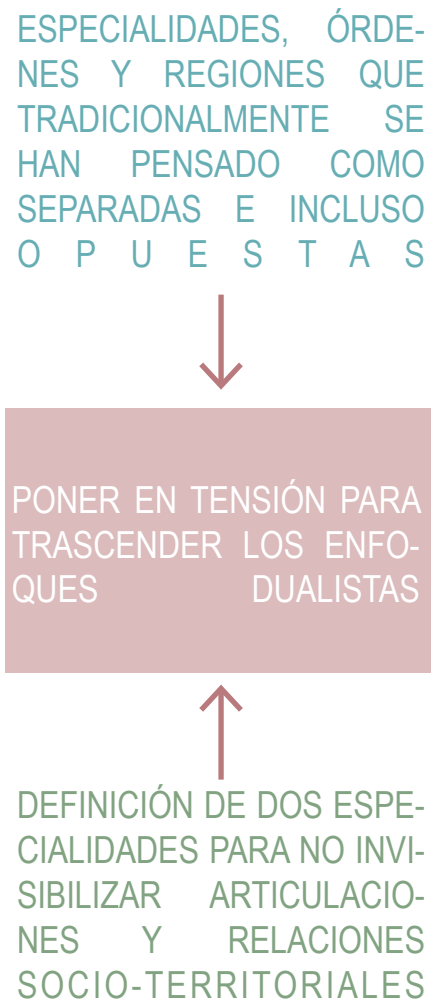
2.1 Dicotomía Urbano-Rural

Durante el análisis se expone un límite entre lo urbano y lo rural, si bien hoy se cuestiona, esta diferencia nos sirve para analizar por qué estas regiones, especialidades y términos se han pensado como separadas e incluso opuestas.

La contraposición de estas definiciones nos permiten visibilizar articulaciones y relaciones socio-territoriales para poner en tensión y trascender los enfoques dualistas.

Se identifican entonces nuevos escenarios territoriales, con aportes multidisciplinarios de ambas regiones, estas tipologiás representan un contraste entre sus funciones, paisaje, composición social, estilos de vida, entre muchas otras, sin embargo históricamente estas cualidades han permitido la complementarización e interrelación de disciplinas.

De este modo se aborda como situaciones de transición e interacción entre el campo y la ciudad.



2.2 Urbano v/s Rural

URBANO:

Relacionado con el concepto de ciudad, espacio geográfico creado y transformado por la sociedad, con una alta concentración de población, ligado a la globalización.

En el espacio urbano nos encontramos con dos elementos básicos, la calle y la plaza que nos permiten máximo control público en el espacio. La calle que nos ayuda con las distribuciones de los terrenos y comunica las propiedades se transforma en un espacio intermedio, debido a la estrechez nos permite el tránsito y conlleva a una movilidad con rapidez.

Se plantea entonces en términos generales esta descripción en base a lo territorial, en cuanto a desarrollo económico la ciudad se asocia con modernidad y prosperidad, estos asentamientos se identifican principalmente por avances continúos en cuanto a resolución de necesidades de la población mediante infraestructura de servicios básicos, industrias, comercio se refiere.

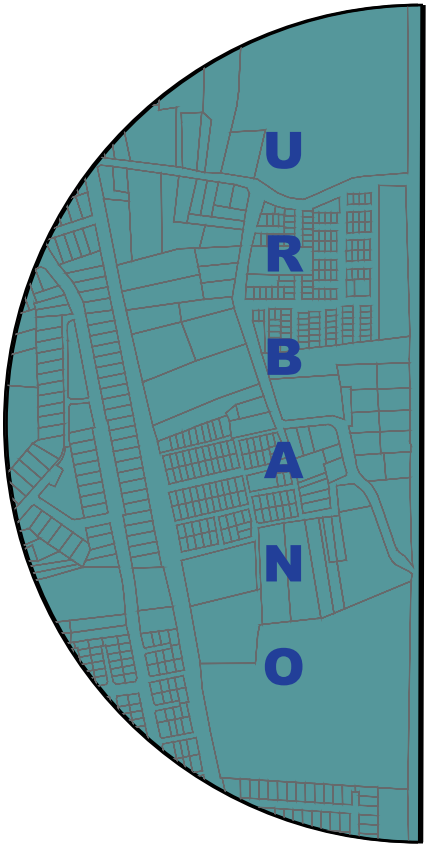
CAPITALES Y CIUDADES

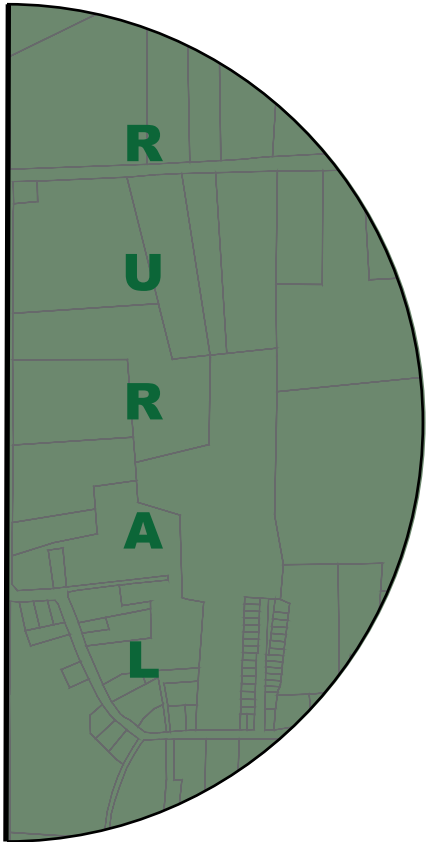
AISLAMIENTO CON LA NATURALEZA

COMERCIO, INDUSTRIA, PRESTACIÓN DE SERVICIOS

DENSAMENTE POBLADO

ASENTAMIENTO PLANIFICADO





PUEBLOS Y CAMPOS

CONTACTO DIRECTO CON LA NATURALEZA

AGRICULTURA Y GANADERIA

ESCASAMENTE POBLADA

DESARROLLO PRINCIPALMENTE AL AZAR, BASADO

RURAL:

Espacio definido en contraposición al urbano, ausencia de grandes concentraciones de población, debido a las grandes concentraciones de espacios tiende a la producción de bienes primarios, como actividades agropecuarias, agroindustriales, etc.

Discusiones ligadas a la geografía señalan lo rural como un espacio definido en contraposición al espacio urbano. La afirmación conlleva un problema crucial relacionado a los límites: ¿dónde empiezan y terminan los espacios rurales y urbanos?, ¿son sólo físicos? La reflexión crítica el reduccionismo de lo rural como categoría demográfica y antagónica frente a los espacios urbanos, al portar percepciones, vivencias y luchas de poder, caracterizándola por poseer un carácter permanente de mutación y construcción. La pluralidad de los espacios rurales la entendemos como "***espacios de actividades variadas, capaz de reunir una multiplicidad de actores sociales y no como un terreno de donde se produce lo agropecuario (...) la ruralidad es un importante valor para las sociedades contemporáneas, y por eso mismo no se constituye como una etapa de desenvolvimiento social que necesite ser superada por la urbanización"***

Sin embargo el poco fortalecimiento de los servicios sociales y de la involucración o expansión en cuanto a infraestructura nos referimos conlleva a que en el mundo rural se acentúe la inequidad y desigualdades socio-estructurales.

Las funciones ligadas a lo urbano han tenido un incesante proceso de expansión incorporando de manera paulatina las ruralidades a su lógica, la integración de ambos sistemas y la superposición de conocimientos respecto al habitar se transforma en un re-conocimiento de territorios.
Si bien el preservar la dinámica rural es una resistencia constante, el avanzado crecimiento sin este paso de reconocimiento en las urbes provoca hoy en día una dualidad entre la ciudad y el predominio de un acercamiento a la idea de distribución rural, especialmente en las transiciones espaciales y el uso del paisaje.
Al entender así, ambos conceptos no pueden analizarse por separado, el intercambio de cualidades convierte la frontera urbano-rural en un espacio difuso que ha tenido un crecimiento dificultoso en cuanto a gestión y planificación se refiere.
Las aspiraciones y anhelos por la "vida rural" no implica una nueva forma de ocupar el territorio sino una escala de multifuncionalidad según una forma común dentro de un poblamiento.

Así como constantemente pensamos en la urbanización de las zonas rurales para CIMADEVILLA (2014) el proceso se puede concebir contrario al entrendimiento común, dentro de esta busqueda por las prácticas rurales en la ciudad nos describe la ruralización.

Proceso en el que la urbe desarrolla, "***otros modos, estilos y lógicas de reproducción que no siguen los parámetros de la razón dominante y se encarnan en los actores rurales que viven y/o trabajan en la ciudad***" (Kenbel y Cimadevilla, 2009).

HIBRIDACIÓN



DESARROLLO ECONÓMICO LIGADO A LA ENTREGA DE SERVICIOS



DESARROLLO ECONÓMICO LIGADO A LA PRODUCCIÓN DE BIENES PRIMARIOS



ALTA CONCENTRACIÓN



CONCENTRACIÓN EN MENOR ESCALA

ESTAS DEFINICIONES SOLO ADQUIEREN SENTIDO EN UN CONTEXTO DE INTERCAMBIO, SE TRANSFORMAN EN ESPACIOS MULTIACTIVOS, INTERRELACIONADOS E INTERCOMUNICADOS

2.3 Ciudad Intermedia

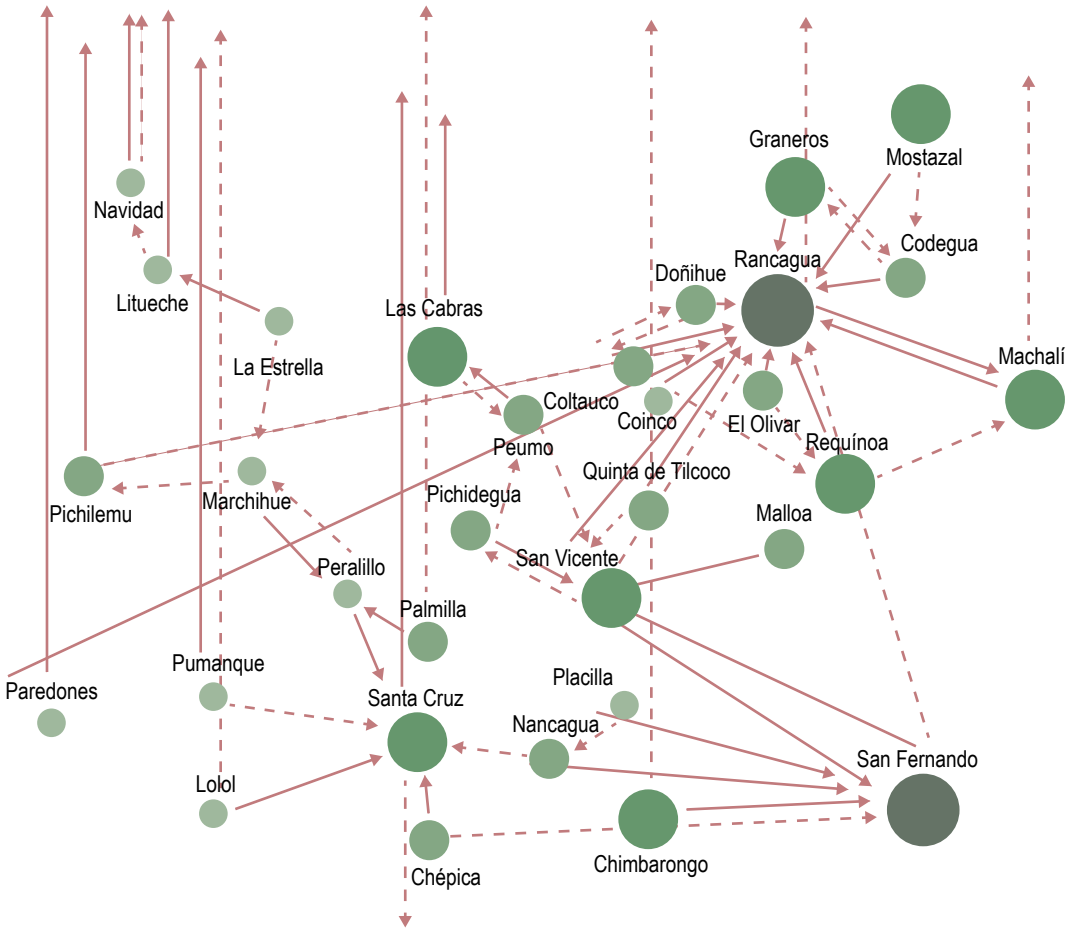
Las ciudades intermedias se presentan como oportunidades para mejores propuestas de planificación y gestión en cuanto a desarrollo, permiten mayor integración y una predisposición positiva a la mezcla de la ruralidad y las ciudades metropolitanas. ***El concepto de ciudades intermedias refiere aquellas ciudades con una población comprendida entre cincuenta mil y un millón de habitantes, desempeñando una función como conectores y oferentes de equipamientos y servicios básicos entre áreas rurales y urbanas (UCLG, 2017) Red mundial de Ciudades y Gobiernos Locales y Regionales***. En este contexto es importante considerar la tasa de crecimiento y los factores, principalmente la migración campo-ciudad. La tendencia a la expansión se debe a la cobertura de las redes e infraestructuras básicas. Se refiere entonces a una ciudad que facilita la vida de los habitantes, en cuanto al acceso a servicios desde un desplazamiento fácil, capacidad de garantizar movilidad mediante transporte público y legislaciones que permitan la ordenación del transporte y el bienestar de los peatones.La aproximación que entrega el concepto de ciudad intermedia comprende la experiencia de sus habitantes, el carácter relacional se suma a la variable de contextos específicos, se maneja entonces una mirada desde la interacción urbano-rural y la conexión espacial entre estas y su entorno. Dentro de los estudios resalta la conexión de estas ciudades con actividades económicas rurales. La articulación de estos territorios funcionales genera un auge en base a la explotación de recursos primarios. La importancia de la interdisciplinariedad permite que se potencialicen diferentes especialidades en estas ciudades permitiendo un amplio desarrollo en cuanto a la base económica, la atracción de inversiones y la generación de empleos, convietiendose en “ciudad de oportunidades”.

Se presentan como ciudades con patrones de asentamiento de menor escala que conducen a una avanzada concentración que se comienza a desarrollar y a desplazar a las zonas aledañas. Caracterizada entonces por la interacción con el mundo circundante que permite al gobierno local abordar desafíos en materia de planificación, procesos de acción mediante la descentralización.

El nuevo espacio generado en estos límites de conurbación muestra la interrelación entre lo rural y lo urbano, el crecimiento de las urbes generado por la migración urbano rural y viceversa se ve reflejado en el intercambio de territorios y saberes, especialmente en la aportación de aculturación campo-ciudad y la integración proveniente de un ámbito urbano, ciudad-campo.

Se presenta una tendencia intertemporal de urbanización en las ciudades intermedias, que Castro, (2016) explica como una sucesión de fases de concentración urbana que, inicialmente, se presenta con una migración campo ciudad central y avanza luego con la concentración acelerada hacia los espacios suburbanos, para finalmente, darse una tendencia de desplazamiento de la población hacia los municipios aledaños, como fase de desconcentración o estado de contraurbanización, como movimientos centrífugos que conducen hacia las áreas urbanas o rurales ubicadas en el contorno de las grandes ciudades (Ferrás, 2007; Cardoso, 2013).

Se produce entonces el proceso de descentralización, dentro de las posibilidaddes que permite este desarrollo es que se les permite a los gobiernos locales abordar de manera mas eficiente todo lo referente a desafíos de planificación e infraestructura.



Generalidades de las ciudades conectoras: oferentes de servicios basicos y de equipamiento

▲ Densidad poblacional y desplazamiento según infraestructura de servicios disponibles

2.4 Movilidad

En las ciudades intermedias la población suele identificarse desde una posición identitaria urbana y rural, si bien los conceptos de ciudad o campo no son inamovibles la adscripción identitaria es la que hace a la población decidir si se percibe a si misma como habitante del área urbana o del área rural.

Movilidad es parte de la vida cotidiana de los habitantes, se relaciona inherentemente con las actividades habituales, la forma en la que nos movemos está estrechamente relacionada con la forma en que vivimos la ciudad, por lo tanto, la movilidad cotidiana es el rol central en la organización de la ciudad urbana contemporánea, la movilidad se debe analizar más allá de la eficiencia del desplazamiento, sino que también a las experiencias vinculadas.

La movilidad en la actualidad, se tiende a asociar a movilidad con transporte más humanizado, a la vez sustentable y eficaz, la aceleración de flujos vehiculares o disminución de estos para evitar congestión siguen siendo las iniciativas a nivel mundial.
También conlleva a una serie de avances como planificación urbana o de infraestructuras con miradas interdisciplinarias para comprender fenómenos sociales como migración, alimentación, empleo, turismo, calidad de vida, circulación de dinero, entre otros.

El estudio de la movilidad implica comprender relaciones socio-técnicas, cuestionar las nociones clásicas que tenemos sobre el transporte, sobre el desplazamiento entre dos o más puntos. Cambiar la noción de viaje como tiempo perdido.

INTERACCIÓN
POBLACIÓN TERRITORIO

MOVILIDAD URBANA → SATISFACER UNA NECESIDAD





INTERACCIÓN POBLACIÓN TERRITORIO

MOVILIDAD RURAL → DESPLAZAMIENTO A ÁREAS DE SERVICIO

Las nuevas ideas de habitabilidad que buscan desarrollar las personas de las ciudades conlleva a la migración a lugares que reúnen las condiciones espaciales para un estilo de vida más placentero distanciándose de los modos de vida de las metrópolis.

La movilidad en espacios cercanos a la ruralidad tiene vinculación directa con el contexto geográfico, asimismo con la identidad del que habita, tiene que ver con tradiciones, posibilidades de acceso a servicios y fuentes de trabajo, generalmente alejados de los principales polos de desarrollo.

La infraestructura se debe focalizar en espacios colectivos y espacios que permitan el alberge transitorio durante los desplazamientos de los habitantes, en la ruralidad la movilidad carece de estos espacios y las largas distancias a recorrer para realizar la mayoría de las actividades cotidianas conlleva a disponer de una gran cantidad de tiempo.

Si bien la interacción entre población y territorio es la conclusión de las diferencias entre la movilidad urbana y la movilidad rural, se entiende que en la zona urbana ya existe el equipamiento necesario para el desplazamiento por lo que se busca mejoramiento constante para este, en cambio en el área rural no existe la infraestructura necesaria para un desplazamiento expedito, por lo tanto es fundamental buscar medidas que permitan el acceso a la ciudad y a las áreas de servicios mediante un análisis de tipos de modalidades de transporte para reforzarlas.

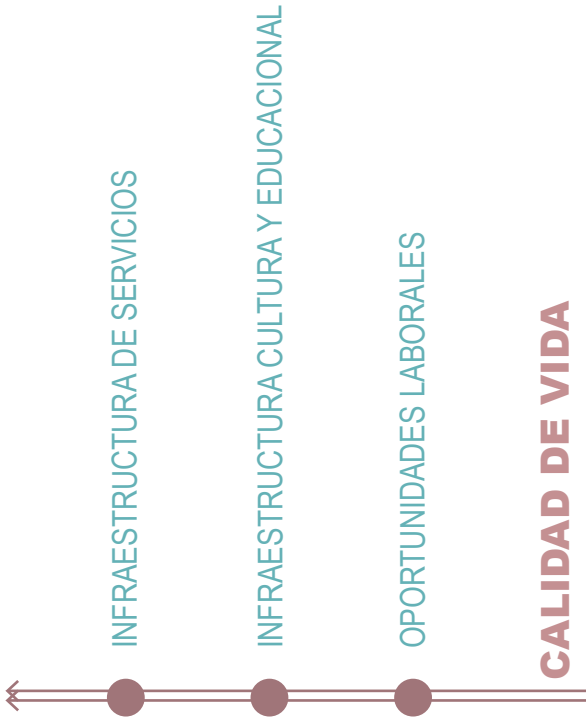
2.5 Migración campo-ciudad

Los intercambios migratorios se deducen de posibles determinantes, en el caso de la migración campo-ciudad los factores mas influyentes es la baja remuneración en las faenas agricolas, además de las escasas oportunidades fuera de este campo. El objetivo principal de las personas que migran es acceder a una ciudad más conectada, donde el acceso a oportunidades para estudiar y prepararse sean mejores.

La migración conlleva entonces a la movilidad poblacional que repercute en las ciudades urbanizadas en la forma de expansión, se genera un crecimiento poblacional, la inserción en el centro urbano genera muchas veces el aumento del desempleo, las expectativas en cuanto a calidad de vida se reducen a gozar el bienestar de los servicios básicos que ofrecen estas ciudades, esto refiere a educación, salud, empleo, vivienda, espacio público, transporte público, entre otros.

El progreso cultural es un motor para que las familias deseen dar este paso, la carencia de servicios sociales está ligado directamente a este espacio, la capacidad que tienen las ciudades urbanas de entregar además de espacios educativos interconectados, espacios capaces de reforzar las distintas maneras de socializar y de entregar áreas donde se puede estudiar, recrear y desarrollar colectividades que permiten ampliar el círculo y por ende el intercambio de posibilidades.

Esta situación muchas veces conlleva al aumento promedio de la edad de la población rural afectando las actividades productivas y por ende agravando las escasez de fuerza laboral.



