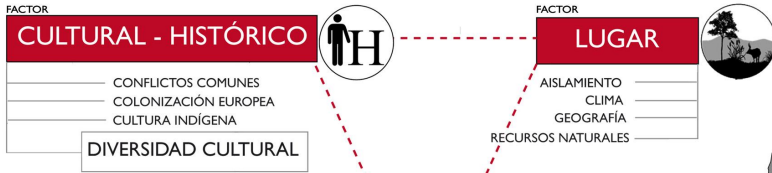


ZONA SUR

IDENTIDAD Y MEDIO



IDENTIDAD, MEDIO Y FERROCARRIL



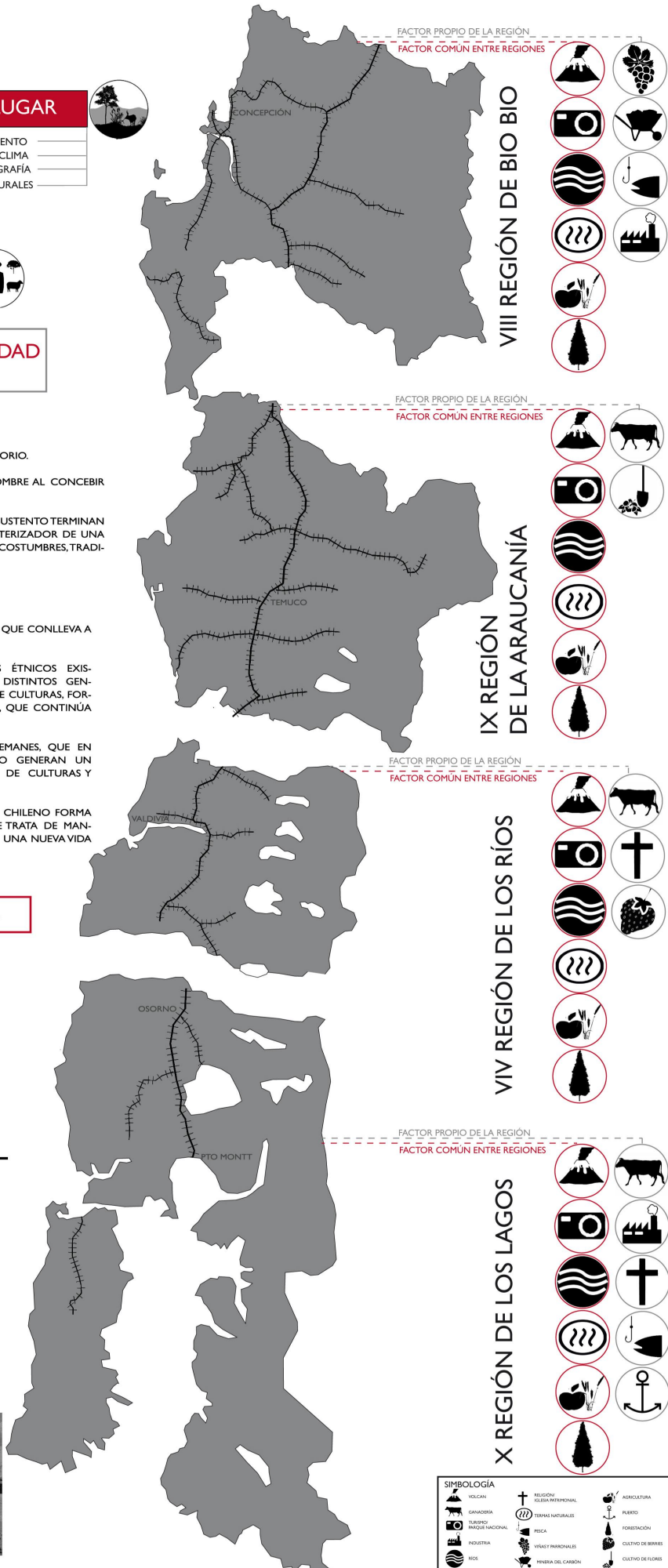
EL MEDIO. EL TREN ES UNA OBRA HECHA POR EL HOMBRE A DISPOSICIÓN DE LA GEOGRAFÍA.

ROL SOCIAL. ES UNA HERRAMIENTA QUE BUSCA COHESIONAR LOCALIDADES PARA ESTABLECER UNA RELACIÓN CULTURAL.

EL TRASENDER POR SOBRE LA FRONTERA CLIMÁTICA, GEOGRÁFICA Y DE DISTANCIA.

SU PASO DEJA UNA HUELLA FÍSICA Y PERMANENTE. LA CUAL SE MIMETIZA CON EL PAISAJE, LLEGANDO A SER PARTE DE ÉL.

LA MEMORIA COLECTIVA DEL TREN EN CHILE ES LA DEL TREN AL SUR, DADO SU ROL SOCIAL Y UTILIZACIÓN HISTÓRICA COMO MEDIO PARA HACER SOBERANÍA. FORTALECIENDO LA IDENTIDAD COMO NACIÓN.



SIMBOLOGÍA		
	VOLCAN	
	CANALES	
	TURBERIA	
	PARQUE NACIONAL	
	INDUSTRIA	
	VINOS	
	VINOS Y PARANALES	
	PIÑERA DEL CARBUO	
	AGRICULTURA	
	PUERTO	
	FORESTACION	
	CULTIVO DE BIORRES	
	CULTIVO DE FLORES	

