UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA METROPOLITANA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA CONSTRUCCIÓN Y
ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Nodo multicultural como agente de reestructuración territorial, estudio de Aeropuerto Carriel Sur, Chile.

Valentina Sánchez Gallardo

SEMINARIO DE TÍTULO

SANTIAGO, 2019

Resumen

La presente memoria de proyecto expondrá acerca del análisis y posterior planificación territorial que nace a partir de la necesidad de satisfacer la falta de espacio dentro de un programa existente, el cual es el Aeropuerto Internacional Carriel Sur emplazado en la localidad de Talcahuano en el área metropolitana del Gran Concepción.,

El objetivo del trabajo es fundamentar la ampliación de éste como un nodo social y tecnológico la ampliación de éste, teniendo en consideración la escala que engloba el uso (dimensionamiento entre lo humano y maquinaria) como también con su contexto urbano y la directa relación entre lo local y multicultural.

A partir de entonces, nace la idea de intermodal de rutas, tanto internas como externas al programa, relacionando el distanciamiento, jerarquía, espacio y urbanismo en su relación directa con Talcahuano como también localidades pertenecientes y aledañas a la Región del Biobío para generar una identidad mestiza en gestos que aprovechen la temporalidad y espacialidad, en donde en la población en movimiento busca en un corto *lapsus* de tiempo apreciar desde lo visual, táctil y transitable las sensaciones que ofrecen las rutas de exposición de identidad material visual y táctil, generando una conciencia de lo existente en la región centro sur de Chile.

La identidad local, pese a coexistir con la identidad multicultural otorgada por la globalización encasillada en el programa, crea más que una estructura auto soportante con programas agregados como es un aeropuerto, siendo un conjunto que pueda generar percepciones y vistas acordes a lo propuesto, sin perder la integridad del proyecto con la ciudad.

Actualmente, el aeropuerto Carriel Sur se encuentra ubicada en un nodo de conexión estratégico, tanto por sus características de conectividad, paisajística, dimensionamiento y presenta una oportunidad de crecimiento a través del estudio demográfico y de mercado, que señala que a partir del año 2020 se inaugurarán nuevos arribos, los cuales son Perú, Argentina y Brasil. Permitiendo no solo una modificación al edificio, sino que al contexto urbano para mejoras de movilización y reordenamiento territorial, el cual permita crear jerarquía y ensanches de rutas, al igual que aperturas y conexiones de fragmentos de caminos en desuso.

Es por ello, que los temas a tratar serán la *Identidad Mestiza*, *Conexión y Reordenamiento Territorial*, como ejes de planteamiento y proyección.

Palabras clave

Identidad mestiza, Reordenamiento territorial, ampliación.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN 3
1.1 Motivación y justificación del proyecto 4
1.2 Descripción del lugar 7
1.2.1 Emplazamiento 7
1.2.2 Demografía 9
1.2.3 Condiciones Territoriales 11
1.2.4 Normativas 14
1.3 Descripción del usuario potencial y programa 19
1.4 Objetivos del proyecto 20

2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DEL PROYECTO 21
2.1 Tema 1: Identidad Mestiza 26
2.2 Tema 2: Conexión y reordenamiento urbano 30

3. BIBLIOGRAFÍA 33

1. Introducción

Visualizando el contexto actual del hombre globalizado, político, social, se pueden destacar diversas características, entre ellas el ámbito de la comunicación e interacción, como también la constante construcción de satisfacción a las diversas necesidades, creando arquitectura que resuelva programas y funciones acorde a un crecimiento y conciencia que han establecido cambios con respecto al espacio-tiempo en el área de la movilización, creando vías de comunicación y transporte para permitir los dos ejes de desarrollo anteriormente nombrados.

El urbanismo territorial presenta tres escalas, las cuales se definen en: las barreras de lo que sucede dentro de Talcahuano, lo que sucede entre regiones, y finalmente, la conexión internacional:

La movilidad urbana local e internacional da paso a los diversos tipos de desplazamientos que se producen dentro y fuera de la ciudad a través de redes de conexión que existen tanto dentro como en lo circundante de lo local; la interacción entre regiones permite un desplazamiento por zonas a través de carreteras, vuelos cortos, barcos, transfer, entre otros,

Existiendo conexiones en rutas definidas por su ensanche y continuidad lineal, el cual presenta señaléticas y cruces para dar paso a otro camino, igualmente lineal; y las conexiones a larga distancia, principalmente destinadas a vuelos nacionales de grandes trayectos o internacionales, se trazan por vía marítima y aérea, destacándose por la presencia de puertos y aeropuertos para la llegada de ésta maquinaria que alberga pasajeros.

Es por ello que estas infraestructuras presentan características específicas, siendo un aporte en lo que respecta a mantención, como también en respuesta a los flujos de personas, vehiculares, abiertas y cerradas.

La modificación morfológica del espacio con el ordenamiento territorial y ampliación del aeropuerto preexistente nacen una inmensidad de nuevas conductas, entre la que se destaca la concentración de flujos de movilidad en un nodo y la reestructuración de infraestructura del edificio como también de rutas en el territorio que permiten una mejora en el traslado urbano y rural, existiendo una reducción en los tiempos de traslado como nuevas vías de conexión.

La intervención de Talcahuano en lo que respecta a su movilidad apela a una recolección de datos que permita un análisis para dar pie a rutas y edificaciones que muestren la identidad local en gestos arquitectónicos, otorgando lineamientos de diseño y diálogo con la intención de preservar la identidad por sobre el uso, generando una bicondicionalidad entre la identidad local y mestiza que ceden los pobladores de la zona centro sur de carácter inmigrante, como también turistas y población flotante que no pertenezcan a ésta área, interactuando en las herramientas de planificación y vinculación con el usuario, evitando una brecha de distancia entre el objeto, programa y uso.

1.1 Motivación y justificación del proyecto

El crecimiento del desarrollo de programas en zonas urbanas como rurales dan paso a nuevos programas beneficiosos que son aporte a un lugar, promoviendo a la accesibilidad de servicios y mejoras en la calidad de vida.

> *''La concentración territorial tiene como ventaja ser más eficiente que la dispersión porque facilita la cobertura de necesidades básicas y servicios, como lo son la disponibilidad de agua potable, electricidad, saneamiento, transporte, alimento, la educación, la salud y la recreación''* [1] - Quilodrán G. (2019, p. 187)

Siendo un aporte enfocado a la calidad de vida de las personas, significando un diseño visto en planta que poco a poco al edificar transforma el territorio en un conjunto de situaciones emergentes que permiten otorgar autonomía en zonas sin perder su identidad local, pese a tener instrumentos semejantes o programas existentes en otro sitio, circunstancia que se justifica a partir de las características propias del lugar, cultura, clima, ecosistema, biodiversidad, entre otras particularidades.

> *"[...] las ciudades no son solo el lugar del desarrollo económico, sino que también son entendidas como bienes comunes, como un instrumento de promoción social y redistribución de oportunidades"* [2] . - Carrizosa (2016 p.458)

Proyectando programas para generar dinamismo y desarrollo reconociendo las necesidades propias de la población como también del territorio.

A partir del análisis territorial y demográfico de la zona centro sur del país, es preciso el desarrollo y ampliación y reestructuración del Aeropuerto Carriel Sur emplazado en Talcahuano, comuna de Concepción, el cual demanda nuevas rutas de arribo y embarque dentro del país como también extranjeros, teniendo como nuevo enfoque de retroalimentación a la población con actividad relacionada al viaje, comercio y turismo quienes se engloban en el factor movilidad como un grupo específico a quien va dirigido una planificación de ordenamiento territorial y edificación dentro de un nodo de arribos y despegue de un sistema mayor de conexión, permitiendo reestructurar las redes de tránsito, ayudando al desarrollo de vías de transito urbano y rural, centrando la conexión desde el aeropuerto como el centro en donde convergen las vías de alimentación a la urbe.

---

[1] Quilodrán G. (2018) Las ciudades que queremos: El valor de planificar para vivir mejor [et al.] ;- 1a Ed . – p. 187 Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Konrad Adenauer Stiftung.

[2] Carrizosa, M. (2016). *Hábitat en deuda* -- p. 458 (M. C. y M. G. Michael Cohen, Ed.) (Café de la). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Imprenta Dorrego SRL

El Seremi de la Región del Biobío ha conversado en entrevistas en el diario que necesita de despeje en rutas que conectan con la ciudad de Talcahuano, indicando que algunas necesitan aperturas y otras ensanche, siendo así una necesidad visible y respaldada, el ampliar el nodo funcional que hoy alberga aviones, avionetas y otro tipo de maquinaria también necesita modificar su conectividad con su contexto cercano.

> *''En su visita a las obras de ampliación del aeropuerto Carriel Sur, las que presentan un avance del 76%, el seremi de Obras Públicas, Daniel Escobar, anunció que están considerando realizar un soterramiento del ingreso al recinto y ampliar la ruta Interportuaria.''* [3] - Canal 9, Diario Biobío (2019)

Un aeropuerto es un elemento nodal que permite el intercambio cultural de los usuarios, por lo que se propone la ampliación tanto espacial refiriéndose a la escala de la edificación, como el input/output de nuevos usuarios, a través de la planificación de nuevos arribos y despegues que a través del año 2020 comenzarán a regir, instaurando como nuevos destinos Lima, Buenos Aires y Brasil, quien aún no define qué localidad conectar con éste aeropuerto internacional.

Sin embargo, no se ha proyectado ampliaciones para solventar esta nueva demanda como también adicionar mangas para convenios futuros, es por ello que los horarios de arribo y despegue son limitados y ya poseen días y horarios estipulado, demostrándose así en lo publicado en el Diario Biobío, el cual señala que:

> *"[...] Se despegará desde el aeropuerto Carriel Sur de Concepción los días miércoles, sábados y domingos a las 07:27 horas, llegando a Lima a las 10:30 horas. Mientras que el vuelo LA2397 regresará del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima los mismos días a las 00:30 horas, llegando a Concepción a las 05:35 horas, horario local"* [4] - Casas L. Diario Concepción (2019)

Lo que significa que existe una planificación estructurada entre horarios y destinos que especifican horarios no cómodo para todos los usuarios, por lo que una ampliación proporcionaría mayor flexibilidad de rutas de viajes a destinos diferentes, como mangas para otorgar más capacidad de vuelos y arribos que podría atraer más compañías.

Actualmente, existen tres aerolíneas chilenas, lo cual, ampliarse significará mayor conectividad no solo entre las regiones de Chile, sino que con el resto del mundo, potenciando el turismo y la comunicación entre los inmigrantes y sus familias, como también habilitando más rutas, mejorando los tiempos de viajes y nuevos destinos.

---

[3] Canal 9, Televisión Biobío . (Septiembre 05, 2019). *Ampliación de aeropuerto Carriel Sur presenta 76% de avance*. Canal 9. https://www.canal9.cl/programas/noticias/2019/09/05/ampliacion-de-aeropuerto-carriel-sur-presenta-76-de-avance.shtml

[4] Casas, L.. (septiembre 10, 2019). *Latam anuncia el primer vuelo internacional desde Concepción*. Biobío Chile, p. 10. Fuente: https://www.diarioconcepcion.cl/ciudad/2019/07/26/en-2020-carriel-sur-despegara-como-aeropuerto-internacional.html

Líneas Aéreas de vuelos en Aeropuerto Carriel Sur

LATAM

Línea Aérea LATAM con destinos diarios desde Concepción a Santiago y viceversa.

SKY AIRLINES

Línea Aérea SKY AIRLINES con destinos diarios desde Concepción a Santiago y viceversa.