MIGRACIÓN URBANA-RURAL

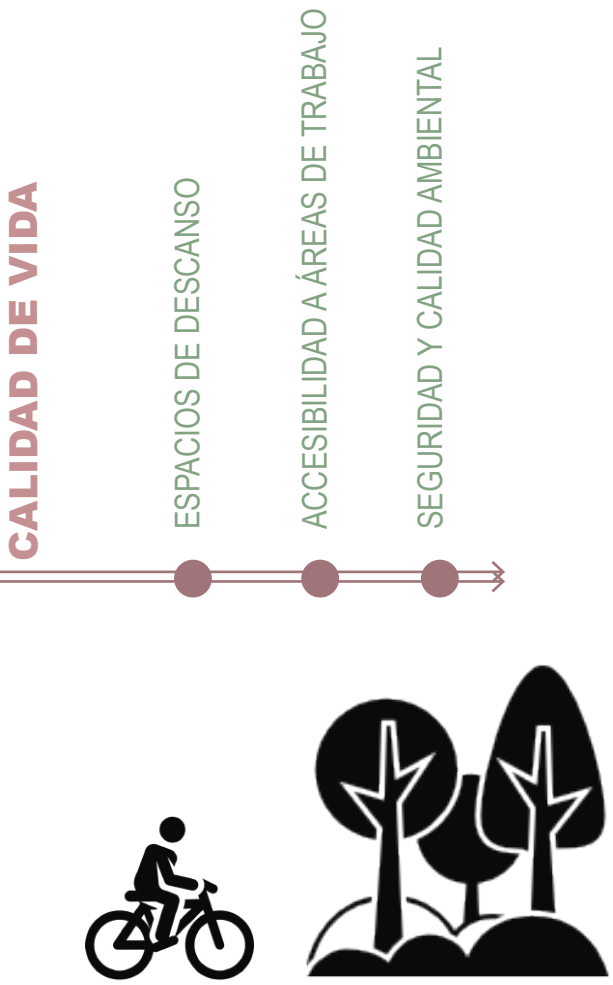
2.6 Migración ciudad-campo

Este tipo de migración es un fenómeno mas contemporáneo, las variables que inciden en la dinámica migratoria ciudad-campo vienen ligadas a las diferentes crísis que viven las ciudades urbanas, mejorar la calidad y status de vida vuelve a ser el tema principal. Las personas que buscan acceder a las zonas rurales o las denominadas ciudades intermedias naturalmente estan en busca de una naturaleza más tranquila, esto conlleva un análisis respecto a la región de destino y los pro y contras para tomar dicha decisión.

Entre los determinantes y uno de los mas importantes en cualquier tipo de posición es la distancia entre origen y destino en cuanto al acceso a áreas de trabajo y servicios básicos.

Estas consideraciones implican que la comunidad migratoria que llega a los sectores rurales deba analizar los sistemas de conexión hacia algún centro urbano cercano para así equilibrar de manera adecuada la calidad de vida rural con las comodidades que permiten las ciudades urbanizadas.

En relación al desarrollo, si bien el mercado económico tiende a crecer al mismo tiempo el territorio agrícola va disminuyendo debido a la ocupación habitacional.



MIGRACIÓN RURAL-URBANA

2.6 Identidad Cultural

El constante avance urbano-rural y la resistencia a preservar ciertas funciones, formas de vivir e incluso la dinámica económica propias de las comunidades conlleva a la disminución de transformaciones profundas en los espacios. El concepto de identidad cultural se manifiesta en el sentido de pertenencia a un grupo social, en el cual se comparten rasgos similares, es un concepto en constante movimiento que se alimenta de la influencia exterior pero readecuado a una estructuración común definida históricamente por la colectividad y sus costumbres a partir de hitos que marcan la trayectoria social y las expectativas que se contemplan a futuro.

La identidad es determinada por numerosas características a veces manifestadas de forma intangible como los saberes en cuanto a agricultura y producción y otros conocimientos como el idioma, mitos, leyendas, ritos, ceremonias, entre otras y los comportamientos colectivos en estos sistemas de creencias, por tanto, la dinámica de la permanencia en este estado es relevantes en la capacidad de ordenar y organizar los componentes de las comunidades rurales.

La condición de ruralidad no sólo se mantiene en un territorio en específico, la tradicionalidad y la pérdida de esta representación en las urbes presenta un imaginario de ciudad sin apropiación, el real impacto de llevar la tradición a escalas regionales es la motivación a que las comunidades se movilicen por la defensa de la identidad amenazada por la metropolización.

Lo nuevo y lo antiguo entonces se complementa, revalorizando objetos, lugares personas, historias y otras, sin dejar de reconocer el carácter propio o particular.

IDENTIDAD

Proceso social complejo… “en el cual los sujetos o comunidades construyen una comprensión de sí mismos, a partir de su posición en la estructura social, de los hitos que han marcado su trayectoria personal y social y de las expectativas que tienen del futuro” (Concha y Letelier, 2010, pág. 15)



PROCESO DE TRANSFORMACIÓN Y MUTACIÓN

SOCIAL

ADQUISICIÓN DE NUEVA IDENTIDAD CULTURAL

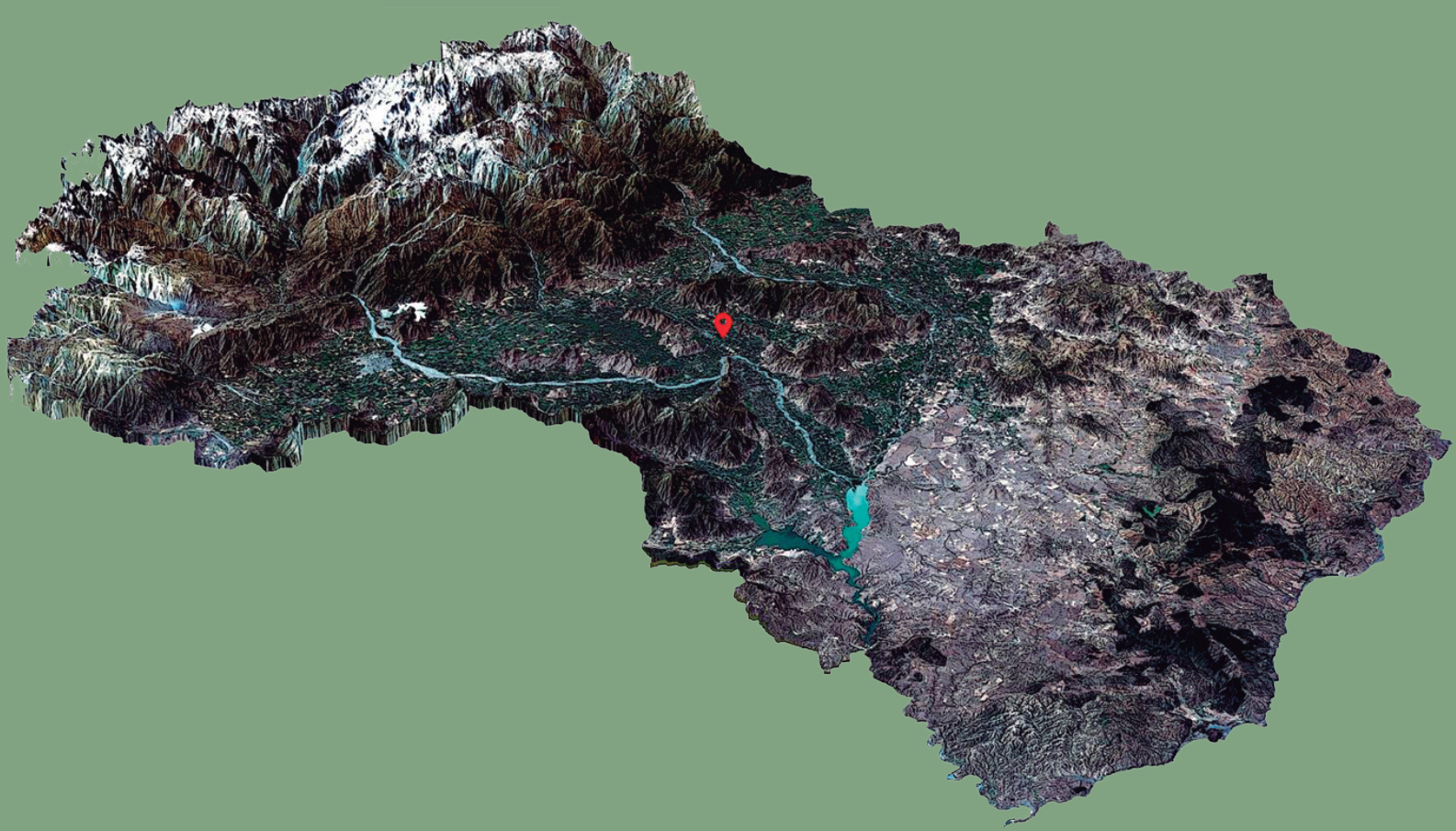
OBJETIVOS COMUNES
TRASLADO DE PERTENENCIA

CON LA MIGRACIÓN

2.6.1 Cambios relacionados con la migración

La forma en que las personas piensan en sí mismos es constituída por dimensiones económicas, sociales y culturales, este pensamiento se pone en marcha cuando los individuos conviven en un contexto específico. Los valores o las costumbres divergen a las habituales cuando se vive el conflicto de adaptación cultural. La movilidad campo-ciudad o ciudad-campo crean escenarios nuevos tanto para la persona que migra como para la persona originaria de la zona por lo que la estructura de vida referencial se enmarca en el conocimiento adquirido durante la vida y el conocimiento propio de un lugar.

El panoráma migratorio expone la diversidad de interpretaciones a situaciones definidas por comportamientos y actitudes construidas sobre generaciones que de manera simbolica se han mantenido limitadas a fronteras históricas. Dicho esto la formación de una identidad a nivel personal como a nivel local se define de distinta forma dependiendo del factor etario. El compromiso de la gente adulta en cuanto a las tradiciones tiene un impacto en el diseño y funcionamiento de las ciudades o localidades, en cambio la formación de los habitantes en etapa de adolescencia o menos tienden a vivir un proceso de exploración de alternativas y a la redificinición de conceptos que permiten transformaciones sustanciales y alternativas a los acostumbrado manejado por influencias externas que se pueden dar de manera física (explorando nuevos lugares y culturas) como de forma digital (interactuando en nuevos espacios sociales e interactuando con diferentes culturas).



CAPITULO 3 CONTEXTO

3.1 Contexto

La región escogida para la implementación del Terminal y Centro de Desarrollo Cultural se define por la diversidad de población, la ruralidad en esta región se caracteriza por abarcar gran cantidad de territorio y la urbanidad por la mayoría de concentración de población en centros urbanos específicos que buscan entregar calidad de servicios a los habitantes.
Dentro la región se visibiliza la diferencia de ocupación en cuanto a características culturales y de desarrollo social entre áreas rurales y áreas urbanas, si bien el desarrollo de actividades comunitarias es extenso, los lugares y espacios de activación de estos se centran en habilitaciones de espacios característicos de un uso específico (escuelas,-canchas y/o plazas), que permiten de vez en cuando la congregación para actividades comunitarias.

Queda entonces casi inhabilitada la acción social cuando esta mixtura de infraestructura existente no permite segundos usos, dificultando el intercambio y trabajo colectivo.

La planificación local colectiva se embarca a los núcleos urbanos porque tienen la capacidad de recibir a la población rural y urbana al mismo tiempo de manera eficiente, sin embargo aún con esta característica esencial, el dónde recibirles queda definido en términos de disponibilidad de infraestructura que no responde al uso específico de estas prácticas colaborativas-comunitarias y la forma en que se recibe a la población rural, urbana y flotante se resume en espacios que no tienen la infraestructura necesaria para hacer de la estadía en la ciudad prolongada o permanente.

Queda señalada entonces la sensibilidad entre lo urbano y lo rural, las características anteriormente descritas en el capítulo 3 se visibilizan en un territorio donde el límite físico trasciende a través de movilidades y desplazamientos constantes entre las áreas urbanas y rurales.
La importancia de la movilidad dentro de la región se transforma entonces en uno de los ejes principales para la comunicación de las distintas comunas caracterizadas por el desplazamiento para acceder a servicios básicos y para la comunicación entre comunidades que se organizan para distintas actividades a nivel rural y urbano.

3.2 Sexta Región, Libertador Bernado O'Higgins

Los límites territoriales de la región son al Norte con la Región Metropolitana y Valparaíso a través del Lago Rapel y la Hoya der Río Maipo, por el Este con Argentina, por el Sur con la Regiójn de Maule y por el Oeste con el Oceano Pacífico.

La región de O'Higgins se divide en tres provincias de las cuales cada una posee características diferentes. La provincia de Colchagua posee una importante industria vitivinícola con turismo asociado, la provincia de Cardenal Caro se enfoca en la producción de olivos y sus derivados, ganadería y turismo litoral. Finalmente esta la provincia de Cachapoal, que posee la carretera de la fruta, industria frutícola e identidad campesina, también cuenta con la industria minera desarrollada por El Teniente.

La relación entre cultura y desarrollo transforma a la región en una potencia agroalimentaria, sustentable, integrada a redes económicas cuyo principal capital son las personas. La capacidad productiva de los suelos alcanza el objetivo de proyectarla como potencia también agroindustrial.

La cultura esta estrechamente relacionada con la difusión de territorios típicamente huasos y campestres y posee sectores socio-estrátegicos al turismo, esto se ve reflejado en la difusión de costumbres, tradiciones típicas, rutas y atractivos culturales ligados a las distintas actividades economicas potentes en la región.





PRODUCCIÓN DE OLIVOS



TURISMO



GANADERIA



AGRICULTURA



AGROINDUSTRIA



FORESTAL



INDUSTRIA



MINERIA



PESCA

Actividades económicas por provincia

CACHAPOAL

CARDENAL CARO

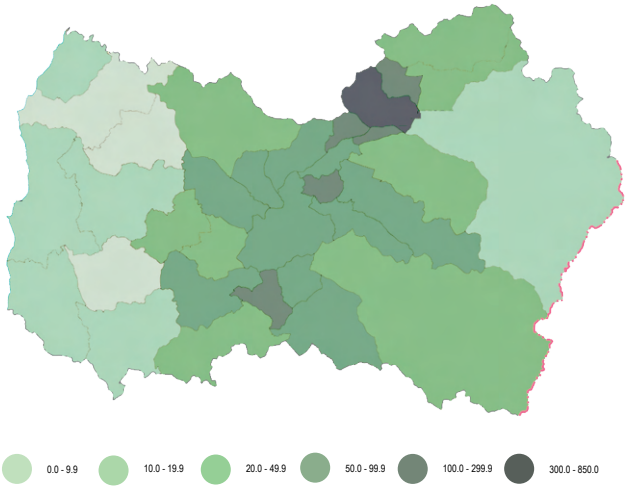
COLCHAGUA

3.2.1 Perfil Sociodemográfico

En importancia poblacional, la provincia que posee mayor concentración de habitantes es la del Cachapoal cuya capital es Rancagua, se entiende tambien como un fenómeno que depende de la industría minera y y agropecuaria, tambien por la cercanía a la ciudad de Santiago. Otra cualidad de esta provincia es que cuenta con la mayoria de los centros educacionales de nivel superior de la región, por lo que es de las que proyecta mayor migración interna.

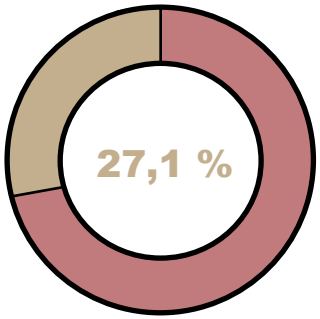
Le sigue la provincia de Colchagua, su capital es San Fernando, la producción agricola es la principal fuente laboral por lo que las oportunidades de trabajo en empresas exportadoras de frutas y verduras repercuten en el crecimiento de poblaciòn en los últimos años.

La provincia de Cardenal Caro es la que concentra menos población del territorio regional, es una provincia especializada en el área de turismo por lo que las épocas de mayor producción económica se reducen a los periodos estivales. Existe durante el año mayor migración regional de jovenes en busca de oportunidades educacionales.



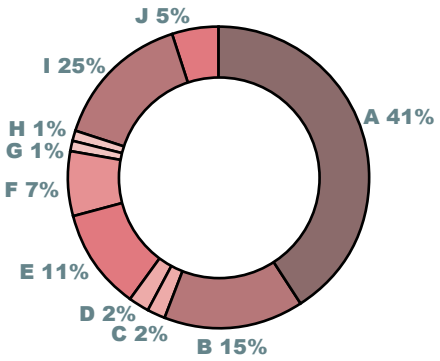
Densidad de la población comunal (Háb/Km2)

Perfil Sociodemográfico URBANO/RURAL



27,1%
PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES SOCIALES O GRUPOS ORGANIZADOS

▲
Cohesión social



A: BIBLIOTECAS
B: CENTROS CULTURALES
C: CINES
D: ESTUDIOS DE GRABACIÓN
E: GIMNACIOS
F: MUSEOS
G: SALAS DE ENSAYO
H:SALA DE EXPOSICIÓN
I: TEATROS
J: OTROS

▲
Distribución por tipo de infraestructura

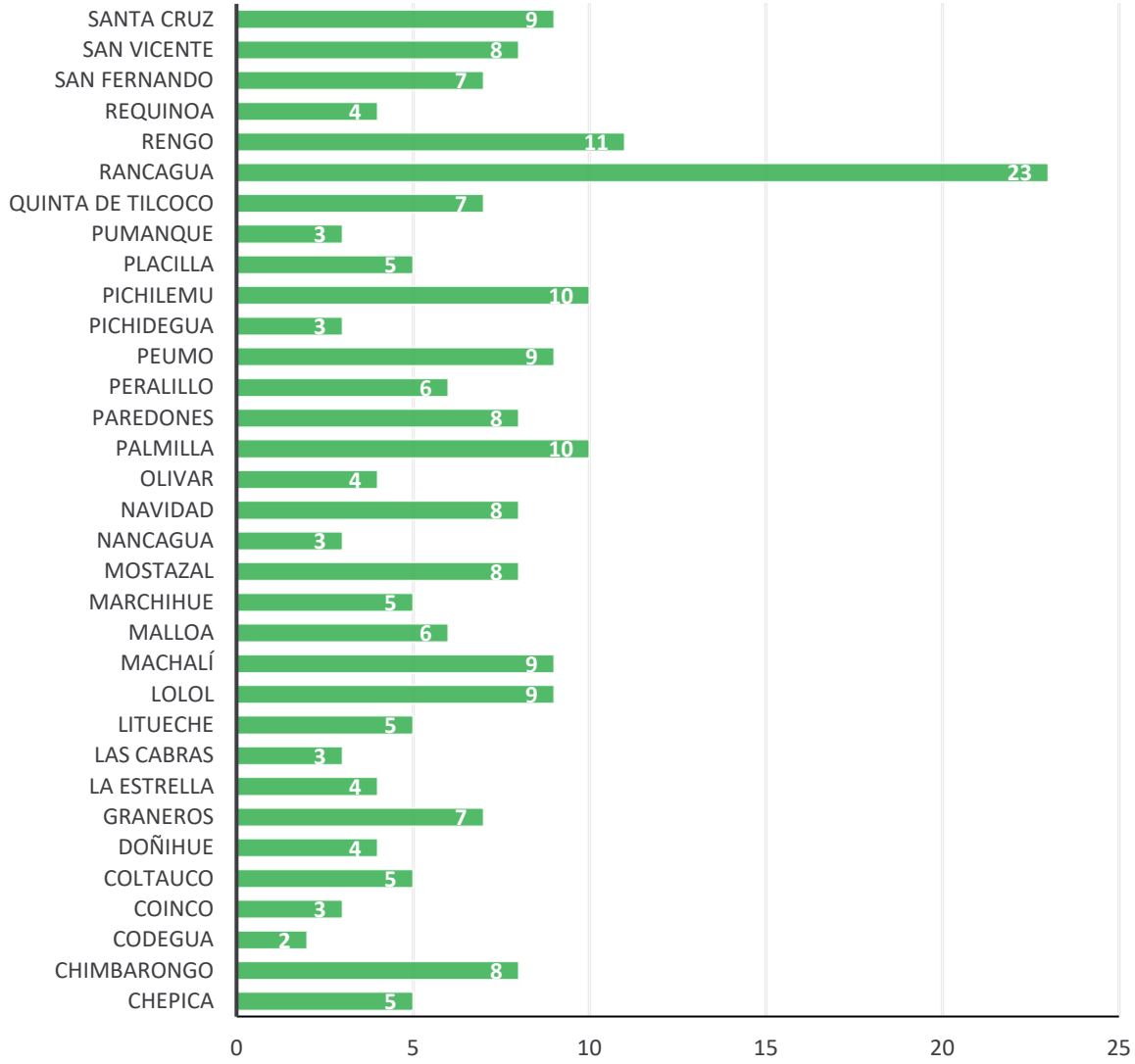
3.2.3 Características programáticas

El estudio demográfico plantea la participación ciudadana y el consumo cultural como principal actividad, este está ligado directamente a las actividades económicas, agrarias y mineras, se relacionan con actividades como la vendimia y celebraciones religiosas o exposiciones artesanales que usan las materias primas locales.

Si bien estas actividades alcanzan una mayor proporción de personas en la región, las actividades que las secundan incluyen la tradicionalidad como artes musicales, escenicas y literarias.