ZONA SUR

TREN Y EL MEDIO

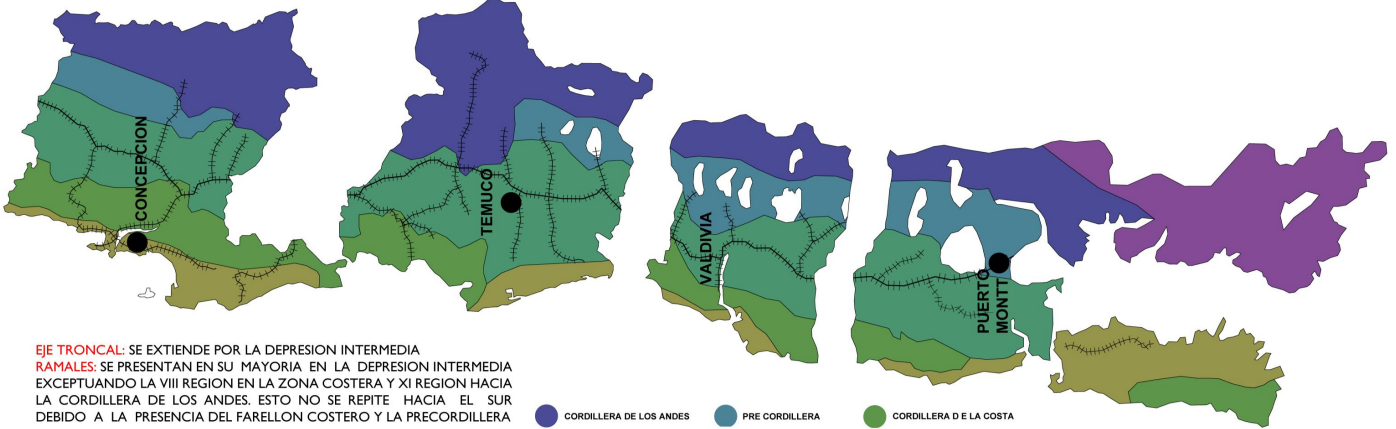
RELIEVE

VII REGION BIO BIO

IX REGION ARAUCANIA

X REGION DE LOS RIOS

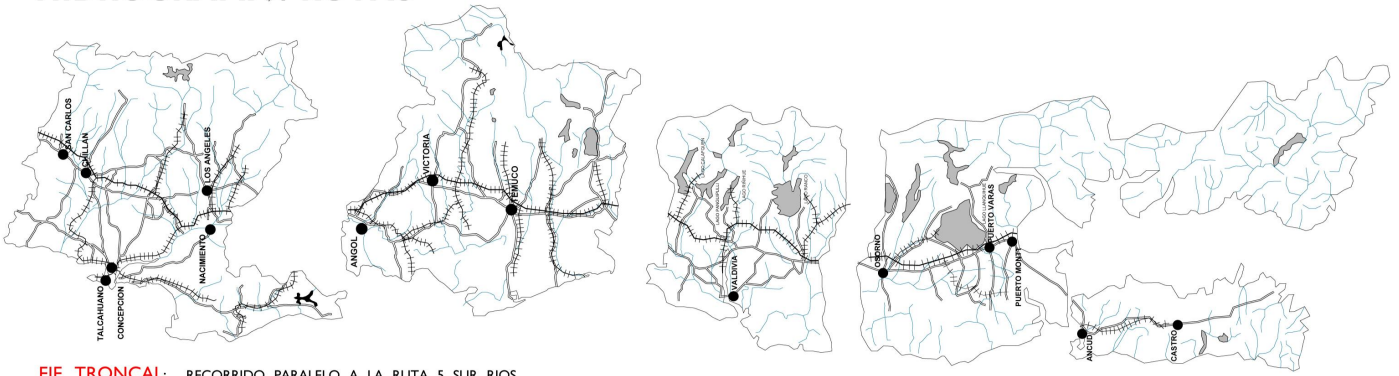
XI REGION DE LOS LAGOS



EJE TRONCAL: SE EXTIENDE POR LA DEPRESION INTERMEDIA
RAMALES: SE PRESENTAN EN SU MAYORIA EN LA DEPRESION INTERMEDIA EXCEPTUANDO LA VIII REGION EN LA ZONA COSTERA Y XI REGION HACIA LA CORDILLERA DE LOS ANDES. ESTO NO SE REPITE HACIA EL SUR DEBIDO A LA PRESENCIA DEL FARELLON COSTERO Y LA PRECORDILLERA

- CORDILLERA DE LOS ANDES
- PRE CORDILLERA
- CORDILLERA DE LA COSTA
- CORDILLERA PATAGONICA
- DEPRESION INTERMEDIA
- FARELLÓN COSTERO Y PLANICIES FLUVIO-MARINAS

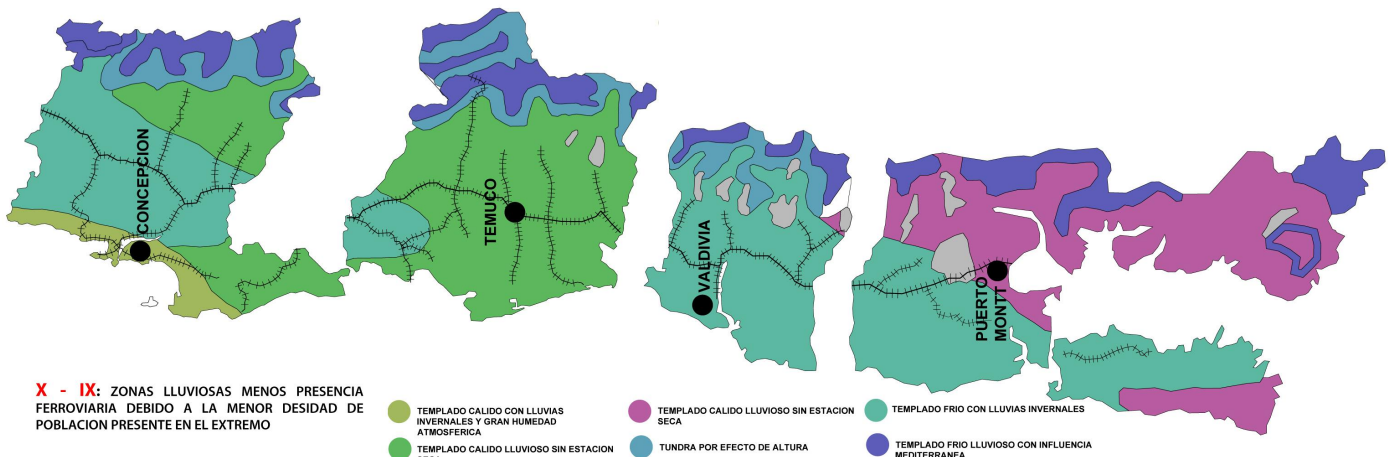
HIDROGRAFIA / RUTAS



EJE TRONCAL: RECORRIDO PARALELO A LA RUTA 5 SUR RIOS DEMUESTRAN DIFICULTAD EXISTENTE PARA EL DESARROLLO FERROVIARIO, ESTO SIGNIFICA MAS INFRAESTRUCTURA DE PUENTES Y MANTENCION, ESTO DEBIDO AL BAJO PRESUPUESTO PROVOCA LA INHABILITACION DE RAMALES.