JETSMART

Línea Aérea JetSMART con dos vuelos diarios desde Concepción a Santiago y Calama

Fuente: https://carrielsur.cl/lineas/

El trabajar con la identidad local y mestiza, nace en el trabajo fotográfico *''100 extraños''* el cual es un trabajo personal que tuvo como objetivo capturar imágenes con la intención de poder estudiar las características esenciales de personas de diversas culturas y como éstas intervienen el espacio, no solo a través de comportamientos sino mediante su vestimenta como elemento de tensión visual que marca una mezcolanza entre lo común y lo nuevo, asimismo como cada persona muestra una característica visual de su lugar de origen.

Estos retratos fueron capturado en diversos paisajes de Chile y puntos estratégicos de presencia de extranjeros, siendo estos nodo multicultural el lugar físico donde convergen lo local con lo global, existiendo una bicondicionalidad dentro de un programa de conexión y desapego, la polaridad entre la llegada e ida que da pie a un comienzo y fin para quienes se trasladan en el aeropuerto.

Por otra parte, es el uso continuo que los trabajadores que diariamente se encuentran en constante interacción con nuevas personas, existiendo una experiencia que repercute en el viajero y provoca escenas de interacción y tensión que recoge vivencias y posterior recuerdos casi obligados. Lo anterior genera una panorámica visual entre los usuarios con los distintos roles de colaboradores internos del aeropuerto, ropas de distinción de roles, transparencias y paisaje. Sin dejar en segundo plano el oficio, la exposición de protocolos, el recorrido y actividades diarias que hacen de este lugar, una mezcla entre lo cotidiano y reconocimiento visual.

Es por esto, que la mirada de lo que ellos denominen ''identidad'' es muy importante, pues son el contacto directo y permanente con el lugar, siendo la infraestructura quien debe velar por el confort de quienes ocupan el espacio y generan instancias constantes de interacción tanto entre ellos mismos como con los viajeros.

1.2 Descripción del lugar

1.2.1 Emplazamiento

La Región del Biobío es una región ubicada en la zona centro sur de Chile, pertenece al VIII de XVI divisiones territoriales del país. Cuenta con una superficie de 23.890 km², y es la segunda más habitada a partir de la información otorgada por el Censo 2017, indicando que la población alcanzó los 1.556.805 residentes y una densidad de 64,8 habitantes por kilómetro cuadrado habitantes. está compuesta por las provincias de Arauco, Biobío y Concepción, su principal centro urbano.

Administrativamente la Región se divide en Biobío, capital Los Ángeles; Concepción, capital Concepción; y Arauco, capital Lebu. Posee conexión con el resto del país a través de carreteras Ruta 5, Itata, autopista Interportuaria Jorge Alessandri. Y conectividad aérea a través del Aeropuerto Carriel Sur. el tren TerraSur que conecta a Chillán, Los Ángeles y Concepción.

Biobío alberga una diversidad de actividades económicas, entre las que se destaca la agricultura, ganadería, la industria de la celulosa, siderurgia, la actividad forestal, puertos, aeropuerto, mercado local, servicios, turismo, universidades, entre otras. Lo que se traduce como la segunda región con mayor ingreso económico.

> *"La región aporta más del 8 al PIB nacional. El PIB regional a precios de mercado alcanzó durante el año 2005 un valor de $44.179.000.000 lo que representó un incremento de 6,3% en relación al año 2004 (…) teniendo un incremento del 19% respecto al mismo periodo del año 2005, totalizando 4.233 millones de dólares (FOB), cifra que representa el 8,25% del total exportado por el país".* [5]
>
> - Plataforma Logística (2019)

La provincia de Concepción es una de las tres provincias que forman parte de la Región del Biobío. Es la que aloja a gran parte de los habitantes de ésta, es también reconocida como una zona con diversas actividades económicas y sus condiciones geográficas otorgan una mezcla entre lo urbano y lo rural, por lo que existe un complemento y retroalimentación de funciones.

Además de ser una concentración de programas económicos, servicios y centro financiero, tiene colegios y universidades reconocidas nacional como internacionalmente, como la Universidad de Concepción, la Universidad del Biobío y la Universidad Católica de la Santísima Concepción.

---

[5] Plataforma Logística. (2009). CHILE / BÍO BÍO: CHILE Y EL MUNDO. Noviembre 20, 2019, de Plataforma Logística Sitio web: http://www.plataformalogistica.cl/pages-chile-datos.html

MIDEPLAN ha denominado zonificaciones dentro de la provincia, los cuales son:

a) Pencopolitano: Concepción, Talcahuano, Hualpén, San Pedro de la Paz, Chiguayante y Tomé; las cuales son comunas con sobresaliente economía terciaria y secundaria y su población urbana es mayoritaria.
b) Reconversión: Coronel y Lota.
c) Secano Interior del Biobío: Penco, Hualqui, Santa Juana y Florida.

Concepción posee un sistema integrado de transporte urbano, conocido como Biovías, el año 2005 inició su funcionamiento, además del Biobús, el Biotrén y ciclovías que acompañan a la red de tránsito, todos en conjunto poseen vías exclusivas. Las sendas que conectan la provincia de Concepción son retroalimentarías entre Lirquén, Penco, Talcahuano, Hualpén, San Pedro de la Paz, Chiguayante, y Hualqui.

Talcahuano es una comuna y ciudad perteneciente a la provincia de Concepción en la Región del Biobío, es uno de los puertos más importantes del país, además de ser uno de los puntos en donde se emplaza uno de los ocho aeropuertos internacionales que abren la posibilidad de mejor conexión con la zona centro sur.

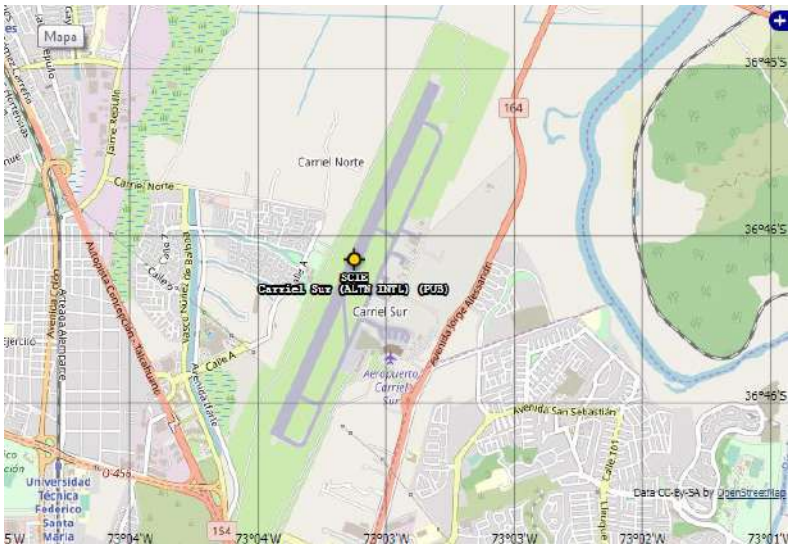
Es la zona de input/output en lo aéreo y marítimo de la provincia. El Puerto de Talcahuano está ubicado en el sector nororiente de la comuna. Consta del Muelle Manuel Blanco Encalada y su mercado, mientras que su terminal aéreo es el Aeropuerto Internacional Carriel Sur, ubicado al suroriente de la comuna. Es el principal aeropuerto de la región del Biobío y el segundo más importante del país, en él operan las aerolíneas LATAM, Sky Airline y JetSmart.

Año	Habitantes
1875	7 792
1885	10 716
1895	14 285
1907	20 641
1920	36 098
1930	43 127
1940	51 536
1952	70 777
1960	90 609
1970	150 030
1982	207 219
1992	167 183
2002	163 626
2012	132 365
2013	120 398

Tabla Habitantes Concepción

Extraído de:
https://regiones.ine.cl/biobio/inicio

Emplazamiento de Aeropuerto Carriel Sur



Extraído de: https://www.aipchile.gob.cl/camara_ubicacion/show/designador/SCIE

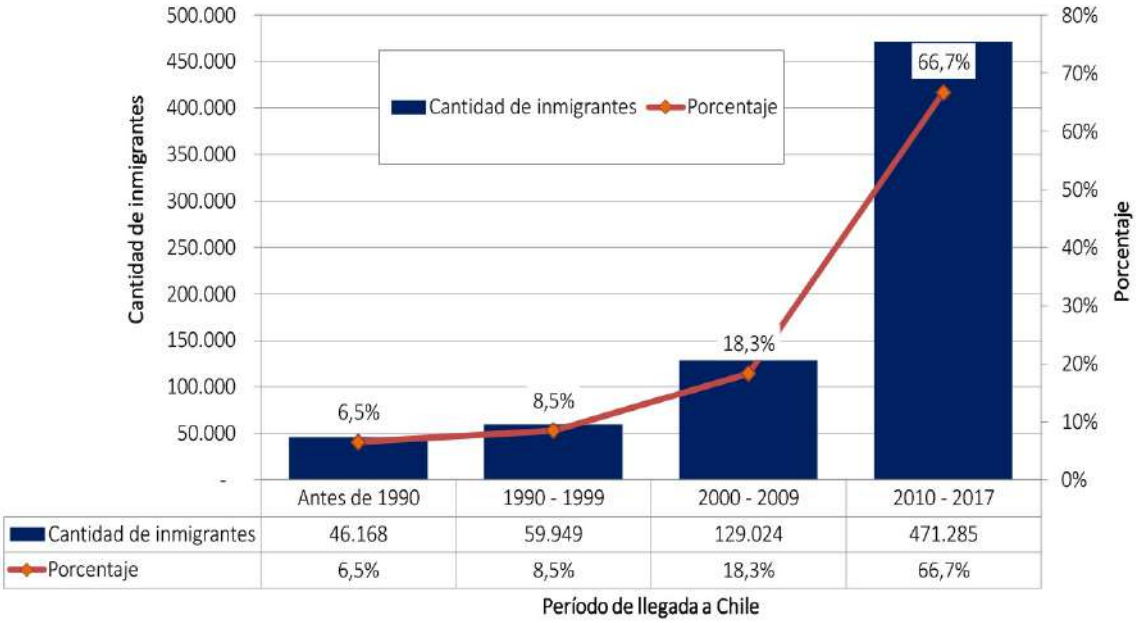
1.2.2 Demografía

A través de la visualización del porcentaje de extranjeros viviendo en nuestro país (ver Tabla 1), se puede destacar con mayor porcentaje de inmigrantes residentes en las regiones de Antofagasta, Metropolitana y, en menor medida pero siendo una de las provincias más importantes del país, la Región del Biobío, existiendo influencia directa con la geografía, campos laborales y desarrollo urbano y rural de la zona centro sur de Chile.

Realizando la comparativa entre los aeropuertos internacionales vigentes, existe la presencia de aeropuertos internacionales en las dos regiones destacadas con amarillo en la tabla 1, donde en Antofagasta se destacan las llegadas directas de países Sudamericanos como Perú, Bolivia, Colombia, Argentina, Venezuela, Haití, entre otros. Mientras que en el aeropuerto de Santiago se enmarca en una conexión más amplia, donde no solo arriban vuelos Americanos, sino que también recibe aerolíneas que se conectan directamente con Europa y Asia.

Hasta el año 2017 se contabilizaron 12.144 extranjeros habitando la Región del Biobío, significando una porción del 65% de la población migrante que han llegado de manera creciente desde el año 2010, siendo un dato respaldado por un estudio de la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad Alberto Hurtado que entre el año 2016 y 2017 sobre un 35% del porcentaje anteriormente hablado, llegó a nuestro país

Gráfico 1: Cantidad y porcentaje de inmigrantes según periodo llegada al país



Fuente: https://www.ine.cl/estadisticas/demograficas-y-vitales

Tabla 1: Cantidad y porcentaje de inmigrantes internacionales según región de residencia habitual.

