

*RUTA ESCÉNICA*  
*“Lo necesario de lo innecesario”*  
*Karina Gaete Garrido*





## CONSTANCIA DE VALIDACIÓN Y CONFIDENCIALIDAD DE MONOGRAFÍA A REPOSITORIO ACADÉMICO

### 1.- IDENTIFICACIÓN DEL TRABAJO ACADÉMICO

Tipo de monografía (marcar una opción):  Memoria o trabajo de título;  Tesis de Postgrado;

Título del trabajo: ARQUITECTURA VIAL: PROPUESTAS, ANÁLISIS Y DESARROLLO

Nombre del candidato(a): Karina Loreto Gaete Garrido

Carrera / Grado: Arquitectura

Campus: Casa Central Valparaíso; Departamento: Arquitectura

### 2.- VALIDACIÓN DEL PROFESOR GUÍA/DIRECTOR DE TESIS

Yo, MICHELE BERHO MONTALVO, en mi calidad de profesor(a) guía/director(a) del trabajo académico mencionado anteriormente **DEJO CONSTANCIA** que:

- He revisado esta versión del documento y corresponde a la versión final aprobada del trabajo.
- El trabajo cumple con los requisitos académicos y de formato establecidos por la institución

### 3.- EVALUACIÓN DE CONFIDENCIALIDAD POR PROPIEDAD INDUSTRIAL

El trabajo **NO contiene información que amerite confidencialidad** y puede ser publicado de inmediato en repositorio con acceso abierto.

El trabajo **CONTIENE** información con potenciales implicancias de propiedad industrial o intelectual y requiere un periodo de confidencialidad (embargo) por:

6 meses;  12 meses;  2 años;  3 años;  5 años;  10 años

Fundamentación de la necesidad de confidencialidad (obligatorio si se solicita embargo):

### 4.- FIRMAS

Profesor(a) guía o director(a) de memoria o tesis:

Fecha: 17/10/2025 ; Firma: 

Estudiante o Candidato(a):

Fecha: 17/10/2025 ; Firma: 

*Este formulario debe ser insertado como página 2 de la memoria o tesis, completado y firmado por estudiante y profesor(a) antes de la entrega en portal PRISMA de Biblioteca USM.*



*TITULO DE MEMORIA  
ARQUITECTURA VIAL: PROPUESTAS, ANÁLISIS Y DESARROLLO*



UNIVERSIDAD TÉCNICA  
FEDERICO SANTA MARÍA

*MEMORIA DE TITULACIÓN PARA OPTAR AL TÍTULO DE:*

*ARQUITECTA*

*PROFESORES REFERENTES:  
GUSTAVO SARABIA  
MICHELE BERHO*

*UNIVERSIDAD TÉCNICA FEDERICO SANTA MARÍA  
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA  
VALPARAÍSO, CHILE*

*KARINA LORETO GAETE GARRIDO  
RUTA ESCÉNICA*

*31/07/2025*

*AUTOR*

*KARINA LORETO GAETE GARRIDO*

*TÍTULO AL QUE OPTA*

*ARQUITECTA*

*MODALIDAD DE TITULACIÓN*

*PRÁCTICA PROYECTUAL*

*OFICINA*

*JENSEN ASOCIADOS*

*ARQUITECTO ENCARGADO*

*HARKEN JENSEN*

*PROFESORES REFERENTES*

*GUSTAVO SARABIA*

*MICHELE BERHO*

*INSTITUCIÓN*

*UNIVERSIDAD TÉCNICA FEDERICO SANTA MARÍA*

*UNIDAD ACADÉMICA*

*DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA*

## **AGRADECIMIENTOS:**

*Dentro de lo largo de mi carrera, me he dado cuenta lo valioso que es el apoyo y el respaldo de la gente que te quiere, comprendí y empecé a valorar a mi familia, sobretodo a mis papas, ellos se transformaron en mi cable a tierra y mi soporte para sobrellevar lo difícil que es estudiar la carrera de arquitectura, desde lo mas mínimo de acompañarme en mis entregas, en mis trasnoches y en mis momentos de pena, cuando sentía que no podía mas ellos siempre encontraban la forma de respaldarme y ayudarme en todo.*

*A mi abuelo que es lo mas valioso que tengo, el es quien me impulsa a terminar y esforzarme para terminar y que este presente en el día de mi titulación, se ha vuelto uno de mis principales objetivos, el es una de las personas mas importantes en mi vida, mi abuela también lo es y se que desde el cielo siempre me cuida y me protege en todo momento, desde que dejo este mundo me ha hecho mucha falta, pero se que ella guía a mi abuelo en todo para que siga apoyandome y dandome todo su cariño, se me llenan mis ojos de lagrimas cada vez que hablo de el, para decirles que soy una abuelona.*

*Jamas creí que llegaría este día, donde por fin logre finalizar mi carrera que desde cuarto medio jamas creí que estudiaría ni que lo lograría.*

*DEDICATORIA:*

*Con mucho cariño,  
A Pedro, Ester, Mauricio y Angelica por jamas dejar de creer en mi,  
ni dejarme caer.  
A mis hermanos, Tamara y Diego, mis compañeros fieles, mis  
amigos y mi espacio seguro.*

## RESUMEN

*El presente proyecto de título propone una estrategia de intervención territorial basada en la implementación de una ruta escénica como eje estructurante del paisaje, la infraestructura y el espacio público. La propuesta surge a partir del reconocimiento del valor del recorrido como experiencia activa de permanencia y contemplación, en contraposición a la lógica tradicional de tránsito acelerado. En este sentido, se plantea una ruta que no solo conecta puntos geográficos, sino que también articula hitos paisajísticos y culturales a través de espacios de detención y encuentro.*

*El trabajo se estructura en tres ejes principales. Primero, se aborda la ruta escénica como una oportunidad para resignificar el trayecto, transformándolo en un medio para activar el territorio y fomentar el turismo sustentable. Segundo, se destaca el rol de las obras complementarias, entendidas como intervenciones de pequeña escala que permiten establecer una relación más directa y sensible entre el usuario y el entorno natural. Finalmente, se desarrolla un acercamiento al diseño de un parque urbano, concebido como un espacio público articulador, capaz de sintetizar los principios territoriales del proyecto y responder a las necesidades locales desde una lógica participativa.*

*El estudio considera tanto aspectos técnicos como sociales, integrando levantamientos en terreno, análisis territorial, criterios de diseño urbano y procesos de vinculación comunitaria. Su pertinencia se ve reforzada por el contexto actual, en el que las rutas escénicas están en expansión en Chile, y por la futura implementación de un nuevo aeropuerto dentro del área de estudio, lo que potencia su impacto como eje de desarrollo turístico y social a nivel regional.*

## ABSTRACT

*This degree project proposes a territorial intervention strategy based on the implementation of a scenic route as a structuring axis of the landscape, infrastructure and public space. The proposal arises from the recognition of the value of the journey as an active experience of permanence and contemplation, as opposed to the traditional logic of accelerated transit. In this sense, a route is proposed that not only connects geographical points, but also articulates landscape and cultural landmarks through spaces of detention and meeting.*

*The work is structured in three main axes. First, the scenic route is approached as an opportunity to resignify the journey, transforming it into a means to activate the territory and promote sustainable tourism. Second, the role of complementary works is highlighted, understood as small-scale interventions that allow to establish a more direct and sensitive relationship between the user and the natural environment. Finally, an approach to the design of an urban park is developed, conceived as an articulating public space, capable of synthesizing the territorial principles of the project and responding to local needs from a participatory logic.*

*The study considers both technical and social aspects, integrating field surveys, territorial analysis, urban design criteria and community linkage processes. Its relevance is reinforced by the current context, in which scenic routes are expanding in Chile, and by the future implementation of a new airport within the study area, which enhances its impact as an axis of tourist and social development at the regional level.*

## GLOSARIO

- *Ruta escénica: Infraestructura vial diseñada para destacar la experiencia visual del paisaje, integrando puntos de detención, miradores y elementos de valor natural o cultural.*
- *Trazado vial: Disposición geométrica y funcional de una vía, que define su recorrido, pendiente, radios de giro y relación con el entorno físico y urbano.*
- *Permanencia: Condición espacial que invita a detenerse, observar o habitar un lugar, en contraposición al tránsito rápido o meramente funcional.*
- *Obra complementaria: Intervención de pequeña o mediana escala que enriquece un recorrido o espacio, facilitando su uso, accesibilidad y vínculo con el entorno.*
- *Parque urbano: Espacio público de escala barrial o comunal que combina áreas verdes, infraestructura recreativa y elementos de encuentro social dentro del tejido urbano.*
- *Articulación territorial: Relación estructural y funcional entre distintos componentes del paisaje o del espacio urbano, con el fin de integrarlos en un sistema coherente.*
- *Infraestructura verde: Red de espacios naturales o seminaturales planificados estratégicamente que proporcionan beneficios ecológicos, sociales y urbanos, como corredores verdes, parques y cuerpos de agua.*
- *Multimodal: Sistema de transporte que integra distintos modos de desplazamiento (peatonal, ciclista, vehicular, transporte público, etc.) De forma coordinada y eficiente.*
- *Paisaje: Conjunto de elementos naturales y culturales perceptibles desde un territorio, cuya lectura y valor dependen de factores físicos, simbólicos y sociales.*
- *Activación: Proceso mediante el cual un espacio es dotado de uso, vida y significado, ya sea a través de programas, infraestructura o participación comunitaria.*
- *Participación ciudadana: Mecanismo mediante el cual la comunidad se involucra en las etapas de diagnóstico, diseño o gestión de un proyecto urbano o territorial.*
- *Territorio: Espacio geográfico habitado y significado por las personas, que incluye dimensiones físicas, sociales, culturales y políticas.*
- *Nodos: Puntos clave dentro de un sistema territorial o urbano donde confluyen flujos, actividades o decisiones de diseño.*
- *Recorrido: Trayectoria definida por el movimiento de personas a través de un espacio, que puede ser diseñada para promover experiencias sensoriales o de contemplación.*
- *Sistema de movilidad lenta: Conjunto de infraestructuras y políticas que priorizan el desplazamiento peatonal, ciclístico o no motorizado.*
- *Contemplación: Acción de observar o experimentar el paisaje con una disposición pausada, reflexiva o estética.*
- *Identidad local: Conjunto de características culturales, históricas y sociales que distinguen a una comunidad o territorio específico.*



*TEMA 1: RUTA ESCÉNICA*

*TEMA 2: LAS OBRAS  
COMPLEMENTARIAS*

*TEMA 3: PARQUE  
URBANO*

*Fuente: Elaboración propia*

# 01

## TEMAS DE ESTUDIO

## ÍNDICE

### TEMA 1

*Ruta escénica como oportunidad permanencia*

*1.0 Introducción*

*1.1 Qué es una ruta escénica*

*1.2 Origen y fundamentos*

*1.3 Objetivos de una ruta escénica*

*1.4 Atributos de una ruta escénica*

*1.5 Cualidades intrínsecas*

*1.6 Ruta como sentido de permanencia*

*1.7 Contexto mundial*

*1.8 Contexto nacional*

*1.9 Crecimiento en cifras*

*1.10 Gestión ruta escénica*

*1.11 Metodología paso a paso*

*1.12 Conclusión*

# 02

## *TEMA 2*

### *El valor de las obras complementarias*

#### *2.0 Introducción*

#### *2.1 Qué es una obra complementaria*

#### *2.2 Obra complementaria, elemento clave*

#### *2.3 Funciones*

#### *2.4 Tipologías*

#### *2.5 Integración arquitectónica y sostenibilidad*

#### *2.6 Impacto territorial y social*

#### *2.7 Rol ambiental*

#### *2.8 Implementación fichas técnicas*

#### *2.9 Ventajas de implementación fichas técnicas*

#### *2.10 Propuestas de diseño*

#### *2.11 Referentes*

#### *2.12 Conclusión*

# 03

## *Tema 3*

### *Acercamiento al diseño de un parque urbano*

#### *3.0 Introducción*

#### *3.1 Qué es un parque urbano*

#### *3.2 Tipología*

#### *3.3 Funciones*

#### *3.4 Importancia de infraestructura verde*

#### *3.5 Infraestructura social y ecológica*

#### *3.6 Impacto de un parque urbano en las personas*

#### *3.7 Etapas de diseño de un parque urbano*

#### *3.9 Conclusión*

## *Referencias*

## *Anexos*

## 1.0 INTRODUCCIÓN.

*El presente informe de título aborda una propuesta de intervención territorial a partir del estudio y proyección de una ruta escénica como eje articulador del paisaje, la infraestructura y el espacio público. El trabajo se sitúa en la intersección entre el urbanismo, el diseño y la planificación territorial, explorando cómo una infraestructura vial puede convertirse en un soporte de permanencia, experiencia y apropiación del territorio.*

*A partir de un enfoque que reconoce el valor del recorrido como oportunidad de encuentro con el entorno, se propone una estrategia que no se limita al tránsito vehicular, sino que incorpora una lectura amplia del paisaje y sus dinámicas. En este contexto, se profundiza en tres líneas complementarias: la ruta escénica como una experiencia que invita a detenerse y habitar el trayecto; las obras complementarias como elementos que otorgan identidad y valor de uso a lo largo del recorrido; y el acercamiento al diseño de un parque urbano, entendido como espacio público central dentro del sistema propuesto.*

*Este informe desarrolla tanto los fundamentos conceptuales como las decisiones proyectuales que permiten configurar una propuesta coherente con el territorio, sensible a su carácter y abierta a las necesidades de quienes lo habitan y transitan. El objetivo es ofrecer una mirada integral que articule escalas, funciones y experiencias en torno a una infraestructura que deja de ser solo un medio de paso para convertirse en una herramienta de activación territorial y sentido de permanencia.*



*¿Cómo puede una ruta escénica fortalecer la identidad local y generar estadías más prolongadas en el territorio?*

*Las rutas escénicas tiene como esencia el poner en valor los elementos que hacen único a un lugar o territorio, es decir, su identidad. Esa puesta en valor implica transmitirle al visitante, a través de diversos medios y formas, esos elementos y por lo tanto, construir un relato interesante que puede ser contado de diversas formas, pasivas y activas. Si existe un relato interesante, experiencias que lo pongan en valor y además buenos servicios turísticos, las estadías aumentarán.*

*(Sebastian Raby, 2025)*

## 1.1 PRESENTACIÓN OFICINA

### ¿QUIENES SON?

*Jensen Asociados es una oficina de arquitectura fundada por el arquitecto Harken Jensen (Arquitecto Urbanista, Escuela de Arquitectura y Urbanismo, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso), con una trayectoria centrada en el desarrollo de proyectos urbanos integrales desde el año 1980.*

*Su práctica se ha caracterizado por abordar la ciudad como un campo vivo, donde convergen la planificación territorial, el diseño del espacio público y la gestión urbana, con un enfoque crítico y multidisciplinar orientado al bienestar colectivo y la sustentabilidad*

### METODOLOGÍA

*A lo largo de su desarrollo profesional, la oficina ha consolidado una metodología basada en tres ejes fundamentales que dialogan con la complejidad del fenómeno urbano:*

- 1. Lectura territorial y diagnóstico contextual: La comprensión profunda de las dinámicas sociales, culturales, ambientales y geográficas que configuran el territorio, como base para formular propuestas significativas.*
- 2. Propuesta urbana como articulación de escalas: El desarrollo de ideas que integran lo estratégico y lo cotidiano, reconociendo las relaciones entre el habitar local y los sistemas urbanos mayores.*
- 3. Interdisciplina como herramienta proyectual: La colaboración activa con distintas disciplinas como la sociología, ecología, ingeniería o participación ciudadana, entendida como una vía para enriquecer el proceso de diseño y planificación urbana.*



Arquitectos  
arquitectura@jensenasociados.cl



## 1.2 MISIÓN Y VISIÓN:

*En un contexto donde las ciudades enfrentan crecientes desafíos en cuanto a equidad, resiliencia y cohesión social, Jensen Asociados asume el urbanismo como una práctica abierta, situada y responsable, capaz de generar respuestas proyectuales que construyan comunidad y valor público sin alterar el ecosistema.*

*La oficina no busca imponer formas, sino facilitar procesos que reconozcan los saberes locales, fortalezcan los vínculos sociales y potencien la identidad de los territorios. Bajo esta visión, se proyecta como un espacio de trabajo que articula pensamiento crítico, compromiso ético y vocación transformadora, manteniéndose en diálogo constante con la evolución contemporánea de nuestras ciudades.*



### 1.3 MODALIDAD DE TITULACIÓN

*La modalidad de práctica proyectual buscar insertar al estudiante en el medio profesional futuro a través de la participación en algunos proyectos complejos. Específicamente, en el trabajo de titulación adscrito esta modalidad deberá centrarse en el conocimiento de la legislación y normativa vigente, materiales y sistemas constructivos vigentes en el mercado, especificaciones técnicas, cubicación, presupuesto, programación y gestión económica del proyecto. Además se deberá contar con tres temas de estudio que el estudiante desarrollará en profundidad durante el periodo de trabajo*

### ¿POR QUÉ PRÁCTICA PROYECTUAL?

*Durante el proceso universitario la estudiante siempre buscó la forma de aplicar los trabajos realizados con la intención de hacer tangible el aprendizaje adquirido a lo largo de la carrera, esta modalidad resultó ser la adecuada para dichas intenciones, que permitieron desarrollar desde la experiencia laboral a la estudiante, abordando proyectos significativos, acercándose a las metodologías y paso a paso, como también a los protocolos normativas nacionales vigentes.*