- RIOS ZONA SUR
- RUTAS PRINCIPALES
- LAGOS

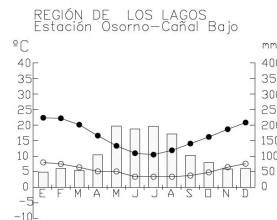
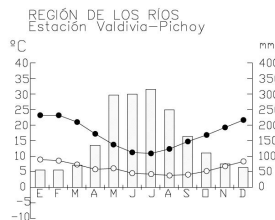
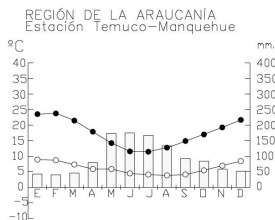
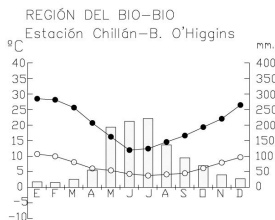
TIPOS DE CLIMA



X - IX: ZONAS LLUVIOSAS MENOS PRESENCIA FERROVIARIA DEBIDO A LA MENOR DESIDAD DE POBLACION PRESENTE EN EL EXTREMO

- TEMPLADO CALIDO CON LLUVIAS INVERNALES Y GRAN HUMEDAD ATMOSFERICA
- TEMPLADO CALIDO LLUVIOSO SIN ESTACION SECA
- TEMPLADO FRIO CON LLUVIAS INVERNALES
- TEMPLADO CALIDO LLUVIOSO SIN ESTACION SECA
- TUNDRA POR EFECTO DE ALTURA
- TEMPLADO FRIO LLUVIOSO CON INFLUENCIA MEDITERRANEA

CLIMOGRAFIA ANUAL



PERFIL LONGITUDINAL

TREN Y EL MEDIO

PERU



CORTE LONGITUDINAL 1
CORTE LONGITUDINAL 2
CORTE LONGITUDINAL 3

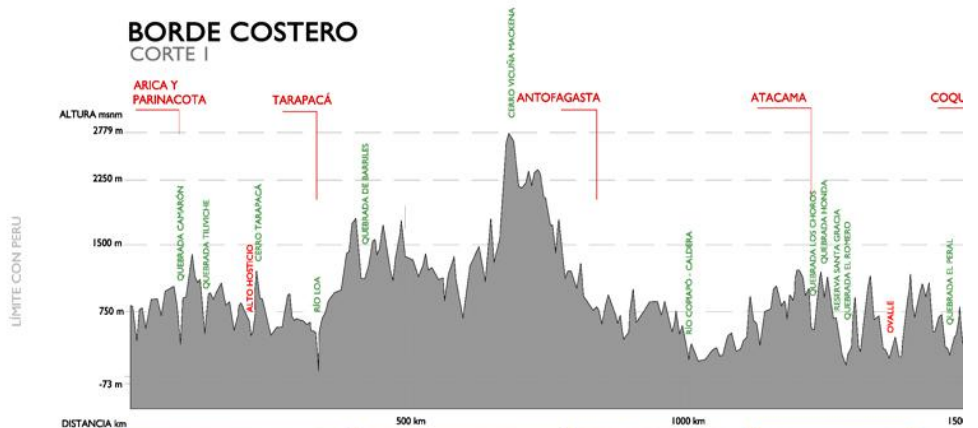
OCEANO PACIFICO

ARGENTINA

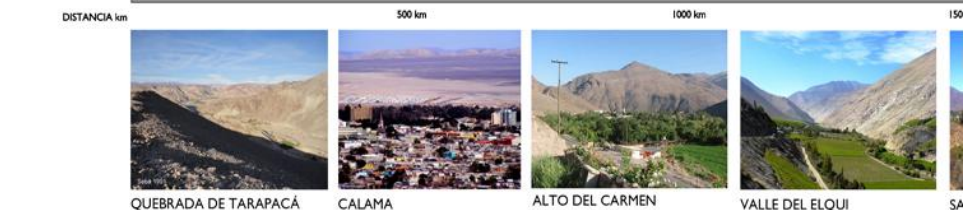
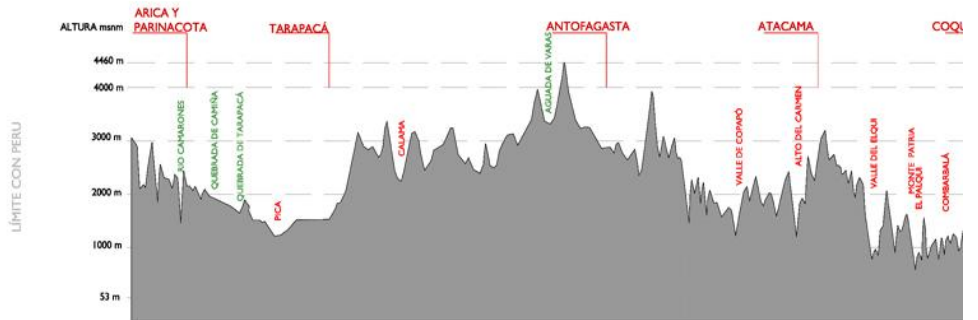
REGIÓN DE AYSÉN