Región de residencia habitual	Inmigrantes	Población residente	Porcentaje sobre la población residente	Porcentaje sobre el total de inmigrantes
Total	745.772	17.141.339	4,4%	100,0%
Arica y Parinacota	18.015	220.254	8,2%	2,4%
Tarapacá	43.646	319.289	13,7%	5,9%
Antofagasta	62.663	571.446	11,0%	8,4%
Atacama	8.798	282.268	3,1%	1,2%
Coquimbo	14.741	739.977	2,0%	2,0%
Valparaíso	40.166	1.765.261	2,3%	5,4%
Metropolitana	486.568	6.962.102	7,0%	65,3%
O'Higgins	13.242	893.155	1,5%	1,8%
Maule	10.780	1.020.162	1,1%	1,4%
Ñuble	3.736	469.542	0,8%	0,5%
Biobío	12.144	1.531.365	0,8%	1,6%
La Araucanía	10.674	929.307	1,1%	1,4%
Los Ríos	3.768	371.518	1,0%	0,5%
Los Lagos	10.034	807.046	1,2%	1,3%
Aysén	2.083	98.427	2,1%	0,3%
Magallanes y la Antártica Chilena	4.714	160.220	2,9%	0,6%

Fuente: https://www.ine.cl/estadisticas/demograficas-y-vitales

Cerca de 12.144 inmigrantes se encuentran en la región del Biobío, más la suma de la captura numérica de inmigrantes de las regiones colindantes, lo cual da una cantidad de **30.322 extranjeros que se verían beneficiados** con un proyecto de conectividad, además de considerar el turismo y rutas comerciales, este aproximado se basa en las encuestas INE realizadas en el año 2017, desde entonces ha crecido la cantidad de ingresos a nuestro país.

Tabla 2: Cantidad y porcentaje de inmigrantes y nacionalidad

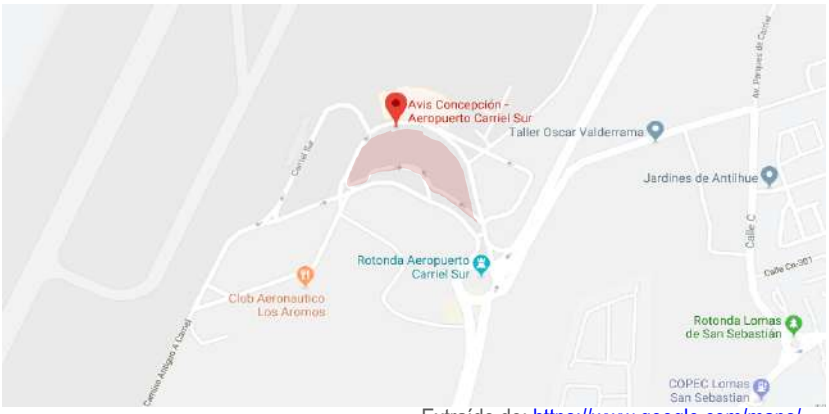
Región de residencia	Inmigrantes nacidos en:	Cantidad	Población residente	Porcentaje población residente	Porcentaje
Biobio	Perú	1093	1531365	0.1%	0.6%
	Colombia	1518	1531365	0.1%	1.4%
	Venezuela	1378	1531365	0.1%	1.7%
	Argentina	2627	1531365	0.2%	4.0%
	Bolivia	303	1531365	0.0%	0.4%
	Haiti	131	1531365	0.0%	0.2%

Elaborado en base a: https://www.ine.cl/estadisticas/demograficas-y-vitales

En lo que respecta al país de origen de los inmigrantes se destaca Argentina, Venezuela, Colombia y Perú, realidad que no se ve reflejada en los vuelos que ha hecho convenio la Región del Biobío, pues actualmente el Aeropuerto Carriel Sur de Talcahuano posee conexiones nacionales que próximamente en el 2020 adicionará a sus vuelos Argentina, Perú y Brasil, por lo que es posible contemplarlo como una puerta de entrada para extranjeros que a través de la necesidad del crecimiento exponencial demográfico extranjero en la zona, significando una entrada al turismo hacia la zona sur de nuestro país sin la necesidad de escalas y facilitando movilidad de quienes habitan en las cercanías del territorio, como también, retroalimentador de las regiones del sur de Chile con más países, manteniendo directamente la comunicación entre los habitantes con otros lugares y personas.

1.2.3 Condiciones territoriales

Imagen 1: Emplazamiento Aeropuerto Carriel Sur



Extraído de: https://www.google.com/maps/

Inaugurado con la presencia del ex presidente Eduardo Frei Montalva en 1968. El Aeropuerto Carriel Sur emplazado en Talcahuano y siendo el único en el área Metropolitana de la Región, es quien fomenta la comunicación aérea, la seguridad del país y el estudio de ensayos para la Fuerza de la armada Aérea Chilena y clubes aéreos, entre los que destacan ''El Club Aéreo de Concepción'', '' Club Aéreo de la Universidad de Concepción'', '' Club Aéreo de Carabineros de Chile, sede Concepción'' y '' Club Aéreo de Banco Estado, sede Concepción''. Además de ser Comandancia de Aviación Naval de la Armada de Chile

Cuenta con una pista de 2300 metros, la construcción posee 8000 metros cuadrados recepcionados, los cuales se terminaron de edificar en el año 2001. El edificio actualmente consiste en dos niveles con cuatro mangas de embarque, estacionamiento de aeronaves, aparcamiento público, y una planta de tratamiento de aguas servidas.

Mientras lo anteriormente descrito se encuentra operativo, actualmente la infraestructura se encuentra en ampliación para aumentar su capacidad de pasajeros de 800.000 a 2.000.000 anualmente, éstas obras pretenden incrementar mayor pista para las naves, plataformas y mangas, nuevas instalaciones de la DGAC, aumentar superficie de edificio de 8.000 a 12.000 mts2. Permitiendo mayor espacio para la realización de actividades derivadas, además de permitir la llegada de vuelos internacionales, por lo que se suman servicios de Aduana, SAC y PDI.

Lo anteriormente descrito se respalda en los dichos del Seremi de Obras Públicas, señaló que *"el aeropuerto será una herramienta para viajes internacionales para finales del año 2019, ampliando su número de pasajeros a dos millones, y no solo mejorando infraestructura para los nuevos vuelos, sino que mejoras en el servicio"* [6] - Escobar (2019), sin embargo, la ampliación va dirigida a tres ciudades internacionales, entre las confirmadas se resaltan Lima y Buenos Aires. Por lo anterior, la planificación de nuevas rutas y crecimiento a todo Latinoamérica proporciona una oportunidad de descentralización de conexiones en Santiago, y mejoras en la calidad de movilización para el sur de Chile.

[6] Valenzuela, X. .(Septiembre 06, 2019). Avanza Carriel Sur y Gobierno asegura vuelos internacionales *Diario Concepción*, p. 1 https://www.diarioconcepcion.cl/ciudad/2019/09/06/avanza-carriel-sur-y-gobierno-asegura-vuelos-internacionales.html

La edificación ofrece nueve destinos con tres aerolíneas operantes a la fecha, teniendo el arribo de 20 a 40 naves diarias, aunque se planea ampliar el número de destinos para abarcar viajes de llegada y partida al extranjero a los países de Perú, Argentina y Brasil desde el 2020. Dentro de las estadísticas de pasajeros anuales (dato extraído en 2018), muestran que son 1.446.776 pasajeros. Por lo que ampliar los destinos, significaría un aumento progresivo de pasajeros, beneficiando a las provincias nombradas en la tabla 3.

El Alcalde de Talcahuano ha mostrado interés en mejorar el acceso a Carriel Sur, señalando *'' (…) a través de un soterramiento en la rotonda que llega al aeropuerto, o bien, de ampliar la ruta Interportuaria. Aunque aún no está definido el plan ni plazos, pero se está estudiando la posibilidad en dirección de Concesiones."* [7] - Campos H. (2019), lo que posibilita un trabajo de planificación por sobre no solo en puentes de embarque, sino la conexión del territorio con la construcción. Teniendo en cuenta que los vuelos comerciales aumentaron un 40% en región del Biobío según datos estadísticos del INE, por lo que una inversión en el territorio como en el Aeropuerto significa mejoras para sus usuarios como también para aumentarlos, actualmente se realizan alrededor de 50 despegues y arribos diarios (ver gráfico 2).

Gráfico 2: Estadísticas de vuelos en Carriel Sur, Fecha inicio: 2019-10-17 Fecha término: 2019-11-17
Fuente: https://www.aipchile.gob.cl/aerodromo/estadistica/designador/SCIE

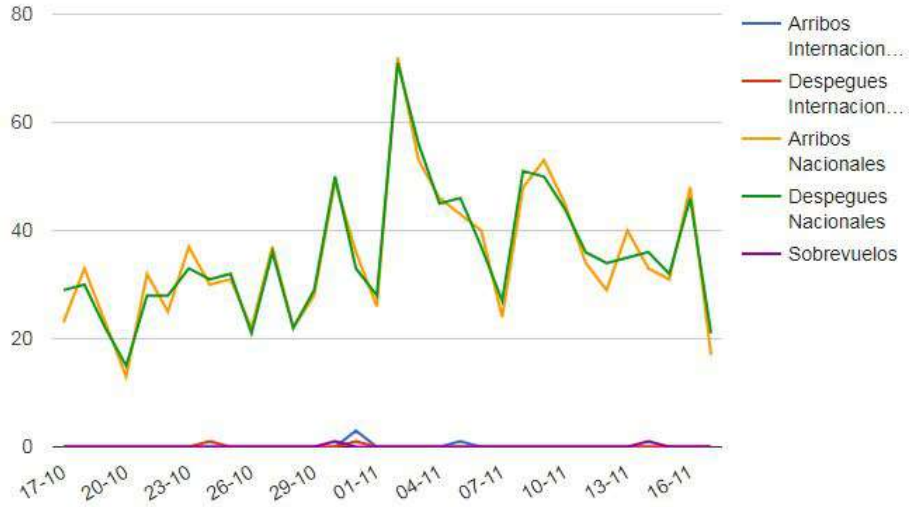


Imagen 1 y 2: Vista hacia pista,
Recuperado de: https://www.aipchile.gob.cl/camara/show/id/67

[7] Valenzuela, X.. (Septiembre 06, 2019). Avanza Carriel Sur y Gobierno asegura vuelos internacionales. Diario Concepción
Extraído de: https://www.diarioconcepcion.cl/ciudad/2019/09/06/avanza-carriel-sur-y-gobierno-asegura-vuelos-internacionales.html

Tabla 3: Distribución porcentual del total de inmigrantes en la Región del Biobío

Comuna de residencia habitual	Inmigrantes	Población residente	Porcentaje sobre la población residente	Porcentaje sobre el total de inmigrantes
Región del Biobío[1]	12144	1531365	0,008	1
Concepción	4129	220280	0,019	0,339
Coronel	614	114421	0,005	0,051
Chiguayante	683	84886	0,008	0,056
Florida	44	10614	0,004	0,004
Hualqui	96	23999	0,004	0,008
Lota	195	43128	0,005	0,016
Penco	184	46694	0,004	0,015
San Pedro de la Paz	1599	129529	0,012	0,132
Santa Juana	24	13516	0,002	0,002
Talcahuano	911	149123	0,006	0,075
Tomé	270	54096	0,005	0,022
Hualpén	550	90746	0,006	0,045
Lebu	70	24907	0,003	0,006
Arauco	102	35160	0,003	0,008
Cañete	168	33752	0,005	0,014
Contulmo	12	5790	0,002	0,001
Curanilahue	68	31551	0,002	0,006
Los Álamos	52	20702	0,003	0,004
Tirúa	12	10157	0,001	0,001
Los Angeles	1658	199052	0,008	0,137
Antuco	34	3965	0,009	0,003
Cabrero	159	28080	0,006	0,013
Laja	97	22268	0,004	0,008
Mulchén	94	28905	0,003	0,008
Nacimiento	63	26127	0,002	0,005
Negrete	24	9651	0,002	0,002
Quilaco	5	3865	0,001	0
Quilleco	26	9456	0,003	0,002
San Rosendo	10	3387	0,003	0,001
Santa Barbara	42	13486	0,003	0,003
Tucapel	37	13839	0,003	0,003
Yumbel	79	20431	0,004	0,007
Alto Biobío	33	5802	0,006	0,003

Notas: se excluye la población que no respondió la pregunta referida al lugar de nacimiento, y/o que no respondieron la pregunta sobre el lugar de residencia habitual

1: A partir del mes de septiembre de 2018, la Provincia de Ñuble pasó a ser la Región de Ñuble. Por lo tanto, las comunas que comprende esta Provincia, ya no corresponderán a la Región de Biobío, sino que a la Región de Ñuble. La Región del Biobío incluye las personas que no declararon comuna de residencia habitual pero declararon residir en lo que correspondía a la antigua Biobío , por lo tanto la suma de las comunas no coincidirá con el total regional.