Los espectáculos en espacios públicos se reducen a artes circenses, recitales y cine, la tasa de asistencia a bibliotecas y teatros se reduce a ciudades en específico, esto debido a que la mayoría de los espacios destinados a alguna actividad de este tipo estan relacionados con la densidad poblacional y con la urbanización.

La infraestructura de uso cultural es escasa y se transforma en espacios de usos no especializados, funcionan de soporte de muchas actividades culturales por lo que no concentran una audiencia específica que potencie algún área.



▲
Infraestructura Culturales Castradas a nivel Comunal



▲
Infraestructura Culturales Castradas a nivel Comunal/ Densidades

3.3 Acercamiento a la ciudad

La principal característica que hace a la ciudad de San Vicente un referente regional es su centralidad dentro de la región , se convierte entonces en un polo de atracción para las ciudades aledañas.

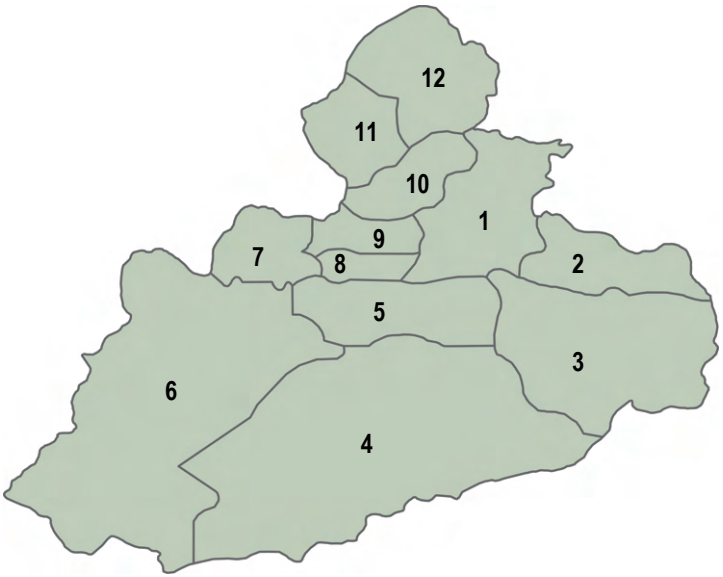
La cercanía a los principales centros urbanos de la región permiten que las personas busquen en ella un habitar de calidad, se entiende entonces como una ciudad en apogeo en cuanto a migración ciudad-campo, y como un polo de servicios.

La condición de centralidad en cuanto a condiciones geográficas tambien permite mantener un clima óptimo para conservar suelos fértiles por lo que las actividades agrarias permiten que la condición de ruralidad se mantenga y que a pesar de que la intercomunicación entre zonas de la comuna es escasa, los habitantes puedan mantener las condiciones laborales cercanas a sus hogares.

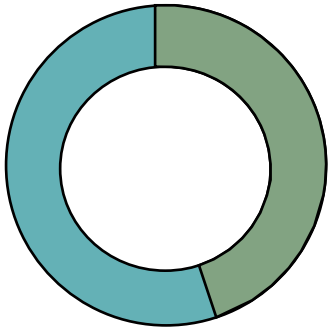


▲
Condición de centralidad y principales comunas aledañas

1. San Vicente
2. Requegua
3. Rastrojos
4. Rinconada
5. Tagua Tagua
6. La Laguna
7. La Cruces
8. Barrera
9. Pencahue
10. Tunca
11. Toquihua
12. Zuñiga



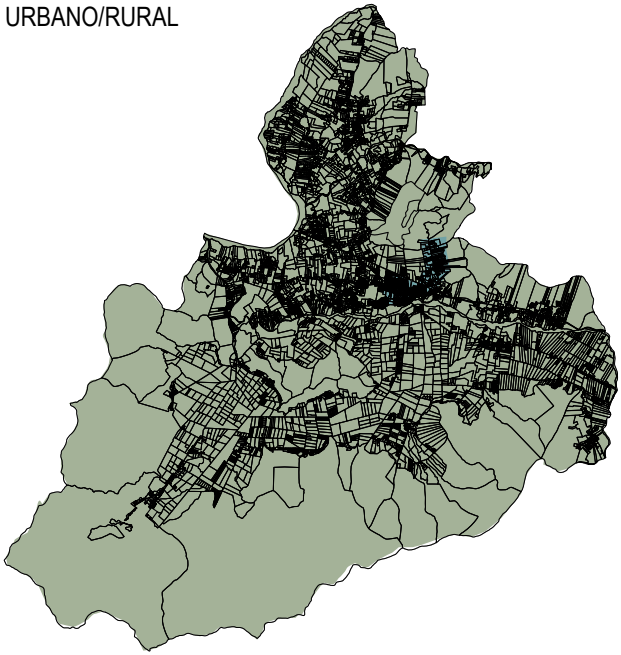
▲
Comuna dividida en distritos



POBLACIÓN RURAL
45,43%

54,57%
POBLACIÓN URBANA

▲
Perfil sociodemográfico
URBANO/RURAL



▲
Zonificación urbano rural

3.4 San Vicente de Tagua Tagua

En la zona central de la región a 56 km de Rancagua se encuentra San Vicente de Tagua Tagua,caracteristica por ser conexión entre el puerto de San Antonio y la carretera 5 Sur, esta ruta aque atraviesa la comuna es conocida como la carreterad ela fruta (H-66G).

La comuna se dedica principalmente a las actividades agrícolas, junto con el comercio y servicios, ligados generalmente a la planta faenadora de Agrosuper. San Vicente se destaca por ser un polo de atracción, entre 2002 y 2012 tuvo una tasa de crecimiento de 14,5%, muy superior al promedio nacional. (Municipalidad de San Vicente. (2016) y al CENSO 2002 poseía 47.716 habitantes, cuarta en orden de importancia en la región, solo antecedida por Rancagua, San Fernando y Rengo. El 67% de la población es activa (31.970), además, de esa cantidad, el 55.45% de la población se dedica a la agricultura (17.728).
(Municipalidad de San Vicente. 2008)

San Vicente posee 28.799 Ha plantadas, es decir, casi un tercio del total regional, con 2.223 explotaciones agrícolas, las cuales se ven favorecidas por un clima ampliamente favorable para el desarrollo de cultivos. Además posee un alto grado de conectividad gracias a la carretera de la fruta, que en conjunto con la cantidad de servicios de apoyo a la agricultura resalta como un óptimo foco de atención para el desarrollo de la industria frutícola.

3.5 Historia Local San Vicente de Tagua Tagua

La comuna de San Vicente ha sido testigo de las primeras oleadas de poblamiento en Chile, en sectores como la Laguna de Tagua Tagua se han encontrado restos arqueologicos de mas de 12.000 años. La presencia de estos poblamientos se ve reflejado en el ambiente natural y mas que nada en el imaginario colectivo.

Durante la época de La Conquista Pedro de Valdivia entregó las tierras a Juan Bautista Pastene, entre herencias llegó a manos de Javier Errazuriz Sotomayor quien decidió secr la Laguna debido a los anegamientos a los cultivos, la proceso u obra se llamo El Socavon", que consistia principalmente en un túnel que evacuaba las aguas hacia el Estero Zamorano.

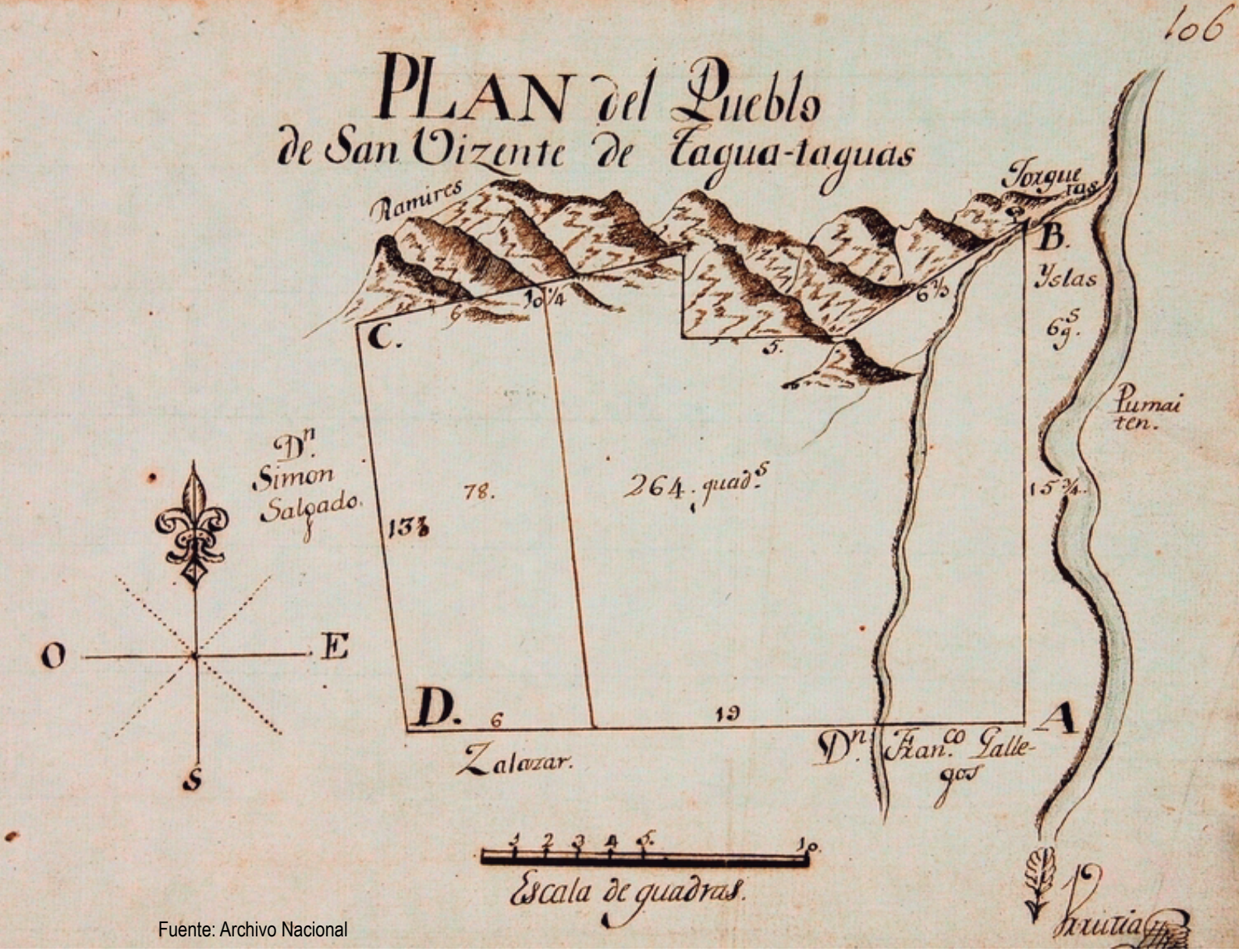
Este hecho dejó a la vista luego de varias investigaciones restos de civilización antigua, en el año 1967 se encontraron un depósito paleonindio donde rescataron distintos artefactos datados en 11.380 años de antiguedad. Mas tarde en la decada de los 90 se encontraron restos históricos de 12 mastodontes junto a puntas de flechas y herramientas de faena.

La presencia de estos hechos dan cuenta de la importancia que recibió y que recibe hasta hoy en día la zona como polo agrícola y ganadero gracias a las buenas condiciones climaticas y geograficas de la cuenca.

San Vicente nace de la segunda etapa de colonización en el siglo XIX, momento en el cual los órdenes urbanos y arquitectónicos estaban más establecidos. De esta manera, su trazado se establece bajo la premisa de centro único y una calle larga.
La comuna y ciudad de San Vicente de Tagua-Tagua que conocemos hoy, pasó por varios estados de desarrollo. Primero, fue un asentamiento indígena, de los indios Tagua Tagua. En la Laguna que lleva ese nombre, se han encontrado restos arqueológicos de más de 12.000 años, lo que muestra lo prematuro del poblamiento en la zona.

Con el sistema de encomiendas, la zona de San Vicente de Tagua-Tagua y sus alrededores comenzó a organizarse, desarrollándose pequeños núcleos poblados o "pueblos de indios", que no eran más que unas 15 chozas. Estas organizaciones estaban emplazadas en los sitios en que actualmente se encuentran variados pueblos o ciudades, como Pichidegua, Malloa, entre otros.

Cabe destacar que durante la epoca de la colonia en un país casi sin núcleos urbanos la verdadera estructura urbanística fue la rural, se buscaba mantener un orden agrario ocupando paulatinamente los valles. Desde esta premisa y con la información recopilada podemos entender que la memoria colectiva de la gente de San Vicente es la que ha creado la identidad tan caracteristíca desde mitos y leyendas hasta la forma de habitar.



Fuente: Archivo Nacional






I.EL CAMINO REAL EN EL VALLE: AMBIENTE CARACTERÍSTICO DE “PUEBLO LINEAL”.

II.FUNDACIÓN DE SAN VICENTE: 06 DE OCTUBRE DE 1845.

III.LA PLAZA Y LA IGLESIA: AL COSTADO NORTE DEL CAMINO ORIGINARIO SE CONFORMA EL CENTRO GENERADOR DE LA ESTRUCTURA DEL PUEBLO.

IV.LA LLEGADA DEL FERROCARRIL: EN 1894, EL MISMO AÑO EN QUE SAN VICENTE SE CONVIERTE EN MUNICIPIO, COMIENZA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL, QUE SE UNÍA A LA LÍNEA CENTRAL EN PELEQUÉN.

V.EL CAMINO PELEQUÉN-LAS CABRAS: APARICIÓN DE LA RUTA H-66, “CARRETERA DE LA FRUTA”.

VI.EL PLAN REGULADOR DE 1986: RECONSTRUCCIÓN POST- TERREMOTO DE MARZO DE 1985.

VII.LA PLANIFICACIÓN ACTUAL: EL AÑO 2006 SE APROBÓ EL PLAN REGULADOR VIGENTE.

▲
Etapas de Desarrollo Histórico Urbano







3.6 San Vicente de Tagua Tagua actual

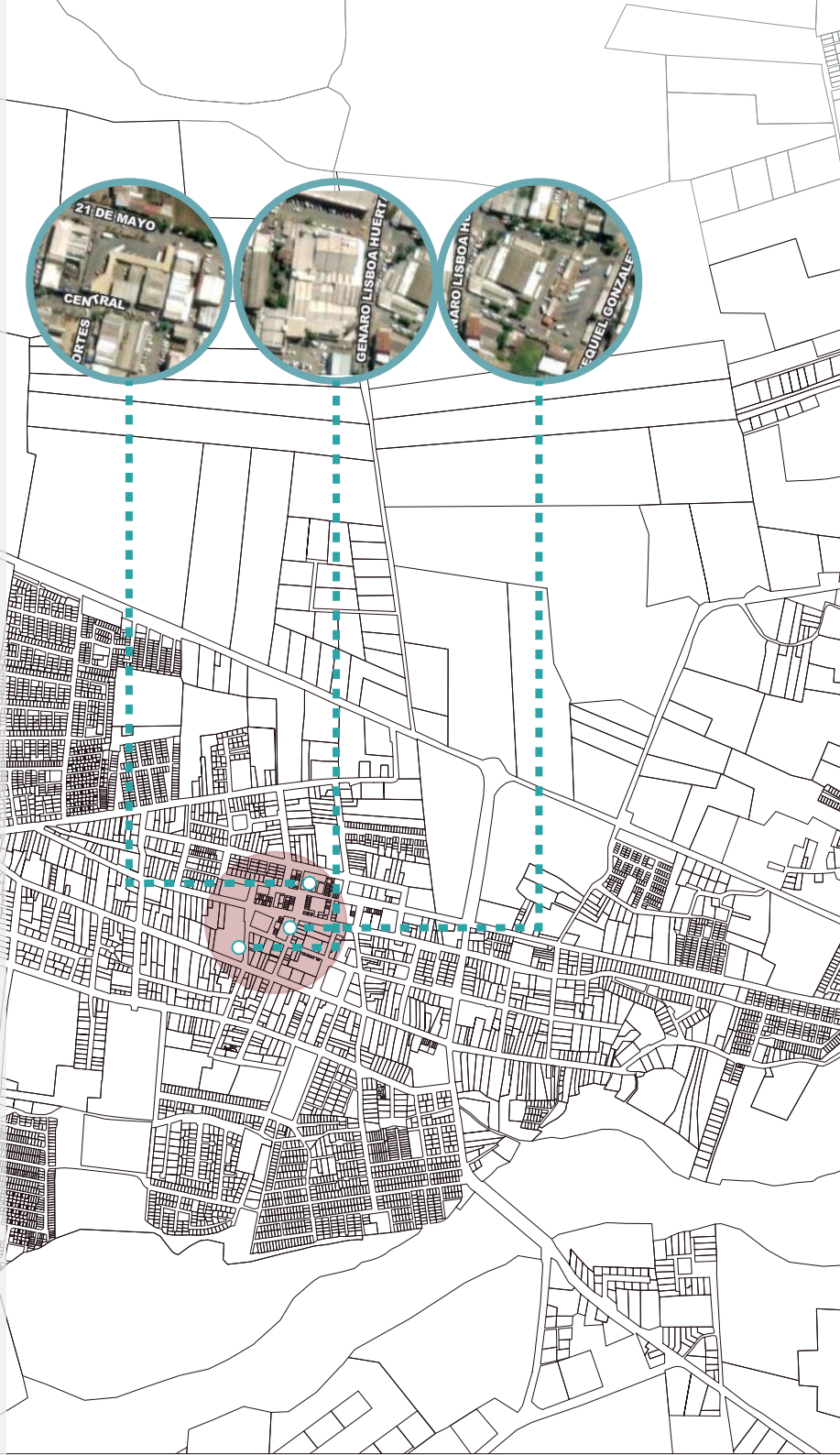
El centro urbano de San Vicente se caracteriza por brindar conexión entre los distintos servicios, de tal manera que la ciudad se puede recorrer efectivamente deplazandose a pie, esta afirmación se hace en base a las distancias y alcances que tienen servicios como supermercados, bancos, hospital, entre otros.

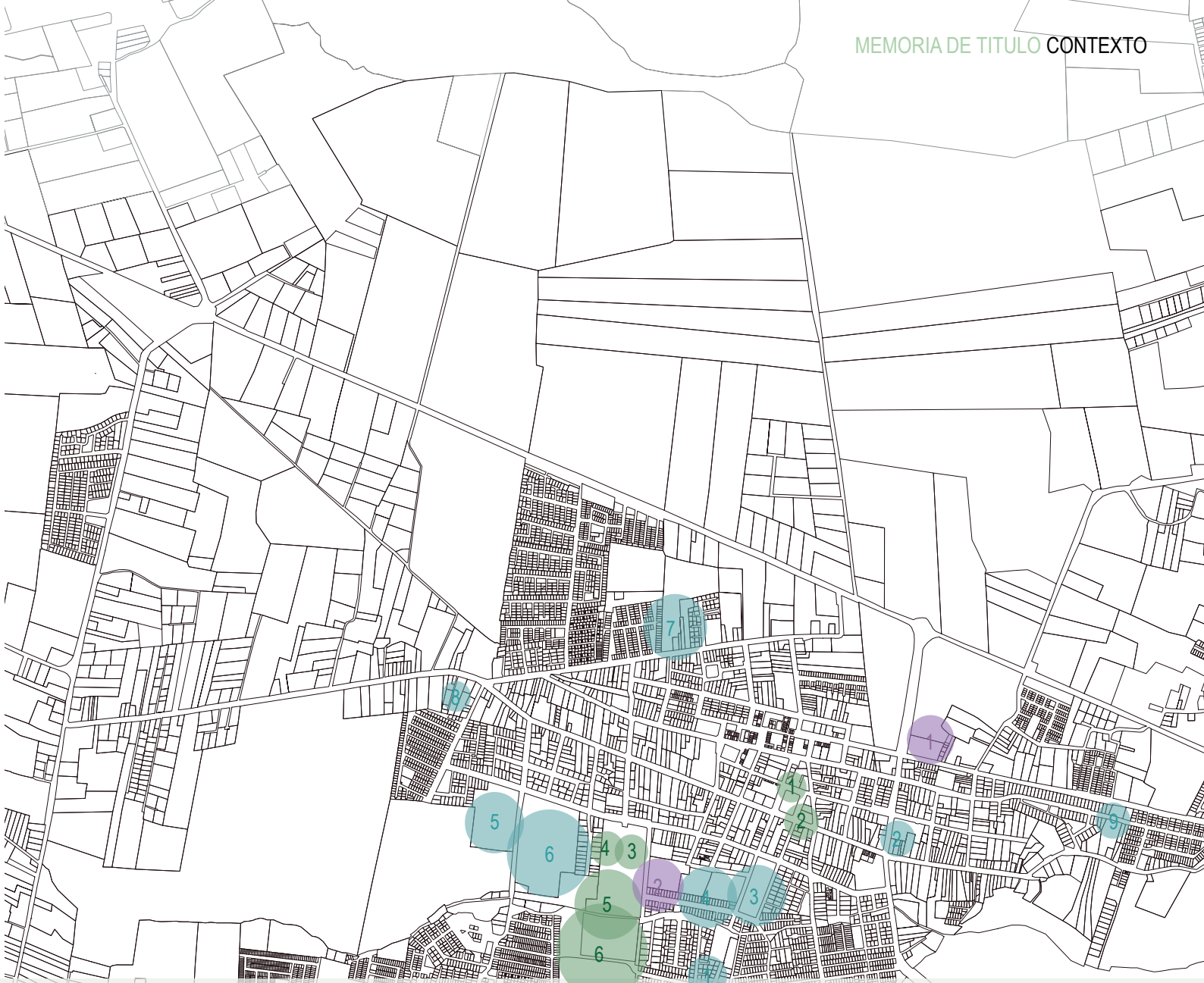
La infraestructura vial permite la integración de las zonas rurales al conectar por vías principales, tambien permite que el transporte público pueda desarrollarse de tal manera que permite llegar a puntos especificos dentro del centro urbano.