## 1.4 MI TRABAJO EN LA OFICINA

### Proyecto de investigación

*El presente proyecto de título tiene como objetivo explorar el potencial de una ruta escénica como herramienta de activación territorial en la V región del país, entendida no solo como una infraestructura de conexión vial, sino como un medio para revalorizar el paisaje, fomentar la permanencia y potenciar el desarrollo turístico de forma sostenible. El caso de estudio se sitúa en un contexto estratégico, dado que se proyecta la implementación de un nuevo aeropuerto regional en las cercanías, lo que aumenta significativamente la proyección de la zona como destino turístico. La investigación propone un enfoque integral, que articula escalas territoriales, infraestructurales y de espacio público, incorporando además la voz de las comunidades locales.*

### Estrategia proyectual

*La estrategia proyectual se basa en una aproximación territorial que considera tanto las condiciones físicas del lugar como sus dinámicas sociales y culturales. Se plantea una ruta escénica estructurada en torno a una serie de obras complementarias, las cuales permiten el uso activo del espacio y generan puntos de interés a lo largo del recorrido. El sistema se articula con un parque urbano como nodo central, capaz de concentrar actividades, servicios y programas abiertos a la comunidad. La estrategia se apoya en criterios de diseño participativo, sensibilidad al paisaje y adaptación a la topografía, buscando soluciones de bajo impacto que potencien el carácter del lugar.*

### Motivaciones para abordar el caso

- 1. Oportunidad territorial: La zona presenta una localización estratégica y un alto potencial escénico, actualmente sub-utilizado.*
- 2. Presencia de un futuro aeropuerto: La instalación proyectada del aeropuerto dentro del área propuesta fortalece la justificación y viabilidad del proyecto.*
- 3. Déficit de espacios públicos: Existe una baja oferta de áreas de permanencia, parques y espacios de encuentro para la comunidad.*
- 4. Alta congestión vehicular en rutas alternativas: El aumento vehicular y el aumento de zonas urbanas hacen necesarias la creación de nuevas conexiones entre regiones y comunas.*
- 5. Creciente interés por el turismo de paisaje: La tendencia nacional e internacional hacia experiencias turísticas ligadas al entorno natural entrega una oportunidad real de activación económica local.*
- 6. Falta de conexión entre los elementos del territorio: Pese a contar con atractivos naturales y culturales, estos no están articulados ni jerarquizados.*
- 7. Voluntad de aportar desde el diseño urbano: El proyecto permite poner en práctica herramientas del urbanismo y la arquitectura para transformar el territorio de forma respetuosa y estratégica.*
- 8. Interés personal y profesional: Existe una motivación profunda por contribuir a un tipo de desarrollo más consciente del valor del paisaje y la relación entre infraestructura y habitar.*

## 1.5 ETAPAS DE TRABAJO

### Etapas de trabajo

*El desarrollo del proyecto se dividió en las siguientes etapas:*

- 1. Diagnóstico territorial: Levantamiento de información base, visitas a terreno, análisis de cartografía y reconocimiento de potencialidades del paisaje.*
- 2. Definición conceptual y temática: Delimitación de los ejes principales del proyecto: ruta escénica, obras complementarias y parque urbano.*
- 3. Formulación de estrategia territorial: Propuesta general de estructura y lógica del sistema escénico, identificación de tramos y nodos relevantes.*
- 4. Diseño de obras complementarias: Desarrollo de tipologías que permiten activar la ruta y generar permanencia en puntos estratégicos.*
- 5. Diseño del parque urbano: Acercamiento al diseño de un espacio público articulador, con programas y recorridos vinculados al entorno.*
- 6. Síntesis y presentación final: Integración de todas las escalas trabajadas, elaboración de planos, esquemas, renders y narrativa del proyecto.*



# 1. 6 PROYECTOS OFICINA

## LOTEO FORESTA REÑACA

### INTRODUCCIÓN

El proyecto Foresta de Reñaca, es un loteo y urbanización, emplazado en el delimitado norte de Viña del Mar que viene a solucionar de forma definitiva las carencias de conectividad y de espacios públicos de dicho sector. El proyecto se encuentra terminado, y entrega una solución a las siguientes situaciones urbanas:

Mejora y crea nuevas vías en la conexión, tanto vehicular como peatonal, norte - sur con la comuna de Concón.

Crea nuevas conectividades poniente-orientes, entre Reñaca y la intercomuna.

Crea una nueva área verde, de uso público denominada, Parque La Foresta de Reñaca de una superficie de 2,83 ha, otorgando un nuevo espacio verde de alto estándar.

Limita la altura de las futuras edificaciones.

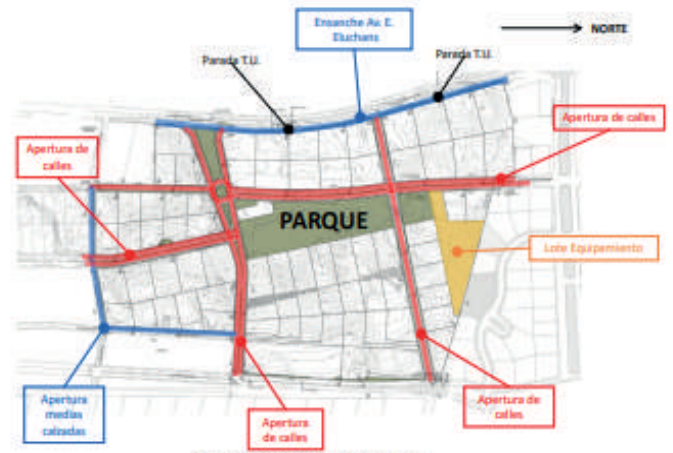
El proyecto contempla una inversión total de UF248.889, de las cuales el parque tuvo una inversión de UF63.351.



Esquema de ubicación del proyecto en el contexto metropolitano



Trazado de las Vías Existentes y Propuestas  
Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth



### CONTEXTO URBANO

El proyecto, genera un nuevo polo de encuentro comunitario, creando amplias avenidas y generosas áreas verdes, las que se encuentran en el centro del proyecto.

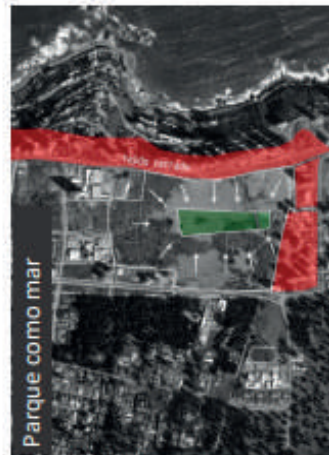
La ubicación le confiere una buena conectividad con las principales vías de articulación local, urbana y metropolitana, las cuales presentaban discontinuidades que el proyecto se encarga de completar, favoreciendo la conectividad norte-sur.

El proyecto pretende romper la tendencia predominante en el sector, limitando la altura (libre según PRCVM) en casi el 70% del proyecto a 15 pisos y en el resto a 21 pisos.

Entre las mejoras a la red vial y al sistema de tránsito del loteo cabe destacar lo siguiente:

- Esmarce avenida Concón - Reñaca, agregándose una pista adicional.
- Implementación de dos nuevos paraderos de transporte urbano en dicha vía.
- Apertura de dos vías norte sur, dando continuidad a dos ejes intercomunales.
- Apertura de dos vías Oriente-Poniente.
- Creación de la vereda oriente de E. Elachans.

El proyecto resuelve algunos problemas de infraestructura que se observan en las vías contiguas como la destinada a transporte público, servicios básicos, y evacuación de aguas lluvias entre otros. Se dota de una futura área de equipamiento para el sector y adicionalmente se deja un lote enajenable inserto en el parque en el cual se edificará una construcción de tres pisos destinado a equipar de servicios al parque.



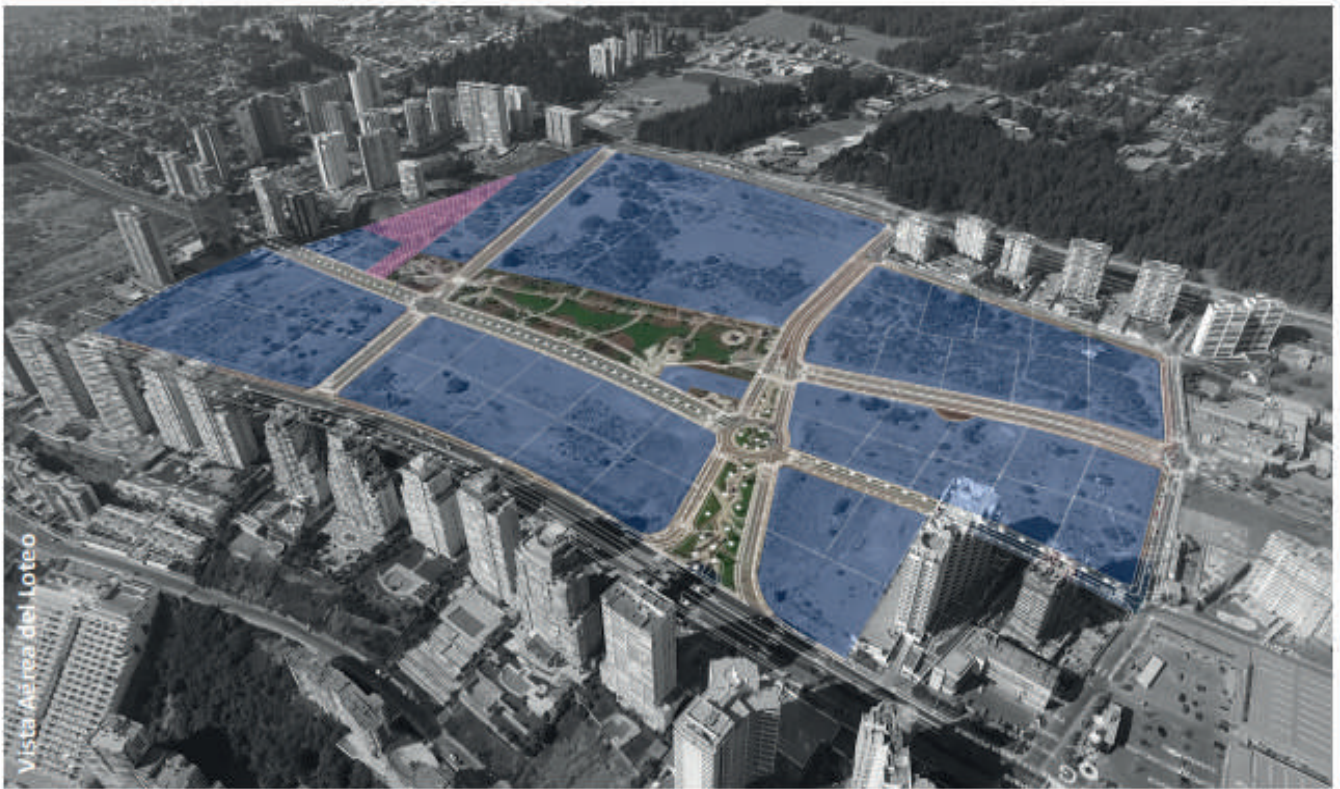
Esquema distribución de áreas verdes, parque como mar



Vista aérea actual del parque

### CONTEXTO DEL PARQUE

El proyecto del parque, se concibe como un gran espacio público en el centro del loteo que concentra las áreas verdes del proyecto en un paño central, para otorgar una calidad paisajística y de uso público al sector. La propuesta complementa al borde costero en su rol de atracción y vital, generando la apertura del tejido urbano mediante un espacio central hacia el cual se orienten y abran las futuras edificaciones y que sirva como fuente de aislamiento, calidad paisajística y ambiental de los lotes que se generan mediante la subdivisión propuesta en el proyecto de lotes. La visión urbana propuesta es que el parque sea el mar.



Vista Aérea del Loteo

Vista aérea (fotos aéreas sobre foto aérea) del proyecto

## LOTEO FORESTA REÑACA

### CALIDAD DE LA URBANIZACIÓN

Se propone una urbanización de calles anchas, con bordeles y jardines en las aceras para proteger al peatón. El trazado de los recorridos peatonales (accesibles mediante rebajes normados) busca integrar y articular el parque con las calles colindantes y su entornos, generando un diálogo entre los elementos de la urbanización y los accesos al parque.

Si bien las cesiones destinadas a áreas verdes responden a las disposiciones del artículo 2.2.5 de la OGUC, la superficie total destinada a paisajismo del proyecto excede en más de un 30% el mínimo requerido por la norma.

### FICHA PROYECTO

Nombre Proyecto	: Foresta de Reñaca
Ciudad y Corriente	: Reñaca, Vía del Mar
Mandante	: Inmobiliaria e Inversiones Reñaca Norte S.A.
Construccion	: Incocon S.p.a.
Arquitecto	: Harlan Jansen V. / Felipe Guillón G.
Paisajismo	: Juan Salazar
Uso	: Vivienda, Área Verde, Residencial y comercio
Superficie Interior (paisajismo)	: 36.501 m <sup>2</sup>
Superficie Exterior (proyecto)	: 315.877 m <sup>2</sup>

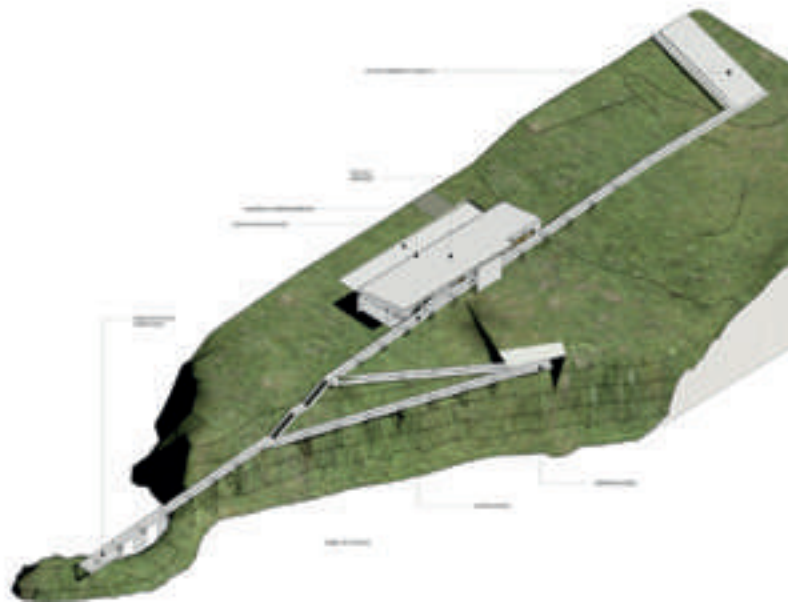


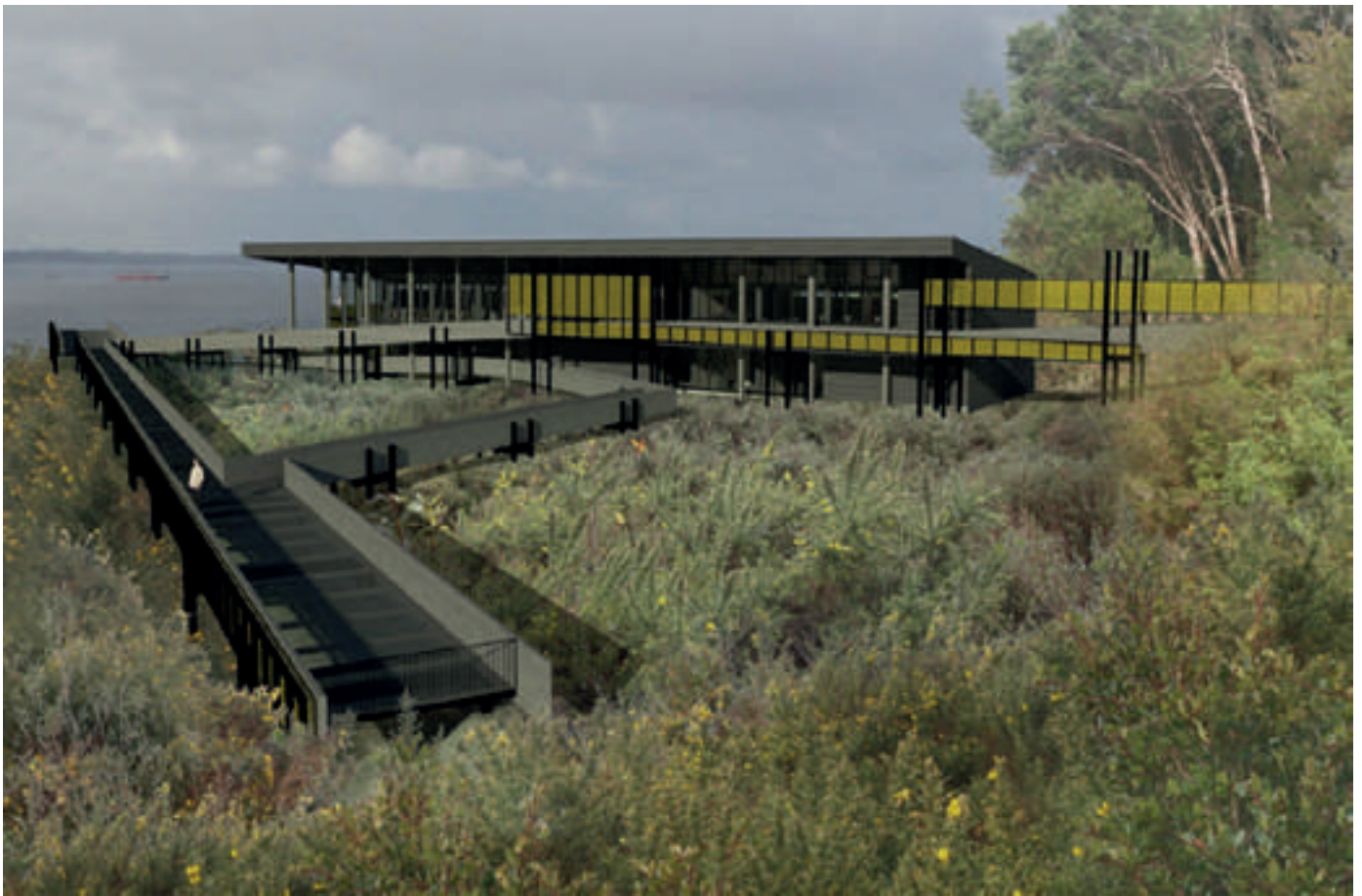
Vista renderizado general del proyecto



Vista del cruce del proyecto desde Av. Elcheche (Av. Conce-Reñaca)

ÁREA DE SERVICIOS - PUENTE CHACAO  
Edificio Mirador y Operaciones

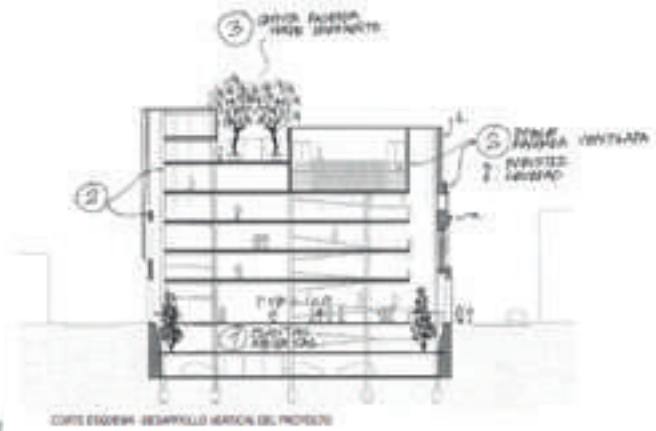




*EDIFICIO CONTROL Y DIFUSIÓN - PUENTE CHACAO*



## EL PALACIO SUBERCASEAUX



### 3\_ QUINTA FACHADA

La propuesta considera continuar la vertical del edificio hasta 3 niveles más que la antigua edificación, esto, en dos volúmenes para evitar la presencia de un volumen homogéneo e inexpressivo. El volumen norte (Cochrane) considera programa principalmente programa administrativo mientras que en el lado sur (Serrano) se proyecta un auditorio. La quinta fachada se configura en el distanciamiento de ambos volúmenes dando cabida a una área verde en altura (200m2) que dialoga en la lejanía de los cerros aledaños con el verdor de la plaza Echaurren.