Fuente: https://www.ine.cl/estadisticas/demograficas-y-vitales

1.2.4 Normativas

De acuerdo a la normativa establecida en la construcción y planos reguladores pretenden mantener y salvaguardar los componentes ambientales como la flora y fauna de un territorio establecido, se deben respetar las pautas que hacen referencia al desarrollo de las propuestas urbanas, en donde se destaca principalmente el cuidado y la prevención al impacto físico, ambiental y territorial de la zona de emplazamiento del proyecto y de sus fases de construcción, operación y cierre así como posibles áreas fuera previo del proyecto que pudiesen verse afectadas.

En la siguiente tabla se presentan los componentes ambientales relevantes a considerar:

Tabla 4: Perfil ambiental y territorial

<table>
<tr><td>CONTENIDO

Descripción General</td><td colspan="4">Descripción general del proyecto e identificación y descripción de actividades y obras que podrían causar impacto sobre los componentes ambientales y territoriales.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Descripción de los Componentes Ambientales y Territoriales de la Zona de Emplazamiento</td><td colspan="4">Identificar la posible zona de emplazamiento del proyecto y sus características ambientales y territoriales relevantes, sobre la base de información bibliográfica, información de terreno y antecedentes aportados por los actores de los procesos de participación ciudadana que se desarrollan en esta etapa:</td></tr>
<tr><td>Medio Físico</td><td>Medio Físico</td><td>Medio Socioeconomico y Cultural</td><td>Ordenamiento Territorial</td></tr>
<tr><td>• Clima y Meteorología
• Geomorfología
• Hidrología e hidrogeología
• Edafología
• Calidad del aire
• Ruido y Vibraciones</td><td>• Flora
• Vegetación
• Fauna
• Áreas protegidas</td><td>• Centros poblados
• Actividades socioeconómicas
• Actividades sociales
• Equipamientos de centros urbanos
• Comunidades Étnicas protegidas
• Patrimonio histórico-cultural
• Unidades de paisaje</td><td>• Planes Reguladores vigentes
• División Administrativa
• Planes de Desarrollo
• Infraestructura
• Tenencia de la tierra
• Ocupación actual del territorio
• Territorio Aéreo</td></tr>
<tr><td colspan="4">En el Anexo 6: Caracterización y Medidas de Mitigación, Reparación y Compensación de Impactos Ambientales y Territoriales en la Tabla 1: Caracterización General de Componentes, se indican los parámetros más relevantes a considerar en la descripción de los componentes ambientales y territoriales.</td></tr>
</table>

Fuente: http://www.normativaconstruccion.cl/documentos_sitio/capitulo5dap.pdf

La **Ley Nº19.300** sobre Bases Generales del Medio Ambiente, establece que *''los proyectos susceptibles de causar impacto ambiental en cualquiera de sus fases, deben ser evaluados ambientalmente''*[8], por lo tanto, los Aeropuertos deben ingresar al **SEIA** (Art. 3 RSEIA, letra e, el cual indica *''Sin perjuicio de las sanciones que señala la ley, todo el que culposa o dolorosamente cause daño al medio ambiente estará obligado a repararlo materialmente a su*

[8] Ley 19.300 www.leychile.cl/Navegar?idNorma=30667

costo si ello fuese posible, e indemnizarlo en conformidad a la ley'')[9], entre lo que se destaca el distanciamiento del proyecto con zona poblada, respeto al plano regulador, intervención de recursos hídricos, riesgo de erosión en superficie emplazada, impacto a población y sus recursos naturales, intervención de zonas con valor paisajístico y turístico edificando sobre él o interviniendo visualmente, para ello, la normativa adjunta una tabla de proceso de factibilidad de proyectos y planificación urbana, la cual está a continuación:

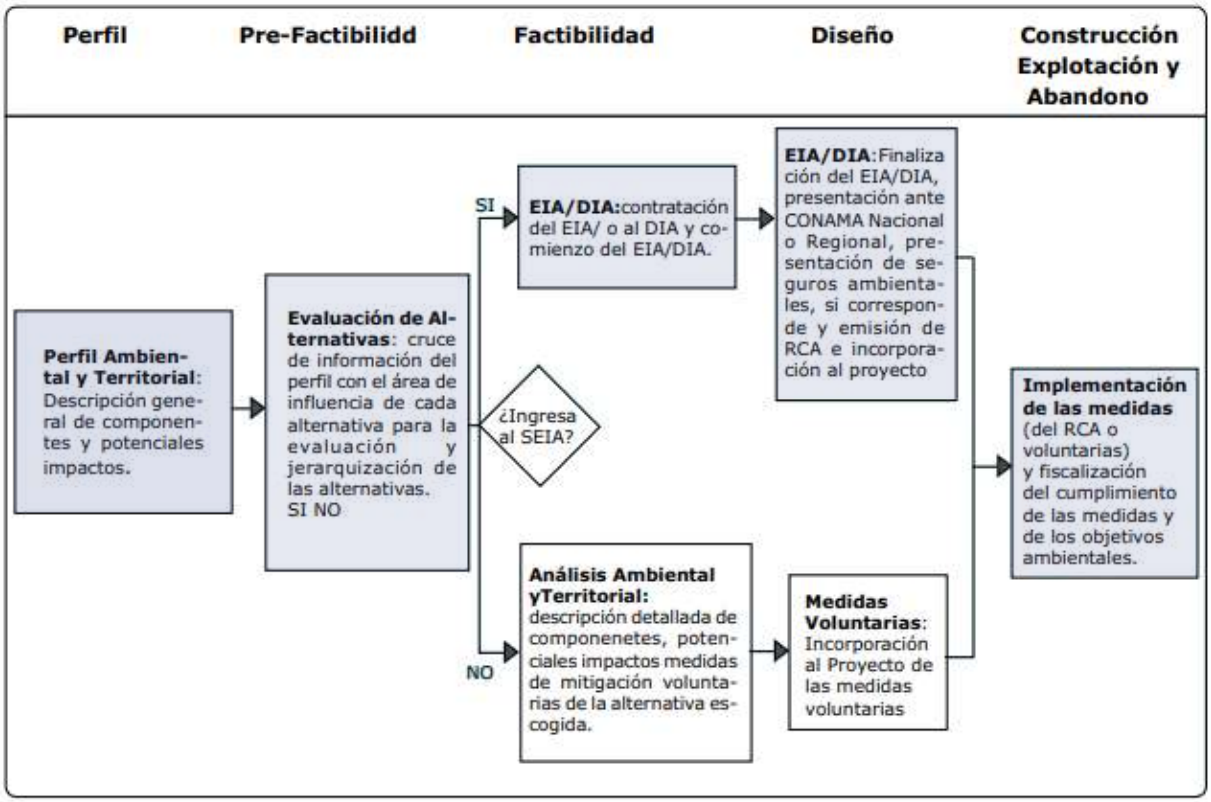
Articulo n°10: *''Los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualquiera de sus fases que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental son los siguientes'':*

e) Aeropuertos, terminales de buses, camiones, y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar a áreas protegidas

Articulo n°11: Los proyectos o actividades enumeradas en el artículo precedente requerirán la elaboración de **estudio de impacto ambiental**, se generan o presentan a lo menos uno de los siguientes efectos, características o circunstancias:

e) Alteración significativa en términos de magnitud o duración, del valor paisajístico o **turístico** de una zona.

Tabla 5: Proceso de un proyecto urbano



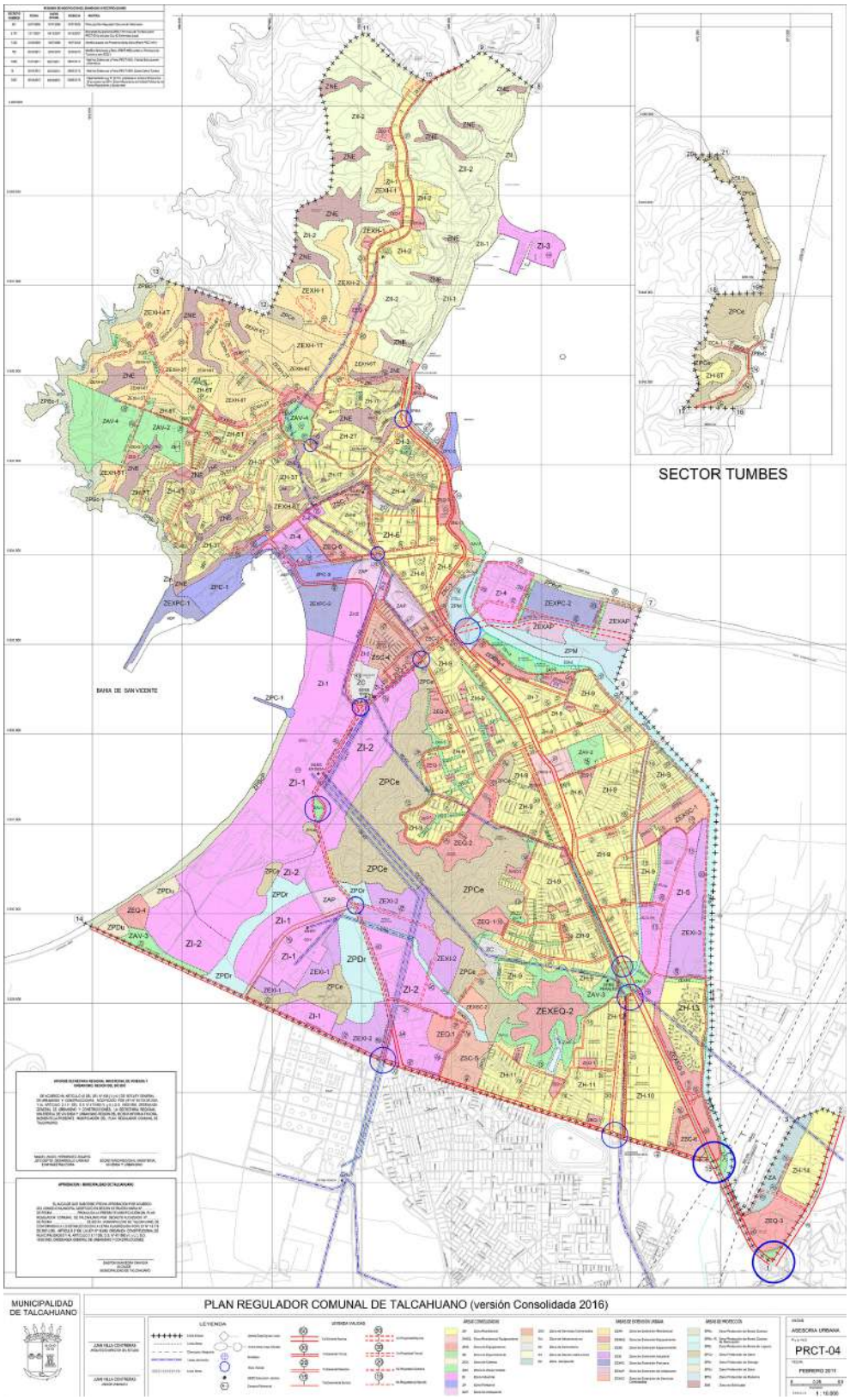
Fuente: http://www.normativaconstruccion.cl/documentos_sitio/capitulo5dap.pdf