La ciudad en especial la zona fundacional presenta caracterísitcas típicas de casonas urbanas, tradicionales en el valle central, por lo que en esta zona central los anchos de veredas y calles son proporcionales.

Esta característica es la que permite que la zona de comercios y servicios sea de tránsito expedito, por ende los nudos viales se concentran en las vías principales.

El análisis de infraestructura existente da cuenta de la centralidad en cuanto a servicios, esta cualidad hace de la ciudad un nucleo urbano de servicios funcional pero de poca expansión.





Infraestructura educacional

1. Colegio Almenar
2. Colegio San Miguel
3. Escuela Carmen Gallegos
4. Liceo Ignacio Carrera Pinto
5. Colegio El Salvador
6. Colegio Santa Inés
7. Instituto San Vicente
8. Colegio Nehuen
9. Colegio España

Infraestructura salud

1. Cesfam San Vicente
2. Hospital San Vicente

Infraestructura Municipal

1. Biblioteca Municipal
2. Teatro
3. Gimnasio Municipal
4. Piscina Municipal
5. Estadio
6. Canchas comunitarias



Infraestructura Área comercial

Área comercial segun plan regulador actualizado al año 2019.

En las áreas rurales es posible evidenciar la escasez de espacio público como contenedor de la vida social, por lo que la migración hacia los centros urbanos para llevar a cabo estos encuentros sociales es necesaria, si bien San vicente se caracteriza por ser una ciudad concebida a una escala armonica con el habitante, la cual ofrece amplias veredas para los peatones y/o ciclistas, se encuentra en un déficit en cuanto a áreas verdes recomendadas por la OMS.

La configuración de espacio público en San Vicente entonces queda evidenciado entre estas amplias avenidas que acercan a los habitantes a las infraestructuras principales que son; la iglesia, la plaza y la cancha.

El desarrollo principal de las actividades que se realizan a nivel territorial son albergadas en estos tres espacios, configuración de día domingo, que se mantiene hasta el dia de hoy.

Así como las prácticas de movilidad cotidiana son importantes en un contexto urbamo, enfocado principalmente en la importancia de la calidad de vida, en el ámbito rural esta calidad se conforma desde la forma en la que los habitantes se organizan para satisfacer sus necesidades.



Área verde consolidada

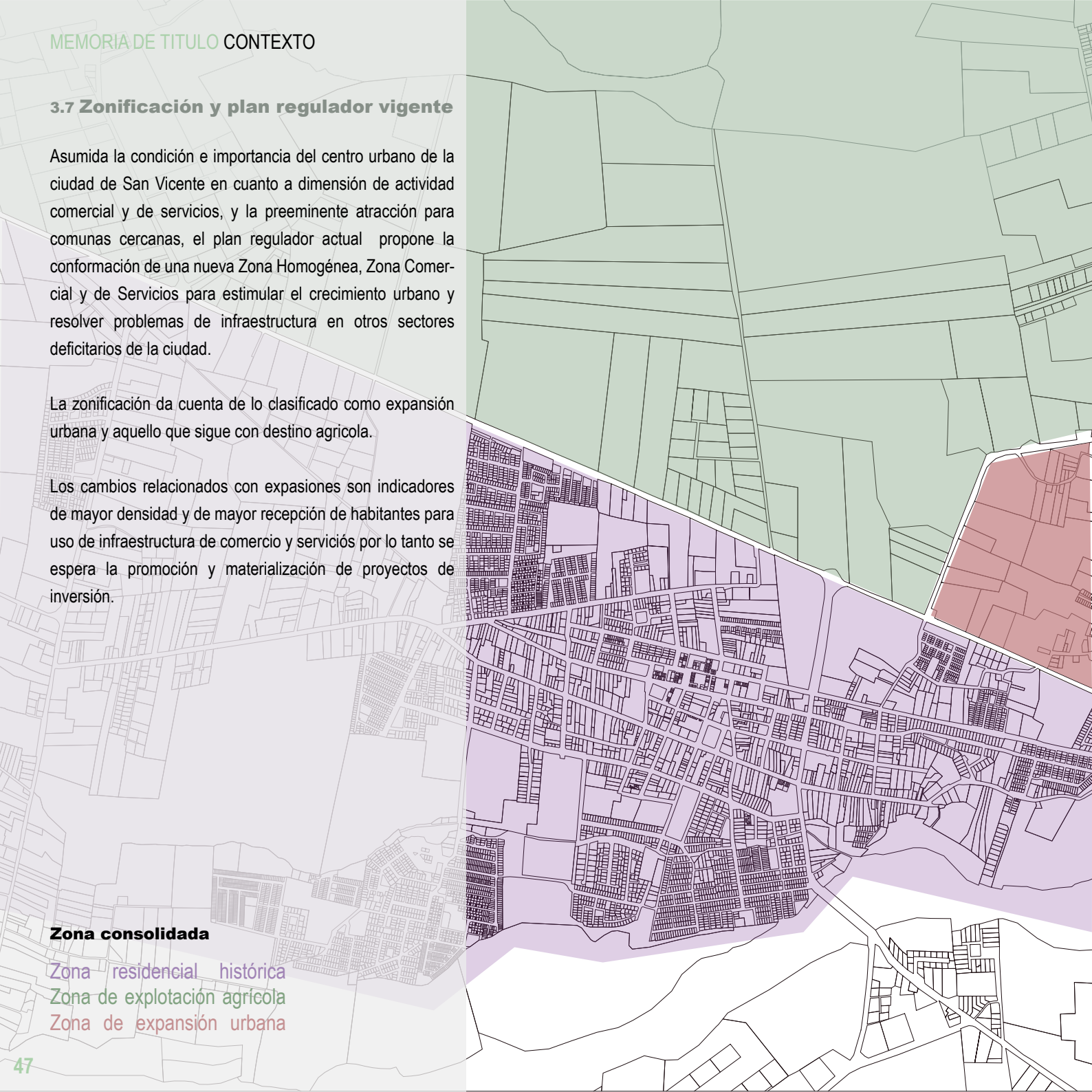
Áreas verdes segun plan regulador actualizado al año 2019.

3.7 Zonificación y plan regulador vigente

Asumida la condición e importancia del centro urbano de la ciudad de San Vicente en cuanto a dimensión de actividad comercial y de servicios, y la preeminente atracción para comunas cercanas, el plan regulador actual propone la conformación de una nueva Zona Homogénea, Zona Comercial y de Servicios para estimular el crecimiento urbano y resolver problemas de infraestructura en otros sectores deficitarios de la ciudad.

La zonificación da cuenta de lo clasificado como expansión urbana y aquello que sigue con destino agricola.

Los cambios relacionados con expasiones son indicadores de mayor densidad y de mayor recepción de habitantes para uso de infraestructura de comercio y serviciós por lo tanto se espera la promoción y materialización de proyectos de inversión.



Zona consolidada

Zona residencial histórica
Zona de explotación agrícola
Zona de expansión urbana



ZCH	Zona de conservación histórica
ZU-1	Zona Residencial Mixta 1
ZU-2	Zona Residencial Mixta 2
ZU-2A	Zona Residencial Mixta 2A
ZU-3	Zona Residencial Mixta 3
ZU-3A	Zona Residencial Mixta 3A
ZI	Zona Industrial
ZE	Zona de Expansión Urbana
ZEA	Zona de Expansión Urbana A-A

AD	Área Deportiva Existente
ADP	Área Deportiva Proyectada
AV	Área Verde existente
AVP	Área Verde proyectada
EC	Equipamiento Comercial
CE	Cementerio
VM	Actual vertedero municipal futura área verde
PT	Planta de tratamiento aguas servidas

AR	Área de restricción
AR1	Área de restricción por riesgo de inundación
AR2	Área de restricción a la ocupación urbana
ARV1	Área de restricción vertedero para uso habitacional MINSAL Res. 02444 del 31/07/1980
ARV2	Área de restricción vertedero para uso habitacional hasta 2 años después del cierre de este.
ARC	Área de restricción canal de descarga
	Área restricción ruta h-66-G
APF	Área de protección forestación

3.8 Conectividad y movilidad entre lo rural y lo urbano

La movilidad respecto al ámbito rural es el actor principal en cuanto a configuraciones espaciales, reconociendola como configuradora entre la relación de la población rural con el espacio, existe una correspondencia mutua entre ambas, a traves de la movilidad los habitantes condicionan el territorio, transformando sus estrategias de desplazamiento en formas dinámicas para un sistema que incluye factores de ocio, salud, educativos, laborales, culturales y especialmente sociales.

La configuración del habitat residencial y relacional en los asentamientos rurales estan condicionados a estas estrategias de movilidad.

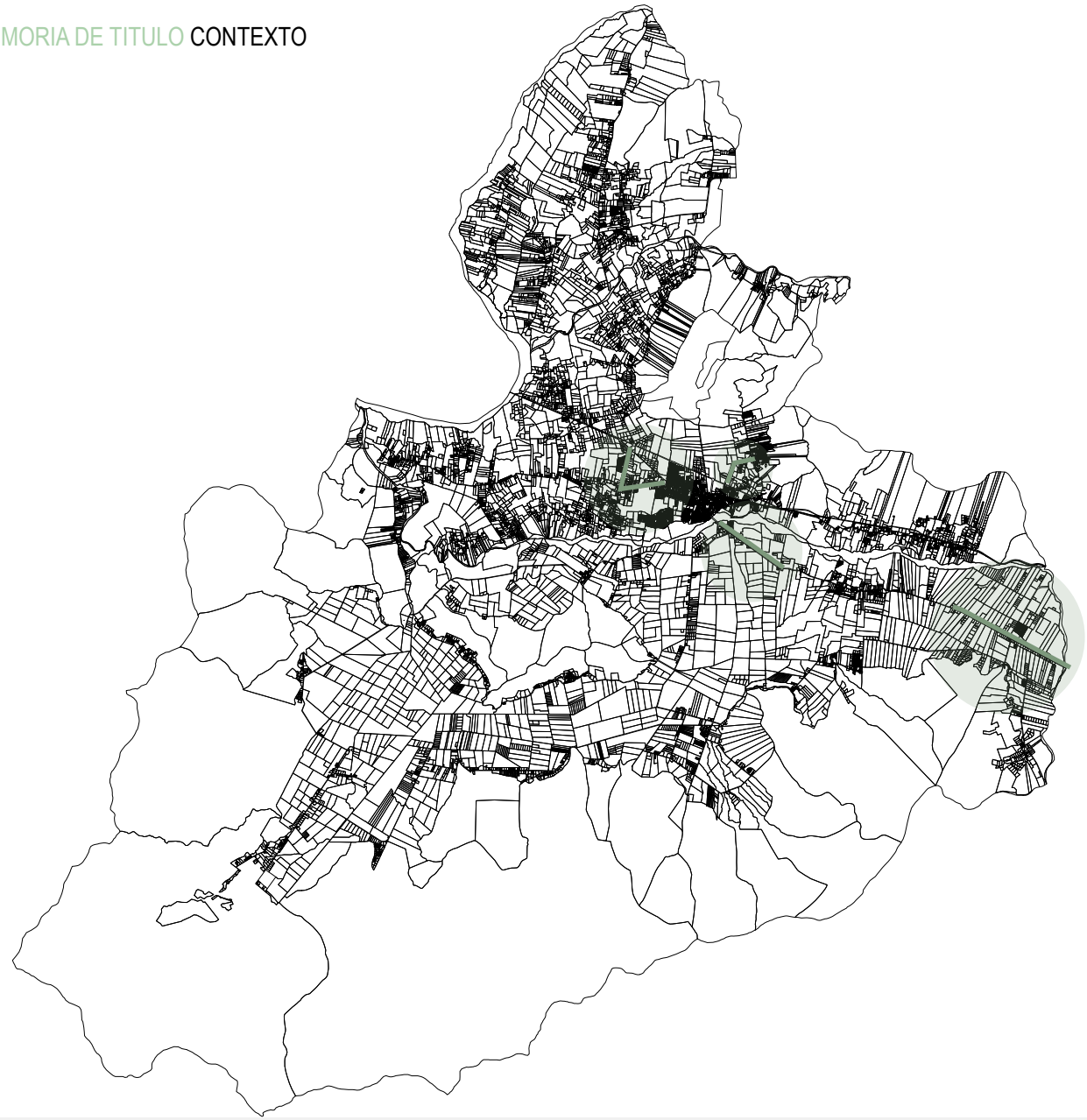
Generalmente podemos reconocer el medio rural como un espacio que territorialmente no acoge los desplazamientos cotidianos, la carencia de infraestructura genera la adaptabilidad mecionada anteriormente, donde los mismos habitantes configuran los espacios, generalmente mediante estrategias complejas de movilidad

En contexto de movilidad para una experiencia es preciso que esta sea considerada en conjunto con espacios de transición o pausa, espacios de detención que experimentan los habitantes con relación directa a los medios de transporte que estos utilizan.

Al ser un polo económico, laboral y educacional, San Vicente se transforma en un enclave estratégico dentro de la región, debido a esta condición atrae a un gran número de población flotante desde localidades y comunas aledañas, caracterizadas por la combinación de diferentes medios de transporte, transporte público, automoviles, ciclistas y peatones.

A pesar de ser un refente respecto al uso de la bicicleta no existen estudios ni políticas públicas que revelen y fomenten el uso seguro y la importancia de la bicicleta en la comuna, por lo que el peligro es inminente en cuanto a convivencia vial se trata.


Ciclovias y nudos viales



Ciclovias y nudos viales







LA COMUNA SE CARACTERIZA POR EL CONSTANTE USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE, SI BIEN LA CIUDAD NO CUENTA CON UN PREPARADO SISTEMA DE CICLOVÍAS QUE CONECTEN LAS DISTINTAS LOCALIDADES CON EL ÁREA URBANA Y ENTRE ELLAS, SE VISIBILIZA EN LA MISMA CIUDAD LA IMPORTANCIA DE ESTA PARTE DE LA POBLACIÓN YA QUE ESTÁ PREPARADA PARA RECIBIR A LOS USUARIOS QUE TRANSITAN EN BICICLETA.







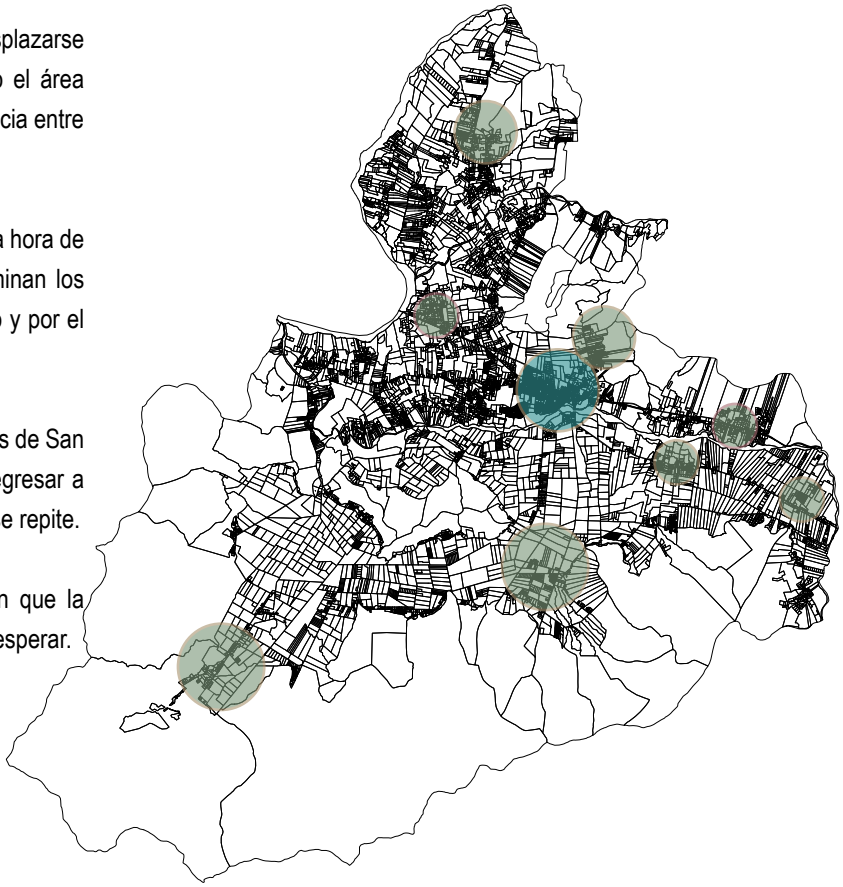
3.7.1 Locomoción colectiva rural

El transporte público es esencial a la hora de desplazarse por la comuna, al ser geográficamente hablando el área rural que el área urbana existe una notable diferencia entre ciudades que poseen transporte público interno.

El tiempo se convierte en el problema principal a la hora de querer llegar al núcleo urbano ya que se determinan los recorridos de los buses por el tiempo de recorrido y por el nivel de población y en su defecto de ocupación.

Las dificultades para acceder a la zona de servicios de San Vicente tambien se ven reflejadas a la hora de regresar a los hogares ya que la misma situación de espera se repite.

Son estos acotados recorridos los que conllevan que la población flotante rural a buscar espacios donde esperar.



▲
Frecuencia recorridos de la locomoción



CAPITULO 4 PLANTEAMIENTO

4.1 PLANTEAMIENTO

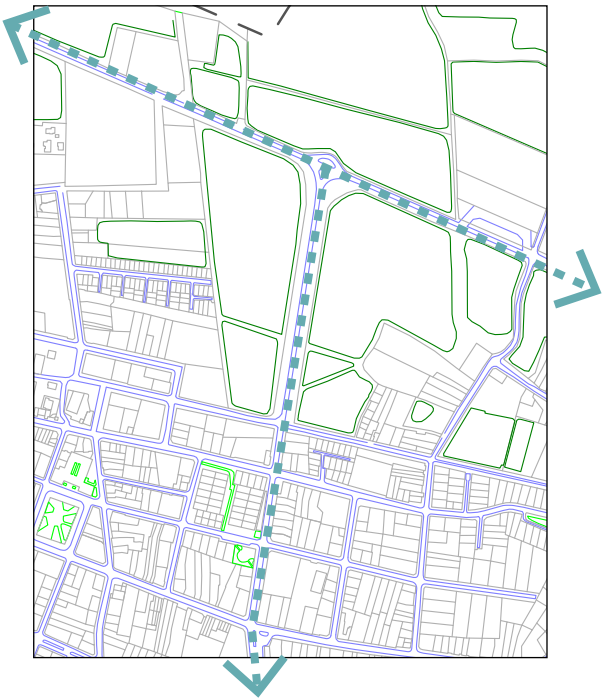
La ocupación de espacios rurales y la creciente densidad poblacional que ocupa el centro urbano que se encuentra dispersa dentro de la comuna se caracteriza por la forma en que se movilizan para acceder a este centro en donde se concentran sus acciones cotidianas.

Se plantea en dos ejes: **Centro comunitario** para fomentar la cultura, educación y brindar espacios comunitarios e **Intermodal** que nace de la necesidad de plantear una interconexión entre las zonas rurales y ubrana, entregar un espacio donde esperar el transporte público durante los tiempos muertos pueda ser compensado con espacios que articulan una red comunitaria por lo que se resuelven problemáticas de espera y encuentro comunitario.

Se fomenta así la generación de comunidad y el ordenamiento del eje principal (Diego Portales) como un eje de integración cívica.

Si bien el proyecto involucra en gran parte una planeación desde el urbanismo se contempla como un trabajo en etapas donde el diseño del proyecto eventualmente conllevaría al desarrollo de áreas verdes, ciclovías, es decir extensiones desde el área urbana al área rural, la consolidaciòn de un nuevo núcleo urbano.







4.2 Rol de la ciudad

San Vicente de tagua tagua como ciudad intermedia, ciudad que articula el territorio y que funciona como centro urbano referencial para comunas aledañas y para sectores rurales que predominan dentro de la comuna.

Por lo tanto la ciudad se caracteriza como ciudad de servicios para la población de la comuna, se transforma en un centro de interacción social, económica y cultural ligado a los distintos asentamientos a traves de redes de infraestructura de movilidad nacionales, regionales y locales.

Ciudad de referencia dentro de la región ya que geográficamente la caracteriza su centralidad, su acercamiento a distintos centros urbanos más grandes la convierte en una ciudad con alta tasa de migración.

Características que la hacen una ciudad de alto flujo y movilidad de personas y de un crecimiento poblacional constante.