AFIRMACIONES QUE GENERAN NUESTRO OBRA

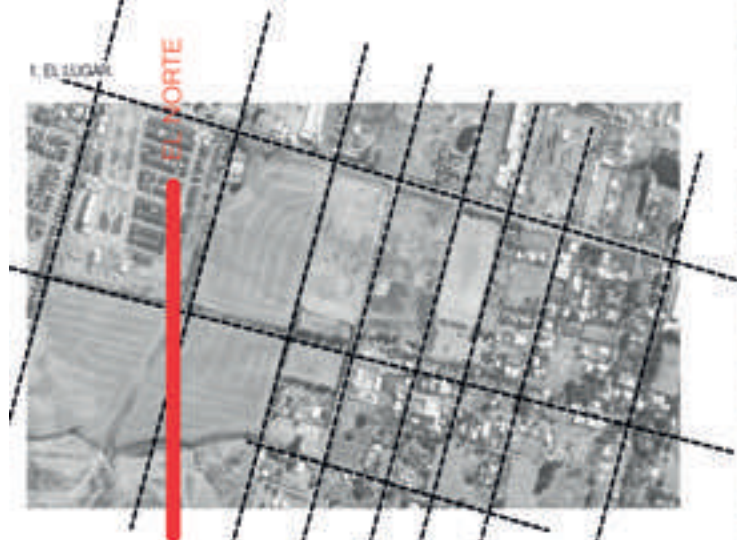
LA ARQUITECTURA ES UN ARTE. Vale decir que por ello el hombre vive libremente en la vigilia y el coraje de hacer un mundo.

LA TÉCNICA ESTÁ AL SERVIDO DEL ARTE.

EL AHORA Y EL AQUÍ. Las obras tienen un tiempo y un lugar.

UN TIEMPO. Es el tiempo en que vivimos, nosotros, el colegio, los profesores, la ciudad, mañana es diferente. La obra dice de su tiempo. En ese sentido es atemporal, no obedece a las modas, es un tiempo de nosotros. En nuestro tiempo (el de todos) el que genera la obra.

UN LUGAR. El lugar otorga la obra, en este lugar la obra es así. En otro lugar la obra es diferente, en Chillán, en la Av. Argentina con la Av. Ecuador, esta obra no es igual.



LA ORTOGONALIDAD DEL LUGAR  
LA HORIZONTALIDAD DEL LUGAR

SE IRROMPE,  
SE RESPETA



SE TRAZA EL NORTE.  
EL NORTE RECALA EL MAYOR LARGO DE LA OBRA,  
SU DIAGONAL QUE TRAZA  
MIDE EL LARGO. El mayor largo  
IRRUMPE LA ORTOGONALIDAD.

ESTE TRAZO GENERA DOS FRENTES A LA OBRA:  
EL ORIENTE Y EL PONIENTE.

CHILLÁN DE CLIMAS EXTREMOS: MUY FRÍO, MUY CALUROSO.  
SE RECIBE EL ORIENTE, MAÑANAS FRÍAS. LA OBRA SE AIRE.  
SE CUBRE EL PONIENTE, TARDES, SOL DEL VERANO.  
LA OBRA SE CUBRE VERDE.



SE GENERA UNA ROTONDA VIRTUAL,  
DESDE EL ACCESO, ESTACIONAMIENTOS, Y VALERÍA

SE GENERA UN REDORRIDO PEATONAL SIGUIENDO EL NORTE.

AL CENTRO DE LA OBRA SE CONSTRUYE UN ATIRIO-PLAZA CEREMONIAL,  
DESDE EL, QUE SE VINCULAN LAS ACILAS.



PRIMER CROQUIS

ROTONDA ESTACIONAMIENTOS

MEDIA

ATIRIO-PLAZA CEREMONIAL

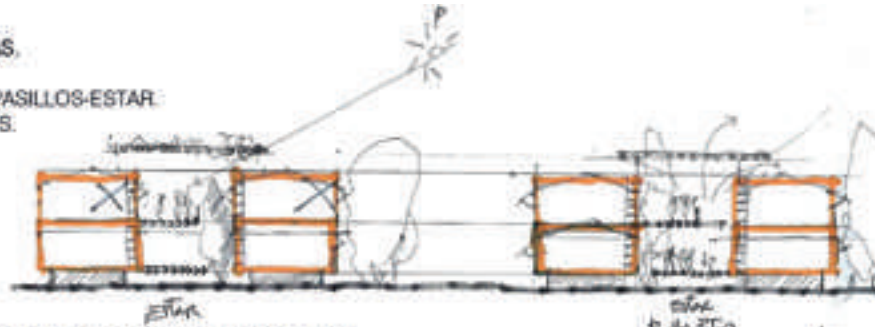
INTERMEDIOS PASILLOS-ESTAR

PRE-BÁSICO

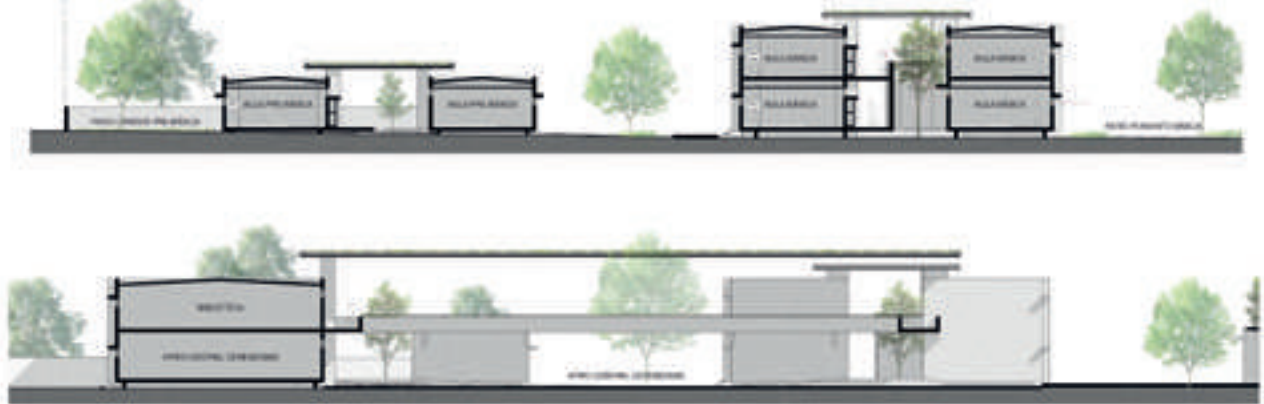
BÁSICO

AREA DEPORTES

TRES INSTANCIAS.  
 INTERIOR AULA.  
 SEMI-INTERIOR PASILLOS-ESTAR.  
 EXTERIOR PATIOS.



LA OBRA SE POSA EN EL TERRENO, FLOTANDO EN ÉL.  
 SEPARÁNDOSE DE LA HUMEDAD DEL SUELO.  
 RESPETÁNDOLO.



## COLEGIO CAMINO LAS MARIPOSAS

### UNA FORMA DE ESTAR

- RESPETANDO EL LUGAR.
- ECOLOGÍA - INTEGRANDO EL PAISAJE AL INTERIOR.
- VIVIR ESTUDIANDO - EL INTERIOR - AULA - CONCENTRACIÓN.
- SEMI-INTERIOR - PASILLO DEL ESTAR - CONVERSACIÓN.
- EXTERIOR - PATIOS - JUEGOS.

EL RECORRIDO ORDENA LAS PARTES DE LA OBRA.





*1. \_ RUTA ESCÉNICA COMO OPORTUNIDAD DE PERMANENCIA  
“Una arquitectura que permanece”*



*“Una ruta escénica es un recorrido vial que, más allá de su función de conectividad territorial, se transforma en una experiencia paisajística, cultural y sensorial.”*

## 1.0 INTRODUCCIÓN

*En un contexto marcado por la movilidad acelerada, la fragmentación del paisaje y el crecimiento urbano desarticulado, la ruta escénica aparece no solo como un medio de conexión física entre puntos del territorio, sino como una herramienta crítica para resignificar el acto de desplazarse. Frente a una lógica tradicional centrada en la velocidad y la eficiencia del tránsito, este enfoque propone una mirada alternativa: comprender la infraestructura vial como un soporte para la experiencia, la contemplación y la activación del entorno.*

*Desde esta perspectiva, la ruta escénica no es meramente un corredor de circulación, sino una plataforma que habilita formas de habitar más sensibles y sostenibles. A través de su diseño, trazado y articulación con el paisaje, se convierte en un catalizador de permanencia, un hilo conductor que pone en valor los elementos naturales, culturales y sociales que conforman un territorio. El recorrido se transforma así en una narrativa espacial, donde cada curva, cada detención y cada obra complementaria permiten una lectura más profunda del lugar.*

*En este contexto, las rutas escénicas adquieren un rol estratégico en la planificación territorial, al vincular puntos dispersos del paisaje mediante un sistema que promueve la accesibilidad, el turismo responsable y la identidad local. Esta visión busca reconectar a las personas con el territorio que habitan y transitan, fomentando una relación más consciente, participativa y emocional con el entorno.*

*Más que una vía de paso, entonces, la ruta escénica se plantea como una infraestructura paisajística que pone en diálogo la movilidad con la habitabilidad, la infraestructura con la sensibilidad, y el diseño con la experiencia. Es, en definitiva, una oportunidad para pensar y proyectar nuevas formas de encuentro entre las personas y la naturaleza, donde el desplazamiento deja de ser un acto automático para convertirse en una vivencia que deja huella.*

## 1.1 RUTA ESCÉNICA

1.1.1 *“Son caminos o tramos de caminos que se emplazan en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y/o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayudan a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorecer el desarrollo turístico del territorio”.*

*Dirección Nacional de Vialidad (2017)*

*Una ruta escénica es un tipo de trazado vial que no solo cumple una función de conectividad territorial, sino que está intencionadamente diseñada o valorada por su capacidad de ofrecer una experiencia visual, espacial y sensorial enriquecedora. Estas rutas recorren paisajes de alto valor natural, cultural o patrimonial, y permiten al viajero no solo transitar, sino también contemplar, detenerse y habitar temporalmente el entorno.*

*Desde la arquitectura y el urbanismo, una ruta escénica se entiende como un dispositivo territorial que articula el movimiento con el paisaje. Su trazado, ritmo y elementos asociados (como miradores, senderos, obras complementarias) están pensados para poner en valor el territorio, revelando su identidad, historia y geografía.*

## 1.2 ORIGEN Y FUNDAMENTOS

*Aunque en Europa existen antecedentes históricos de intervenciones destinadas a embellecer los caminos y transformarlos en experiencias estéticas desde hace varios siglos, el enfoque moderno de las rutas escénicas tiene su origen en Estados Unidos.*

*En 1964, el Recreation Advisory Council —organismo creado por el presidente John F. Kennedy en 1962— recomendó la creación de un programa nacional de carreteras escénicas. Dos años más tarde, en 1966, se publicó el que hasta hoy se considera el estudio más completo sobre la materia: A Proposed Program for Scenic Roads and Parkways.*

*Este proceso culminó en 1991 con la aprobación del Programa Nacional de Rutas Escénicas, a cargo de la Administración Federal de Autopistas (FHWA, por sus siglas en inglés). Dicho programa establece criterios para transformar cualquier carretera, autopista o vía en un corredor turístico escénico, a partir del reconocimiento de un conjunto de atributos denominados Cualidades Intrínsecas.*

*Estas cualidades son definidas como “características representativas, únicas, irremplazables o distintivas de un área”. Surgen de la combinación específica de recursos presentes a lo largo de un recorrido y que, en conjunto, definen su carácter, atractivo y un valor que los identifica.*

*Los recursos que dan forma a estas cualidades pueden incluir paisajes naturales, miradores, elementos patrimoniales, edificaciones con valor histórico, monumentos o incluso obras de infraestructura bien diseñadas. Lo esencial es que estos elementos sean valorados tanto por la comunidad local como por los visitantes, generando un lazo de reconocimiento y disfrute que convierte al camino en una experiencia por sí misma.*



*Fuente: Fotografía tomada por el ingeniero Feureisen. Colección de la familia Feureisen.*



*Fuente: Boletín de caminos, 1927*



*Fuente: Boletín de caminos, 1927*

### 1.3 OBJETIVOS DE CREAR UNA RUTA ESCÉNICA

*La ruta escénica se concibe como una herramienta de proyecto territorial que, desde una mirada arquitectónica, transforma el desplazamiento en una experiencia significativa de contemplación, vínculo y permanencia. No se trata solo de unir puntos en el mapa, sino de construir un relato espacial que reconozca y ponga en valor el paisaje como expresión viva de la geografía, la cultura y la identidad local.*

*El principal objetivo es activar el paisaje, hacerlo visible y habitable. A través de la selección de trayectos, vistas y puntos de detención, la ruta opera como un dispositivo que interpreta el territorio y lo convierte en experiencia. Esta lectura sensible del entorno permite conectar comunidades y ecosistemas, articulando una red continua entre lo natural y lo construido.*

*En paralelo, la ruta escénica busca impulsar un modelo de turismo sostenible, de escala humana y bajo impacto, que beneficie a las economías locales y descentralice los flujos turísticos. En este contexto, las obras complementarias —como miradores, estaciones de descanso o señalética— se integran como intervenciones precisas y respetuosas, que refuerzan la relación entre el visitante y el paisaje.*

*Estas rutas requieren una infraestructura mínima pero significativa, diseñada con criterios de integración, permanencia y sobriedad material. Cada elemento debe responder al lugar, dialogando con el terreno, el clima y la memoria del territorio. Se trata de construir no solo una vía, sino una experiencia: una arquitectura del recorrido que propicie la pausa, la observación y la conexión profunda con el entorno.*

*En síntesis, una ruta escénica es una invitación a mirar distinto, a moverse más lento, a habitar el paisaje desde una sensibilidad proyectual que combine lo funcional con lo poético. Una obra que no solo conecta lugares, sino también miradas.*



QUEBRADA LOS BELLOTOS, LIMACHE  
Fuente: Elaboración propia



Cuesta La Dormida  
CA. HUIF

*CUESTA LA DORMIDA*  
*Fuente: Elaboración propia*

## 1.4 ATRIBUTOS DE LAS RUTAS ESCÉNICAS

Las rutas escénicas poseen una serie de atributos que las distinguen de las rutas convencionales.

Entre ellas, destacan:

A) Diseño vial que incorpora criterios paisajísticos:

Recorren territorios con cualidades visuales y ambientales sobresalientes, como montañas, ríos, bosques, costas o zonas rurales de interés cultural.

B) Secuencia y ritmo:

El trazado propone una narrativa espacial, alternando curvas, aperturas visuales, túneles vegetales o cambios topográficos que enriquecen la percepción del entorno.

C) Miradores y puntos de permanencia:

Incorporan espacios de permanencia estratégicos, donde el usuario puede contemplar, descansar o interactuar con el paisaje. Estos puntos actúan como pausas dentro del recorrido.

D) Obras complementarias:

Estructuras pequeñas pero significativas (pasarelas, señalética, refugios, plataformas) que permiten una experiencia más completa y segura, promoviendo la accesibilidad y permanencia.

E) Diversidad multimodal:

Muchas rutas escénicas contemporáneas permiten su recorrido a pie, en bicicleta, en vehículo motorizado o mediante transporte público, fomentando así la multimodalidad y el acceso inclusivo.

F) Relación con la identidad local y el posicionamiento turístico:

No solo muestran el paisaje natural, sino que también activan lo cultural, al pasar por comunidades, oficios tradicionales, sitios patrimoniales o espacios simbólicos del territorio.