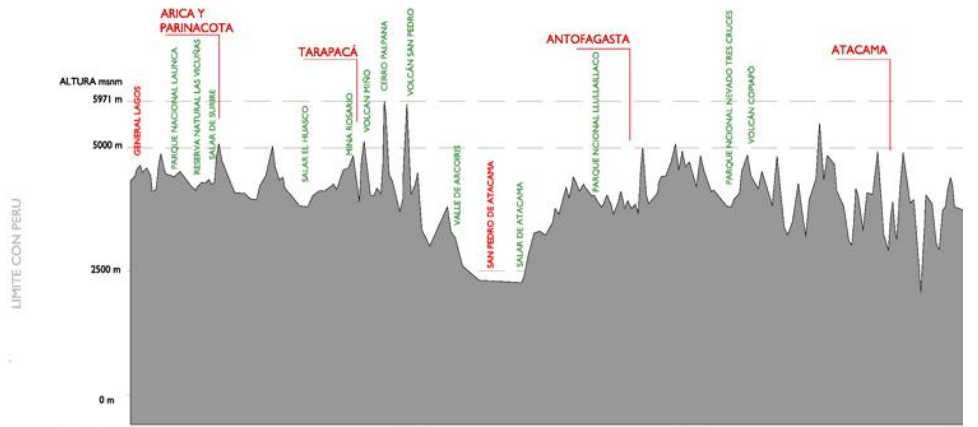
BORDE COSTERO CORTE 1

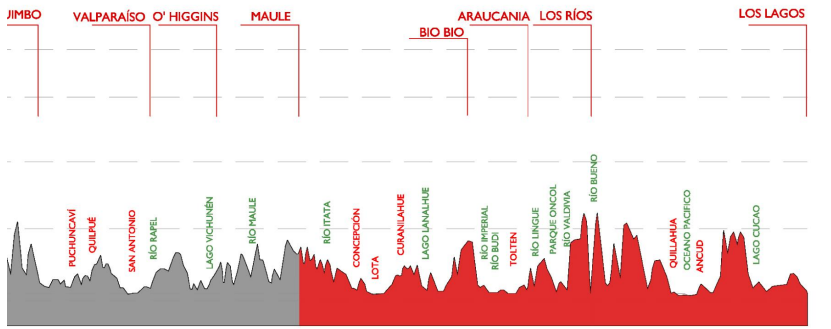


CENTRO CORTE 2



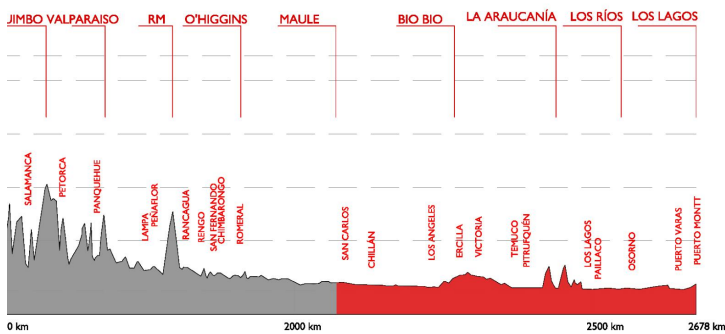
ZONA CORDILLERANA CORTE 2





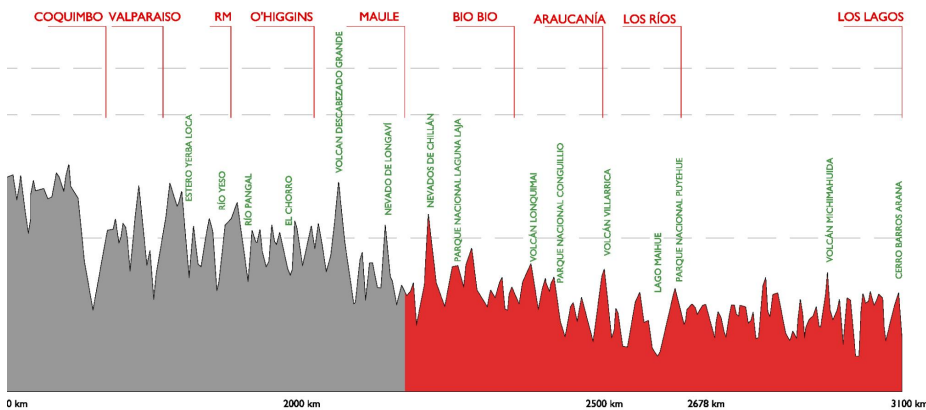
- SU ALTURA MÁXIMA LA ALCANZA CON EL CERRO VICUÑA, DE CASI 2800 msnm.
- ES LA ZONA CON MAYORES QUEBRADAS, EN ESPECIAL AL NORTE DEL PAÍS.
- SUS ASENTAMIENTOS SE DAN EN MAYOR CANTIDAD HACIA EL SUR, DADA LA GEOGRAFÍA MÁS ESTABLE.
- LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS SE EMPLAZAN EN ZONAS DE BAJA ALTURA.
- EL TREN LLEGA EN POCAS OCACIONES A LA AREA PRECORDILLERANA MEDIANTE RAMALES, PERO NO EN LA ZONA SUR.

ESC. 1: 300.000



- SU ALTURA MÁXIMA LA ALCANZA LOS 4460 msnm, CASI EL DOBLE QUE EN EL BORDE COSTERO.
- ENTRE ATACAMA Y COQUIMBO SE ENCUENTRA UNA ZONA DE VALLES.
- LAS ALTURAS HACIA EL NORTE SE HACEN UN POCO MÁS UNIFORMES EN COMPARACIÓN A LA COSTA.
- LAS ALTURAS EN LA ZONA SUR DISMINUYEN EN COMPARACIÓN A LA COSTA, SIENDO PRACTICAMENTE UNIFORME.
- ES EN EL CENTRO DONDE SE EMPLAZAN LA MAYORÍA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, DADA LA GEOGRAFÍA, EN ESPECIAL ZONA CENTRO SUR.
- EN ESTA ZONA ES DONDE SE DESPLAZA EL TREN, DADO MENOR DIFICULTAD DE RELIEVE.

ESC. 1: 300.000



- SU ALTURA MÁXIMA LA ALCANZA CASI LOS 6000 msnm, TENIENDO LAS MAYORES ALTURAS DEL PAÍS
- PRACTICAMENTE NO HAY ASENTAMIENTOS HUMANOS, DESTACANDO SAN PEDRO DE ATACAMA COMO UNA NOTORIA CUENCA.
- HACIA EL SUR LAS ALTURAS SE ALTERAN, TENIENDO DRÁSTICOS CAMBIOS ENTRE CERROS, VOLCANES, QUEBRADAS Y RÍOS.
- EL NORTE ES UNA ZONA DE SALARES, MIENTRAS EL SUR DE VOLCANES.
- EL TREN EN OCACIONES CRUZA DE MANERA TRANSVERSAL HACIA LA COSTA MEDIANTE RAMALES.