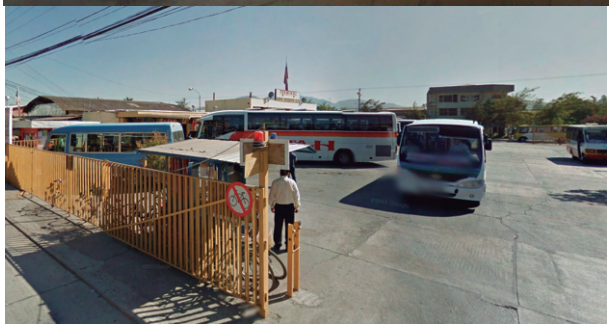












4.3 Problematica

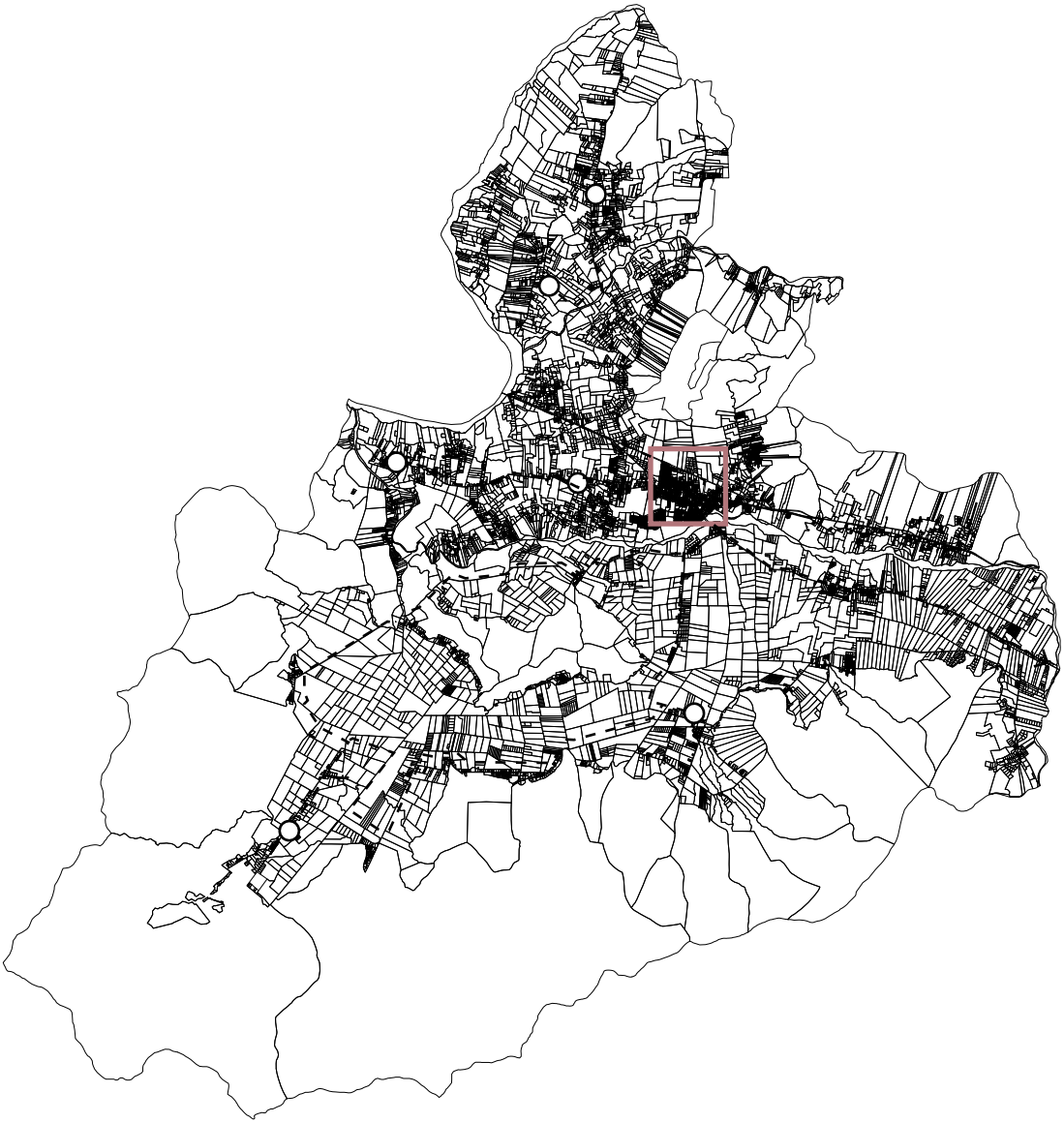
San Vicente como polo social, económico y cultural debe contemplar un funcionamiento óptimo interno y relacional con su contexto.

Posee un desiquilibrio en infraestructura principalmente de transporte y comunitaria, la falta de esta infraestructura hace que no exista un adecuado funcionamiento en relación a la alta demanda poblacional de la ciudad.

Estos dos factores se ven relacionados en cuanto a la cohesión social, la problematica de cómo llego, cómo espero y cómo me voy de la ciudad hace que sea cada vez menos alcanzable la relación social entre los habitantes.

Carencia de espacios públicos que aporten identidad, cohesión social y que atraigan a actividades fuera de los servicios existentes.

CÓMO LLEGO



▲
RECORRIDO BUSES INTERCOMUNALES Y EXTENSIÓN INTERREGIONALES



▲
RECORRIDO INTERNO DEL INGRESO DE BUSES

A dónde llego



TERMINAL DE BUSES

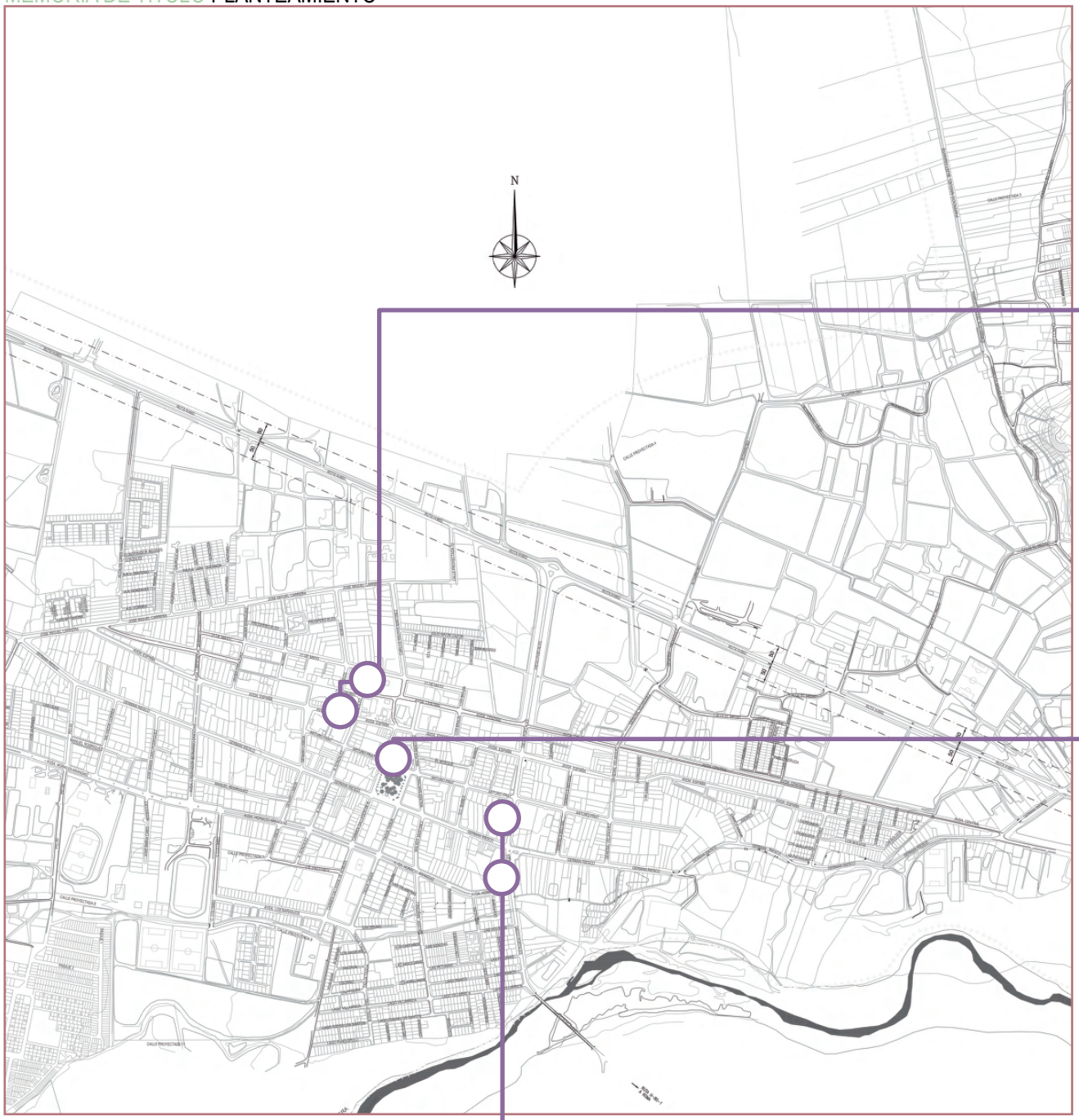
ESTACIONAMIENTOS

Luego de identificar el recorrido que involucra el llegar al centro urbano se analiza el contexto cercano para reconocer amplitudes de calles por donde recorren los buses interurbanos y rurales, se analiza también el espacio de estacionamiento para visibilizar la ocupación vehicular de las distintas zonas.

Identificar estos factores muestran que el centro es caracterítico por sus calles de poca amplitud, que albergar el recorrido del transporte público crea atochamiento en las calles principales.



▲
Condiciones espaciales del recorrido y de terminales



▲
ESPACIOS/ÁREAS DE ESPERA

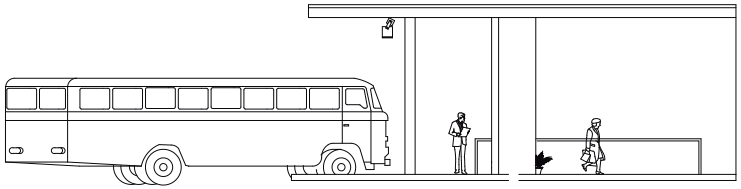
CÓMO ESPERO

La forma más característica es en los mismos terminales, esta opción se divide en dos zonas; de embarque y de comercio, ambas de escasos metros cuadrados por lo que la estadía es de paso.

La plaza se convierte en uno de los espacios principales para acoger a la población flotante pero en épocas de buen clima, acompañando a la plaza se adhiere la biblioteca que es la única infraestructura con corredores que permiten refugiarse durante las estaciones de lluvia.

Los paraderos cumplen un rol fundamental ya que permite la espera durante todo el año.

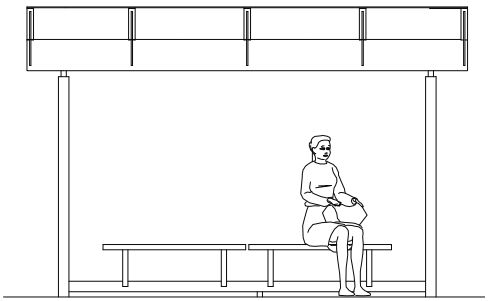
TERMINALES

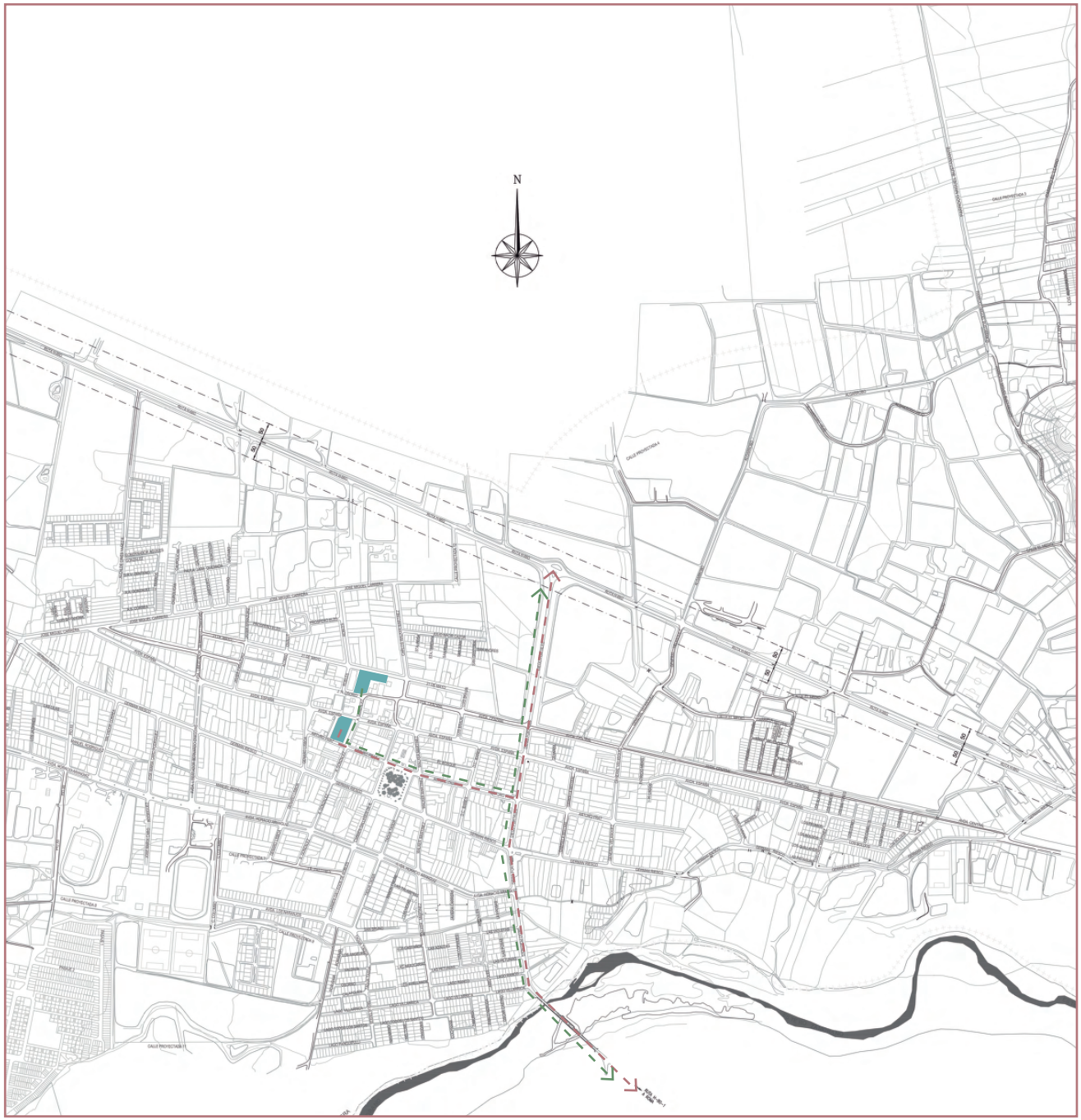


PLAZA

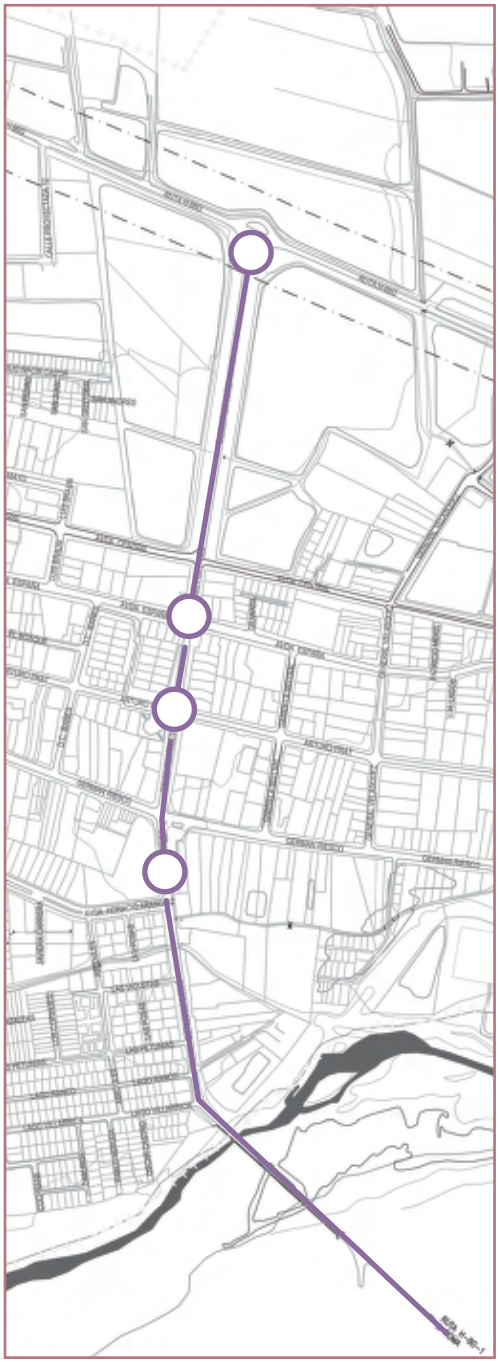


PARADEROS





▲
RECORRIDO INTERNO DEL SALIDA DE BUSES

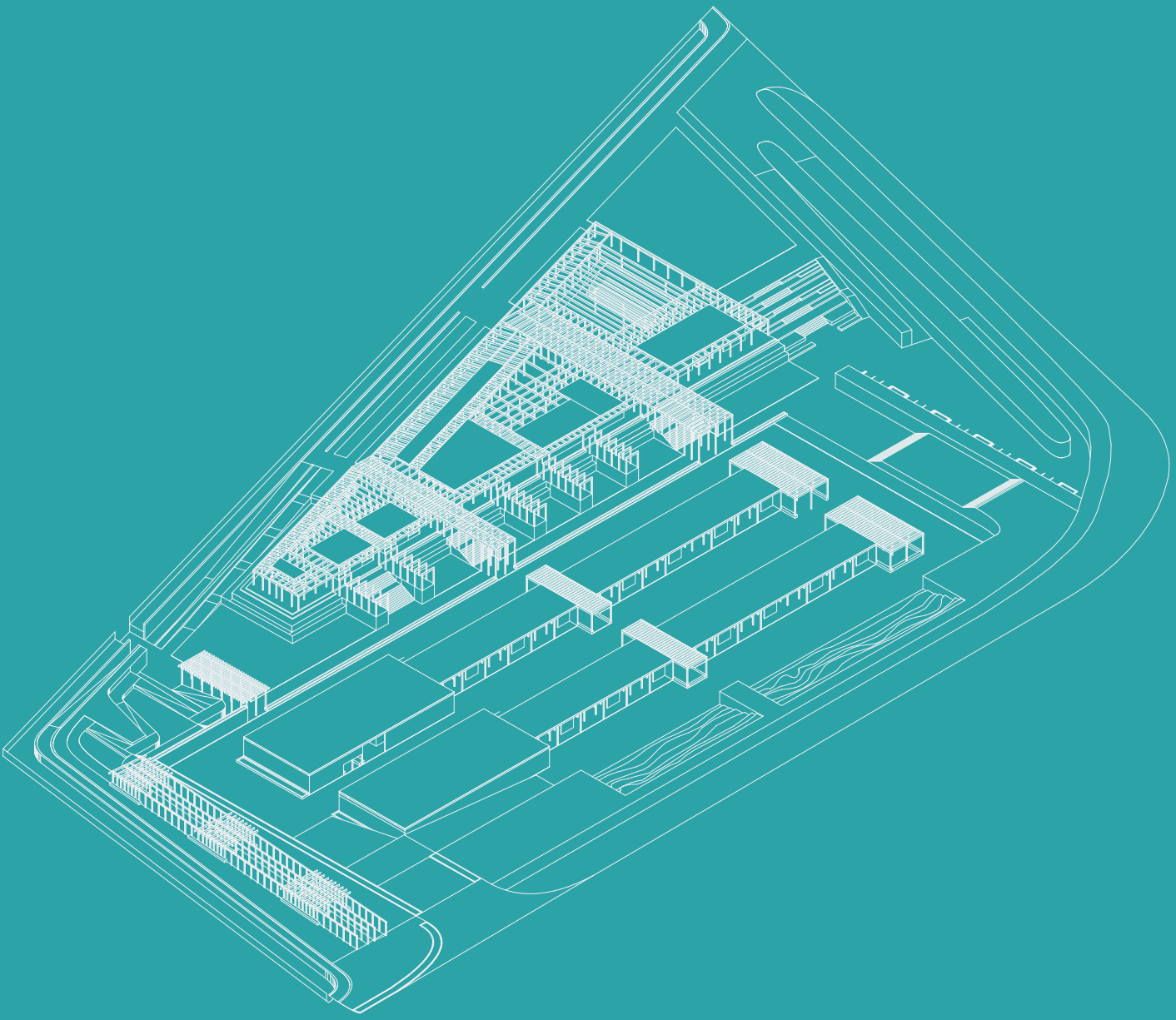


▲
PARADEROS/ UBICACIÓN ESTRATEGICA EJE VIAL PRINCIPAL

CÓMO ME VOY

Desde los mismos terminales el recorrido de los buses/micros son recorridos similares, el cómo me voy depende totalmente de las dos estapas anteriores, el cómo llego automáticamente se refleja en el cómo me voy, que veo?, es expedito?.

El recorrido de llegada y de ida se complementa con los espacios de espera que los determinan los paraderos, estos reflejan que la av. Diego Portales se transforma en la principal, se genera un eje de movilidad donde las calles son aptas para un recorrido expedito y sin cogestión, es un área de entrada y salida que cruza la ciudad.