1.1.3.1 Zonificación y levantamiento de información normativa

Mapa esquemático de Concepción

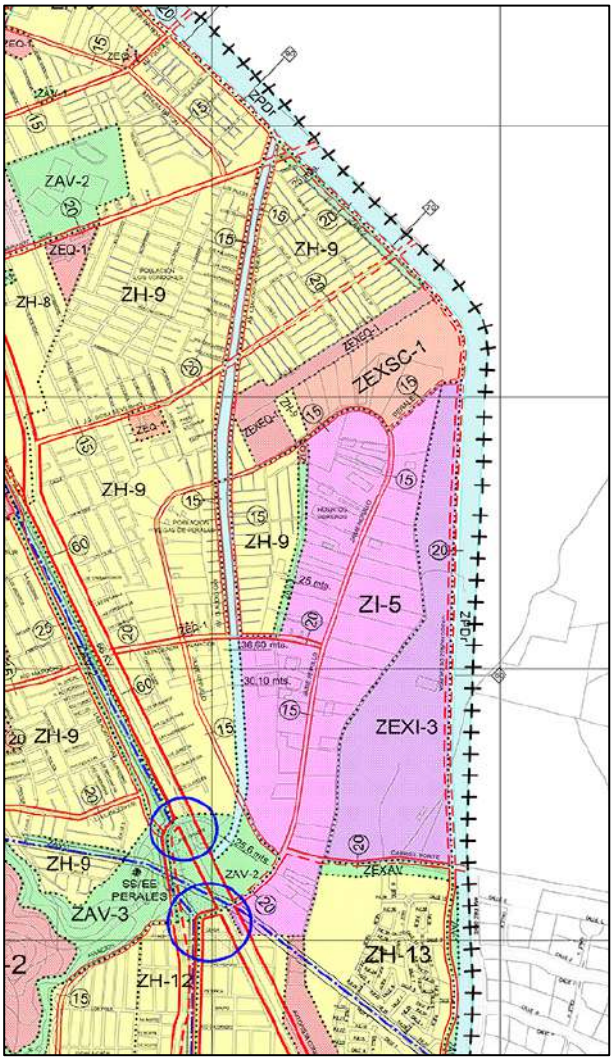
Recuperado de: https://es.wikipedia.org/wiki/Buses_licitados_del_Gran_Concepci%C3%B3n

Plano Regulador Talcahuano



Recuperado de: https://www.talcahuano.cl/talcahuano-tu-ciudad/documentos-de-interes/plan-regulador-comunal-de-talcahuano/

Plano Regulador Zona a intervenir



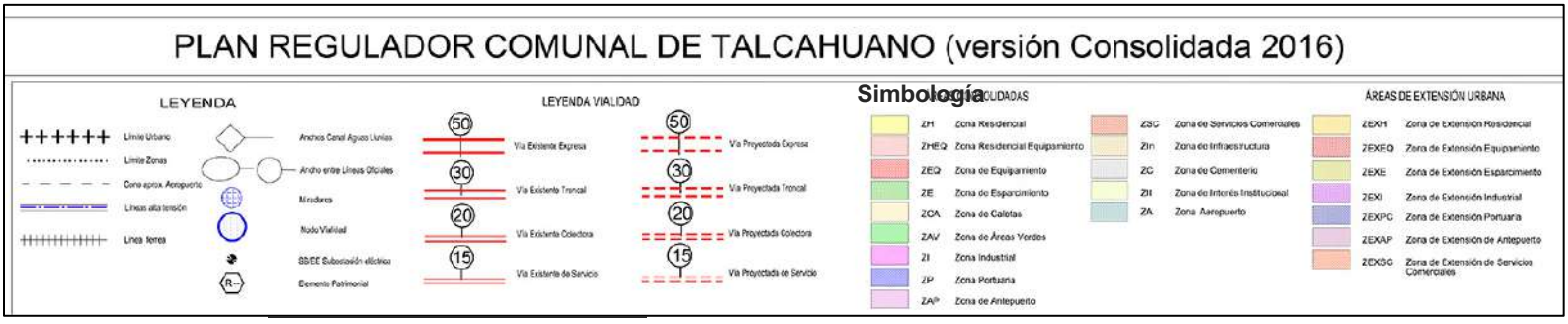
La planificación de Talcahuano permite la intervención dentro de la zona aeropuerto para poder ampliar y realizar modificaciones, además existen vías de acceso que convergen en tres cruces para la llegada de la zona aeroportuaria.

Acompañado a lo señalado por la **Ordenanza Local**, la cual describe en el **Artículo 8** a un aeropuerto como:

''Terreno llano provisto de un conjunto de pistas, instalaciones y servicios destinados al tráfico regular de aviones, ya sea para transporte de pasajeros o de carga''[10], en conjunto al Artículo 10, señalando Zona de aeropuerto como *''Franja colindante con los terrenos del Aeropuerto Carriel Sur, cuyo objeto es consolidar un rol amortiguador y de separación entre áreas de usos incompatibles como son el terminal de transporte aéreo (aeropuerto) y el habitacional''*.[11] – Ordenanza Local

Además se permite realizar modificaciones en el contexto inmediato a esta función para generar mejoramiento de rutas y programas aledaños.

Recuperado de: https://www.talcahuano.cl/talcahuano-tu-ciudad/documentos-de-interes/plan-regulador-comunal-de-talcahuano/



[10] Ilustre Municipalidad de Talcahuano. (2016). *Capitulo III: Definiciones y Normas Generales*, Definiciones generales, En Ordenanza Local(p. 9). Chile: Gobierno de Chile. Extraído de: https://www.talcahuano.cl/talcahuano-tu-ciudad/documentos-de-interes/plan-regulador-comunal-de-talcahuano/

[11] Ilustre Municipalidad de Talcahuano. (2016). *Capitulo III: Definiciones y Normas Generales*, Definición de Áreas. En Ordenanza Local(p. 13). Chile: Gobierno de Chile. Extraído de: https://www.talcahuano.cl/talcahuano-tu-ciudad/documentos-de-interes/plan-regulador-comunal-de-talcahuano/

1.3 Descripción del usuario potencial y programa

Apreciando las necesidades en la zona centro sur de Chile a través de un análisis demográfico, programático, identidad global y local, como también las características territoriales, se propone proyectar y planificar rutas de conexión hacia el aeropuerto a través de lo existente, ampliando este programa para arribos de vuelos nacionales e internacionales.

El aeropuerto Carriel Sur se encuentra ubicada en un nodo de conexión estratégico, tanto por sus características de conectividad, paisajística, dimensionamiento y presenta una oportunidad de crecimiento a través del estudio demográfico y de mercado, que señala que a partir del año 2020 se inaugurarán nuevos arribos, los cuales son Perú, Argentina y Brasil. Permitiendo no solo una modificación al edificio, sino que al contexto urbano para mejoras de movilización y reordenamiento territorial, el cual permita crear jerarquía y ensanches de rutas, al igual que aperturas y conexiones de fragmentos de caminos en desuso.

La reestructuración de conexiones y nuevas sendas de movilización como plan maestro, haría de Talcahuano una de las comunas más desarrolladas de la zona centro sur, beneficiando no solo al residente local, sino que también al visitante y trabajador, pues actualmente posee redes de tren, puertos, biobuses, aeropuerto, entren otros, pero necesita de habilitación de caminos que se encuentran actualmente cerradas.

La identidad local está condicionada por la materia prima de la zona, en donde se aprecian diversas actividades agropecuarias, agrícolas y ganaderas, además de servicios y universidades, existiendo una dualidad entre lo rural y urbano, creando un complemento de mixtura que otorga al habitante un paisaje donde la preponderancia de flora y océano es percibido como propio. Éste antecedente sumado a la identidad multicultural del visitante con una mirada externa podría captar lo esencial en gestos estructurales, como también elementos distinguibles en las rutas más importantes de la zona.

El concepto globalización se define como un sistema de procesos económicos, tecnológicos, políticos, sociales y culturales a escala mundial que está en constante interacción vinculando de manera frecuente y en aumento la conexión entre los países y su población, generando un dinamismo abierto. En lo cultural se representa a través de nuevas formas de integración e interacción entre elementos, personas, actividades, música, material audiovisual, entre otros.

A estas manifestaciones se le suma el turismo cultural entre las diversas civilizaciones, generando vinculaciones directas en el habitar, transitar e interactuar con la identidad local tanto de Concepción como con la zona centro sur y sur del país.

Y finalmente, otorgar progreso e ingresos a una zona que ha sido postergada en relación al centro del país por lo que se fomenta y planifica una mejor calidad de vida a sus habitantes y al flujo de personas que se desplazara tanto en la zona como colindante a ella.

1.4 Objetivos del proyecto

El objetivo general del proyecto es:

Considerando los elementos anteriores, el objetivo general es **generar un nodo multicultural como agente de reestructuración territorial**; Modificando las redes de tránsito, ayudando al desarrollo de vías de transito urbano y rural, centrando la conexión desde el aeropuerto como el centro en donde convergen las vías de alimentación a la urbe.

Los objetivos específicos del proyecto son:

- **Determinar las necesidades** del aeropuerto en materia de vías de acceso y comunicación con la ciudad de Talcahuano.

- **Analizar** y plantear estrategia de operación para intervenir rutas de conectividad.

- Observación y **planteo de identidad local.**

- Investigar y crear **propuesta de ampliación de aeropuerto** según necesidades existentes.

- **Comparar y entablar estrategias** de proyección de aeropuertos.

2 Fundamentación teórica del proyecto

¿Cómo se ve afectado la significación de programas en la interacción con la globalización y nodos multiculturales?

Es por medio de la comprensión activa de la realidad que se vive para dar paso a nuevos conceptos y soluciones, contemplando las características propias que serán la clave para dar paso a un análisis compuesto entre **territorio, identidad local, multiculturalidad** y la **definición de un programa unificador en donde convergen los conceptos anteriormente nombrados**.

A partir del planteamiento de la problemática nombrada, se definen los conceptos de **''globalización''** y **''cultura''**. Presentando como píe de inicio el sentido *bourdieusiano* de la sociología, donde a través de la mirada del capital cultural donde Bourdieu P. lo define como *''la acumulación de cultura propia de una clase, que heredada o adquirida mediante la socialización''*[12]. Siendo la globalización un nuevo orden mundial que se dirige hacia lo económico, social y tecnológico, el cual posee variados significados a partir de las diversas áreas, entre las cuales se destacan:

a) La comprensión de la globalización como el proceso de multiplicación e incremento de los flujos y redes que se realizan en el territorio de manera ''forzada'' y la limitación del mismo a través de fronteras; reordenando la geografía tanto social como cartográfica, creando una red de ''interconectividad compleja'' (Tomlinson, 2001), de "interconexión global" o también de "redes transnacionales" (Castells, 2000, vol. I), que se efectúan gracias a los canales de comunicación, vinculación de intereses en común y comercio.

b) Los nodos de los flujos de redes universales, son llamadas ciudades mundiales, las cuales, en su composición poseen programas de interface entre lo local y lo global. Administrando equipamiento capacitado y orientado los recursos nacionales y provinciales hacia el mercado mundial. Como también la influencia terrestre de un puerto, aeropuerto u otra fuente de logística que permita input/output de materia prima como de personas y su consecuencia social, cultural, económica y política; por lo que se propone que las ciudades mundiales poseen un carácter de desarrollo urbano con conectividad interna como externa a otras ciudades mundiales.