ESC. 1: 300.000

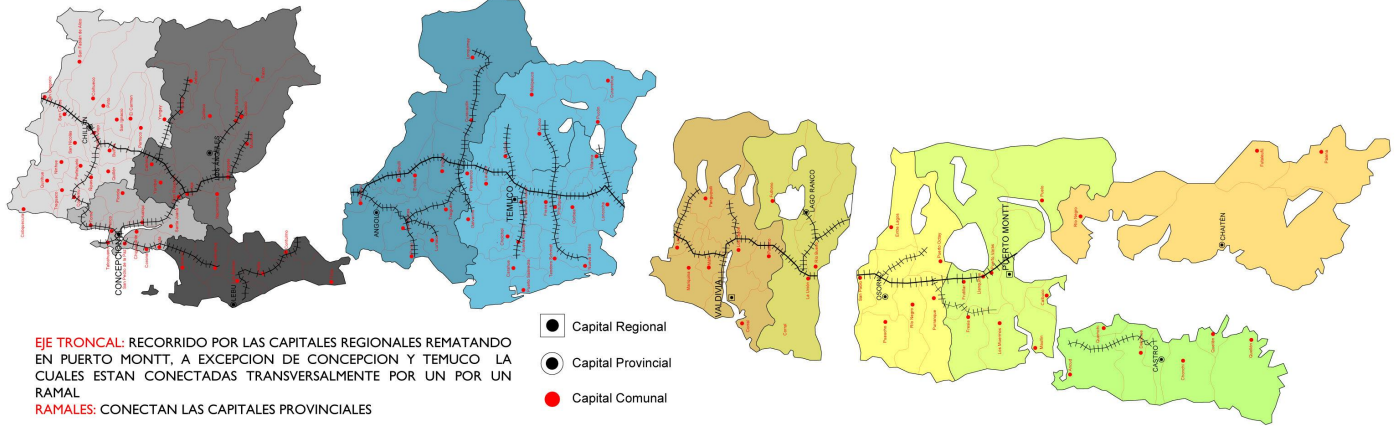
DIVISION POLITICA

VII REGION BIO BIO

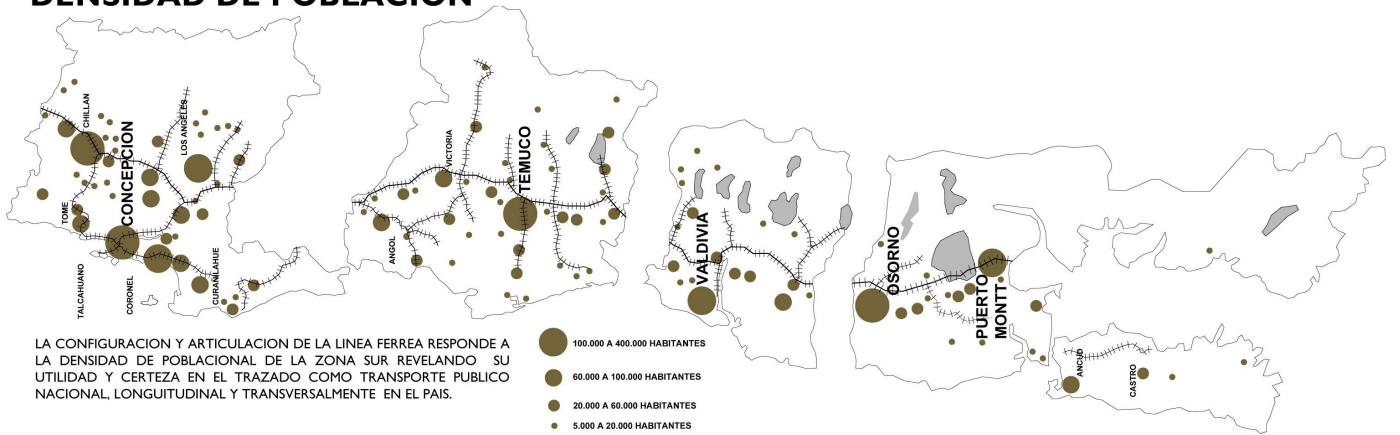
IX REGION ARAUCANIA

X REGION DE LOS RIOS

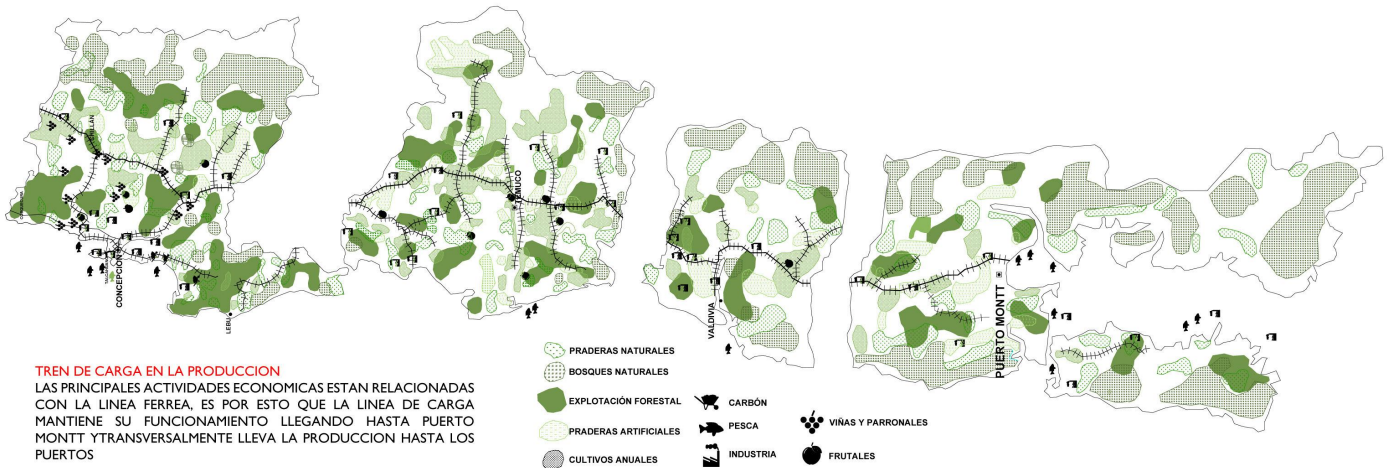
XI REGION DE LOS LAGOS