Fuente: Quebrada de las conchas, Argentina



Fuente: Ruta Lagos y Volcanes, Chile



Fuente: El paso de San Francisco

## 1.5 CUALIDADES INTRÍNSECAS

En 1966 se publicó el estudio más exhaustivo sobre el tema: *A Proposed Program for Scenic Roads and Parkways*.

Posteriormente, en 1991 fue aprobado el Programa Nacional de Rutas Escénicas, perteneciente a la Administración Federal de Autopistas (FHWA). Este complementa y mejora las capacidades de articulación turística de cualquier carretera, autopista o vía de comunicación en función de un conjunto de características particulares denominadas “Cualidades Intrínsecas”.

Estas son definidas como “Las características que se consideran representativas, únicas, irremplazables o distintivamente características de un área”. Las cualidades intrínsecas surgen de una combinación particular de recursos a lo largo de un camino, que en conjunto definen su carácter, interés y atractivo. Estos recursos son las vistas especiales, los atractivos, los edificios, los monumentos y otras características valoradas y disfrutadas por los residentes y que proporcionan el poder de atracción del camino e interés para los viajeros.

La *Cualidad Paisajística* es la experiencia visual que surge de observar el entorno escénico de la ruta, integrado por el ambiente natural y los aportes realizados por el hombre. Abarca el paisaje armónico, singular y atractivo compuesto elementos, que por su particular combinación estética provocan sensaciones visuales y emocionantes.

La *Cualidad Natural* está determinada por aquellas características que se encuentran en un estado relativamente inalterado, comprendiendo una variedad de ambientes prístinos o poco modificados. Quedan incluidos dentro de este concepto las formaciones geológicas, fósiles, relieves, flora y fauna



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

*La Calidad Arqueológica* representa la evidencia física, histórica o prehistórica del hombre en el planeta, que comprende ruinas, restos de estructuras y otras evidencias.

Reviste importancia científica y educativa para el visitante y promueven la apreciación del paisaje.

*La Calidad Histórica* abarca los legados del pasado que se encuentran asociados con los elementos físicos del paisaje, naturales o producidos por actividades del hombre. Tienen un significado histórico y educativo, ya que permiten apreciar el pasado. Reviste particular importancia científica, estética y cultural.

*La Calidad Cultural* refleja las evidencias y la expresión de costumbres y tradiciones de diferentes grupos étnicos. Los rasgos culturales pueden consistir en artesanías, música, danzas, rituales, festivales, dialectos, comidas o distintos eventos que se practican en la actualidad.

*La Calidad Recreativa* comprende las actividades estacionales al aire libre asociadas directamente a los elementos naturales y culturales del paisaje que circundan al camino, tales como trekking, cicloturismo, náutica, pesca, observación de aves y muchas otras.



Fuente: SERNATUR



Fuente: SERNATUR



Fuente: SERNATUR



Fuente: SERNATUR

## 1.6 RUTA ESCÉNICA COMO SENTIDO DE PERMANENCIA

*Tradicionalmente, el diseño vial ha estado orientado a la eficiencia: conectar dos puntos en el menor tiempo posible. Sin embargo, las rutas escénicas proponen una visión distinta: el recorrido como experiencia en sí misma. El concepto de permanencia emerge aquí no como lo opuesto al movimiento, sino como una cualidad que permite detenerse, observar, habitar el paisaje y vincularse con el lugar.*

### 1.6.1 ¿QUÉ ES EL SENTIDO DE PERMANENCIA?

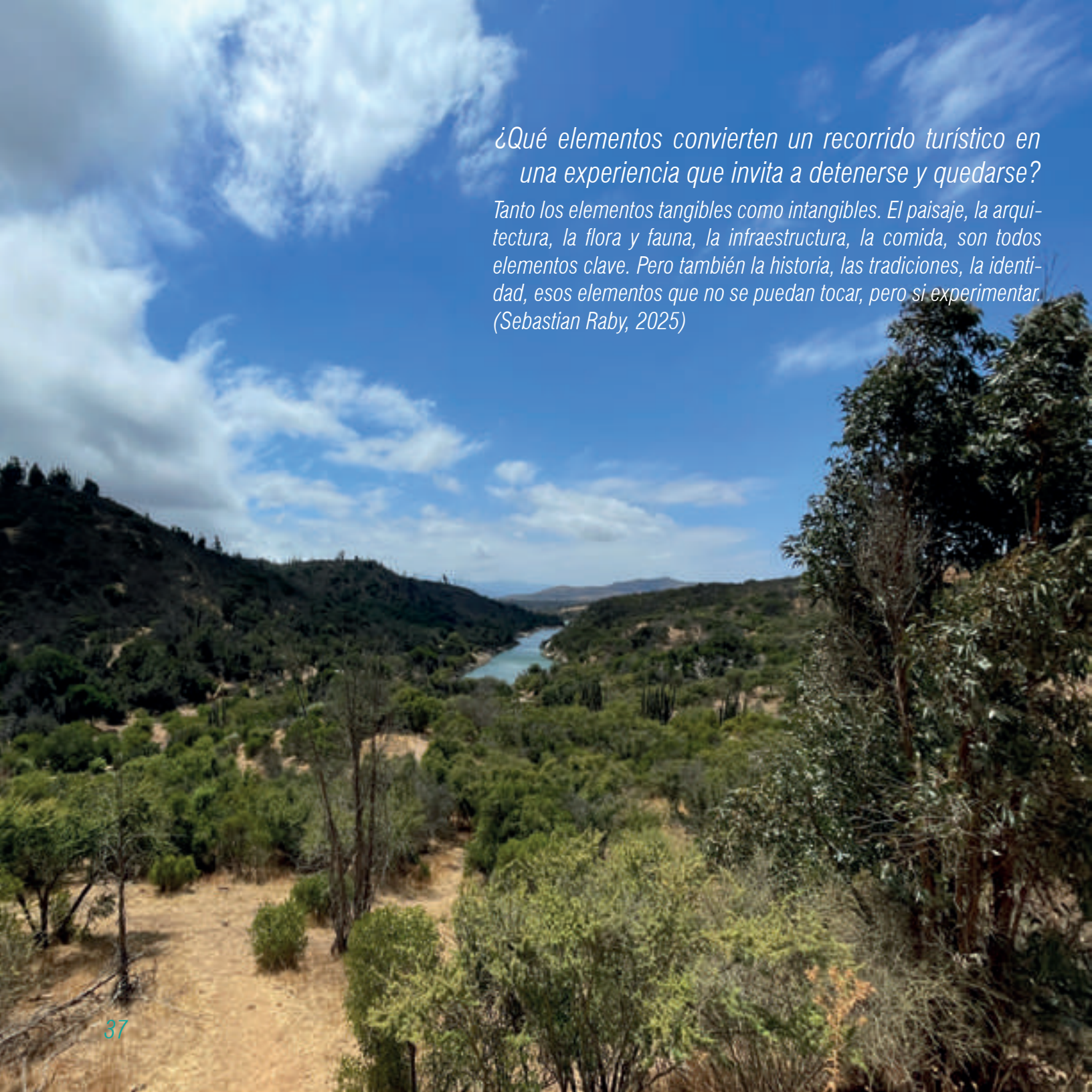
*Es la capacidad de un espacio de invitar al usuario a quedarse. No se trata de una permanencia física larga necesariamente, sino de una conexión emocional y sensorial que deja huella: una pausa, una contemplación, una vivencia. ORIENTARSE*

*En las rutas escénicas, el sentido de permanencia se construye a través de:*

- *Momentos de pausa: lugares que permiten desacelerar, detenerse y contemplar.*
- *Diseño del espacio: arquitectura y mobiliario que acogen al cuerpo y activan los sentidos.*
- *Relación con el paisaje: visuales abiertas, sonidos naturales, materiales locales.*
- *Memoria del lugar: el viajero no solo pasa, sino que recuerda.*

*La arquitectura juega un rol esencial en consolidar ese sentido. A través de obras complementarias como miradores, refugios, pasarelas o paradores, se crea una red de nodos habitables que invitan a experimentar el territorio a otra escala:*

- *Escala humana: los espacios deben ofrecer proporciones y condiciones de uso adecuadas al cuerpo y al descanso.*
- *Materialidad coherente: madera, piedra y vegetación. Elementos que dialogan con el paisaje.*
- *Diseño emocional: formas y detalles que generan curiosidad, cobijo o contemplación*



*¿Qué elementos convierten un recorrido turístico en una experiencia que invita a detenerse y quedarse?*

*Tanto los elementos tangibles como intangibles. El paisaje, la arquitectura, la flora y fauna, la infraestructura, la comida, son todos elementos clave. Pero también la historia, las tradiciones, la identidad, esos elementos que no se puedan tocar, pero si experimentar. (Sebastian Raby, 2025)*

## 1.7 CONTEXTO MUNDIAL

En el escenario turístico internacional, las rutas escénicas constituyen, en el caso de diversos destinos como Estados Unidos, Irlanda, Noruega, Canadá, Suiza, Japón y otros, productos ancla de su oferta turística. En dichos casos, las rutas escénicas forman parte del menú de experiencias imperdibles que estos países ofrecen y su difusión es intensiva, a través de las principales plataformas de promoción e información turística. En síntesis, nos referimos a que las rutas escénicas, como producto y como experiencia turística han sido adoptadas con decisión por ciertos destinos como uno de los principales elementos diferenciadores que añaden valor a su oferta.

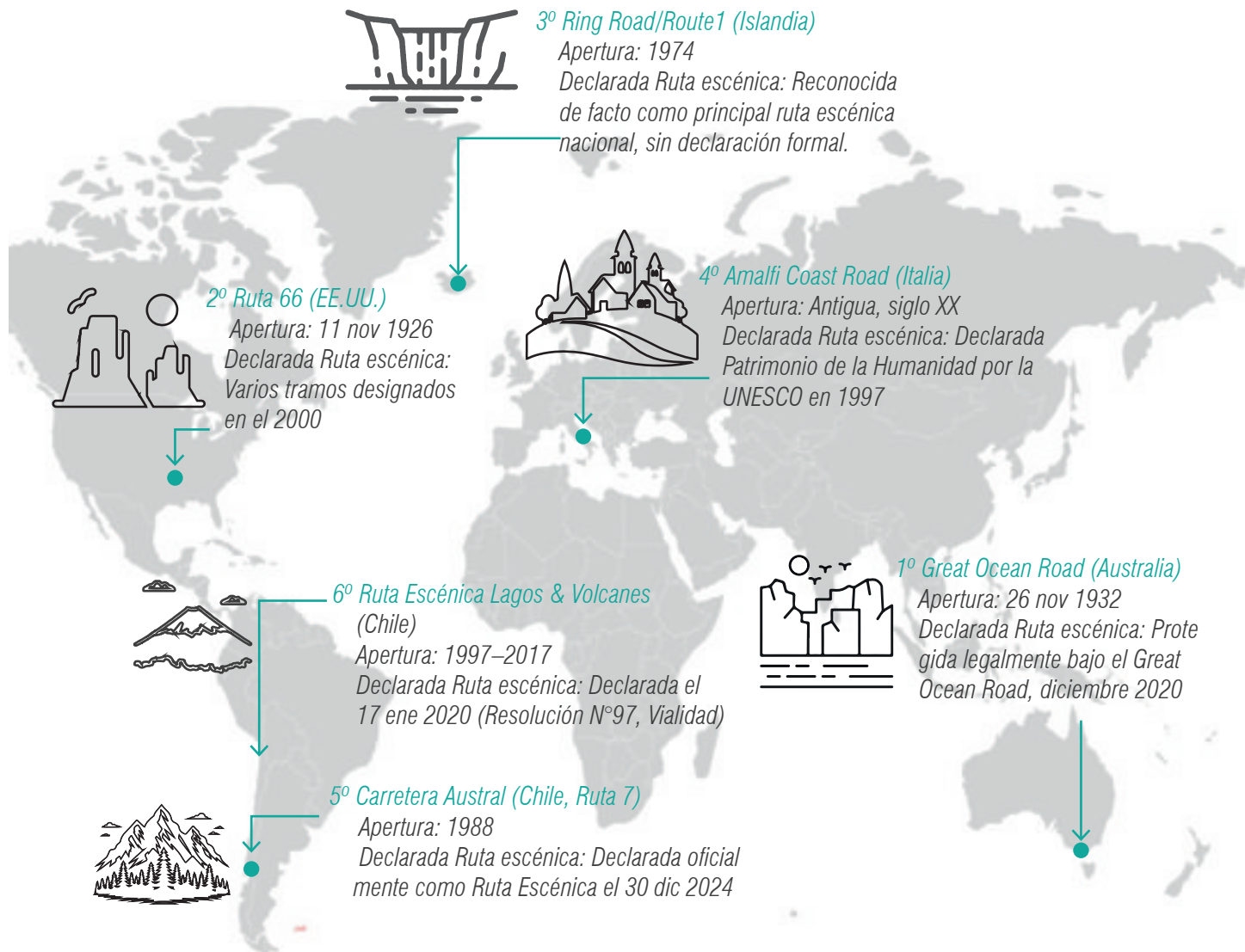
## 1.8 CONTEXTO NACIONAL

En Chile, sin embargo, el desarrollo e impulso de las rutas escénicas aún no ha alcanzado el protagonismo necesario dentro de la planificación turística nacional. A la fecha, solo dos caminos han obtenido una declaratoria oficial como Ruta Escénica: la Ruta Lagos & Volcanes, en 2021, y la Carretera Austral, recientemente en 2024. No obstante, a lo largo del país existen decenas de caminos y tramos con un alto valor paisajístico, cultural y ecológico que reúnen las condiciones para ser reconocidos bajo esta categoría.

Reconocer estos caminos como rutas escénicas no solo contribuiría a la conservación del patrimonio natural y cultural, sino que también permitiría dinamizar las economías locales a través de un modelo de turismo sostenible y descentralizado.



## 1.9 CRECIMIENTO DE RUTAS

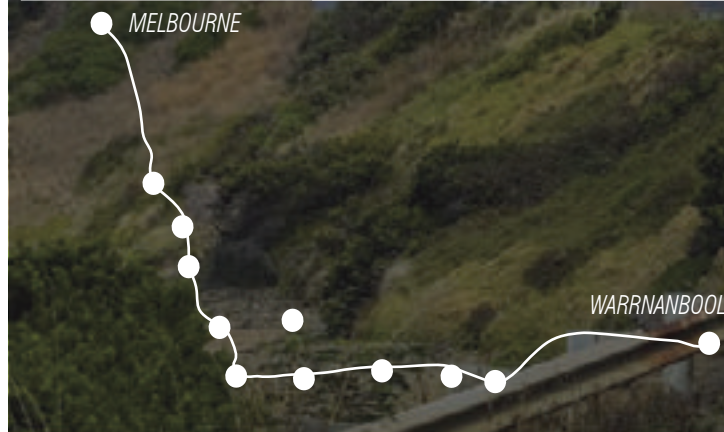


Fuente: Elaboración propia

## 1.9.1 Great Ocean Road

Ruta costera con una conexión con el mar que permite disfrutar de la hermosa vista de la naturaleza desde grandes acantilados.

<i>Elemento</i> <i>Tipo de vía</i>	<i>Descripción</i> Carretera costera angosta de doble sentido, pavimentada con curvas pronunciadas.
<i>Extensión</i> <i>Estilo arquitectónico dominante</i>	243 KM Moderno costero + infraestructura con integración paisajística.
<i>Materialidades</i> <i>Diseño contextual</i>	Acero galvanizado, madera local, concreto armado Alta integración al paisaje, estructuras bajas, abiertas con plataformas que flotan sobre los acantilados.
<i>Elementos simbólicos</i>	Acantilados sobre el océano, formaciones como los doce apóstoles, playas y parques nacionales.
<i>Uso del espacio</i>	Ideal para surf, senderismo, fotografía



Fuente: Elaboración propia

## 1.9.2 RUTA 66

Ruta histórica de EE.UU, desértica en su mayoría, cuenta con pueblos llenos de cultura vintage americana.

Elemento	Descripción
Tipo de vía	Carretera histórica de doble calzada, recta en tramos desérticos, asfalto envejecido.
Extensión	3939 KM, de Chicago a Santa Mónica
Estilo arquitectónico dominante	Arquitectura 'ROADSIDE' de los años 20-60
Materialidades	Concreto, ladrillo, acero, vidrio decorativo.
Diseño contextual	Alta intervención urbana, diseño expresivo y colorido para atraer automovilistas.
Elementos simbólicos	Carreteras icónicas, pueblos históricos, pasajes desérticos y cultura vintage americana.
Uso del espacio	-



Fuente: Elaboración propia

## 1.9.3 RING ROAD

Ruta que permite disfrutar la naturaleza nórdica, contemplando en su recorrido maravillas que entrega el entorno.

<i>Elemento</i>	<i>Descripción</i>
<i>Tipo de vía</i>	<i>Carretera Nacional de una pista por sentido, asfalto oscuro, tramo con puentes y túneles simples</i>
<i>Extensión</i>	<i>1332 KM</i>
<i>Estilo arquitectónico dominante</i>	<i>Escandinavo moderno / minimalista</i>
<i>Materialidades</i>	<i>Hormigón expuesto, madera oscura, turba.</i>
<i>Diseño contextual</i>	<i>Arquitectura resiliente al clima extremo, muy mimetizada con el paisaje volcánico.</i>
<i>Elementos simbólicos</i>	<i>Volcánes, cascadas, glaciares, auroras boreales</i>
<i>Uso del espacio</i>	<i>Viajeros aventureros, amantes de la naturaleza</i>



Fuente: Elaboración propia

## 1.9.4 AMALFI COAST ROAD

*Pequeña ruta costera que permite disfrutar las maravillosas playas de la bota, además de cultura católica y romana.*

<i>Elemento</i>	<i>Descripción</i>
<i>Tipo de vía</i>	<i>Carretera extremadamente angosta, curvas cerradas y bordes de acantilados.</i>
<i>Extensión</i>	<i>50 KM</i>
<i>Estilo arquitectónico dominante</i>	<i>Barroco mediterráneo, arquitectura vernácula costera</i>
<i>Materialidades</i>	<i>Piedra caliza, tejas de cerámica, estuco pintado</i>
<i>Diseño contextual</i>	<i>Alta densidad arquitectónica, el entorno construido es parte del atractivo.</i>
<i>Elementos simbólicos</i>	<i>Iglesias barrocas, acantilados, villas romanas</i>
<i>Uso del espacio</i>	<i>Conocer cultura italiana, tanto histórica como gastronómica</i>



*Fuente: Elaboración propia*

## 1.9.5 CARRETERA AUSTRAL

Ruta que conecta la Patag nia chilena que permite contemplar la diversidad biológica en bosques, ríos, glaciares y volcanes.