CAPITULO 5 PROPUESTA

5.1 Objetivos

Estas tres etapas definidas como principales apectos a analizar respecto a la movilidad en San Vicente visibilizan la necesidad de un proyecto que contribuya mediante la asociación de cultura y transporte por lo tanto es importante reconocer objetivos para plantear este nuevo espacio público.

- Reconocer San Vicente como centro de servicios.

- Reconocer la problemática principal, carencia de espacios públicos.

- Articular un espacio que fomente el encuentro entre la población rural flotante y la urbana.

- Reconocer y trabajar con la acción “espera”, esta permitiría potenciar el desarrollo de diferentes actividades programáticas ligadas a la población flotante y a los usuarios radicados en el centro urbano.

-Aportar identidad y atraer nuevas actividades con nueva infraestructura.

O B J E T I V O

CONTRIBUIR AL MEJORAMIENTO URBANO POR EMPLAZAMIENTO, ABRIENDO EL RECINTO A LA COMUNIDAD COMO NUEVOS ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS.

Reconfigurar el límite de la ciudad y habilitar apertura de los perimetros y conexiones a nuevas expansiones urbanas.

Habilitar el terminal de buses como programa público que complemente a los ya existentes, vinculando con programa cultural que releve la inexistencia de este.

ESTRATEGIA	ACCIÓN
INCORPORAR EL TERMINAL DE BUSES A LA CIUDAD DESDE LA IMPLEMENTACIÓN DE ESPACIOS FUNCIONALES DE MOVILIDAD.	ACONDICIONAR LA OBRA CON SISTEMAS DE DISEÑO QUE COMPLEMENTEN SISTEMAS DE MOVILIDAD EXISTENTES EN LA AV. DIEGO PORTALES
Implementar áreas de esparcimiento seguras que conserven su carácter público en diferentes temporalidades.	Trabajar con elementos de vinculación urbana. Diferenciar áreas dentro del proyecto que permitan accesos regulados y accesos libres.
Formalizar vinculo entre el desarrollo urbano existente con la obra nueva.	Estrategias programaticas y de diferenciación para generar un nuevo polo estrátegico.

5.2 Elección del terreno

La elección del terreno se lleva a cabo con toda la información recopilada anteriormente, está cernano a una amplia variedad de programas por lo tanto presenta gran potencial para explotar como nueva infraestructura.

La conexiones con las vías más importantes y representativas de la ciudad permiten que se pueda trabajar con bordes de terreno no tan densos.

Aún estando en condición de borde o límite entre sector urbano y sector rural, el terreno se encuentra cerca del casco histórico donde se desarrolla el área comercial.

Si bien el área de infraestructura educacional está un poco mas alejado se puede general un recorrido expedito y acotado para acceder.



▲
TERRENO Y EXPANSIÓN URBANA DETERMINADA POR EL PLAN REGULADOR

La característica principal del terreno es la condición de accesibilidad y las posibilidades de permititir mejorar las condiciones de llegada-espera y retiro del centro urbano, principalmente gestionando calles y avenidas acorde con el flujo de transporte público y privado actual y del crecimiento que este conlleva.

Además las distancias de ejes principales de enfoque que son estudiados son recorribles y expeditas.

Las distancias y tiempos de recorrido a pie a las zonas de interés destacan la gran cualidad de ser una ciudad peatonizable, la escala humana de las calles promueven una caminata enriquecedora más aun si los puntos de interés y servicios se complementan y se expanden a nuevas centralidades, acencando a servicios que hoy se van integrando en los espacios disponibles dentro de la ciudad (por ejemplo el CESFAM).



▲
TIEMPO DE RECORRIDO ENTRE TERRENO E INFRAESTRUCTURAS PRINCIPALES





El terreno es propuesto por la cercanía a los servicios principales; comercio, municipalidad,servicios públicos y de salud.

Se conecta directamente con las vías principales; ruta 66 y av. Diego Portales.

Cumple con la condiciòn de borde y se articula con un hito relevante para la ciudad (acceso por AV. Diego Portales



ZONIFICACIÓN: EXPANSIÓN URBANA



COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD: 0,4 %

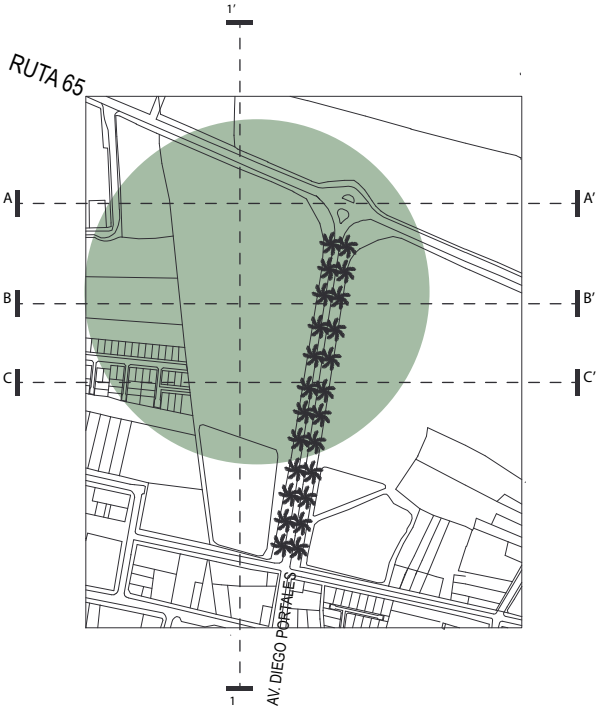


COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE SUELO: 45%

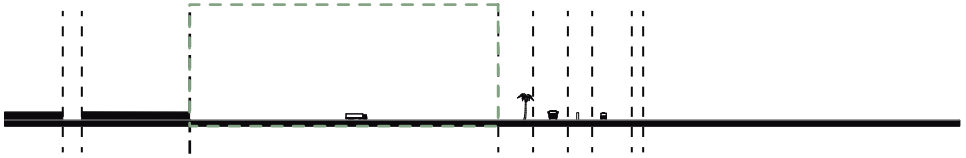


ALTURA DE EDIFICACIÓN: 2 PISOS

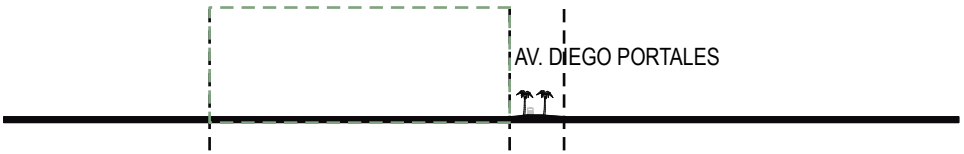
▲
Características de acuerdo al Plan Regulador Comunal



CORTE A-A'



CORTE B-B'



CORTE C-C'



CORTE 1-1'



▲
Reconocimiento del terreno

P R O G R A M A

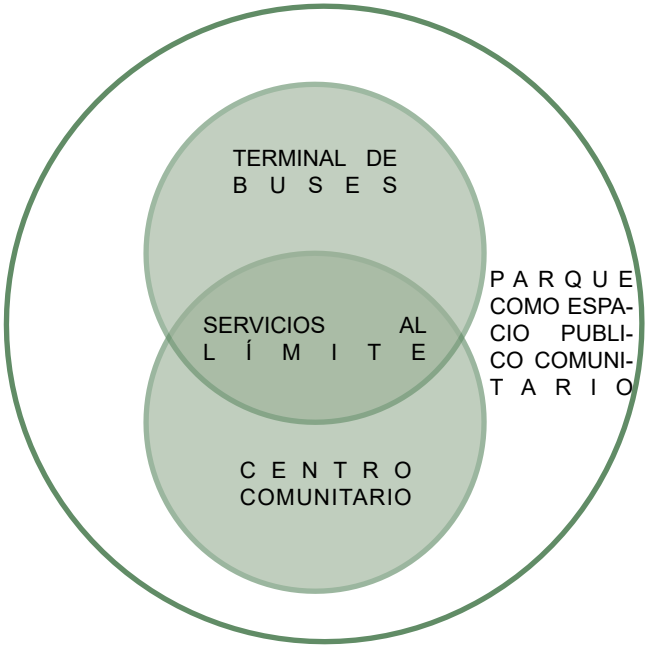
5.3 Programa

La unión de programa cultural y de movilidad en el terreno permite en primera instancia generar una expansión versátil que se acomoda a las necesidades de los habitantes, la integración de un terminal de buses permite que el centro y la principales avenidas se descongestionen.

La ubicación del proyecto permiten la activación de un eje de movilidad, ese eje estrategicamente permite la descongestión del centro urbano y la expansión de este mismo.

El planteamiento general es asociar estas dos actividades en conjunto con espacio público para experimentar nuevas posibilidades de “espera” asi potenciar y generar identidad con un nuevo concepto de parque urbano-rural.

El centro comunitario entrega a la hibridación de estos dos ejes la posibilidad de intengrar programas comunitarios y de uso público a acciones poco convencipnales como esperar en un terminal.



TERMINAL DE BUSES

Estructura que permite el trasbordo de pasajeros entre distintos medios de transporte y la conexión entre áreas urbanas y áreas rurales.

SERVICIOS AL LIMITE

Servicios asociados a la espera.

CENTRO COMUNITARIO

Área enfocada en entregar infraestructura pública a los habitantes además de acercar servicios desde el centro urbano.

REFERENTES

Para buscar una forma optima de hibridación entre programas de movilidad y cultura-educación es importante seleccionar referentes que permitan tener nociones sobre que programas son adecuados compartir y como se involucran este tipo de espacios con la ciudad.

PROYECTO	INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD
Proyecto escogido según contenido	Tipología de vías, modos de accesos a paraderos o estaciones, estacionamientos de transporte público, privado y de carga
Terminal de buses de Castro-Chiloé	Propone dos pisos de estacionamientos (-2, -3), el piso principal (1) está propuesto como terminal, tiene accesos únicos y separados de peatones(escala de la ciudad) y vehículos
12.906 m2	



FUNCIONALIDAD DE SERVICIOS

Nivel de cobertura y calidad

El proyecto se entiende en tres ejes: social, económico y ambiental. Al proponer zonas comerciales y de cocinería genera continuidad y enfasis al funcionamiento economico, crea nuevas alternativas para los ciudadanos.



HIBRIDACIÓN PROGRAMÁTICA

Ánalisis de componentes programaticos segun criterio

Terminal, centro comercia, estacionamiento, mirador.
Estas instalaciones permiten versatilidad y permiten que el terminal se transforme en un nodo articulador del sistema de transporte en la ciudad.



PROYECTO	INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD
Proyecto escogido según contenido	Tipología de vías, modos de accesos a paraderos o estaciones, estacionamientos de transporte público, privado y de carga
NUEVA INTERMODAL SANTIAGO DE COMPOSTELA	Busca conectar los barrios del ensanche, edificio modo puente que propone platafoma de movilidad con distintos accesos. Se propone como puerta y primera imagen de la ciudad por lo que se divide en espacios de acceso.



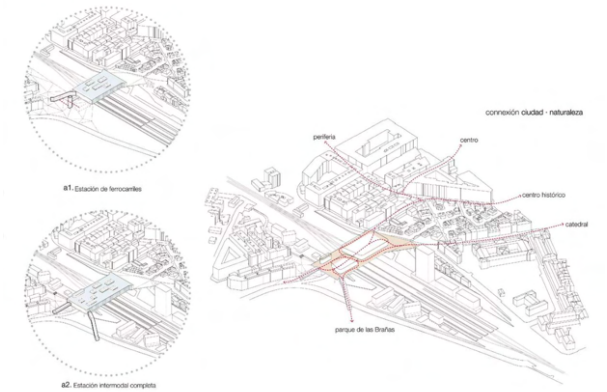
FUNCIONALIDAD DE SERVICIOS

Nivel de cobertura y calidad

HIBRIDACIÓN PROGRAMÁTICA

Ánalisis de componentes programaticos segun criterio

El servicio de movilidad es un funcionamiento dinámico que cubre los ejes de transporte público, privado y peatonal.



En terminos urbanos salvan tres niveles que contienen vestibulos, plataforma de intercambios y andenes y usos lucrativos.Pabellón de acogida, centro de reinterpretación, plazas e invernaderos.



EL PROYECTO TIENE UN DIÁLOGO FRANCO CON EL ENTORNO RESOLVIENDO EN TÉRMINOS URBANOS Y RELATIVO AL PROYECTO EN SU CONJUNTO

PROYECTO

Proyecto escogido según contenido

INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD

Tipología de vías, modos de accesos a paraderos o estaciones, estacionamientos de transporte público, privado y de carga

---

ESTACIÓN DE AUTOBUSES LÜLEBURGAZ / COLLECTIVE ARCHITECTS & RASA STUDIO

1200M2

Se ubica en la entrada de la ciudad, se muestra como punto referrencial ya que naturalmente tiene las entradas en las vías principales y puede ser visto desde las carreteras



FUNCIONALIDAD DE SERVICIOS

Nivel de cobertura y calidad

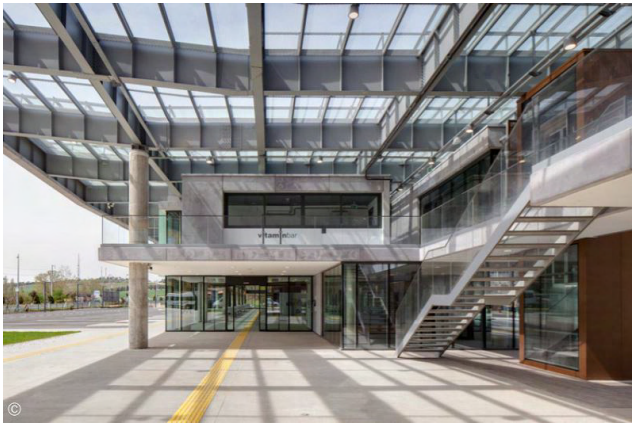
El principal objetivo es diseñar un complejo de transporte social interconectado con ejes de la ciudad y externos de acceso.



HIBRIDACIÓN PROGRAMÁTICA

Ánalisis de componentes programaticos segun criterio

La escala del edifcio y la separación por módulos permite que tenga transformaciones de usos a futuro, por ahora la integración de termianl con áreas de servicio permite un uso efectivo del espacio público, restaurant, café y espacios comerciales.



P R O P U E S T A

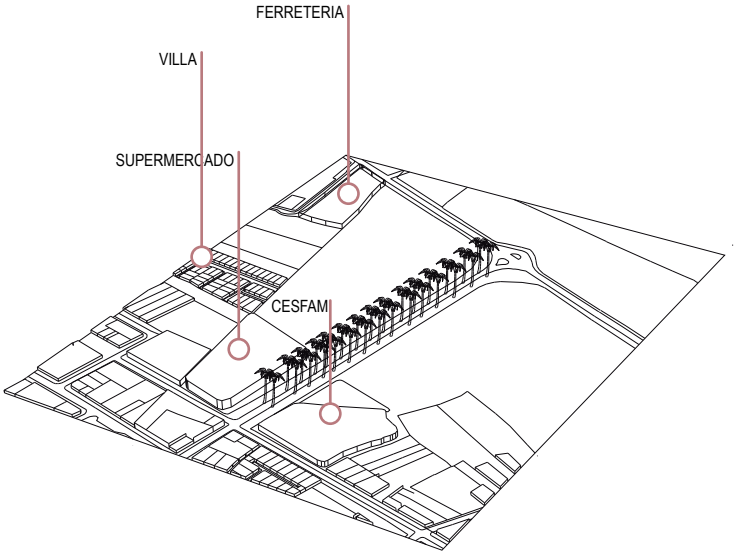
5.5 Propuesta

Como primer acercamiento identifico algunas operaciones básicas determinadas del estudio previo de la ciudad y el terreno.

Analizando el entorno vial se contempla como primera operación una forma de acceder de manera eficiente.

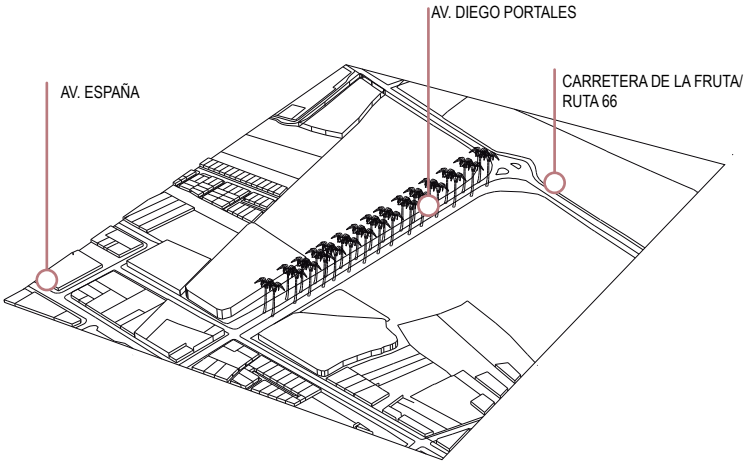
COMO ACCEDO A UNA CIUDAD INTERMEDIA

La condición del terreno de estar en un límite vial permite que el acceso al proyecto se proyecte en los dos ejes principales, RUTA 66 y AV. DIEGO PORTALES.



▲
Entorno Programático





▲
Entorno Víal



Dentro del proyecto se reconocen tres operatorias principales.

Topografía: Plataformas desarrolladas como escenarios programaticos. Espacios funcionales con condición de flexibilidad donde las diferencias de cotas hacen de la naturaleza un paisaje de fondo , la nueva geografía articulan flujo y movimiento conformando el espacio generado.

Anclaje al sitio: incorporar condicion naturalista tanto en aspectos constructivos como compositivos, reinterpretando sistemas agrícolas en busqueda de una sensibilidad y responsabilidad que responda a los valorres de la comunidad Sanvicentana. Compromiso entre escalas, el proyecto actua sobre lo proximo, o inmediato pero tambien se entiende en otros escenarios y dimensiones modificandose con las acciones del usuario.

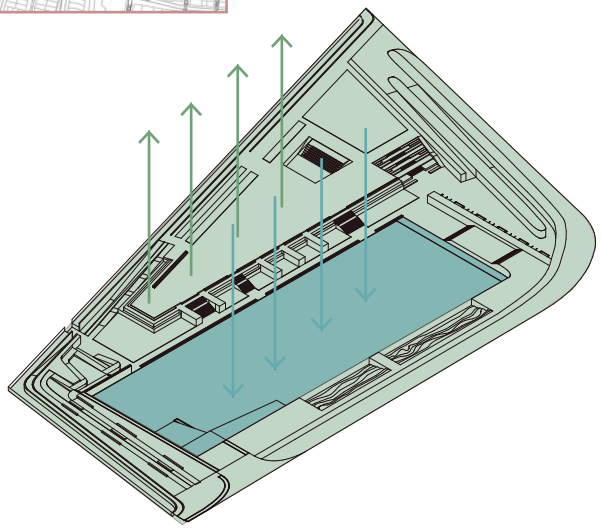
Activación del medio: Intervensión no impositiva en sinergia con el medio. Se propone especies segun grado de mantenimiento y principales productos agricolas de la zona, se convierte el espacio público en una espacie de exposición de caracteristicas propias de la comuna.

TOPOGRAFIA

Se identifica segun las necesidades programáticas hundimientos y elevaciones.

Se hunde el terreno para generar un ambiente acogedor que permite a nivel acustico generar un contraste en cuanto al ambiente que genera el entorno vial.

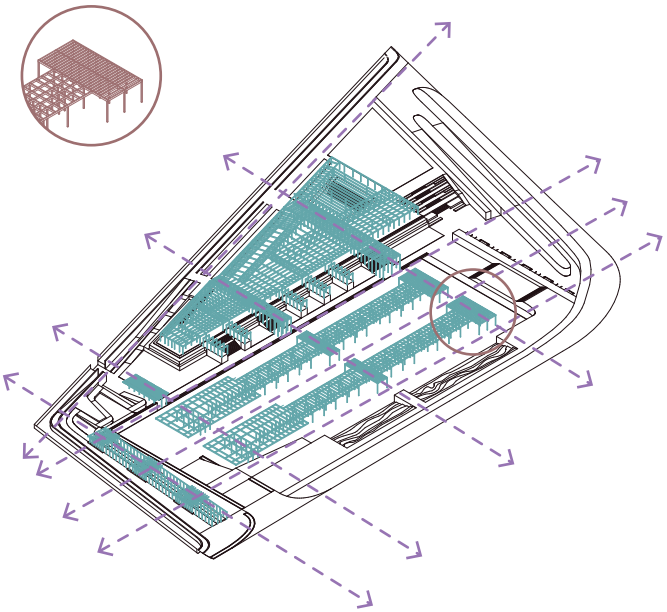




ANCLAJE AL SITIO

El parrón como elemento articulador.