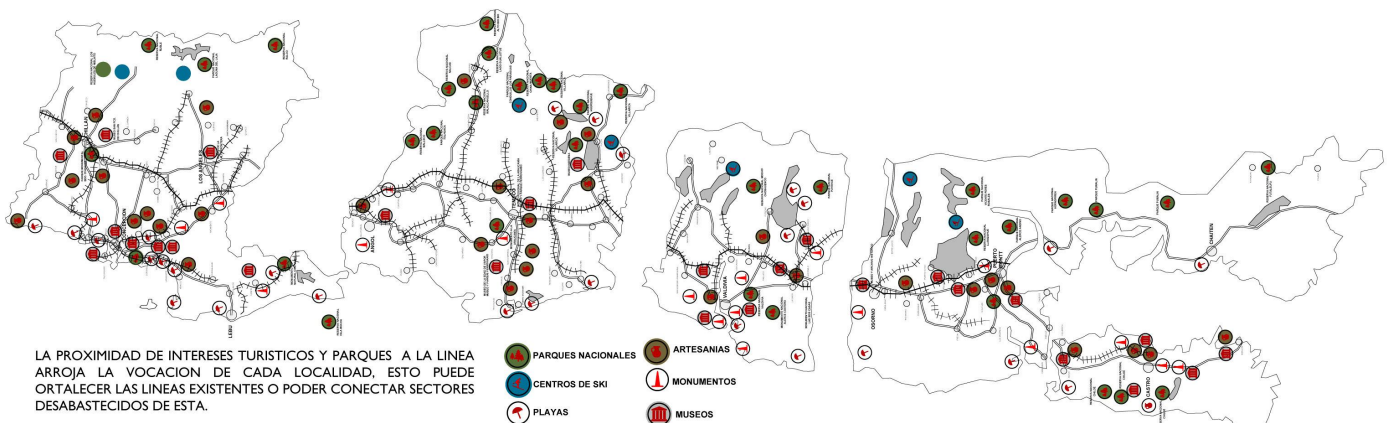
DENSIDAD DE POBLACION



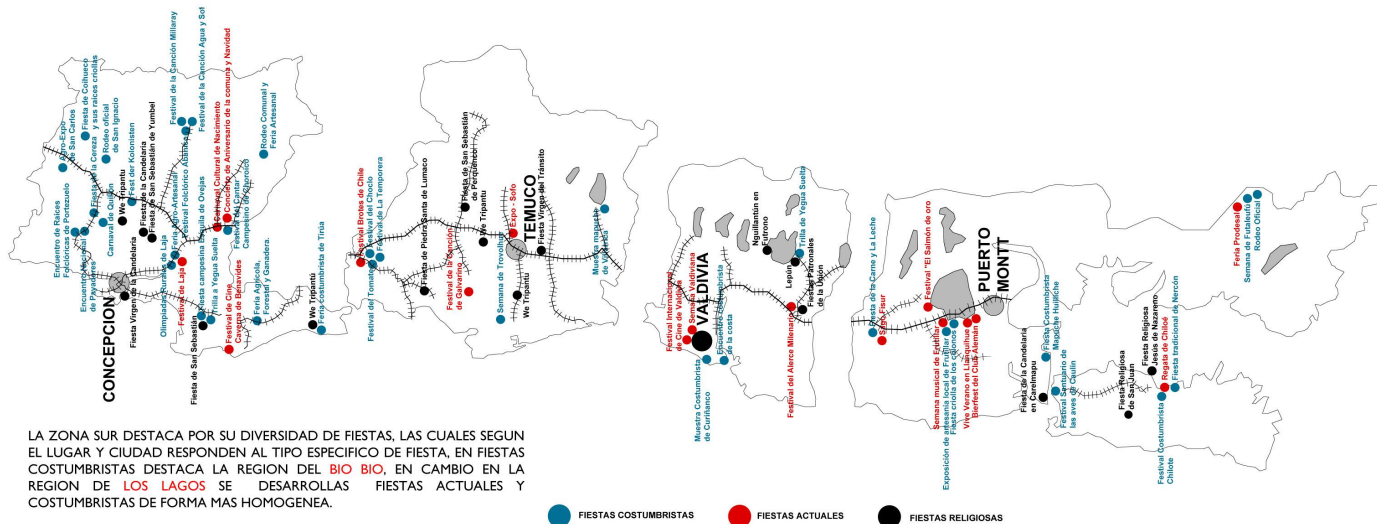
ACTIVIDAD ECONOMICA / USO DE SUELO



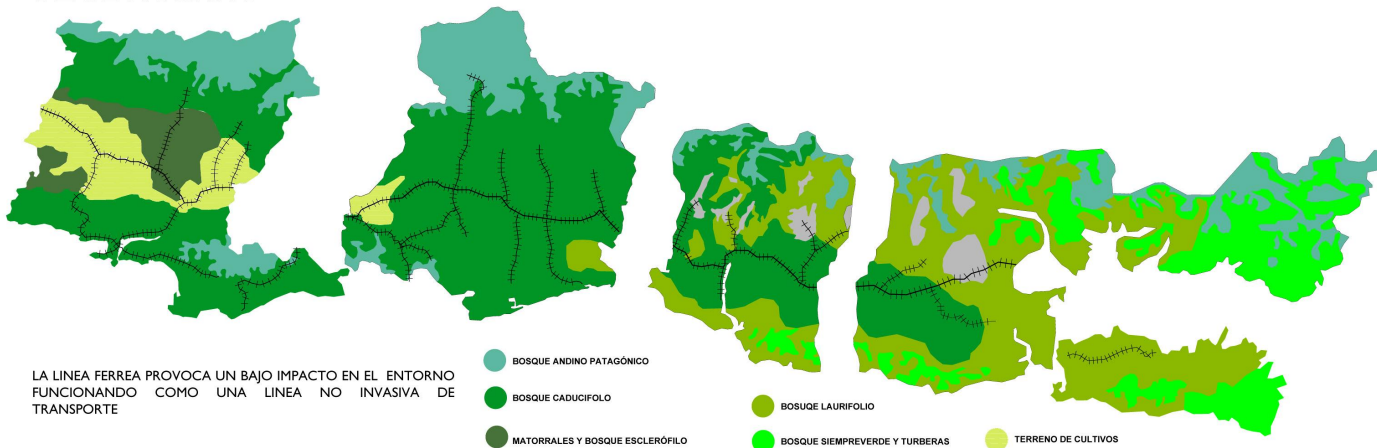
INTERESES TURISTICOS / PARQUES NACIONALES