<i>Elemento</i>	<i>Descripción</i>
<i>Tipo de vía</i>	Mayoritariamente ripio estabilizado, algunos tramos asfaltados, puentes de madera y acero.
<i>Extensión</i>	1240 KM Puerto Montt a Villa Ohiggins
<i>Estilo arquitectónico dominante</i>	Vernáculo patagónico
<i>Materialidades</i>	Madera nativa (ciprés, lenga) tejas, acero.
<i>Diseño contextual</i>	Alto nivel de rusticidad, fuerte adaptación al terreno y clima
<i>Elementos simbólicos</i>	Fiordos glaciares, ríos, bosques patagónicos.
<i>Uso del espacio</i>	Amantes de flora y fauna, aventureros

PUERTO MONTT

VILLA OHIGGINS

Fuente: Elaboración propia

## 1.9.6 LAGOS Y VOLCANES

Ruta que conecta la patagonia chilena que permite contemplar la diversidad biológica en bosques, ríos, glaciares y volcanes.

*Elemento*  
*Tipo de vía*

*Extensión*  
*Estilo arquitectónico dominante*  
*Materialidades*  
*Diseño contextual*  
*Elementos simbólicos*  
*Uso del espacio*

*Descripción*  
*Camino interiores asfaltados, con acceso a pueblos lacustres.*  
*1150 KM*  
*Chilote + arquitectura alemana del sur*  
*Tejuelas de madera, piedra volcánica, techados empinados*  
*Arquitectura tradicional con revalorización patrimonial*  
*Volcanes, Lagos y patrimonios*  
*Alto senderismo, termas, flora-fauna y deportes acuáticos*

VICTORIA

PUELO

Fuente: Elaboración propia

## 1.10 GESTIÓN RUTA ESCÉNICA

*Una ruta escénica no se define únicamente por la calidad de su infraestructura vial, sino por el conjunto de elementos que enriquecen la experiencia del recorrido. La incorporación de señalética interpretativa, miradores bien ubicados, accesos seguros, zonas de descanso y equipamiento turístico básico es fundamental para que el visitante pueda conectar de manera profunda y significativa con el paisaje. Cada detalle debe estar cuidadosamente pensado para construir una narrativa coherente, accesible y respetuosa con el entorno natural y cultural.*

*Bajo esta lógica, la gestión de una ruta escénica debe considerar aspectos clave como el diseño del paisaje, la integración con la identidad local, la accesibilidad universal y la sostenibilidad a largo plazo. No se trata solo de habilitar un camino, sino de crear una experiencia integral que dialogue con el territorio y sus comunidades.*

*Además, una gestión efectiva incorpora mecanismos de seguimiento y evaluación, que permiten monitorear los impactos del turismo, ajustar estrategias y garantizar que el desarrollo se mantenga en armonía con la conservación del entorno. En definitiva, se trata de un proceso vivo y colaborativo, que articula planificación, protección del paisaje, participación comunitaria y promoción turística, con el propósito de generar recorridos memorables que aporten al desarrollo sostenible de los territorios.*



Fuente: Elaboración propia

## *1.11 METODOLOGÍA DECLARATORIA RUTA ESCÉNICA*

*1.\_ IDENTIFICACIÓN DEL TRAMO*

*2.\_ CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA*

*3.\_ ARTICULACIÓN INSTITUCIONAL Y LOCAL*

*4.\_ PLAN DE GESTIÓN Y ACTIVACIÓN*

*5.\_ PRESENTACIÓN A ORGANISMOS PÚBLICOS*

*6.\_ DECLARATORIA Y EJECUCIÓN*

### 1.11.1 IDENTIFICACIÓN DEL TRAMO

En esta etapa se lleva a cabo un reconocimiento inicial del territorio, con el objetivo de identificar un tramo con potencial para ser declarado ruta escénica.

Consiste en seleccionar un tramo vial que posea atributos paisajísticos sobresalientes y un alto potencial turístico.

Esta etapa contempla:

- Paisajes de alto valor escénico, como cordones montañoso, quebradas, borde costero o zonas agrícolas tradicional.
- Evaluación de accesibilidad y estado de la vía.
- Revisión de su uso turístico actual o potencial.
- Reconocimiento de su conectividad con atractivos naturales o culturales.
- Diagnóstico territorial preliminar, identificando amenazas (urbanización, deterioro vial), oportunidades (potencial turístico), y condiciones existentes.



MAR



SANTIAGO



### 1.9.2 CASO PRÁCTICO RUTA ESCÉNICA CORDILLERA -MAR

Se selecciona el recorrido Concón – Limache – Olmué – Tiltil, atravesando valles agrícolas, zonas de montaña y entornos rurales con riqueza cultural y natural.

Se revisan las rutas desde Concón, enlazando con caminos interiores hasta Limache y Olmué, y desde ahí conectando con Tiltil mediante caminos rurales y pasos hacia la Región Metropolitana.

Se detecta un alto potencial de uso turístico, dado que enlaza el mar con el pie de la cordillera y permite circuitos de escapada desde Santiago.

La ruta propuesta cuenta con un trayecto de 97,6 km aproximadamente cuenta con tramos urbanos y rurales, ya cuenta con vías existentes (vías con asfalto y otras solo de tierra) y algunas vías proyectadas.

Como se dijo anteriormente el uso potencial de esta ruta es de gran envergadura, ya que las dos rutas existentes están congestionadas vehicularmente y también se va a incorporar un nuevo aeropuerto en el mapa, justamente esta nueva ruta cumpliría la función de ayudar a descongestionar las carreteras con esta ruta complementaria y además conectaría el Torquemada con los pueblos vecinos.



*Fuente: Elaboración propia*

*“PARA UNIR DOS PUNTO NO SIEMPRE ES EN LINEA RECTA”*



*Fuente: croquis enviado*

### 1.11.2 CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA

*En esta etapa se lleva a cabo un reconocimiento inicial del territorio, con el objetivo de identificar un tramo con potencial para ser declarado ruta escénica.*

*Se considera:*

*Se realiza un levantamiento visual del recorrido, detectando vistas panorámicas, aperturas visuales relevantes y puntos clave para futuros miradores.*

*Se analiza el entorno físico y cultural, considerando la geografía, identidad local, tradiciones y modos de habitar.*

*Se evalúa el estado de la infraestructura vial, señalética existente y accesibilidad, con el fin de entender su condición actual y necesidades de mejora.*

#### CASO “CORDILLERA - MAR”

*La caracterización paisajística no es sólo un estudio técnico; es una contemplación profunda. Cada sector revela una atmósfera distinta:*

*Los atardeceres desde las quebradas de Limache que te permiten orientarte y permanecer en el lugar, los corredores de árboles nativos en Olmué que anuncian la cercanía del Parque Nacional La Campana, los huertos rurales y los pequeños talleres que cuentan historias en madera, arcilla o pan amasado. El paisaje aquí no solo se ve: se escucha, se huele, se contempla.*

*Por eso, al clasificarlo como un paisaje equilibrado y lleno de contrastes suaves, se decide que cualquier intervención deberá ser ligera, casi invisible, para no romper la continuidad del entorno.*



*Fuente: Elaboración propia*



*Fuente: Elaboración propia*

### 1.9.2 CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA PARA DISTINTOS PAISAJES SEGÚN TRAMOS



Fuente: Imágenes sacadas de vuelo dron

### 1.11.3 ARTICULACIÓN INSTITUCIONAL Y LOCAL

Es la capacidad de un espacio de invitar al usuario a quedarse. No se trata de una permanencia física larga necesariamente, sino de una conexión emocional y sensorial que deja huella: una pausa, una contemplación, una vivencia.

Se busca la participación de:

- Municipios
- Gobiernos regionales, SERNATUR y MOP.
- Comunidades locales, actores turísticos y organizaciones civiles.

Este paso es clave para construir una gobernanza territorial, asegurar respaldo técnico y definir prioridades conjuntas.

La articulación institucional y local es el momento de los acuerdos y de los sueños compartidos. Reunir a los municipios, a los gobiernos regionales de Valparaíso y Metropolitana, a SERNATUR, al MOP y a las comunidades locales, fue un ejercicio de escucha. Cada actor aportó desde su identidad: el orgullo de Tiltill por su historia minera, la tradición agrícola de Limache, la vitalidad turística de Olmué, y el sentido de mar que respira Concón. Se tejó una red de promotores que vio en esta ruta una oportunidad de permanencia: de quedarse en los territorios, de revalorizar lo cotidiano.

Finalmente se logró un acuerdo de todas las partes para poder proceder al plan de gestión.



Fuente: Elaboración Oficina



Fuente: Elaboración Oficina





CULTURA CHILENA



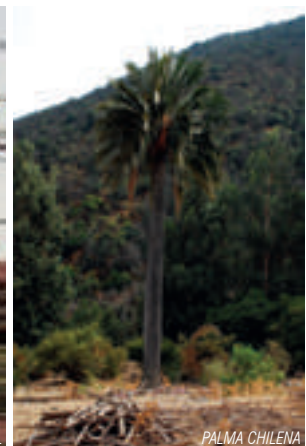
OBRAS COMPLEMENTARIAS RUTA ESCÉNICA



FABRICA CCU, LIMACHE



PATRIMONIO TILTIL



PALMA CHILENA

### 1.11.5 PRESENTACIÓN A ORGANISMOS PÚBLICOS

*Una vez consolidado el plan de gestión y con el respaldo de los actores locales e institucionales, se avanza hacia la formalización del proyecto ante los organismos públicos competentes. Esta etapa es clave para validar técnica, legal y estratégicamente la ruta escénica propuesta.*

*Se elabora un expediente técnico completo, que incluye:*

- *El diagnóstico del tramo (paisajístico, turístico y territorial).*
- *Propuestas de intervención e infraestructura.*
- *Estrategias de conservación y sustentabilidad.*
- *Cronograma de ejecución y fuentes de financiamiento.*
- *Evidencia del trabajo participativo con las comunidades y municipios.*

*Este expediente es presentado a entidades como:*

*La Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas (MOP), que revisa la viabilidad de las intervenciones sobre la infraestructura vial existente y su compatibilidad con los estándares normativos.*

*SERNATUR, que evalúa el potencial turístico del tramo, su capacidad de articular oferta y demanda, y su aporte al desarrollo sustentable del territorio.*

*Los Gobiernos Regionales, especialmente cuando la ruta atraviesa más de una región, como en este caso, para asegurar coordinación presupuestaria e institucional.*

*Esta etapa es más que un trámite: es el momento en que el proyecto entra al lenguaje del Estado, se hace visible y priorizable dentro de políticas públicas, planes de inversión y programas sectoriales.*

*La presentación a los organismos públicos fue el acto formal que buscó poner en valor aquello que ya todos sabían: que este recorrido tiene un potencial inmenso, que ya es ruta, aunque aún no tenga nombre ni carteles. Los informes demostraron que no se trataba solo de paisajes, sino de una oportunidad concreta de desarrollo humano y cultural.*



FUENTE: Elaboración propia



FUENTE: Elaboración propia

## TABLA ORGANISMOS PÚBLICOS



Fuente: Elaboración propia

## 1.11.6 DECLARATORIA Y EJECUCIÓN

Una vez superadas las etapas previas de diagnóstico, planificación y validación institucional, se da paso a la etapa que oficializa la Ruta Escénica y activa su desarrollo físico y operativo. Este momento marca un hito: el tramo, previamente evaluado y proyectado, es reconocido oficialmente como Ruta Escénica por parte del Estado, generalmente mediante una resolución conjunta de la Dirección de Vialidad del MOP, SERNATUR y, en algunos casos, el Gobierno Regional respectivo.

La declaratoria oficial implica que el tramo seleccionado queda sujeto a un régimen especial de protección, diseño y promoción, en el cual se prioriza el paisaje como un valor estratégico. No es sólo una denominación simbólica, sino un acto administrativo que permite canalizar recursos públicos y privados hacia su ejecución.

Una vez emitida la declaratoria, comienza el proceso de ejecución por etapas, que puede durar entre 1 y 3 años, dependiendo de la complejidad del tramo y la madurez del plan de gestión. La ejecución incluye:

A) Diseño y construcción de infraestructura menor: miradores, zonas de descanso, señalética interpretativa, paradores, baños secos, estacionamientos estratégicos. Estas obras se desarrollan con criterios de bajo impacto ambiental y alta integración paisajística.

B) Mejoras viales específicas: se intervienen ciertos puntos críticos del trazado para mejorar la seguridad, accesibilidad o conectividad, pero sin transformar la esencia del camino. Esto puede incluir asfaltado puntual, ampliación de bermas, iluminación controlada o medidas de control de erosión.

C) Campañas de promoción y activación turística: se lanza una estrategia comunicacional que posiciona la ruta como un nuevo destino turístico. Se desarrollan plataformas digitales, mapas, redes sociales, alianzas con agencias de viaje, participación en ferias y material para difusión institucional.

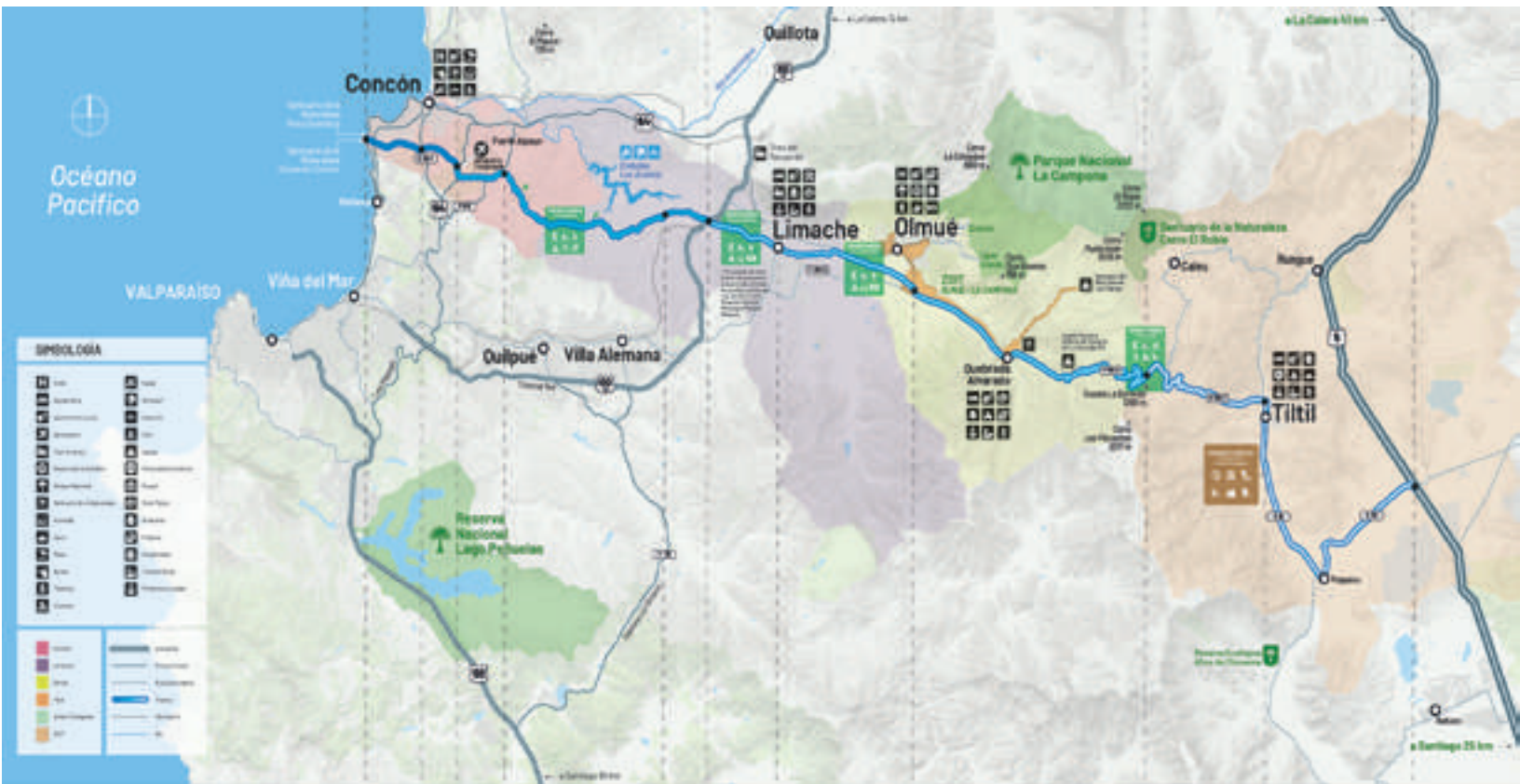
D) Articulación de oferta turística local: se activa la participación de comunidades, emprendimiento y operadores turísticos que hayan sido vinculados en etapas anteriores, para fortalecer circuitos de servicios, actividades guiadas, puntos de venta local, y eventos asociados a la identidad del territorio.