[12] Bourdieu, P. (1979). *Los tres estados del capital cultural*. Francia: Traducción: Gutiérrez A.

El desarrollo industrial de cada ciudad se engloba en el término sociológico ‘’Campo’’, definido como

> *‘’un espacio social de acción y de influencia en el que confluyen relaciones sociales determinadas, es una red de relaciones objetivas entre posiciones. Estas posiciones se definen en su existencia y en las determinaciones que les imprimen a sus ocupantes por la situación actual o potencial en la estructura de distribución de poder o capital, y por las relaciones objetivas con las demás posiciones. La noción de campo, en Bourdieu, implica pensar en términos de relaciones. Estas relaciones quedan definidas por la posesión o producción de una forma específica de capital(…) El conjunto estructurado de los campos, que incluye sus influencias recíprocas y las relaciones de dominación entre ellos, define la estructura social’’.*[13] - Bordieu P. (1979)

c) Uno de los principales efectos de la globalización es *‘’La compresión del tiempo y del espacio’’*, entendiéndolo como la rapidez en el ritmo de vida y las opciones que ofrecen las tecnologías, tales como la comunicación, el transporte y el cambio de percepción del mundo en que vivimos, viéndolo como un sistema de redes interconectado. Lo cual crea dos polos marcados del territorio, el urbano, destacado por nodos de programas a fines de desarrollo y servicios, mientras que las zonas rurales, los cuales se alejan de la tecnología y apelan a un mundo lento, los cuales se emplazan en zonas manufactureras y productivas agrícolas, ganaderas, entre otros. Afectando la percepción del tiempo y del espacio (Thrift, 2000: p. 21).

Dentro de lo comentado con anterioridad, podemos profundizar en dos áreas de la globalización, la económica y la cultural; la primera se vincula con la expansión y vinculación de mercados financieros mundiales, mientras que lo cultural se basa en la interconexión y mezcla de culturas como también creación de parámetros universales de comunicación, económicos y otros aspectos, como por ejemplo, signos y simbologías.

La identidad dentro del marco global es un elemento que delimita fronteras y estilos de vida en cada zona, como un constructo social,

> *‘’la cultura es la producción social de significados existencialmente importantes’’*[14], - Tomlinson J. (2001: p.25)

> *"la organización social de significados interiorizados por los sujetos y grupos sociales, y encarnados en formas simbólicas, todo ello en contextos históricamente específicos y socialmente estructurados"*[15] - Giménez, (2002: pp. 18-19)

---

[13] Bourdieu, P. (1979). *Los tres estados del capital cultural*. Francia: Traducción: Gutiérrez A.
[14] J. Tomlinsor,. *Globalización y cultura.* México: Oxford University Press, 2001.

Ambas definiciones apuntan hacia el constructo social, el cual comprende de memoria, simbolismos, actos y costumbres, desde lo cual se genera una estructura mental en cada una de las personas que poseen una cultura arraigada, desde entonces se ve justificado su forma de ser, vestir, danzar, interactuar y poseer normas intra e interpersonales que lo caractericen de forma análoga dentro de un sistema global.

Es entonces el reconocimiento de un individuo o grupo de ellos los que al poseer una cultura, ya sea, diferente o similar a la propia, es visible a través de sus ropas, forma de actuar e interactuar, sumado al lenguaje paraverbal, no verbal y verbal lo que nos declara la civilización a la cual pertenece. Es a través de la desterritorización de las culturas que es posible la interacción de ellas en territorio ‘’propio’’ de una de las identidades, como puede que converjan en un lugar donde no pertenezca a ninguna de las partes, pero que sin embargo, al interactuar exista un choque que decante en el entendimiento de ser diferentes, a este fenómeno se le denominará ‘’nodo multicultural’’.

[15] Giménez, Gilberto. "*Comunidades primordiales y modernización en México". En Modernización e identidades sociales,* compilado por Giménez G. & Pozas R. México: Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Francés de América Latina, 1994.

¿Es un aeropuerto un nodo multicultural?

Planteamiento contextual del Problema:

Se define aeropuerto como *''área destinada al aterrizaje y despegue de aviones dotada de instalaciones para el control del tráfico aéreo y de servicios a los pasajeros''*[16] – Real academia Española, y es en donde se efectúa la interacción de los arribos y despegues de personas, por lo que se efectúan una seguidillas de procedimientos entre el ingreso de maletas hasta la autorización por Aduana, PDI, y SAC en el ingreso o isa de pasajeros hacia o desde la aeronave.

El crecimiento de aeropuertos en todo el mundo, está generando la necesidad de no solo realizar viajes nacionales, sino también de conectividad continental y mundial. Integrando tecnológica de aeronaves de gran tamaño, permitiendo el viaje en aviones para distintos fines, ya sea turístico, de trabajo, escalar y de comunicación.

Un aeropuerto internacional emplazado en la región del Bio Bio podría actuar como agente de desarrollo urbano, económico y social de la zona centro sur de nuestro país, vinculando nuevas rutas económicas, recorridos y ejes de conectividad, y abriendo el reconocimiento de la identidad propia de nuestra zona centro sur chilena.

Es entonces donde se reconoce el dilema de la identidad local emplazada en Talcahuano, detectando sus principales características y programas. El territorio mixto es una totalidad, que complementa lo rural y urbano, definiendo nodos, sendas y escalas de intervención para la posterior planificación y desarrollo en apoyo a lo preexistente, reestructurando las redes de tránsito para el mejoramiento del acceso hacia el **Aeropuerto Carriel Sur**.

Un aeropuerto es el terminal emplazado en la tierra que permita la interacción entre la población global (población flotante residente fuera de la Región del Bio Bio), siendo la puerta de entrada y salida de usuarios, nodo de trabajadores, realización de escalas y una diversidad de programas aleñados que permiten una conexión al mundo global, siendo una puerta de entrada al desarrollo del país, generando constantes interacciones en la sociedad, económica, tecnológica y culturalmente.

La Organización Mundial de Turismo (OMT) señala categorías de turismo:

a) **Turismo doméstico:** abarca a los residentes de un país que visitan otra zona de la misma nación.
b) **Turismo de entrada:** implica a los no residentes de un país visitando al país.
c) **Turismo de salida:** comprende a los residentes que visitan otros países.

[16] REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la lengua española, 23.ª ed., [versión 23.3 en línea]. https://dle.rae.es/aeropuerto?m=30_2 [Fecha de la consulta: 10-12-19]

Además del turismo, se potenciaría la economía, tecnología y comunicación a escala global, permitiendo mayor rango de conexiones, al mismo tiempo generando un nodo multicultural, el cual presenta una entrada al mundo hacia nuestra zona centro sur, descentralizando las llegadas a Santiago, y permitiendo el arribo directo a la tercera región con el PIB más alto del país, que al mismo tiempo comunica directamente con las regiones sureñas.

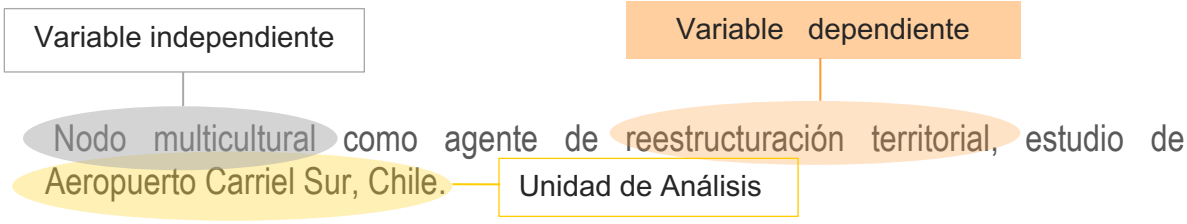
PROBLEMA

Actualmente el Aeropuerto Carriel Sur cuenta con viaje nacionales y a partir del año 2020 se amplían los destinos de viaje a Brasil, Argentina y Perú, sin embargo, la población inmigrante en la zona centro sur del país es Venezolana, Boliviana, Colombiana y Estadounidense, por lo que no está respondiendo a las necesidades reales de la población.

Además, es lo multicultural el eje de análisis para plantear lineamientos de diseño y relaciones territoriales.

HIPÓTESIS

Nodo multicultural como agente de reestructuración territorial, estudio de Aeropuerto Carriel Sur, Chile.



Esquema elaboración propia

2.1 Tema 1: Identidad Mestiza

La identidad local y global son distinguidas visiblemente en sus diferencias, éstas ocurren en el choque cultural, ya sea visual, auditivo o la mezcla de ambos, dando pie a puntos de convergencia, asimismo, es visualizado al nodo como el punto de alta capacidad de relacionarse multiculturalmente, otorgando a los usuarios la interacción dentro de un programa arquitectónico. Significando tanto para la población visitante, como flotante, un paisaje panorámico de acciones, culturas, conexiones, intermodales y sendas de conectividad.

> *"[..] El ideal del mestizaje, (…) , tenía su base en la realidad de una mezcla racial a la que se le atribuían diferentes virtudes y defectos, y que tenía que cuajar en algunos países si había de producirse algo parecido a la unidad nacional[...]'*[17] – Sommer D. (2004)

> *"[...]en estos siglos, no sólo una ha intervenido sobre la otra, sino que como resultado de la incesante reacción mutua ha aparecido un personaje, (…): el mestizo[…]"*[18] - Vasconcelos J. (1992)

La significación de mestizaje cultural nace a partir del entendimiento de identidad como elemento que evoluciona y se mezcla creando existe interacción entre civilizaciones diferentes, ésta idea de mixtura va más allá del color de piel. Es la relación entre el contenido de cada una de las partes en un periodo de tiempo, pudiendo interactuar y contemplar sus diferencias, similitudes y proporcionar un elemento nuevo para los participantes, tal sea el caso de la tolerancia, aprendizaje, entendimiento, entre otros.

La arquitectura y el urbanismo cumplen un papel fundamental en la mezcla de identidad con las necesidades de una civilización, teniendo un rol social con conciencia de habitabilidad. Teniendo en consideración el trabajo de diseño entre lo local y lo global, creando tejidos compositivos de conectividad y funciones.

> *"[...] el término "globalización" se emplea como sinónimo de universalización. En esta perspectiva, lo global sería simplemente todo lo que tiene un alcance o una vigencia mundial (…) la globalización sería el proceso de difusión de objetos y experiencias en todos los rincones del mundo. Por lo tanto, también aquí el término en cuestión resulta redundante […]*[19] - Scholte J.(2000: p. 5)

El concepto globalización envuelve todo un sistema de procesos económicos, tecnológicos, políticos, sociales y culturales a escala mundial que se encuentra en constante interacción, vinculando de manera frecuente y en aumento la conexión entre los países y su

---

[17] Sommer D. , *Ficciones fundacionales. Las novelas nacionales de América Latina,* Colombia, FCE, 2004, p. 111.
[18] Vasconcelos J. , *Obra selecta,* Caracas, 1992 (Biblioteca Ayacucho, 181), p . 351
[19] Scholte, Jan Aart. 2000. *Globalization.* Nueva York: St. Martin's Press.

población. Generando un constante dinamismo abierto, en lo singular de cada persona se representa a través de nuevas formas de integración e interacción entre ella con otras personas, asimismo, con elementos que se encuentren a su alrededor, actividades, música, material audiovisual, entre otros.