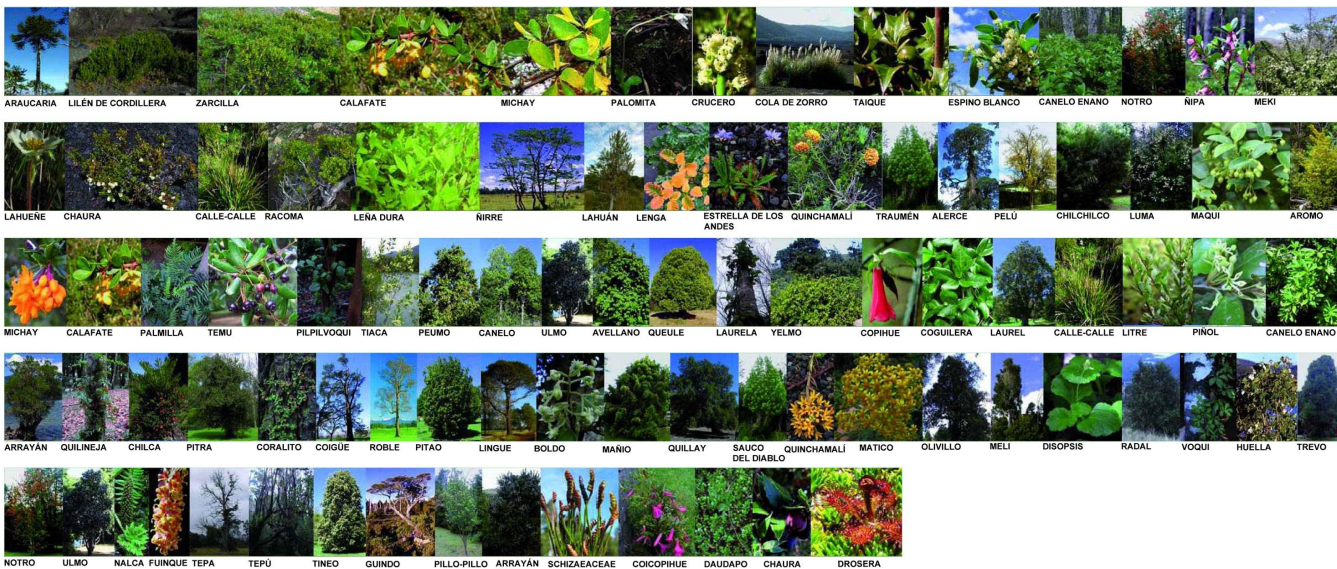
FIESTAS COSTUMBRISTAS / RELIGIOSAS / ACTUALES



VEGETACION



FLORA



CONCLUSION FACTORES QUE INFLUYEN EN LA LINEA FERREA

GEOGRAFIA

EL TREN EN LA ZONA SUR DE CHILE SE VE INTERRUMPIDO POR LA CONDICION GEOGRAFICA QUE ENFRENTA, ESTO SERIA UNA FUERTE INVERSION EN OBRAS PUBLICAS, ES POR ESTO QUE PUERTO MONTT ES EL ULTIMO PUNTO FERREO EN CHILE Y EL EXTREMO SUR ESTA DESABASTECIDO.

DENSIDAD - PRODUCTIVIDAD

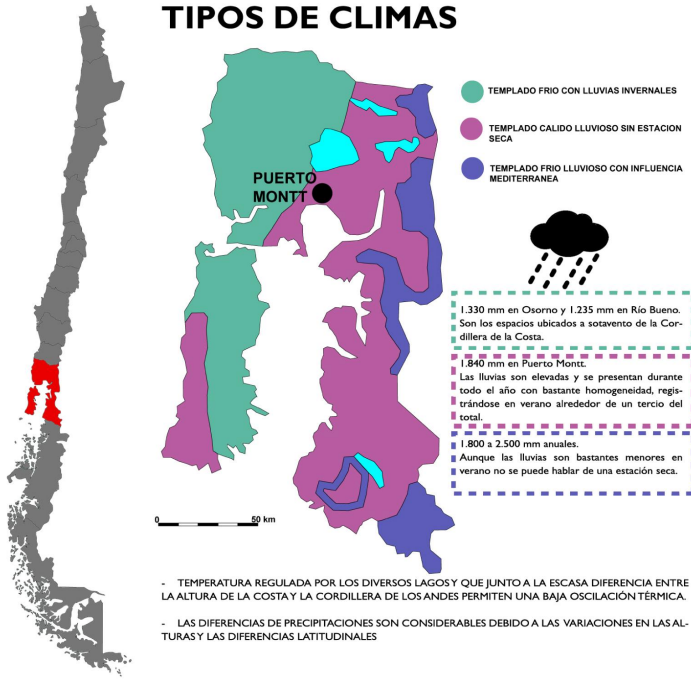
A PESAR DE ESTO EL TREN CONECTA LAS PRINCIPALES CIUDADES, LA RUTA FERREA SIGUE VIGENTE EN CUANTO A EMPLAZAMIENTOS Y CONEXION ENTRE CENTROS PRODUCTIVOS A NIVEL DE CARGA Y LOS PRINCIPALES PUNTOS DE DESPLAZAMIENTO EN CUANTO A TRANSPORTE PUBLICO