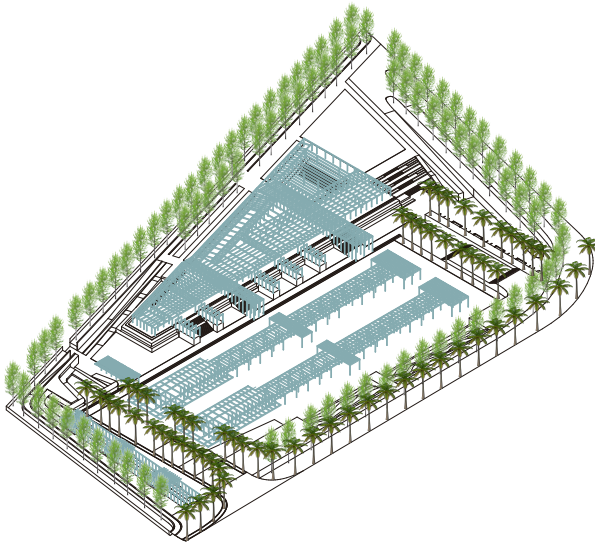
Las características de la geometría del sistema de conducción tipo parral se traducen en el proyecto en tres niveles:
MACRO: nivel de vialidad para general modulación del plano en general.
INTERMEDIO: reinterpretación de alturas para generar distintos niveles y plataformas.
MICRO: reinterpretación del sistema constructivo y sus variantes en cuanto a modulación de las distintas áreas y confort.



ACTIVACIÓN DEL MEDIO

Se reinterpretan sistemas de vegetación asociados a la comuna.

El parrón como principal elemento que rememora al área rural, el álamo como cierre perimetral carracteristico en los predios de la comuna y las palmeras como eje identitario de la zona urbana.



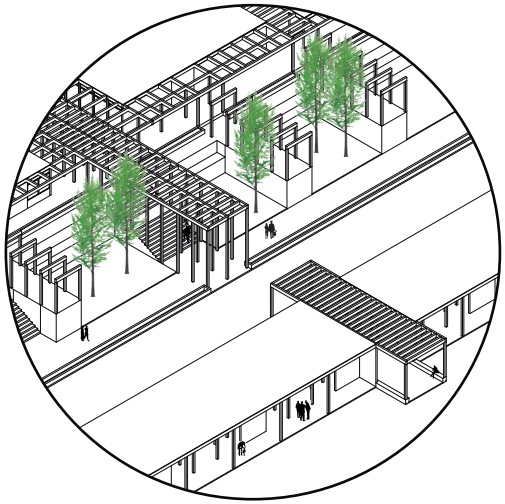
CONTRAPOSICIÓN ALTURAS CENTRO COMUNITARIO Y TERMINAL

Se genera un contraste y un límite físico entre ambos programas a través de la acción de hundir y elevar.

El área del terminal de buses se sumerge en el terreno para generar un limite construido entre ambos programas y el contexto que permite evitar la contaminación auditiva existente en relación con el tránsito del transporte público.

El área de centro comunitario se eleva para priorizarlo a nivel programático esto permite incentivar a través de la conexión visual las circulaciones hacia el proyecto.

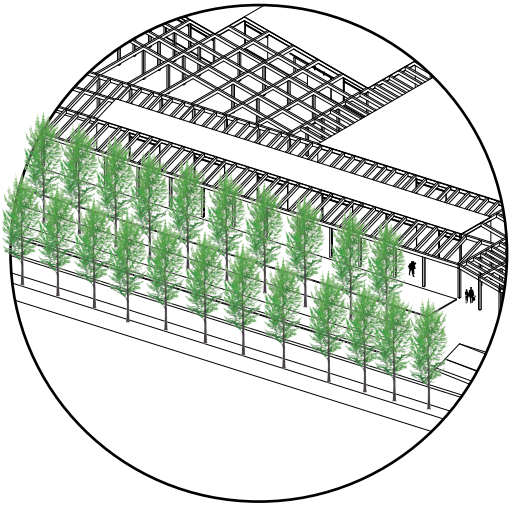
Los volúmenes programáticos se elevan según su uso. Se mantienen continuas las techumbre para relacionarlo con el parron y la continuidad visual que conlleva respecto al contexto.



VEGETACIÓN COMO LÍMITE, REGULADOR LUMINÍCOY SONORO

La estrategia de la vegetación funciona a nivel programático para tener un control respecto a la luminocidad que entra a los distintos programas, el álamo funciona como una capa protectora y el parrón como sombreadero en los recorridos interiores.

Además de manera natural el borde verde funciona como una capa aislante del sonido que se impone en los ejes viales principales. La reducción del impacto sonoro es primordial dentro de las decisiones iniciales.



5.6 CONCEPTO

La parra, la naturaleza organizada que representa a las zonas rurales, nos proporciona la uva, acoge, entrega vida, sombra y lo necesario de luz, tranquilidad, transiciones, momentos, espera.

La parra simboliza un momento de gozo, esparcimiento y tranquilidad, representación más pura de la esencial rural.

El proyecto busca transmitir todo eso a la comuna, el terminal de San Vicente, un momento donde el esperar se complejiza, siendo una actividad monótona, bulliciosa y acotada separándose así del ambiente tranquilo y característico de la esencia rural de San Vicente, convirtiéndose en la expresión contraria a la parra.

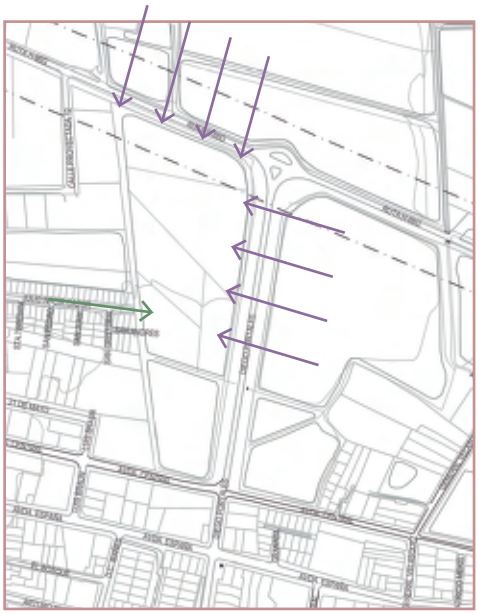
El concepto inicial del proyecto de "Plataforma de desarrollo comunitario" se llevará a cabo a través de la reconceptualización de la parra, buscando la interconexión de espacios a través de elementos representativos, modulación y geometría del sistema de parrón en predios rurales.

La espera asociada a las principales operaciones

La primeras operaciones dentro del terreno buscan adecuar de manera eficiente la calidad en cuanto a confort acustico, lumínico y visual.

La caracteristicas que entregan estos elementos en primera instancia adecuan el terreno para recibir los programas asociados.

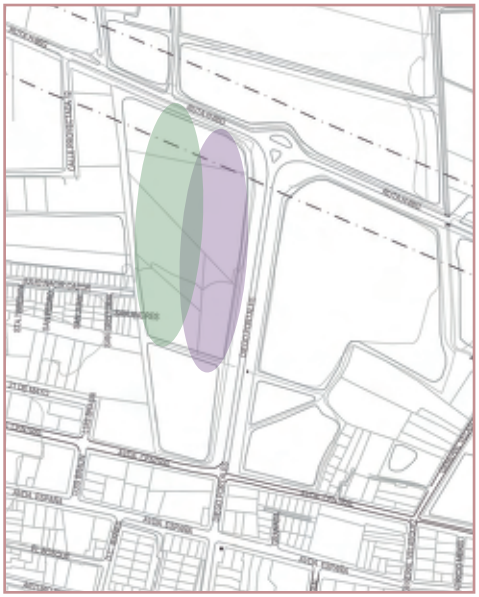
El *cómo llego* se transforma en una acción con distintas experiencias debido a los niveles y la vegetación asociada, el *cómo espero* se ve reflejado en las distintas zonas que permiten variadas sensaciones entregadas por la combinación de los distintos elementos y el *cómo me voy* se entiende desde las decisiones viales que permite el sistena de reinterpretación del parrón.



Decisiones respecto a deslindes

BORDE VIAL: el proyecto se introduce al predio para evitar contacto directo con ejes viales, se resguarda a traves de la vegetaciòn que lo rodea.

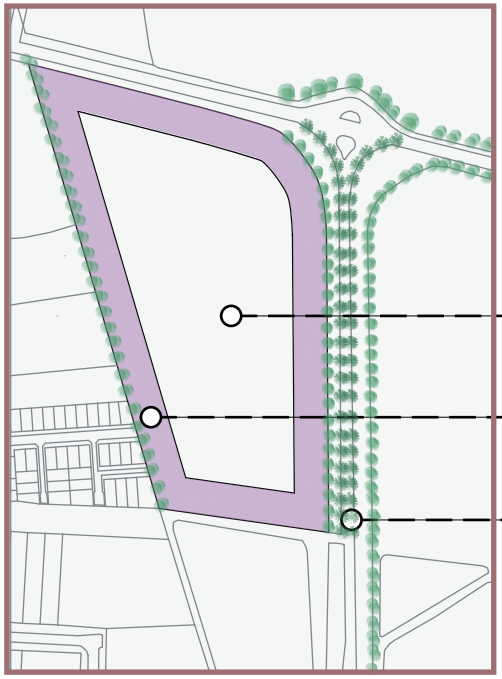
EJE PEATONAL: el proyecto se conecta directamente con un eje que se une al sector habitacional por lo que se comienzan a establecer logicas de programa.



Elección de ubicación del programa

TERMINAL DE BUSES: programa apto para enfrentar una vía principal, conexión directa.

CENTRO COMUNITARIO: espacio que necesita mas privacidad y tranquilidad.

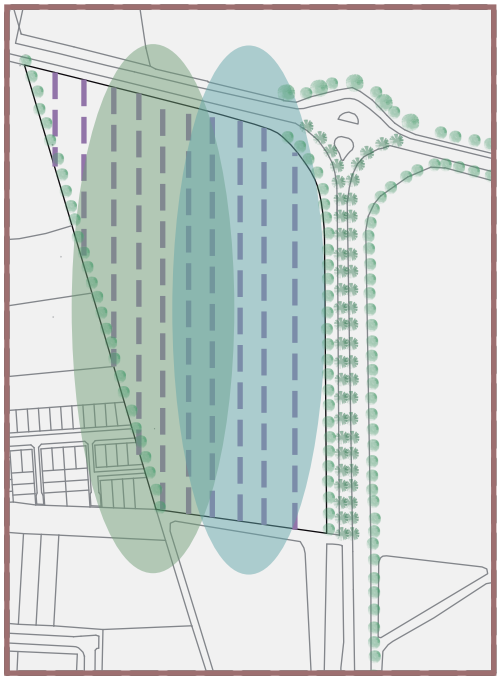


La distribución del proyecto se basa en la reinterpretación de la ocupación de un predio agricola (en este caso de parrones) siendo así el primer paso la organización perimetral del terreno a través de un recorrido relacionado directamente con los límites del predio.

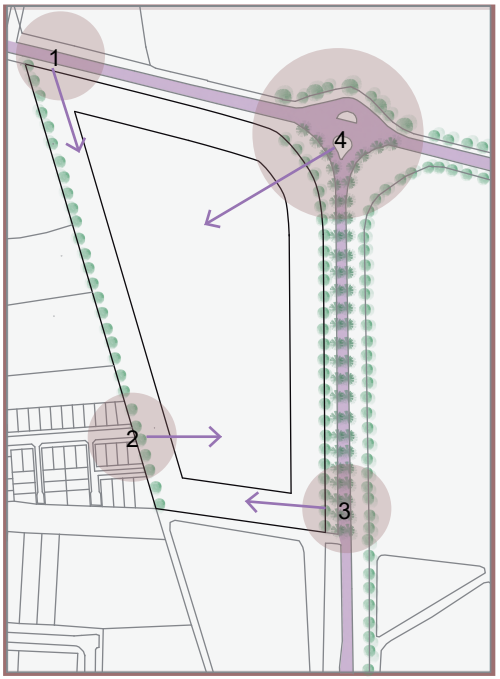
La parra como concepto de distribución y conexión dentro del proyecto.

El álamo como límite existente en gran parte de los predios agrícolas de la comuna.

La palmera como hito principal en la ciudad de San Vicente de Tagua Tagua.



Surge un ordenamiento dentro del terreno conformadas por paralelas respecto a la calle Diego Portales.
Se establece el orden de los programas dentro del terreno, se posiciona el terminal próximo al limite de las calles en comparación del centro comunitario que se retrae al interior del terreno generando un ambiente acogedor y más tranquilo en relación con el tránsito vehicular.



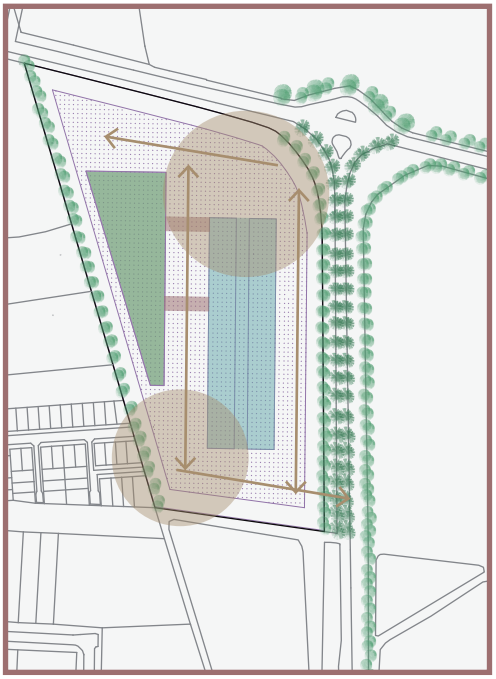
En la trama urbana que colinda con el proyecto se visibilizan cuatro puntos de tensión en relación a la movilidad peatonal y de tránsito, tres de ellos en relación a posibles accesibilidades y el cuarto siendo una intersección entre ambas calles generando un momento de saturación vehicular que previene un posible distanciamiento del proyecto en cuanto a distribución en el terreno.

1- ACCESIBILIDAD VEHICULAR

2- ACCESIBILIDAD PEATONAL LIGADA A CONJUNTOS HABITACIONALES

3- ACCESIBILIDAD PEATONAL Y TRANSPORTE PÚBLICO

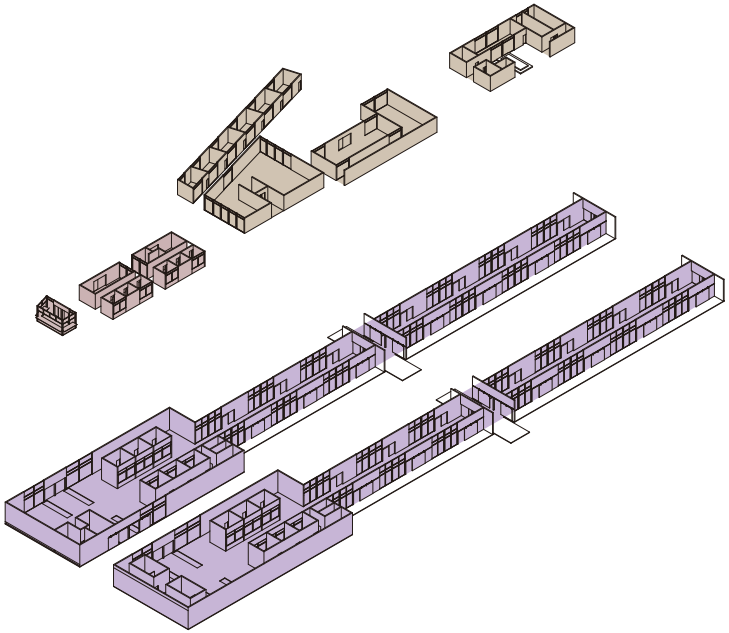
4- INTERSECCIÓN RUTA 66 Y AVENIDA DIEGO PORTALES



La modulación relativa a las parras se reinterpreta a través de una grilla de 3x3 que se posiciona dentro de las dimensiones del terreno, dando forma a los programas y a sus respectivas conexiones.

Se interrelacionan los programas y el contexto a través del espacio público generado en el proyecto. El espacio público se conforma a través de avenidas intermedias que conectan los diferentes programas con el exterior
Estas avenidas direccionan el recorrido dentro del proyecto, teniendo como punto inicial los accesos para concluir en áreas que operan como antesalas a los distintos programas y como recibimiento del usuario.

ZONIFICACIÓN

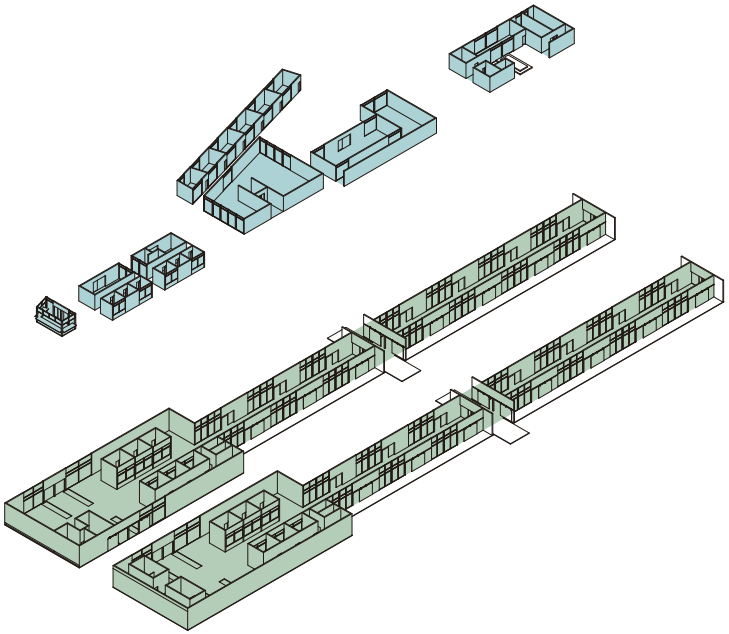


SERVICIOS: Espacios de accesibilidad restringida.

COMUNITARIO: Espacios de servicio a la población y de uso público.

COLECTIVO:Espacios de uso público pero con funcionamiento restringido en horarios establecidos.

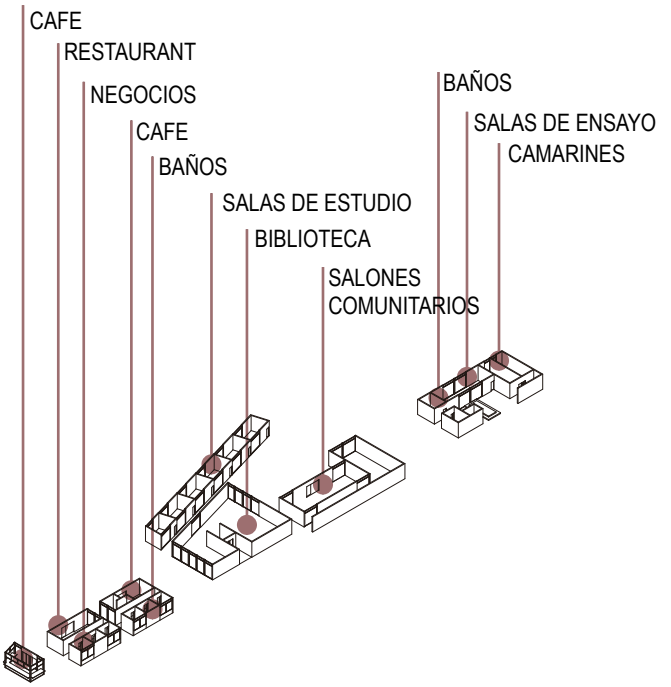
TEMPORALIDAD DE USO

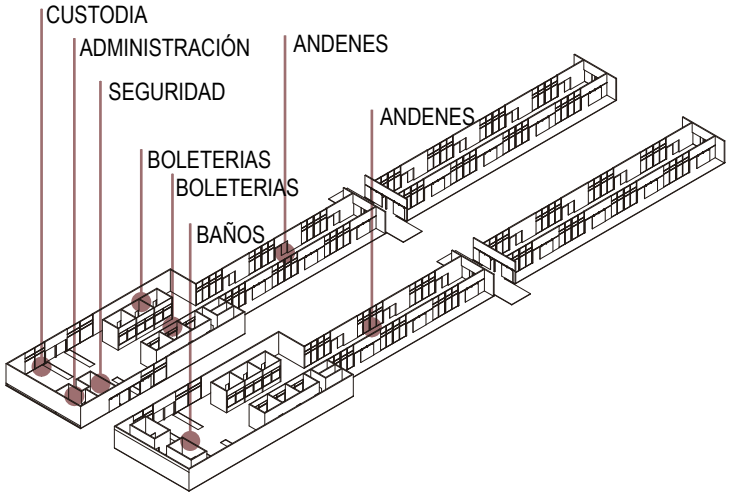


FLEXIBLE: Espacio colaborativo disponible a la comunidad dependiendo de sus necesidades.

RESTRIGIDO: Espacios de uso exclusivo al programa establecido.