E) Seguimiento técnico y comunitario: se conforma una unidad de gestión que monitorea el avance de las obras, evalúa el cumplimiento de los principios de sustentabilidad definidos en el plan, y mantiene el diálogo con actores locales. Esto garantiza que la ruta no pierda su sentido original y se mantenga viva en el tiempo.




Fuente: Declaratoria carretera Austral

## MAPA RUTA CORDILLERA - MAR



*Para efectos del caso, hasta la fecha se ha concretado hasta la presentación a organismos públicos, el expediente se encuentra en proceso de declaración y ejecución para poder llamar oficialmente ruta escénica al tramo mostrado anteriormente.*

A scenic view of a paved road winding through a lush green forest towards snow-capped mountains under a cloudy sky. The road is in the foreground, leading the eye into the distance. The forest is dense with various shades of green. In the background, several mountain peaks are visible, some with patches of snow. The sky is filled with large, white and grey clouds, suggesting a bright but slightly overcast day. The overall atmosphere is peaceful and majestic.

*Si bien la ruta escénica constituye el eje del proyecto, su verdadero valor no reside únicamente en el trazado vial, sino en su capacidad de generar momentos de detención, contemplación y uso. En ese sentido, las obras complementarias se presentan como piezas fundamentales que dotan de significado y funcionalidad al recorrido. Son estas pequeñas intervenciones las que transforman un trayecto en una experiencia, aportando identidad local y permitiendo que el paisaje sea vivido, no solo observado.*

## 1.12 CONCLUSIÓN

*El desarrollo de rutas escénicas en Chile se presenta como una estrategia en expansión, alineada con nuevas formas de habitar y recorrer el territorio. Lejos de responder únicamente a una necesidad de conectividad vial, estas rutas promueven una experiencia de viaje distinta, en la que el trayecto adquiere valor por sí mismo. El sentido de permanencia que ofrecen permite reconectar con el paisaje, deteniéndose, observando y habitando espacios que antes eran solo de paso.*

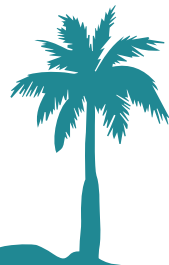
*Las experiencias previas en el país (como la Ruta de los Parques en la Patagonia y la Ruta Escénica Lagos y Volcanes en el sur) han demostrado un impacto positivo tanto en el fortalecimiento del turismo como en la valorización cultural y ambiental de los territorios que atraviesan. En ese sentido, la implementación de una nueva ruta escénica, como la propuesta en este trabajo, no solo es pertinente, sino que también resulta estratégica en el contexto actual.*

*Además, su trazado adquiere aún mayor relevancia al considerar la futura habilitación de un nuevo aeropuerto dentro del área, lo que refuerza su potencial como eje articulador del desarrollo turístico y territorial. En conjunto, la ruta escénica se plantea no solo como una mejora en términos de infraestructura, sino como una herramienta de activación territorial que invita a vivir el paisaje de forma más consciente y enriquecedora.*



## 2.\_ VALOR DE LAS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA RUTA ESCÉNICA

*“Diseño arquitectónico al servicio del paisaje”*



## 2.0 INTRODUCCIÓN

*Las obras complementarias constituyen una oportunidad crítica para enriquecer el proyecto territorial más allá de lo meramente funcional. En un sistema escénico, donde la infraestructura vial define recorridos, estas intervenciones actúan como catalizadores de experiencia, permanencia y sentido de lugar. Son pequeñas piezas estratégicas que permiten que el trayecto se vuelva significativo, pausado y habitable, habilitando vínculos entre las personas, el paisaje y el territorio.*

*Lejos de ser elementos secundarios o accesorios, estas obras (como miradores, estaciones informativas, áreas de descanso, pasarelas ecológicas, mobiliario o señalética interpretativa) cumplen un rol esencial en la activación del recorrido. Aportan escala humana, permiten múltiples formas de uso, y adaptan el diseño a las condiciones específicas de cada tramo. Su valor radica en su capacidad de responder a las particularidades del entorno, ya sea geográficas, culturales o sociales, permitiendo una lectura situada y sensible del territorio.*

*Además, al distribuirse a lo largo del trazado, estas obras configuran una red de puntos de contacto que promueven la apropiación del paisaje por parte de sus habitantes y visitantes. A través de ellas, el proyecto construye una narrativa compartida, generando identidad local y reforzando la dimensión pedagógica, ecológica y experiencial de la ruta. En conjunto, las obras complementarias permiten que la infraestructura se transforme en una estrategia de habitar, más que en un simple medio de tránsito.*

*2.1 Las obras complementarias son infraestructuras menores o estratégicas que, sin formar parte directa del trazado vial, enriquecen y profundizan la experiencia de recorrer una ruta escénica. Su valor responde en cómo acompañan el trayecto, insertándose en la narrativa del paisaje y aportando espacios de permanencia, pausa, interpretación o resguardo. Son elementos que permiten que el paisaje sea una experiencia y no solo transitado.*



## 2.2 ELEMENTO CLAVE

Las obras complementarias son elementos fundamentales dentro de una ruta escénica, ya que permiten transformar un simple gesto de recorrido en una experiencia significativa para las personas. Ofrecen espacios de pausa, observación, interpretación, protección y conexión con el paisaje y la cultura del lugar.

Las obras complementarias tienen un enfoque más sensible, cultural y experiencial, y están directamente relacionadas con la puesta en valor del paisaje. Actúan como conector entre el usuario y el entorno, orientando la experiencia hacia la contemplación, el descanso o la interpretación patrimonial y natural.

## 2.3 FUNCIONES DE LAS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LAS RUTAS ESCÉNICAS

**PERMANENCIA:** Generan lugares para detenerse, contemplar el entorno y descansar, fomentando una experiencia desacelerada del paisaje.

**INTERPRETACIÓN:** Transmiten información sobre la geografía, biodiversidad, cultura o historia del lugar, fortaleciendo el vínculo entre visitante y territorio.

**ACCESIBILIDAD:** Permiten que distintos cuerpos puedan vivir la ruta (rampas, plataformas, apoyos), promoviendo un diseño universal e inclusivo.

**SEGURIDAD:** Ofrecen protección climática, iluminación en zonas de tránsito o señalética clara y coherente.

**ACTIVACIÓN LOCAL:** Son puntos donde se pueden ofrecer servicios locales (artesanía, gastronomía, información), conectando el circuito escénico con las economías y comunidades cercanas.



Fuente: Elaboración propia

## 2.4 TIPOLOGÍAS

Desde una perspectiva arquitectónica y territorial, se pueden clasificar en diversas tipologías según su función, escala, emplazamiento o relación con el entorno.

### 1. Miradores y plataformas de observación

Son dispositivos paisajísticos que invitan a detenerse, contemplar y conectar con el entorno desde puntos estratégicos del recorrido. Pueden manifestarse como simples explanadas o como estructuras cuidadosamente diseñadas que se integran al relieve natural, ofreciendo vistas amplias sobre valles, cordilleras, cuerpos de agua o hitos singulares del paisaje. Su diseño busca respetar el contexto, empleando materiales locales, soluciones accesibles y condiciones seguras para todos los visitantes.

### 2. Señalética interpretativa y educativa

Más allá de orientar, esta señalética cumple un rol formativo, proporcionando información relevante sobre el paisaje, la biodiversidad, la historia, el patrimonio cultural y los saberes locales. Puede incluir paneles físicos, mapas, códigos QR o elementos interactivos que transforman el trayecto en una experiencia de conocimiento y conciencia territorial. Bien diseñada, aporta coherencia narrativa a la ruta y refuerza el vínculo entre el visitante y el lugar.



Fuente: Mirador Rucatalca, Navidad.



Fuente: Mirador Lago Llanquihue, Diario el calbucano





*Fuente: Elaboración propia*

### 3. Áreas de descanso y servicios

Estas zonas están destinadas a ofrecer pausas seguras y confortables a lo largo del trayecto. Incorporan elementos como bancos, baños, bebederos, sombra, puntos de carga y estacionamientos, entre otros. Su implementación es fundamental en recorridos extensos o con tránsito mixto, y su diseño debe respetar el entorno, evitar impactos visuales y ofrecer una experiencia funcional sin alterar el paisaje.

### 4. Senderos y accesos peatonales

Son recorridos secundarios que invitan a explorar a pie segmentos de alto valor escénico, ecológico o cultural. Facilitan el acceso a miradores naturales, sitios arqueológicos, ríos, lagunas, formaciones geológicas o espacios rituales. Al priorizar el desplazamiento lento y consciente, estos senderos potencian la inmersión en el paisaje, fomentando un turismo más respetuoso y contemplativo.

### 5. Pórticos de entrada y señalética de bienvenida

Actúan como umbrales simbólicos que anuncian la entrada a una ruta escénica. Estas estructuras refuerzan la identidad del recorrido, entregan una primera impresión significativa y aportan sentido de orientación. Su diseño puede tomar inspiración en elementos del patrimonio local, tradiciones constructivas o símbolos del paisaje, funcionando como puntos de referencia y bienvenida.

### 6. Equipamientos culturales y comunitarios

Se trata de espacios vinculados a la vida local, como centros de interpretación, ferias artesanales, cocinerías, museos comunitarios o áreas para eventos culturales. Estos equipamientos fortalecen la relación entre la ruta y las comunidades vecinas, abren oportunidades para el desarrollo económico local y permiten al visitante conocer, de forma directa y auténtica, las expresiones culturales del territorio.

### 7. Infraestructura para movilidad sostenible

En aquellas rutas que lo permiten, se incorporan elementos que favorecen formas de desplazamiento no motorizado o colectivas, como ciclovías, estaciones de bicicletas, paraderos turísticos o estacionamientos disuasivos. Estas infraestructuras promueven experiencias más sostenibles y accesibles, permitiendo recorrer el paisaje a un ritmo más lento y con menor impacto ambiental.





Fuente: Plansur



Fuente: Plansur

## 2.5 INTEGRACIÓN ARQUITECTÓNICA Y SOSTENIBILIDAD

Las obras complementarias dentro de una ruta escénica representan una valiosa oportunidad para proyectar arquitectura con alta sensibilidad territorial, donde la función, el paisaje y la experiencia se articulan en una escala contenida pero significativa.

Su valor arquitectónico no radica necesariamente en la escala del proyecto, sino en la capacidad de dialogar con el entorno natural y cultural, elevando la experiencia del visitante sin imponer su presencia.

Un aspecto clave es que las obras complementarias deben ser sensibles al paisaje.

Esto se logra mediante decisiones proyectuales conscientes, que consideran:

### -Diseño con sentido de lugar

Una obra complementaria valiosa no busca destacar por sí sola, sino revelar y enmarcar el paisaje. La identidad cultural del territorio, integrando elementos propios del lenguaje arquitectónico local (formas, colores, técnicas).

### -Uso de materiales locales y técnicas constructivas apropiadas

Uso de materialidades coherentes con el lugar, tanto desde la funcionalidad como desde el discurso cultural y ambiental

-Adaptación topográfica y escala adecuada  
Siguen la pendiente o se adaptan a ella mediante plataformas y desniveles controlados. Usan el vacío como parte del proyecto, muchas veces dejando espacios abiertos que enmarcan visuales. Mantienen una escala humana y discreta, evitando la sobre construcción o el exceso de elementos.

-Respuesta al clima y al uso  
Las decisiones proyectuales deben estar alineadas con las condiciones climáticas del lugar, Protección del viento, la lluvia o el sol según el contexto, Diseño pasivo para ventilación o drenaje de aguas.

-Arquitectura que revela el paisaje  
Una obra complementaria de valor arquitectónico no compite con el paisaje: lo revela. A veces basta con un pequeño gesto —una plataforma, un marco visual, un sendero bien trazado— para transformar el acto de mirar en una experiencia estética y emocional.

“La arquitectura en este contexto no busca imponerse, sino dialogar con el entorno, destacando la belleza del paisaje sin competir con ella”.

## 2.6 IMPACTO TERRITORIAL Y CULTURAL

*Estas obras no sólo apoyan el funcionamiento de la ruta escénica, sino que además generan impacto positivo en la escala local:*

- Fomentan la identidad territorial, visibilizando el patrimonio material e inmaterial.*
- Impulsan economías locales, al atraer visitantes que acceden a productos y servicios del entorno.*
- Favorecen la participación comunitaria, ya que muchas obras son congestionadas con actores locales.*
- Regeneran paisajes degradados, a través de estrategias de restauración y diseño sustentable.*

## 2.7 ROL AMBIENTAL

*Toda obra complementaria debe tener una relación respetuosa con el entorno. Su rol ambiental incluye:*

- Evitar el impacto negativo: no deben bloquear vistas, ni alterar ecosistemas sensibles.*
  - Conservar el paisaje: mediante diseño pasivo y mínimo movimiento de tierra.*
  - Favorecer la educación ambiental: a través de señalética y contenidos.*
- Además, pueden usar sistemas de:*
- Energía solar.*
  - Manejo de aguas grises.*
  - Pavimentos permeables.*
  - Estructuras desmontables o reciclables.*



## 2.8 IMPLEMENTACIÓN DE FICHAS TÉCNICAS PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS

*En el proceso de planificación y diseño de rutas escénicas, uno de los desafíos más importantes es levantar y sistematizar información sobre las obras complementarias que acompañarán el recorrido. Estas pueden incluir miradores, pasarelas, mobiliario, señalética, ciclovías, zonas de descanso, entre otros.*

*Para mejorar la eficiencia y reducir los tiempos de diseño y evaluación, se propone la incorporación de fichas técnicas previamente desarrolladas, como una herramienta estratégica que sistematiza soluciones tipo, ya validadas técnica y territorialmente.*



Fuente: Turistiko

## 2.9 VENTAJAS DE APLICAR FICHAS TÉCNICAS EN RUTAS ESCÉNICAS

*- Estandarización de soluciones*

*Permite establecer un lenguaje arquitectónico común y coherente para todas las obras complementarias del recorrido, facilitando su comprensión e implementación.*

*- Ahorro de tiempo en el diseño y planificación*

*Al tener soluciones predefinidas, se reducen los tiempos de estudio, modelado y evaluación técnica. Esto es clave en proyectos extensos o de ejecución por fases.*

*- Facilidad de ser replicables en otros casos*

*Las fichas pueden aplicarse en distintos puntos del recorrido o en futuras rutas escénicas, adaptándolas a contextos específicos con mínimas modificaciones.*

*- Mayor claridad en la toma de decisiones*

*Proporcionan una base objetiva y visual para discutir propuestas con municipios, comunidades o equipos multidisciplinarios.*

*- Apoyo en la postulación a financiamiento*

*Al contar con definiciones claras de obra y estimaciones, se facilita la elaboración de presupuestos, bases técnicas y la postulación a fondos públicos o privados.*

## 2.9.1 FICHA TÉCNICA TIPO PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS

Se identificó que en terreno era muy lento identificar cada obra complementaria y llevar un registro, para esto se creó un documento o una ficha técnica para llevar un registro mas eficiente y con parámetros que permite ahorrar tiempo.

Dicha ficha contempla los aspectos técnicos fundamentales a considerar, el tramo, la caracterización, si tiene asociada una señal, la descripción general del lugar y una propuesta que básicamente es describir que tipo de obra complementaria es la más adecuada para el entorno, considerando su diseño contextual, los materiales y colores que presenta el espacio,

IDENTIFICACIÓN	
DENOMINACIÓN	ZONA DE DESCANSO LA ISLA
TRAMO	3
SUB-TRAMO	4
COMUNA	LIMACHE
BUYA	Sin Ral

CARACTERIZACIÓN	
UBICACIÓN COORDENADAS	Sur: 32°59'04" S   Oeste: 77°28'37" O
CONTEXTO TERRITORIAL	<input type="radio"/> Urbano <input checked="" type="radio"/> Rural
TIPO DE CARPETA DE LA RUTA	<input type="radio"/> Pavimento <input type="radio"/> Asfalto <input checked="" type="radio"/> Ripio o tierra

SEÑALÉTICA ASOCIADA	
EXISTENCIA	<input type="radio"/> Si <input checked="" type="radio"/> No
ESTADO	<input type="radio"/> Bueno <input type="radio"/> Regular <input type="radio"/> Malo
TIPOLOGÍA	<input type="radio"/> Vial <input type="radio"/> Destino Turístico <input type="radio"/> Turística

ESTACIONAMIENTO	
DISPONIBILIDAD	<input checked="" type="radio"/> Si <input type="radio"/> No
CAPACIDAD ESTIMADA DE VEHÍCULOS (CANTIDAD)	8
EXISTENCIA DE INFRAESTRUCTURA ACTUAL (ESPECIFICAR)	<input type="radio"/> Si <input checked="" type="radio"/> No <input type="radio"/> En construcción
DISPONIBILIDAD DE ESPACIO PARA INFRAESTRUCTURA	<input checked="" type="radio"/> Si <input type="radio"/> No
PROYECTO EXISTENTE EN DIRECCIÓN DE VIALIDAD HOP	<input type="radio"/> Si <input checked="" type="radio"/> No

DESCRIPCIÓN GENERAL	PROPUESTA
Ubicado en el km 5 del Sub-tramo 4, Tramo 2. Tiene una superficie de media hectárea y cuenta con una amplia explanada rodeada de bosque nativo, ofreciendo condiciones ideales para emplazar un pequeño centro de operaciones para el <b>Parque Los Bellotos</b> . Base Parque se plantea como un parador, es decir, un lugar multipropósito que cuenta con servicios y equipamiento, desde el cual es posible iniciar un conjunto de actividades y/o recorridos por la zona. El modelo de gestión de lugares como éste suele ser privado.	Se plantea la implementación un programa multipropósito, compuesto al menos por: zona de estacionamientos, información turística e interpretación ambiental (autoconsulta), baños, y zona de picnic. Al igual que desde Base Parque, desde este punto es posible dar inicio al Sendero Transversal del Parque Los Bellotos.