> "[...] la globalización influye en la vida diaria tanto como en los acontecimientos que se suceden a escala mundial [...]"[20] - Giddens A. (2000)

A estas acciones de interrelación se le suma el turismo de otras civilizaciones en nuestro país, generando ampliaciones en rutas internacionales, provocando mayor cantidad de turismo, comercio, acceso a información, procesos de intercambios culturales, desarrollo tecnológico, facilidad en conectividad, información en tiempo real y vinculaciones directas.

Las redes socio-culturales de innovación cada día van ampliando sus funciones y lugares de encuentro, actualmente se reúnen en nodos multiculturales como museos, talleres, roles en común, entre otros, en esta propuesta se busca relacionar en ambientes públicos en funciones de un país en crecimiento, la integración, la relación entre lo cotidiano y lo multicultural, haciendo que el choque cultural sea un espacio de conocimiento, tolerancia y crecimiento.

Se incluyen entre las sendas programáticas, espacios de interacción y descanso, con la intención de generar una contemplación hacia el conocimiento y el acto mismo de apreciar un paisaje de interrelación creando una continuidad visual de identidades. Los procesos mediante se involucran la constante circulación de información y conocimiento entre los nodos de la red serán el enfoque de identidad mestiza, dando valor cultural en el diseño del proyecto, así como interacciones ente esos nodos. Pero estas redes también incluyen mecanismos que logren satisfacer demandas de diferentes actividades propias del programa.

[20] Giddens A., *Un mundo desbocado: los efectos de la globalización en nuestras vidas*, Madrid, Taurus, 2000, pp. 15-16.

Hugo, Bolivia

Sharika, Sudáfrica

Marcin, Polonia

100 Extraños

Este proyecto posee la intención de plasmar la realidad urbana y rural, la identidad de las ciudades y sus habitantes, buscando las respuestas de la multiculturalidad a través de las experiencias de vida de cada uno de los fotografiados y realizar un catastro que decante en conclusiones que ayuden al análisis del tema de esta memoria.

El proyecto fotográfico 100 Extraños consiste en tomar un retrato a la persona que estás viendo, la idea de esta acción es entablar una conversación con la persona, captando lo que para ella es ‘’su identidad’’, preguntarle acerca de su vida y a qué se dedica.

Toda la información debe ser redactada con el fin de realizar una Investigación Cultural, la cual tendrá el fin de realizar un análisis del residente en Chile comprende como identidad, para lo cual se realizará con 50 personas chilenas y 50 extranjeros.

Frente al actual fenómeno de globalización formal de la arquitectura, consecuencia de la internacionalización económica y cultural en la que nos encontramos, es la mezcla de culturas las que producen nuevos fenómenos sociales de integración, trabajo, educación y turismo. Potenciando las actividades como complementándolas desde la visión del visitante.

‘’El reconocimiento meramente legal de los derechos de los ciudadanos no se reflejará en un sentido de pertenencia a la heterogénea y plural comunidad de comunidades que trataría de construir un proyecto (…).’’[21] - García C. (2000)

El fenómeno de la globalización ha borrado la herencia histórica arquitectónica, pues la

Lisandro, Concepción

Catalina, Arica

Alicia, Santiago

Todas las fotografías son elaboración propia

[21] García C. . *La Globalización Imaginada*. Barcelona: Paidós, 2000.

modernidad, vanguardismo y la actitud de producción en masas nos limitan a planificar el urbanismo en elementos fáciles, rápidos y contemporáneas, significando que la identidad local pueda perderse si no se le hace énfasis a un estudio arquitectónico y sociológico de la cultura que nos caracteriza que deben ser preservadas. Es por ello que en este proyecto fotográfico se busca la identidad local y extranjera, recapitulando desde la experiencia y pertenencia un reconocimiento propio constructivo.

> *"[...] El espesor cultural de origen étnico o demográfico (...), o que proviene de diferentes grupos sociales y modos de vida (…) es la base de la diversidad cultural que se encuentra en las distintas regiones de América Latina. Este espesor colorea el mapa de la diversidad cultural que se encuentra en las distintas regiones de América Latina. Este espesor colorea el mapa de la diversidad cultural del continente y tiene una función de argamasa: constituye a la vez un fenómeno de cohesión social y de apelación identitaria […] "* [22] - Subercaseau B. (2002)

El concepto de multiculturalismo se ha usado para dar cuenta de la diversidad cultural existente la sociedad, y no tan solo apela a cada parte de la misma, sino a la influencia que hay entre una cultura con otra. Y es a través de la fotografía en donde se busca transmitir visualmente las diferencias de cada persona a través de sus costumbres, vestimenta, entorno y forma de describir su identidad,

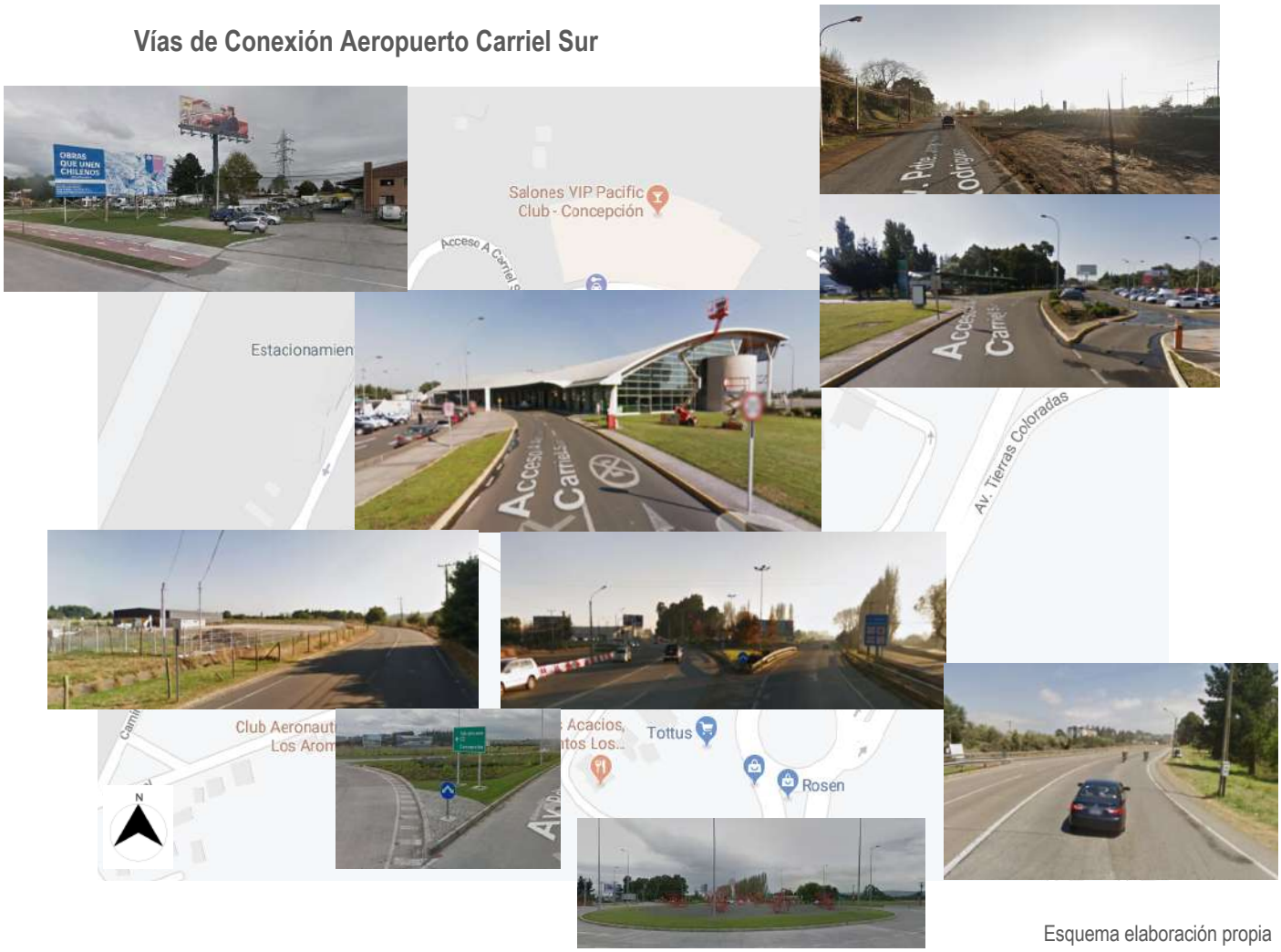
Actualmente, Chile es un país que posee una variedad de inmigrantes que han llegado con la intención de encontrar fuentes laborales, otorgándole al país una multiculturalidad. Esta diversidad trae consigo la complejidad en la identidad, como también con la convivencia, es por ello, que el proyecto va dirigido a espacios de posibles interacciones culturales, con el fin de otorgar al usuario tolerancia e identificación con América Latina en un espacio concurrido por personas de procedencia diversa como el Aeropuerto Carriel Sur.

[22] SUubercaseaux, B. *Nación y Cultura en América Latina*. Santiago de Chile, Lom Ediciones, 2002, p. 16.

2.2 T e m a 2: Conexión y reordenamiento urbano

Es a partir de la preexistencia del Aeropuerto Carriel Sur en Talcahuano, Chile, que se estudiará la implantación de un programa a escala urbana para permitir una mejor conectividad tanto para la ciudad como para la zona centro sur de nuestro país, planeando a nivel macro las sendas que permitan un diálogo entre el propio programa como con otras conexiones importantes que estén a pesar de distanciadas de la urbe que cumplan un rol importante de movilidad vehicular y peatonal.

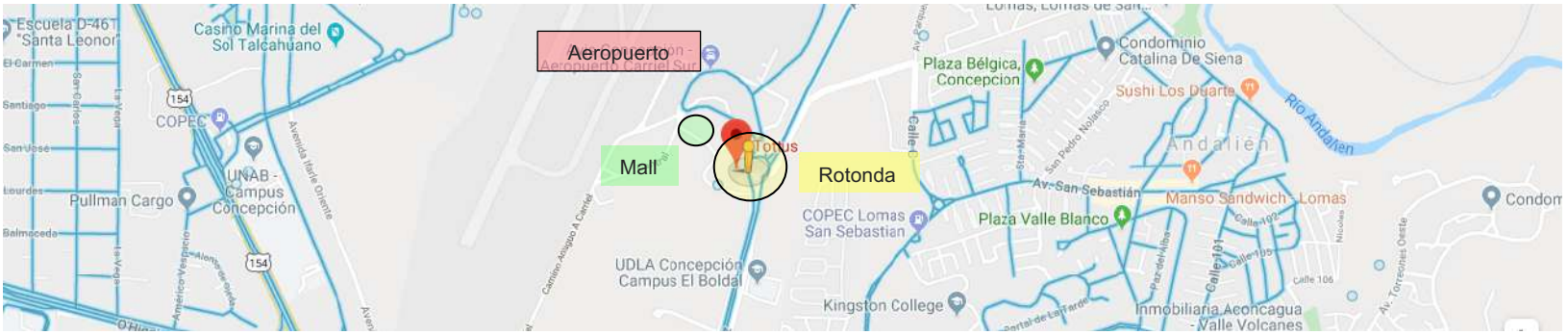
Vías de Conexión Aeropuerto Carriel Sur



Esquema elaboración propia

Fotografías extraídas de: https://www.google.com/maps/

En el esquema se puede visualizar las vías de conexión entre el Aeropuerto con la ciudad de Talcahuano, en donde se aprecia la zona nororiente que hay trabajos de ensanche en la ruta, mientras que hacia el sur existen cruces y unión de caminos vehiculares. Además de tener acceso directo hacia la ciudad, mientras que hacia el Mall se encuentra cerrado, teniendo que rodear y realizar un cruce para ingresar.