PROGRAMAS

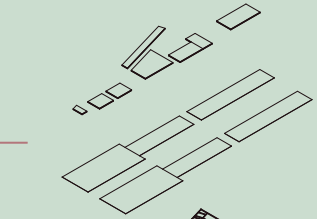

CAFE
RESTAURANT
NEGOCIOS
CAFE
BAÑOS
SALAS DE ESTUDIO
BIBLIOTECA
SALONES
COMUNITARIOS
BAÑOS
SALAS DE ENSAYO
CAMARINES


CUSTODIA
ADMINISTRACIÓN
SEGURIDAD
BOLETERIAS
BOLETERIAS
BAÑOS
ANDENES
ANDENES

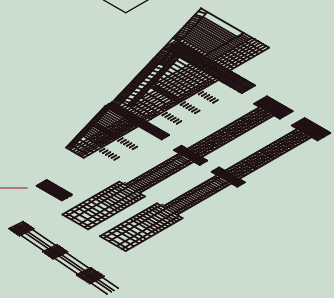
ISOMETRICA ESTRUCTURA

TECHUMBRE ESTRUCTURA DE MADERA

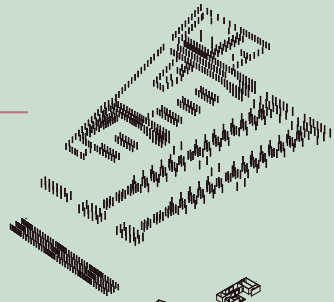
PLANCHAS OSB REVESTIDAS CON TEJA ASFALTICA



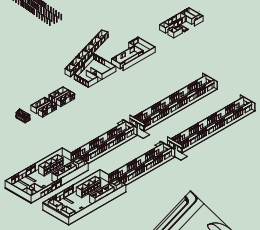
ENVIGADO MADERA LAMINADA

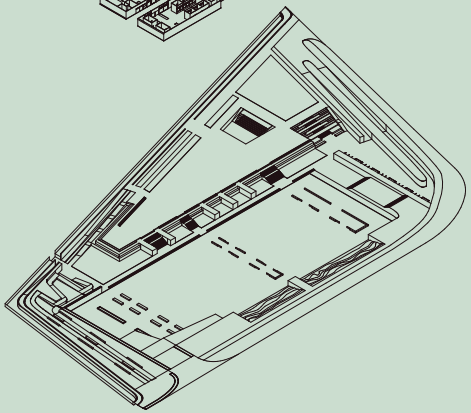


PILARIZACIÓN DE MADER EN MODULACIÒN



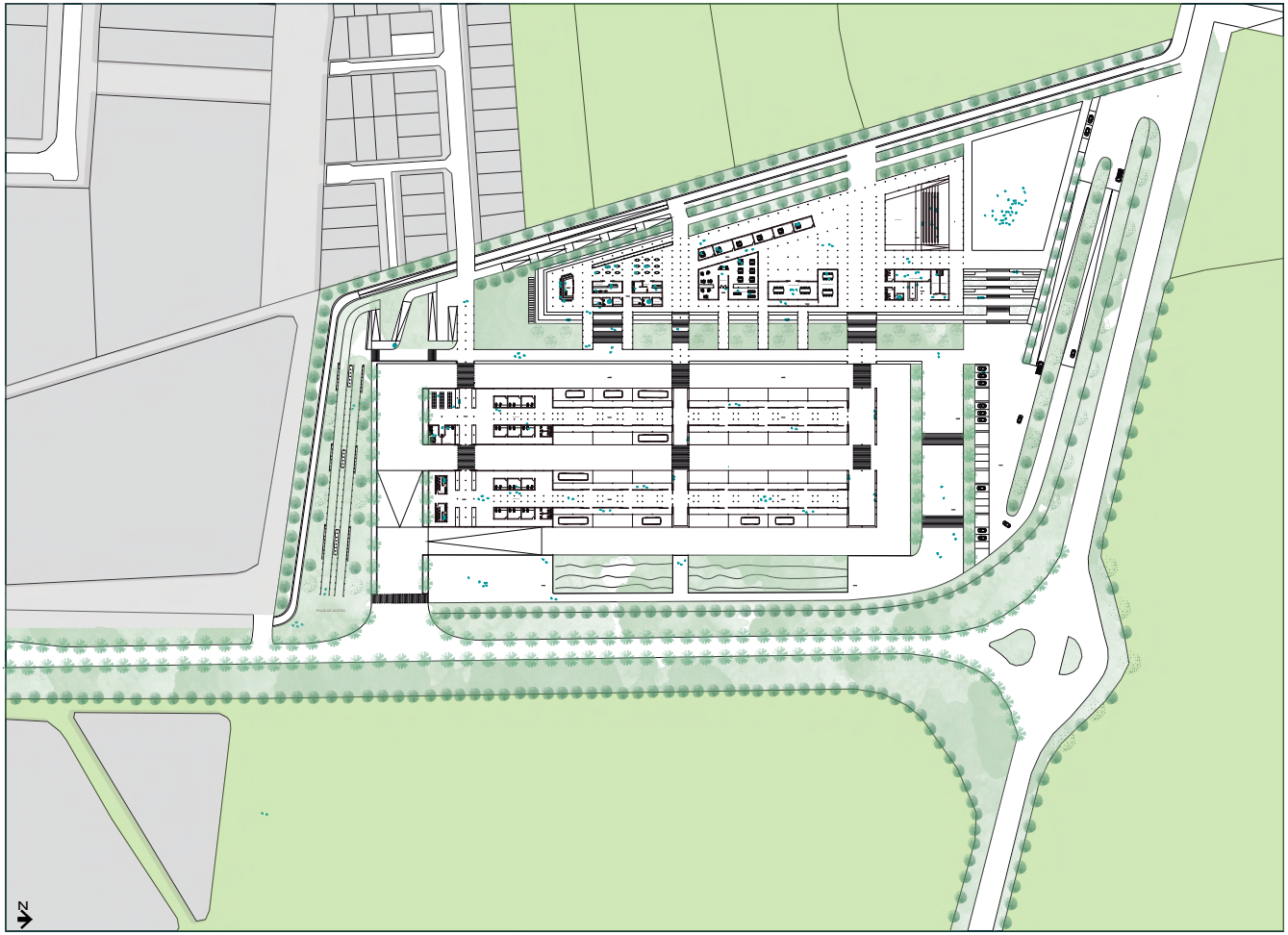
TABIQUERIA EN MADERA



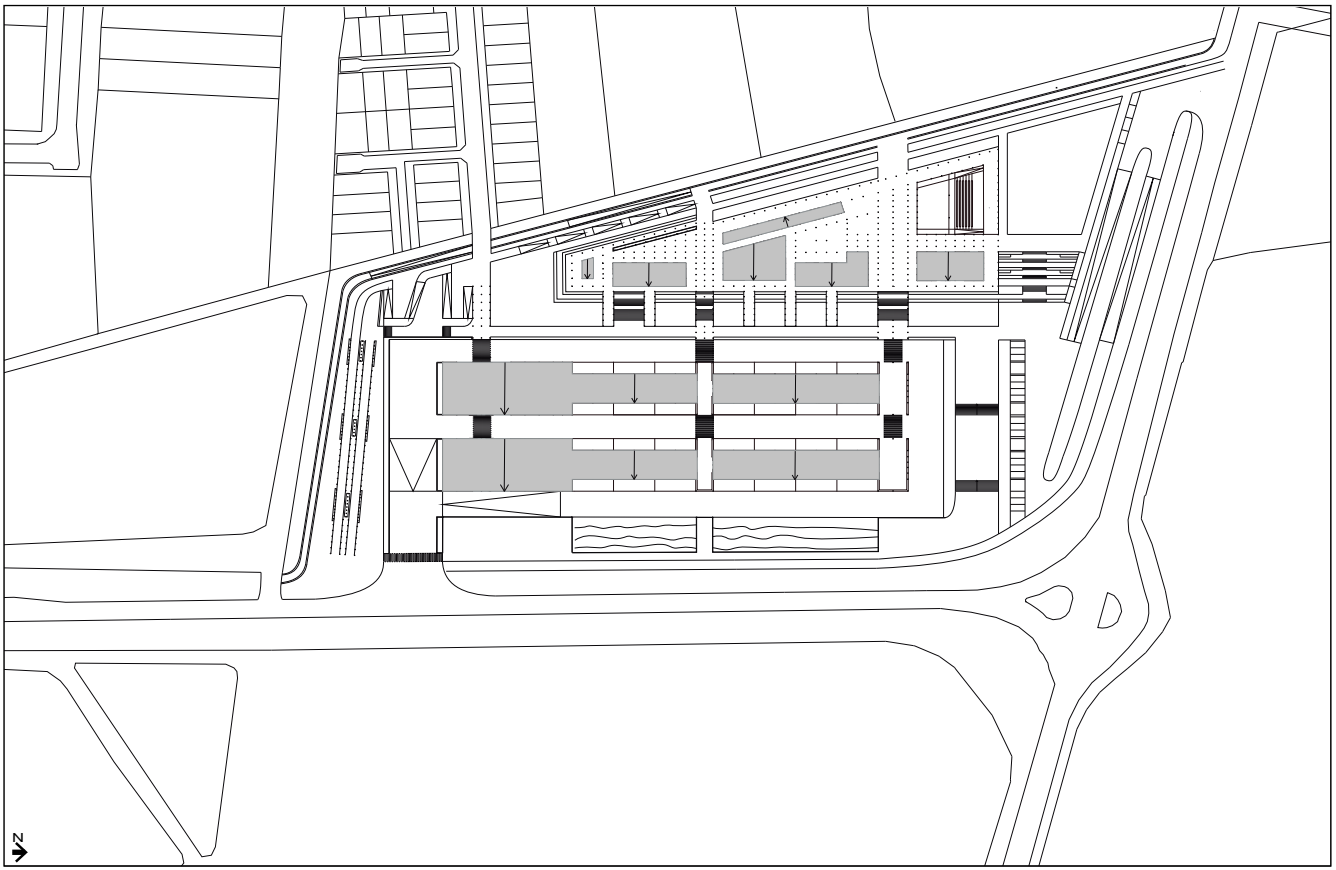


CAPITULO 6 PLANIMETRÍA

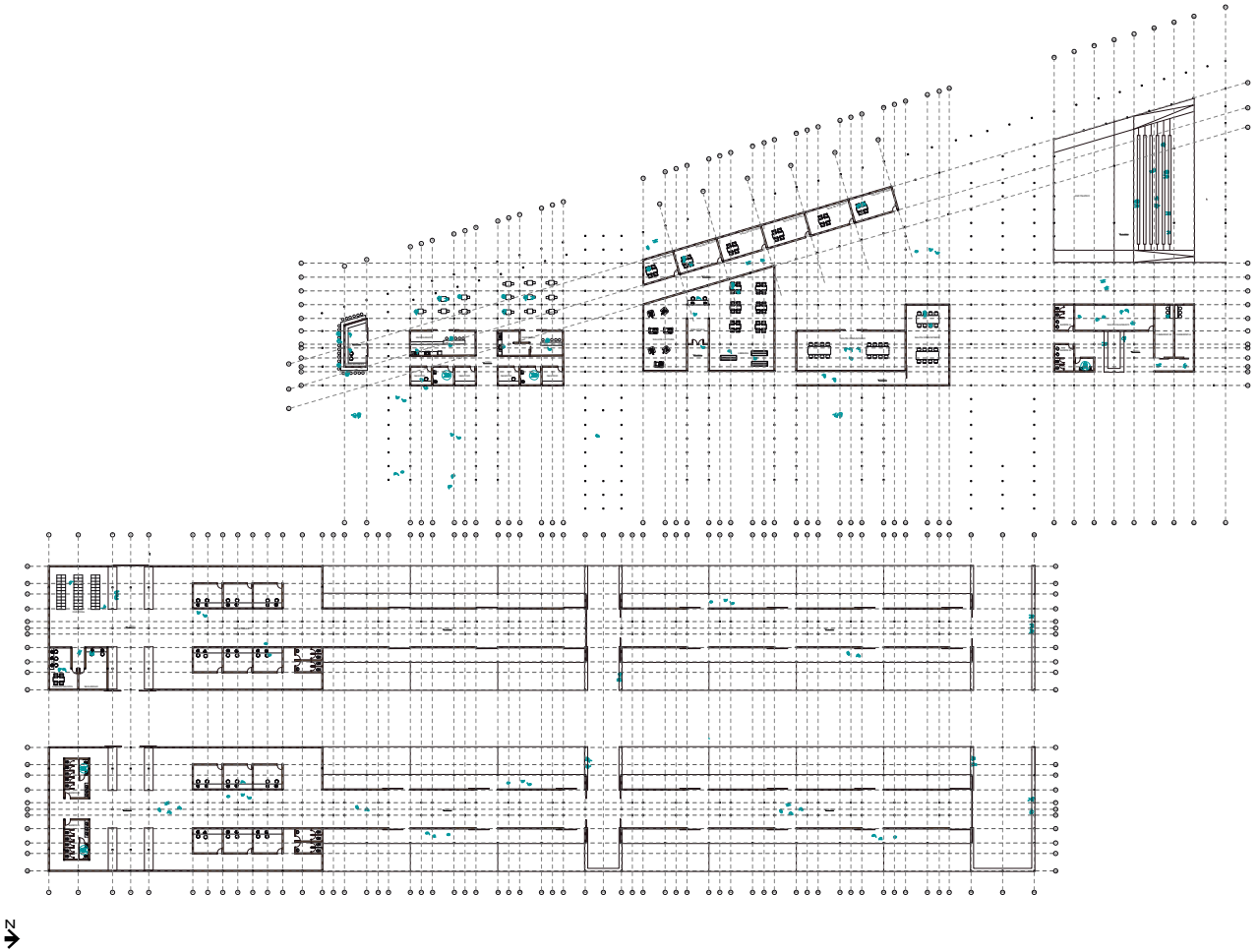
PLANTA DE EMPLAZAMIENTO



PLANTA DE TECHUMBRE



PLANTA REFERENCIAL CON EJES S/E



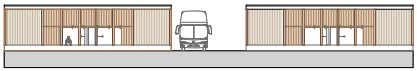
ELEVACIONES TERMINAL



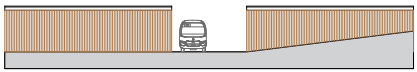
ELEVACIÓN OESTE



ELEVACIÓN ESTE

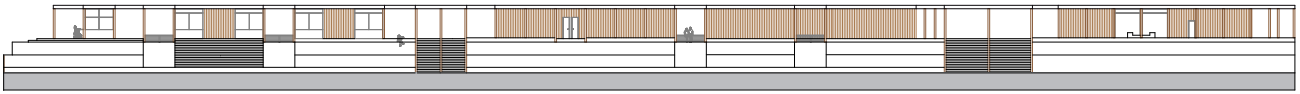


ELEVACIÓN SUR

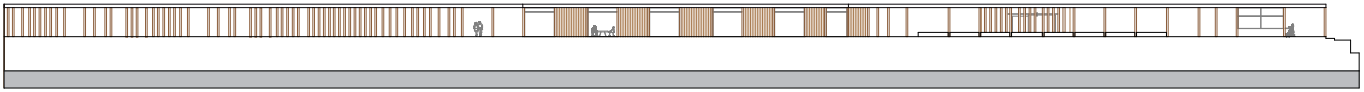


ELEVACIÓN NORTE

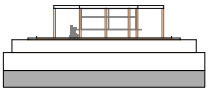
ELEVACIONES CENTRO COMUNITARIO



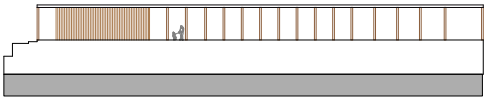
ELEVACIÓN OESTE



ELEVACIÓN ESTE

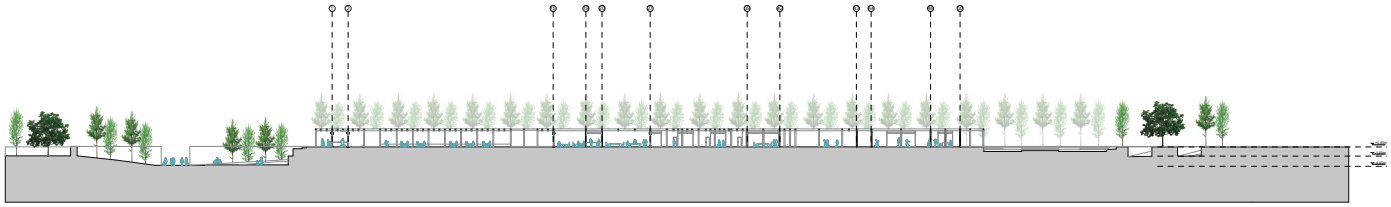


ELEVACIÓN SUR

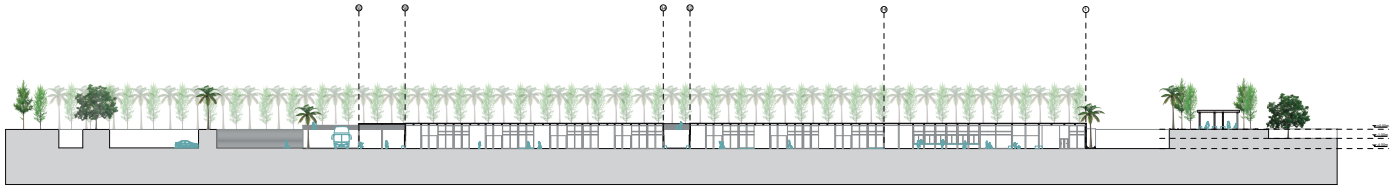


ELEVACIÓN NORTE

CORTES



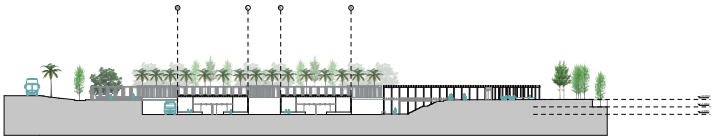
CORTE LONGITUDINAL CENTRO COMUNITARIO



CORTE LONGITUDINAL TERMINAL

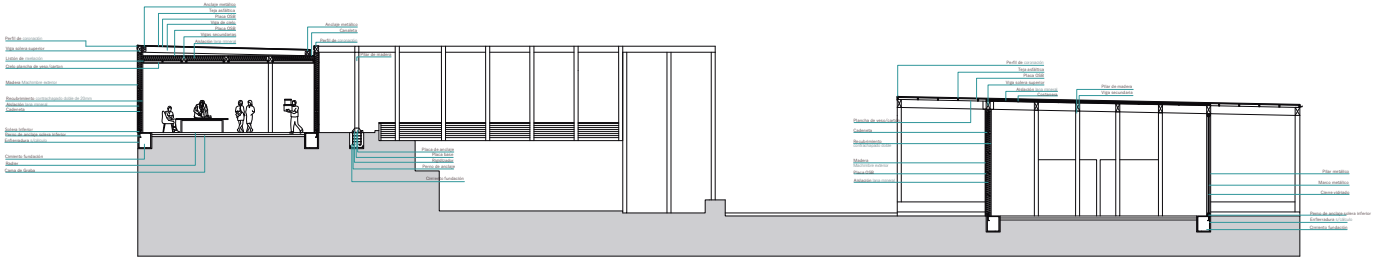


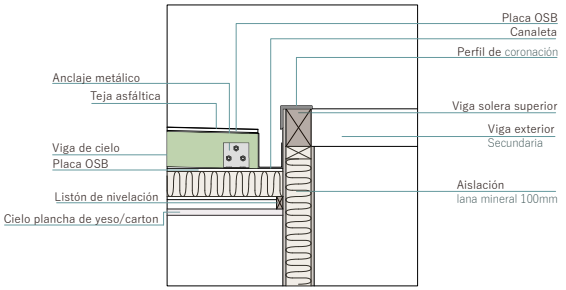
CORTE TRANSVERSAL OE

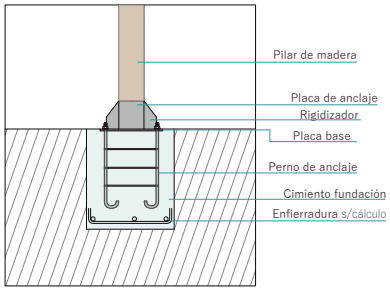


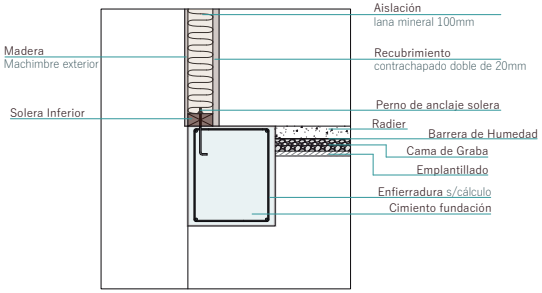
CORTE TRANSVERSAL EO

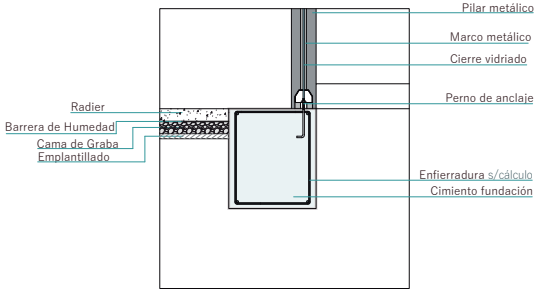
CORTES CONSTRUCTIVOS











CAPITULO 7 IMAGENES






















MODERN CRAFTS







BIBLIOGRAFIA

LIBROS

Claudia Kenbel y Gustavo Cimadevilla (2009) / La rurbanidad desde el enfoque de las memorias sociales.
Ernest Neufert (1936) / Arte de proyectar arquitectura.

TEXTOS

Ciudades y gobiernos locales unidos (2017).
Francisco Maturana M (2015) / Ciudades intermedias en Chile.

DOCUMENTOS

Plan regulador San Vicente de Tagua Tagua.
Catastro de infraestructura cultural, Consejo nacional de cultura y artes.
Plan de desarrollo comunal San Vicente de Tagua Tagua.

ARTICULOS EN LINEA

https://onuhabitat.org.mx/index.php/distinciones-entre-lo-rural-y-lo-urbano
https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/17290
https://www.cultura.gob.cl/wp-content/uploads/2015/08/Informe-Ohiggins.pdf
https://www.ine.cl/docs/default-source/demografia-y-migracion/