## 2.10 PROPUESTAS DISEÑOS DE OBRAS COMPLEMENTARIAS RUTA ESCÉNICA CORDILLERA - MAR

### 1. AVISTAMIENTO DE AVES

Según el estudio realizado, se identificó y destacó la amplia variedad de especies aviarias. Con la intención de crear un espacio de contemplación y protección hacia ellas, se propone un punto de avistamiento de aves.

Para el diseño, se contempla una estructura liviana, elementos verticales laberínticos que permitan observar las aves y no intervenga con el ecosistema.



Fuente: Archivo personal

### 2. ZONA DE PICNIC

Se diseña un espacio de retención dentro del tramo parque de la ruta Cordillera - mar, con el propósito de brindar un área de descanso y distracción para los turistas.



Fuente: Archivo personal



La acumulación de estas obras complementarias a lo largo del territorio permite identificar ciertos puntos de mayor densidad de uso, valor ambiental o relevancia comunitaria. Es en estos lugares donde la estrategia territorial encuentra oportunidad para consolidar espacios de mayor escala, como un parque urbano. Así, el diseño del parque no surge como un objeto aislado, sino como una consecuencia del sistema escénico y de su relación con las personas, articulando programas, recorridos y permanencia desde una lectura sensible del entorno.



Fuente: Archivo personal



Fuente: Archivo personal

## 2.11 REFERENTES

### 2.11.1 Eco Parque Batanes / 3ME Arquitectura Siglo XVII

El Ecoparque, situado en el límite entre la ciudad y el río Lerma, recupera un espacio natural de recreación para Salvatierra y pone en valor el histórico puente de Batanes.



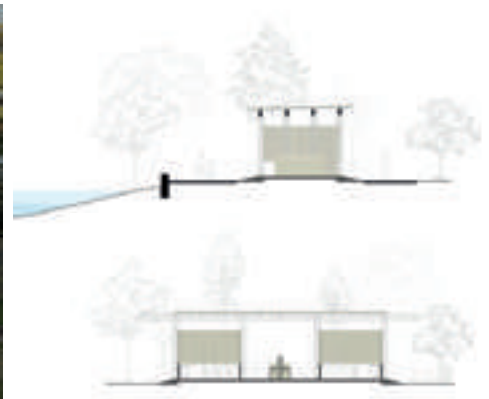
Fuente: Plataforma Arquitectura



Fuente: Plataforma Arquitectura



Fuente: Plataforma Arquitectura



### 2.11.2 Mirador del Duende / Universidad Católica de Pereira

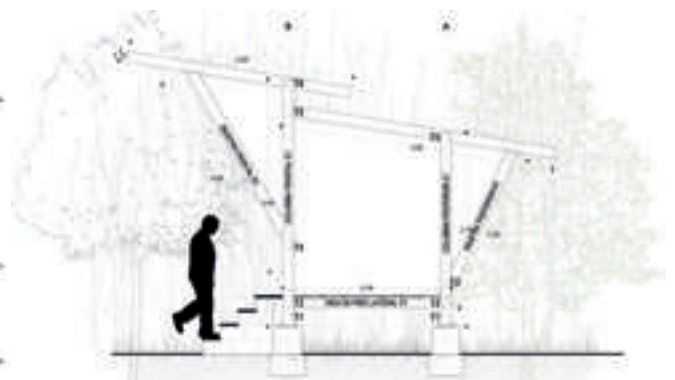
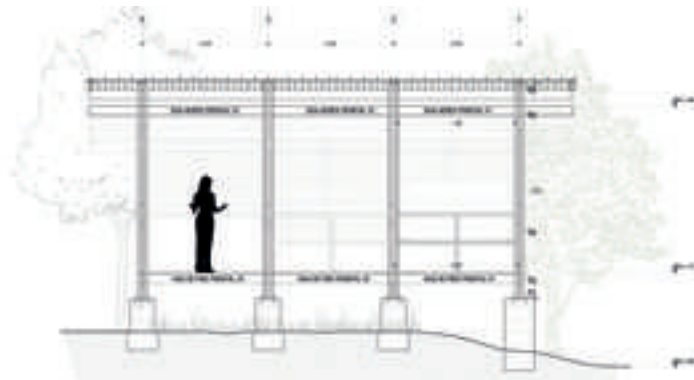
Este enfoque promueve una formación holística, comprometida con el desarrollo sostenible y la preservación del patrimonio natural y ecológico. La Universidad Católica de Pereira y la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Pereira, "Aguas y Aguas de Pereira", han establecido un convenio llamado "Vivamos la Cuenca". Este programa tiene como objetivo principal fomentar la educación ambiental y la preservación de los recursos naturales en la Cuenca del río Otún.



Fuente: Plataforma Arquitectura



Fuente: Plataforma Arquitectura



## 1.12 CONCLUSIÓN

*Las obras complementarias cumplen un rol fundamental en la consolidación de cualquier ruta escénica, ya que permiten establecer una conexión directa entre las personas y el entorno natural. Estos elementos, muchas veces considerados secundarios, son en realidad esenciales para transformar una infraestructura de tránsito en una experiencia integral de recorrido y permanencia.*

*Miradores, áreas de descanso, senderos y dispositivos de interpretación del paisaje no solo enriquecen la experiencia del usuario, sino que también posibilitan el encuentro con la naturaleza desde una escala más íntima y accesible. De esta manera, las obras complementarias actúan como puentes que acercan al visitante al territorio, fomentando la apropiación respetuosa del paisaje y fortaleciendo su identidad.*

*En este contexto, su diseño e implementación adquieren la misma importancia que la infraestructura principal, ya que no se trata únicamente de llegar a un destino, sino de vivir el trayecto como una sucesión de momentos significativos. Las obras complementarias, entonces, son claves para asegurar que la ruta escénica sea verdaderamente un espacio de interacción, contemplación y permanencia*



*TEMA 3: ACERCAMIENTO AL DISEÑO DE UN PARQUE URBANO*  
*“Nodo de transición entre lo urbano y lo natural”*



### 3.0 INTRODUCCIÓN

*El diseño de un parque urbano representa una oportunidad concreta para materializar en forma y uso los principios territoriales abordados en las etapas anteriores. En este punto del trabajo, la escala del proyecto se acota para abordar un lugar específico, sin perder la lógica sistémica que lo articula con el trazado escénico y las obras complementarias. Se trata de un gesto que sintetiza y condensa los aprendizajes del recorrido, proyectando un espacio público multifuncional, inclusivo y sensible al contexto en el que se inserta.*

*Este parque no es entendido como un objeto autónomo, sino como un nodo de articulación, un punto de condensación donde convergen múltiples capas del territorio: lo ecológico, lo cultural, lo social y lo proyectual. Su diseño responde tanto a criterios técnicos (como topografía, accesibilidad, drenaje o vegetación) como a dinámicas más cualitativas, como el reconocimiento de los usos existentes, las memorias del lugar y las necesidades de la comunidad. El proceso de diseño, en este sentido, requiere un acercamiento atento y participativo, que combine levantamientos en terreno, escucha activa a las personas, y una lectura cuidadosa del entorno.*

*El parque se propone entonces como un espacio de permanencia activa, de encuentro entre habitantes y visitantes, entre naturaleza e infraestructura, entre proyecto y paisaje. Aporta identidad, visibiliza la vocación del territorio y permite reconectar al habitar urbano con lo escénico y lo rural. Así, más que una pieza aislada, el parque es el cierre estratégico de un sistema integrado de movilidad, contemplación y activación territorial.*

### 3.1 PARQUE URBANO

*Un parque urbano es un espacio público de escala intermedia o mayor, destinado a la recreación, encuentro social, contemplación, ejercicio y contacto con la naturaleza dentro del entorno construido. Su rol va más allá de lo paisajístico: es una infraestructura verde esencial para el bienestar social, ambiental y cultural de las ciudades.*

*En esencia, un parque urbano es el punto de encuentro entre la naturaleza y la ciudad, un lugar donde el entorno construido cede paso al espacio libre y al paisaje vivo, generando un respiro en medio de la densidad urbana. Aporta equilibrio a la estructura urbana, funcionando como un pulmón verde que oxigena no sólo el aire, sino también las relaciones sociales y la salud física y mental de quienes lo habitan. Se caracteriza por:*

- Una cobertura vegetal predominante, que puede incluir césped, árboles, arbustos y cuerpos de agua.*
- Mobiliario urbano: bancas, juegos infantiles, senderos, iluminación y baños públicos, según su escala*
- Acceso universal, siendo generalmente de acceso libre y gratuito para toda la ciudadanía.*

## 3.2 TIPOLOGÍAS DE PARQUES URBANOS

### 3.2.1 PARQUE CENTRAL O DE BARRIO

Son aquellos espacios públicos de mediana escala, distribuidos estratégicamente dentro de zonas residenciales. Son quizás los más comunes y cotidianos: lugares donde vecinos de un mismo sector se reúnen para actividades recreativas, deportivas, familiares o comunitarias.

*Características principales:*

1. Extensión variable (entre 0.5 y 5 hectáreas, aprox.).
2. Áreas verdes, senderos, juegos infantiles, canchas, zonas de sombra y mobiliario urbano.
3. De fácil acceso a pie o bicicleta desde viviendas cercanas.
4. Funcionan como “corazón” del barrio o pulmón social.

*Su función es fortalecer la vida de barrio y ofrecer calidad de vida en entornos urbanos densos. No sólo entregan un espacio para la recreación, sino también para la identidad local y la construcción de comunidad.*



### 3.2.2 Parque lineal o vía verde

Son espacios alargados que siguen la traza de elementos existentes del paisaje o la infraestructura urbana, como riberas de ríos, canales, antiguas vías férreas, autopistas desactivadas o franjas de servidumbre.

*Características principales:*

1. Morfología lineal, extensa y estrecha.
2. Integran infraestructura verde y movilidad activa (senderos peatonales y ciclovías).
3. Conectan barrios, zonas ecológicas o hitos urbanos entre sí.
4. Suelen incorporar elementos de paisaje, restauración ecológica y drenaje natural.

*Su función es conectiva: no sólo generan áreas verdes, sino que unen fragmentos del territorio, permiten la movilidad sostenible, la conexión ecológica y la activación de bordes urbanos sub-utilizados. Transforman espacios residuales en corredores vivos.*



### 3.2.3 Parque periurbano o de borde

Estos se ubican en la transición entre la ciudad y el paisaje natural o rural. Son de gran escala y permiten contener el crecimiento urbano, proteger ecosistemas y ofrecer espacios de recreación más extensos.

Características principales:

1. Áreas de gran superficie, a menudo con valores ecológicos relevantes.
2. Ubicación en el borde urbano o en zonas intermedias.
3. Uso mixto: conservación, educación ambiental, senderismo, agricultura urbana, etc.
4. Incorporan servicios básicos y equipamiento mínimo.

Su función es actuar como zonas de amortiguación entre lo urbano y lo natural. Permiten acercar a las personas a la naturaleza sin salir de la ciudad y son esenciales para el equilibrio ecológico, la resiliencia climática y la protección de corredores biológicos.



### 3.2.4 Parque de bolsillo

Son espacios verdes de muy pequeña escala, insertos en zonas urbanas densas donde el suelo disponible es limitado. Aprovechan lotes residuales, esquinas, espacios entre edificios o áreas sub-utilizadas.

Características principales:

1. Superficie reducida (menos de 0.5 hectáreas).
2. Diseño eficiente e intensivo en funciones: sombra, descanso, vegetación, juegos pequeños.
3. Alta accesibilidad peatonal y cercanía inmediata.
4. Requieren bajo mantenimiento y se desarrollan con bajo presupuesto.

Su función es de proximidad y equidad: permiten que, incluso en sectores con alta densidad o vulnerabilidad social, exista acceso a un espacio verde cercano. Son clave en la lucha contra la desigualdad urbana y la mejora de la salud mental y ambiental en entornos tensionados.



### 3.3 FUNCIONES PRINCIPALES

- *Recreativa y social: promueve el encuentro ciudadano, la vida comunitaria y el ejercicio físico*
- *Ecológica: mejoran la calidad del aire, regulan el clima urbano (isla de calor), capturan CO<sub>2</sub> y aumentan la biodiversidad .*
- *Salud pública: reducen estrés, favorecen el bienestar, la actividad física, y han sido relacionados con menores niveles de enfermedades crónicas .*
- *Cultural y educativa: promueven el contacto con la naturaleza local y funcionan como espacios para actividades culturales o de interpretación.*

### 3.4 IMPORTANCIA COMO INFRAESTRUCTURA VERDE

- *Recreativa y social: promueve el encuentro ciudadano, la vida comunitaria y el ejercicio físico*
- *Ecológica: mejoran la calidad del aire, regulan el clima urbano (isla de calor), capturan CO<sub>2</sub> y aumentan la biodiversidad .*
- *Salud pública: reducen estrés, favorecen el bienestar, la actividad física, y han sido relacionados con menores niveles de enfermedades crónicas .*
- *Cultural y educativa: promueven el contacto con la naturaleza local y funcionan como espacios para actividades culturales o de interpretación.*

### 3.5 INFRAESTRUCTURA ECOLÓGICA Y SOCIAL

- *Recreativa y social: promueve el encuentro ciudadano, la vida comunitaria y el ejercicio físico*
- *Ecológica: mejoran la calidad del aire, regulan el clima urbano (isla de calor), capturan CO<sub>2</sub> y aumentan la biodiversidad .*
- *Salud pública: reducen estrés, favorecen el bienestar, la actividad física, y han sido relacionados con menores niveles de enfermedades crónicas .*
- *Cultural y educativa: promueven el contacto con la naturaleza local y funcionan como espacios para actividades culturales o de interpretación.*



Fuente: Elaboración propia

### 3.6 IMPACTO EN LA VIDA DE LAS PERSONAS

Los parques urbanos son componentes clave de la infraestructura verde, que no solo embellece las ciudades, sino que también ofrece beneficios directos en salud, bienestar y cohesión social.

#### 1. Bienestar mental y emocional

- La exposición a espacios verdes reduce el estrés, la ansiedad y la depresión, restableciendo la atención y mejorando el estado de ánimo. El fenómeno del "forest bathing" o shinrin-yoku ha demostrado disminuir niveles de cortisol e incrementar células inmunes.

#### 2. Salud física

- Residentes cercanos a espacios verdes muestran mayores niveles de actividad física, menor obesidad y mejor salud cardiovascular y respiratoria.  
- Incluso ver vegetación desde la oficina mejora el desempeño laboral e incrementa la productividad y creatividad

#### 3. Cohesión y conexión social

- Los parques urbanos facilitan la interacción social y la construcción de redes de confianza, mejorando la cohesión comunitaria.  
- En entornos dominados por concreto, éstos actúan contra la soledad, reduciendo la percepción de aislamiento cuando hay al menos 30% de zonas verdes en el entorno.

#### 4. Salud pública y adaptación urbana

- Las áreas verdes disminuyen enfermedades relacionadas con calor extremo y mejoran la salud mental en zonas vulnerables.  
- Mitigan el efecto de "isla de calor", mejoran calidad del aire y contribuyen a la resiliencia urbana ante el cambio climático.

#### 5. Espacios para la expresión colectiva y comunitaria

- Parques permiten actividades culturales, educativas y comunitarias (mercados, clases, obras al aire libre), fortaleciendo el sentido de pertenencia.



Fuente: Humedal Piedras Blancas

### 3.7 ETAPA DE DISEÑO PARQUE URBANO

#### 1. Análisis del sitio y diagnóstico

- Se examina el contexto físico: topografía, clima, vegetación existente, redes de movilidad, infraestructura actual

- Se realiza un levantamiento de uso, con conteos (turismo, actividad diaria) y observación de flujos por horario, día de la semana y condiciones climáticas .

- Se evalúa el entorno patrón arquitectónico y urbanístico, conexiones accesibles y oportunidades de integración.

#### RUTA CORDILLERA - MAR

En esta etapa se identifica un camino de 10 metros de ancho, completamente de tierra, permite conectar dos comunas, Limache y Concón. El sector cuenta con una diversa vegetación tanto nativa como un bosque esclerofilo, con especies protegidas como el Belloto, el cual sería el nombre del parque urbano diseñado. Actualmente el lugar no cuenta con ninguna infraestructura, solo está compuesto por el trazado de un camino, una alta vegetación.

Para efectos del caso es difícil hacer levantamiento de uso ya que actualmente el terreno donde se encontrará el parque urbano es un recinto privado, se debe evaluar el flujo de personas que transitará por esa nueva ruta.



Fuente: Elaboración propia



*¿Cómo puede un parque urbano integrarse a la estrategia turística de una ciudad o territorio?  
Hay muchos casos en que parques urbanos son claves en la experiencia turística de una ciudad  
(Sebastian Raby, 2025)*

## 2. Programación de usos y requerimientos

- En base al diagnóstico, se definen zonas funcionales: recreativa, deportiva, educativa, descanso.
- Se considera la participación ciudadana para incorporar demandas reales y generar sentido de apropiación.
- Se establecen parámetros como accesibilidad universal, biodiversidad local, inclusión cultural y sostenibilidad hídrica.

### RUTA CORDILLERA - MAR

Al recorrer el parque urbano se definió cuales serían las obras complementarias que cumplen con las zonas funcionales de un parque urbano, se consideraron alrededor de 7 obras complementarias, las cuales serían zonas de picnic, miradores, senderos que atraviesan el bosque esclerofilo, centros de interpretación, pasarelas y puntos de información. Estas zonas serían las zonas funcionales para usuarios del parque.