Extraído de: https://www.google.com/maps/ Esquema elaboración propia

Además es visible que se emplaza en una zona rural alejado de la urbanización. Lo que favorece en la caracterización de la identidad de la región, ya que es una de sus fuentes laborales (ganadería y agricultura). Por otra parte, es la mixtura en el paisaje en la ruta que genera una visión de la actividad que se realiza en el territorio cercano al aeropuerto como en la comuna.

Ésta lógica proyectual nace a partir de la visualización de las consecuencias del crecimiento descontrolado de las concentraciones urbanas, y por ende, nuevas demandas de la demografía que necesitan satisfacer diversas necesidades, expandiendo la urbanización hasta llegar a los bordes ''rurales'' y dejando una imagen panorámica de mezcla entre ambas formas de vida. Requiriendo modificar o más bien dicho, diseñar a través de las relaciones de conectividad en la ciudad de Concepción, como también mejorar el diseño del tejido urbano que está deshabilitado y volverlo útil para sus habitantes.

> *''La Ciudad Genérica presenta la muerte del planeamiento. […] Pero su descubrimiento más peligroso y estimulante es que el planeamiento no supone diferencia alguna. Los edificios pueden colocarse bien (una torre cerca de una estación de metro) o mal (centros enteros a kilómetros de distancia de cualquier carretera). Todos ellos florecen/perecen de manera impredecible''.*[23]
> - Koolhaas R. (1995)

La ciudad ''genérica'' peca de no poseer un planteamiento de organización urbana, en este caso, Concepción posee conectividades que no se están llevando a cabo por cierre de ciertas

[23] Koolhas,R. (1995). *La Ciudad Genérica*. S.L: Editorial Gustavo Gili.

rutas en desuso, por lo cual se plantea seguir con un análisis geográfico y urbano que permita ofrecer condiciones lógicas del habitar. A partir de esta premisa que existe un análisis de condiciones territoriales para la toma de decisión del planteamiento de generar un nodo multicultural que permita nuevas rutas en lo aéreo y terrenal, justificando de manera asertiva y positiva la factibilidad de la hipótesis.

> *'' La administración del Estado será funcional y territorialmente descentralizada, o desconcentrada en su caso, de conformidad a la ley.*
>
> *Los órganos del Estado promoverán el fortalecimiento de la regionalización del país y el desarrollo equitativo y solidario entre las regiones, provincias y comunas del territorio nacional.''* [24]
>
> - Capítulo I, Artículo 3º.- El Estado de Chile es unitario.
> (Decreto N° 100, 2005)

Además la descentralización de funciones ayuda a potenciar las regiones de Chile, generando más fuentes de empleos, incentivar el turismo, la actividad laboral, y nuevas rutas de tránsito y conectividad entre las mismas con el mundo.

Significando el incremento de programas tan importantes como un aeropuerto, una herramienta de contrapeso en la Región del Biobío con respecto a la Región Metropolitana; ayudando a fomentar los viajes a la zona centro sur de nuestro país, del mismo modo que ayude a la sociedad a ser consciente de la diversidad cultural y el mejoramiento de ejes de movilización vial y aéreo.

En términos de contenidos y reflexión es un trabajo muy interesante y que aborda de buena manera los objetivos del curso.
El tema es de mucho interés pero requiere mayor claridad teórica, lo anterior de debe en gran parte a tu forma de escribir que mezcla muchos conceptos en pocos párrafos. El orden, la claridad para definir conceptos clave, otros secundarios, y otros que simplemente no deberían aparecer para no confundir.
En términos de localización, me parece que da para pensar muchas posibilidades de proyecto..
El análisis está bien, pero aun no se reconoce el tipo de proyecto al que se apunta. Este es el desafío de la siguiente etapa de tu proceso de titulo.
Considerar que el aeropuerto esta recién remodelado, y que el áreas urbana donde se encuentra podría requerir un nuevo diseño de ciudad.

[24] Extracto Decreto N° 100, articulo 3, capítulo 1 *Constitución política de la república*, Chile, 2005
https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma_plana?org=&idNorma=242302&idParte=8563470

3. Bibliografia

1. Quilodrán G. (2018) Las ciudades que queremos: El valor de planificar para vivir mejor [et al.];- 1a Ed. – p. 187 Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Konrad Adenauer Stiftung.

2. Carrizosa, M. (2016). *Hábitat en deuda* -- p. 458 (M. C. y M. G. Michael Cohen, Ed.) (Café de la). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Imprenta Dorrego SRL

3. Canal 9, Televisión Biobío. (Septiembre 05, 2019). *Ampliación de aeropuerto Carriel Sur presenta 76% de avance*. Canal 9. https://www.canal9.cl/programas/noticias/2019/09/05/ampliacion-de-aeropuerto-carriel-sur-presenta-76-de-avance.shtml

4. Casas, L. (Septiembre 10, 2019). *Latam anuncia el primer vuelo internacional desde Concepción*. Biobío Chile, p. 10.
5. Fuente: https://www.diarioconcepcion.cl/ciudad/2019/07/26/en-2020-carriel-sur-despegara-como-aeropuerto-internacional.html

6. Plataforma Logística. (2009). CHILE / BÍO BÍO: CHILE Y EL MUNDO. Noviembre 20, 2019, de Plataforma Logística Sitio web: http://www.plataformalogistica.cl/pages-chile-datos.html

7. Valenzuela, X. (Septiembre 06, 2019). Avanza Carriel Sur y Gobierno asegura vuelos internacionales *Diario Concepción*, p. 1
8. https://www.diarioconcepcion.cl/ciudad/2019/09/06/avanza-carriel-sur-y-gobierno-asegura-vuelos-internacionales.html

9. Valenzuela, X.. (Septiembre 06, 2019). Avanza Carriel Sur y Gobierno asegura vuelos internacionales. Diario Concepción
10. Extraído de: https://www.diarioconcepcion.cl/ciudad/2019/09/06/avanza-carriel-sur-y-gobierno-asegura-vuelos-internacionales.html

11. Ley 19.300 www.leychile.cl/Navegar?idNorma=30667

12. Ilustre Municipalidad de Talcahuano. (2016). *Capitulo III: Definiciones y Normas Generales*, Definiciones generales, En Ordenanza Local (p. 9). Chile: Gobierno de Chile. Extraído de: https://www.talcahuano.cl/talcahuano-tu-ciudad/documentos-de-interes/plan-regulador-comunal-de-talcahuano/

13. Ilustre Municipalidad de Talcahuano. (2016). *Capitulo III: Definiciones y Normas Generales*, Definición de Áreas. En Ordenanza Local (p. 13). Chile: Gobierno de Chile. Extraído de: https://www.talcahuano.cl/talcahuano-tu-ciudad/documentos-de-interes/plan-regulador-comunal-de-talcahuano/

14. Bourdieu, P. (1979). *Los tres estados del capital cultural*. Francia: Traducción: Gutiérrez A.

15. Bourdieu, P. (1979). *Los tres estados del capital cultural*. Francia: Traducción: Gutiérrez A.

16. J. Tomlinsor. *Globalización y cultura.* México: Oxford University Press, 2001.

17. Giménez, G. "*Comunidades primordiales y modernización en México". En Modernización e identidades sociales,* compilado por Giménez G. & Pozas R. México: Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Francés de América Latina, 1994.

18. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la lengua española, 23.ª ed., [versión 23.3 en línea]. https://dle.rae.es/aeropuerto?m=30_2 [Fecha de la consulta: 10-12-19]

19. Sommer D., *Ficciones fundacionales. Las novelas nacionales de América Latina,* Colombia, FCE, 2004, p. 111.

20. Vasconcelos J., *Obra selecta,* Caracas, 1992 (Biblioteca Ayacucho, 181), p. 351

21. Scholte, Jan Aart. 2000. *Globalization.* Nueva York: St. Martin's Press.

22. Giddens A.*, Un mundo desbocado: los efectos de la globalización en nuestras vidas*, Madrid, Taurus, 2000, pp. 15-16.

23. García C. *La Globalización Imaginada*. Barcelona: Paidós, 2000.

24. Subercaseux, B. *Nación y Cultura en América Latina*. Santiago de Chile, Lom Ediciones, 2002, p. 16.

25. Koolhas,R. (1995). La Ciudad Genérica. S.L: Editorial Gustavo Gili.

26. Extracto Decreto N° 100, articulo 3, capítulo 1 Constitución política de la república, Chile, 2005 https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma_plana?org=&idNorma=242302&idParte=8563470

27. Instituto Nacional de Estadística. (S.F.). DEMOGRÁFICAS Y VITALES. RECUPERADO DE: https://www.ine.cl/estadisticas/demograficas-y-vitales

28. Google. (s.f.). [*Mapa de Talcahuano, Chile.* en Google maps]. Recuperado el 3 de Octubre, 2019, de: https://www.google.cl/maps/place/Talcahuano,+B%C3%ADo+B%C3%ADo/@-36.7304582,-73.1420458,13z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x96683569902a5369:0x6db08547b12ce264!8m2!3d-36.7247834!4d-73.1169808

29. IFIS internet flight information system *(s.f). Estadística de viajes.* Recuperado de: https://www.aipchile.gob.cl/aerodromo/estadistica/designador/SCIE

30. IFIS internet flight information system *(s.f). Ubicación.* Recuperado de: https://www.aipchile.gob.cl/camara_ubicacion/show/designador/SCIE

31. Normativa construcción (s.f). *Manual de Gestión Ambiental, Territorial y Participación Ciudadana para Proyectos de Infraestructura*. Recuperado de: http://www.normativaconstruccion.cl/documentos_sitio/capitulo5dap.pdf

32. *WIKIPEDIA.* (S.F.). BUSES LICITADOS DEL GRAN CONCEPCIÓN. *RECUPERADO DE*: https://es.wikipedia.org/wiki/Buses_licitados_del_Gran_Concepci%C3%B3n

33. *ORDENANZA LOCAL* (2016). *Plan Regulador Talcahuano*. RECUPERADO DE: https://www.talcahuano.cl/talcahuano-tu-ciudad/documentos-de-interes/plan-regulador-comunal-de-talcahuano/

34. *AEROPUERTO CARRIEL SUR.* (S.F.). LÍNEAS. *RECUPERADO DE* https://carrielsur.cl/lineas/

35. Instituto Nacional de Estadística. (S.F.). REGIONES. RECUPERADO DE: https://regiones.ine.cl/biobio/inicio

36. Instituto Nacional de Estadística. (S.F.). REGIONES. RECUPERADO DE: https://regiones.ine.cl/biobio/inicio

37. Dirección de Aeropuertos. *(2011). Preguntas Frecuentes*. Recuperado de: http://www.aeropuertos.gov.cl/preguntasfrecuentes/Paginas/DetalleFAQ.aspx?item=11

38. Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC. *(2019) Reglamentos Aeronáuticos DAR*. Recuperado de: https://www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/reglam-aeronautica/

39. Soy Chile. (*2019). Ampliación del Aeropuerto Carriel Sur registra 76% de avance*. Recuperado de: https://www.soychile.cl/Concepcion/Sociedad/2019/09/05/614170/Ampliacion-del-aeropuerto-Carriel-Sur-registra-un-76-de-avance.aspx

40. Municipalidad de Talcahuano. *(s.f) Ordenanzas Locales.* Recuperado de: https://www.talcahuano.cl/

41. Gobernación de Concepción. *(s.f). Últimas Noticias.* Recuperado de: http://www.gobernacionconcepcion.gov.cl/

42. Intendencia de la Región del Biobío. *(s.f). Ubicación geográfica.* Recuperado de: http://www.intendenciabiobio.gov.cl/ubicacion-geografica/

43. Gobernación de Concepción. *(s.f). Información cívica.* Recuperado de: http://www.gobernacionconcepcion.gov.cl/ino_civica/