Fuente: Elaboración propia



### 3. Conceptualización y diseño paisajístico

- Se desarrollan los conceptos temáticos y estructura del parque: ejes peatonales, senderos sinuosos, miradores, áreas de sombra, zonas activas.

- Se definen las zonas verdes, vegetación, materiales y mobiliario urbano

- Se consideran aspectos de resiliencia climática: especies nativas, drenaje sostenible, sistemas de riego eficientes.



### RUTA CORDILLERA - MAR

El parque se denomina urbano porque busca articular el sector con la ciudad, la movilidad y el territorio, en base a eso se diseñaron distintos caminos dentro del parque, senderos y diferentes zonas funcionales.



Fuente: Elaboración propia

#### 4. Diseño técnico y ejecución

- Se puntualizan elementos estructurales: caminos, pavimentos, bancas, señalética, alumbrado y accesibilidad universal (rampas, pasarelas)
- Ingeniería: riego eficiente, gestión de aguas, variedad vegetal, drenajes pluviales
- Se detallan materiales y normativas de ejecución, con especial atención al impacto ambiental y durabilidad.

#### RUTA CORDILLERA - MAR

El parque se denomina urbano porque busca articular el sector con la ciudad, la movilidad y el territorio, en base a eso se diseñaron distintos caminos dentro del parque, senderos y diferentes zonas funcionales.



Fuente: Elaboración propia

### 5. Mantenimiento y gestión

- Se diseñan programas de cuidado: podas, limpieza, control fitosanitario, reposición de especies
- Se establecen acuerdos institucionales (municipales, comunitarios) y presupuestos operativos para garantizar sostenibilidad técnica y social.
- Se implementan indicadores de seguimiento: uso, satisfacción, biodiversidad, mejoras climáticas.



### 6. Evaluación participativa y ajuste continuo

- Se realizan talleres post-inauguración para recoger percepciones, medir el uso real y ajustar el diseño según la experiencia ciudadana .
- Se genera una matriz de indicadores (uso, bienestar, ambientales, inclusivos) para evaluar mejoras futuras.





*¿Qué atributos debe tener un parque para convertirse en un hito que convoque tanto a residentes como a visitantes?*

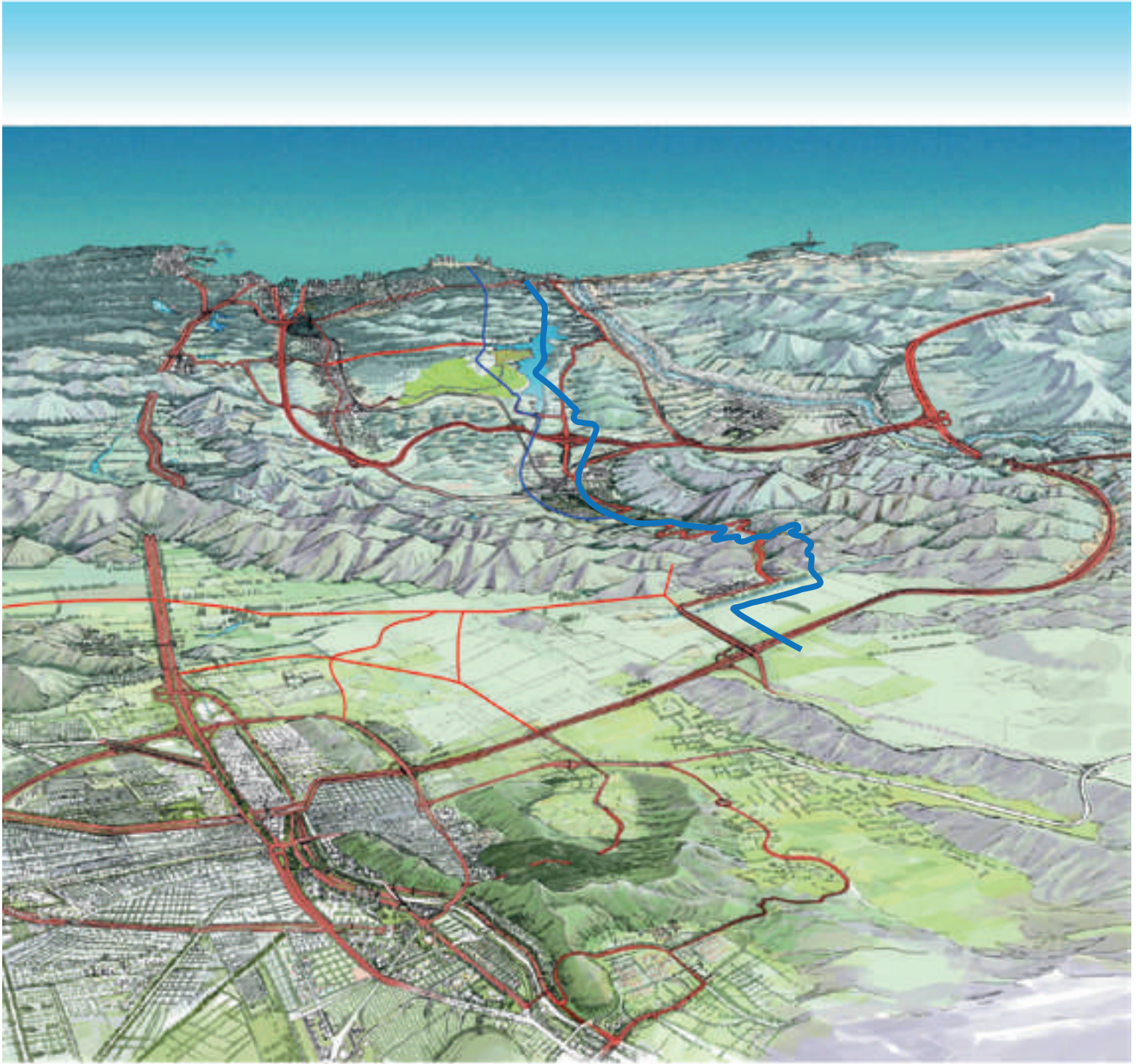
*Tiene que tener vida: actividades, programación, buena información en formatos físicos y digitales, idealmente contar con espacios de venta... en síntesis un espacio de naturaleza, cultura, deporte y educación ambiental.*

## 3.8 CONCLUSIÓN

*El diseño de un parque urbano requiere mucho más que decisiones técnicas o formales; exige una comprensión profunda del territorio, sus dinámicas sociales y su identidad. Para que un espacio de estas características tenga sentido y se sostenga en el tiempo, es fundamental realizar un trabajo riguroso en terreno, que considere múltiples visitas, levantamientos precisos, y sobre todo, escuchar activamente de las comunidades involucradas, entendiendo sus molestias y necesidades.*

*Un parque no puede ser un elemento impuesto desde afuera. Su calidad y pertinencia dependen de la capacidad de identificar las potencialidades del entorno y traducirlas en un espacio vivo, accesible y coherente con el lugar. En este proceso, las obras complementarias cumplen un rol clave, ya que permiten articular distintos usos, escalas y recorridos dentro del parque, ampliando su alcance como espacio de encuentro y permanencia.*

*Asimismo, más allá del diseño, el factor humano es determinante. La formalización de este tipo de proyectos depende del trabajo conjunto con actores locales, organizaciones comunitarias y autoridades. Cultivar una buena relación con las personas que habitan el territorio no solo fortalece el proceso, sino que también garantiza la apropiación, el cuidado y la sostenibilidad del parque en el tiempo.*





*“El gran hogar del alma es el camino abierto, el viaje mismo, carretera abajo”*

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Elena Terife, Iván González Viso(2022). *Plan de Gestión Ruta Escénica Carretera Austral*

Fitzgerald, S. (2019, 18 de octubre). *¿El secreto para viajar con conciencia plena? Un paseo por el bosque. National Geographic.*  
<https://www.nationalgeographic.com/travel/article/forest-bathing-nature-walk-health>

(2021) *PROGRAMA ESTRATÉGICO MESORREGIONAL RUTA ESCÉNICA LAGOS & VOLCANES*

## REFERENCIAS.

[https://www.archdaily.cl/cl/1012650/mirador-del-duende-universidad-catolica-de-pereira/65b2fea98144b5736f749781-mirador-del-duende-universidad-catolica-de-pereira-seccion?next\\_project=no](https://www.archdaily.cl/cl/1012650/mirador-del-duende-universidad-catolica-de-pereira/65b2fea98144b5736f749781-mirador-del-duende-universidad-catolica-de-pereira-seccion?next_project=no)

<https://www.turismointegral.net/carretera-austral-declarada-como-una-nueva-ruta-escenica-del-sur-de-chile/>

[https://marcopark.mx/parques-urbanos/?utm\\_source](https://marcopark.mx/parques-urbanos/?utm_source)

[https://www.expocihachub.com/nota/sustentabilidad/espacios-verdes-esenciales-para-el-bienestar-salud-y-productividad-en-ciudades-urbanizadas?utm\\_source](https://www.expocihachub.com/nota/sustentabilidad/espacios-verdes-esenciales-para-el-bienestar-salud-y-productividad-en-ciudades-urbanizadas?utm_source)

<https://www.nationalgeographic.com/travel/article/forest-bathing-nature-walk-health>

[https://blog.gardencenterejea.com/disenio-y-planificacion-de-un-parque-urbano/?utm\\_source](https://blog.gardencenterejea.com/disenio-y-planificacion-de-un-parque-urbano/?utm_source)

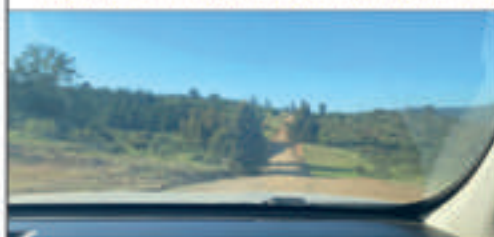
<https://vialidad.mop.gob.cl/2024/12/30/el-director-nacional-de-vialidad-del-mop-horacio-pfeiffer-firmo-la-declaratoria-que-define-a-la-carretera-austral-como-ruta-escenica/#:~:text=Una%20ruta%20esc%C3%A9nica%20es%20un,el%20desarrollo%20tur%C3%ADstico%20del%20territorio.>

<https://www.rutalagosyvolcanes.cl/>

<https://rutasescnicas.wordpress.com/2015/09/19/rutas-escnicas-cuando-el-camino-es-el-destino/>

<https://tmrexperience.com/rutas-escnicas/>

## FICHA N° 1 PROYECTO LIMACHE-MAR



## PROYECTO LIMACHE-MAR

Este mes se me encargo, el proceso investigativo de una nueva vialidad urbana, se ubica en la región de Valparaíso, específicamente en las comunas de Con-con y Limache, cuenta con una extensión aprox. de 23 Kilómetros en su totalidad, donde se diseñará en tres etapas.

Lo primero que realice fue obtener todos los datos necesarios duros, es decir cual era el objetivo, la longitud y los aspectos generales que se relacionan. Los planes reguladores comunales y los intercomunales de los cuales se rigen las comunas de interés, además se investigó los tipos de vías, el manual de carretera y las normas que están vigentes en las comunas del trazado.

Otro punto importante, era hacer el recorrido del camino existente para poder reconocer aspectos como la longitud del camino, el ancho de la calzada, las vegetación existente, la fauna y los accesos que nos permitirán conexiones con otros caminos cercanos, estableciendo factores claves en el camino.

El siguiente paso fue realizar los mapas con los rutas existentes, tanto principales como secundarios, para establecer los posibles trazados de las etapas 1 y 2, determinando los posibles empalmes y aspectos como las pendientes y su entorno.

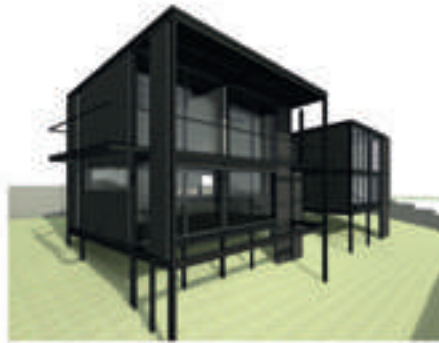
En general el trabajo se centro en la investigación de todos los antecedentes necesarios para entrar a establecer un proyecto con fuentes y datos verídicos.

El proceso de investigación de este proyecto es primordial para la toma de decisiones en relación a la forma, conexión, longitud y tipo de vía.

La primera parte fue a partir del camino existente, basandonos en la topografía, permitiendo la elaboración de la planta con el camino.

La segunda etapa fue la elaboración de la carpeta de proyecto para que a futuro se entregue y se apruebe por las distintas autoridades pertinentes.

## FICHA N° 2 PROYECTO LIMACHE-MAR / VIVIENDAS CONCON.



### PROYECTO LIMACHE-MAR

Este mes me dieron como tarea, el proceso de creación de propuesta de diseño para las entidades patrocinantes del proyecto Limache-Mar, realizando una presentación para autoridades de las comunas de Limache y Concon.

Lo primero que realice fue obtener la información básica del proyecto incluyendo datos nuevos entregados por la SECPLAC de la municipalidad de Concon y la DOM de la municipalidad de Limache.

Luego realice el plano de emplazamiento completo del trazado, incluyendo los trazados proyectados, los caminos existentes y loteos del predio privado de la inmobiliaria "Hacienda los Aromos", a modo de primera aproximación.

En paralelo al desarrollo del video presentación para carpeta digital, se trabaja en proyecto de vivienda ubicado en Concon, este se encuentra en etapa de diseño de la estructura principal, mediante programa Revit, se modifica el diseño de la segunda planta para establecer una conexión con otra vivienda cercana que se encuentra en el mismo predio. Como idea base se pretende diseñar una terraza común entre ambas viviendas y así establecer un espacio de conexión y de permanencia.

Dentro de los temas de investigación, se estudia el proceso para lograr que un proyecto sea con financiamiento del estado, desde las reuniones hasta la documentación que se exige por parte del ministerio.

Otro aspecto importante es el proceso diseño de un proyecto de vialidad urbana, con la normativa y como una nueva vialidad es fundamental para la estructuración y la planificación comunal e incluso intercomunal.

Se desarrolla carpeta de proyecto Limache-Mar, con la finalidad de entregar, planimetría, trazado en 3D para mejor entendimiento del proyecto.

Video de presentación que contiene las principales rutas, contexto que interviene, posibles trazados proyectados, imágenes del camino existente y se incorpora el diseño del nudo de acceso para el nuevo aeropuerto Torquemada.





## FICHA N° 4 PRACTICA PROYECTUAL



### JENSEN ASOCIADOS

Durante el mes de enero, finalizando la etapa de proceso de diseño, con reuniones con alcaldes y entidades importantes, se obtuvieron promotores para una nueva ruta escénica, como son: Municipalidad de Concón, Municipalidad de Limache y el ministerio de obras publicas a cargo de Don Boris Olguin.

Dicha ruta comienza en la comuna de Concón y finaliza en Tiltil, pasando por Limache y Olmué, tiene como finalidad potenciar comunas que poseen un gran valor turístico, además de aportar un valor ambiental, se compone de obras complementarias como: miradores, pasarelas, zonas de picnic, senderos tanto peatonales como vehiculares, baños, paradas de información y centros de interpretación ambientales.



Se analizo un terreno privado de la inmobiliaria "Los Aromos", el cual cederán para un futuro parque que sera parte de dicha ruta escénica.

El predio privado tiene una extensión de 42 hectáreas aproximadamente, gran parte de este terreno tiene bosque nativo y especies protegidas que son claves para ubicar las obras complementarias a lo largo del parque.

En mitad del mes se entrego la tarea de hacer un levantamiento de una vivienda patrimonial ubicada en nogales, una vivienda de los años 60, que necesita ser regularizada para quedar como un centro de eventos a futuro. Como tarea debía realizar planos de las plantas, elevaciones y cortes.

Se realiza la visita a terreno de la vivienda patrimonial, para obtener las medidas de todo lo que se encuentra en el terreno, como son unos galpones, terraza, estacionamientos y piscina.

Dentro del terreno existe un vivienda que se encuentra cercana a la vivienda patrimonial, se propone un diseño para que dicho espacio quede como el sector de servicio para el centro de eventos.

## FICHA Nº 5 PRACTICA PROYECTUAL



### JENSEN ASOCIADOS

Durante el mes de febrero, se sigue con los proyectos de levantamiento de la vivienda patrimonial y el diseño del proyecto ruta escénica, camino cordillera - mar.

Primero se trabajo en conjunto con Sebastian Reiby, director de la empresa Plansur y experto en turismo, estuvo a cargo de la ruta lagos y volcanes, trabajamos en conjunto con el levantamiento de información sobre puntos claves de la ruta y del parque que se esta diseñando en paralelo a la ruta escénica. Se tuvo una salida a terreno para reconocer y analizar el entorno, la vegetación y la fauna existente en dicho tramo, además de tomar un registro fotográfico e topográfico del entorno.

Se analizo el posible parque como potenciador de las comunas de Limache y Concón, además de ser la primera ruta escénica en la quinta región, que sea capaz de conectar comunas.

Se trabajo con la herramienta de Google Earth Pro para colocar toda aquella información otorgada por distintas paginas del gobierno como son: turismo, territoriales, red hidrográficas, redes de vialidad, santuarios de la naturaleza, sectores protegidos tanto por gobierno como por entidades privadas, artesanos y gran cantidad de información necesaria para la etapa de desarrollo del parque.

Se diseño el plano del tramo parque con todos los posibles programas encontrados en la salida a terreno, se encontró una zona con especies protegidas, la cual permitirá colocar un centro de interpretación cercano a estos arboles.

A finales del mes se realiza la primera presentación de los planos de la casa patrimonial, de la cual, la retroalimentación fue mejorar aspectos gráficos de planos y desarrollar la carpeta de ingreso para el departamento de obras de la municipalidad de Nogales.





UNIVERSIDAD TECNICA  
FEDERICO SANTA MARIA