COMPETENCIA - RENTABILIDAD SOCIAL

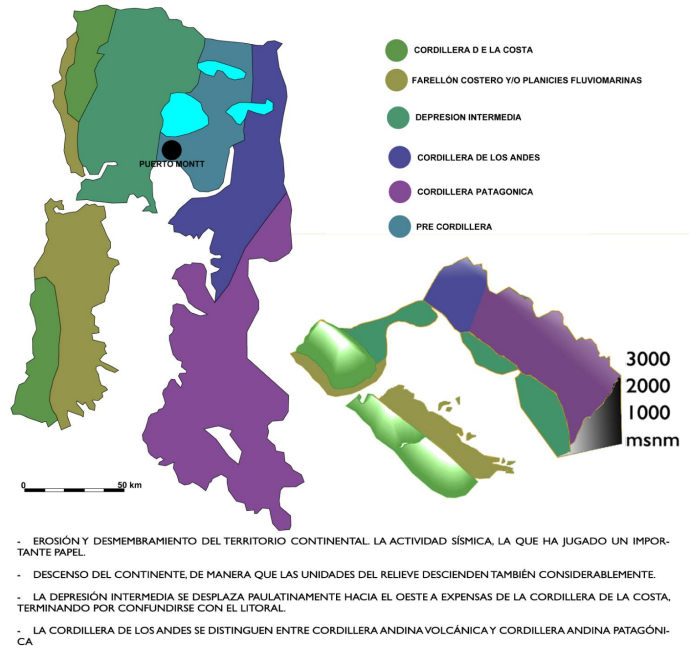
LA GRAN CANTIDAD DE CARRETERAS HOY PROVOCAN COMPETENCIA A LA LINEA FERREA ACTUAL, POR LO TANTO HOY EN DIA LA REACTIVACION O USO MULTIPLE DE LA LINEA FERREA DEBE RESPONDER A RENTABILIDAD SOCIAL DEL LUGAR Y COMPETENCIA CON LOS OTROS MEDIOS

ANÁLISIS REGIONAL X REGIÓN

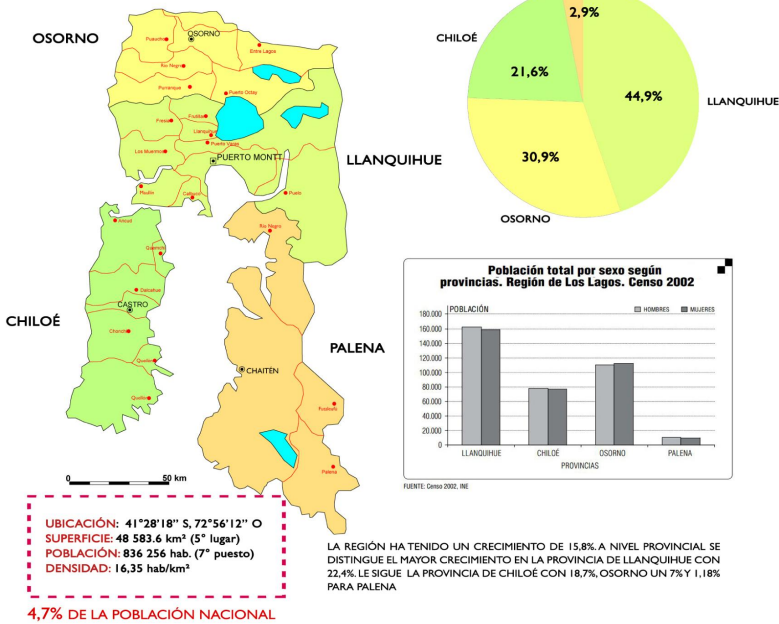
TIPOS DE CLIMAS



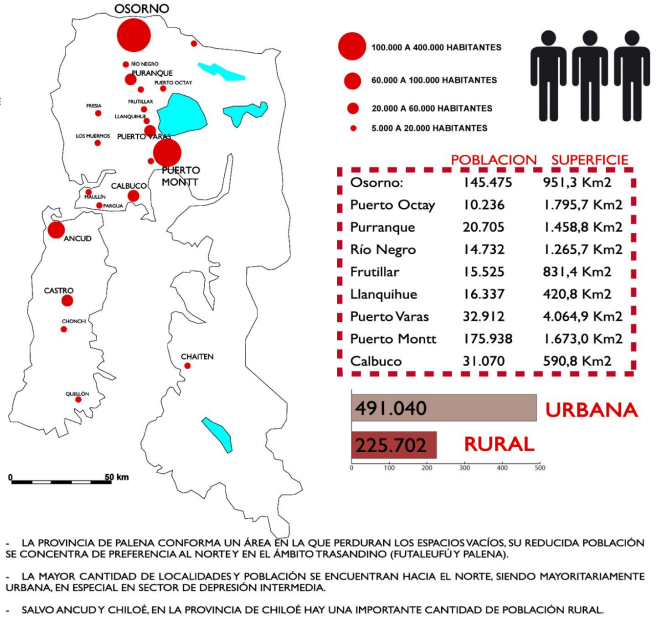
GEOMORFOLOGIA



DIVISIÓN POLITICA



DENSIDAD DE POBLACIÓN



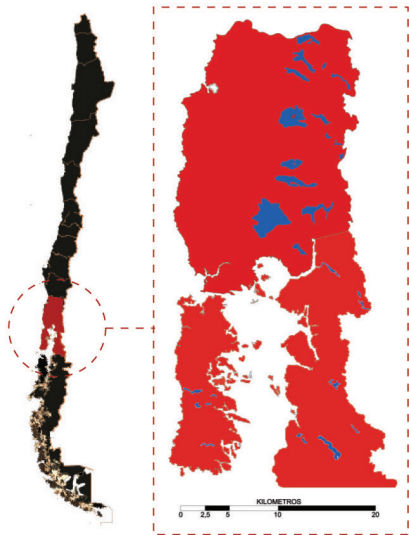
HISTORIA E IDENTIDAD



ACTIVIDADES ECONOMICAS



ANÁLISIS REGIONAL XIV - X REGIÓN



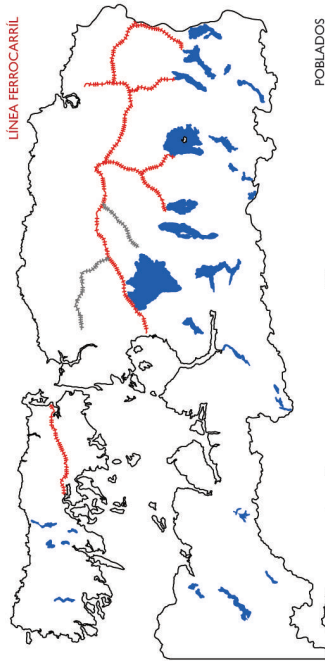
HASTA EL AÑO 2007, LA REGIÓN DE LOS RÍOS ERA PARTE DE LA REGIÓN DE LOS LAGOS, SIENDO SEGREGADA EL 2 DE OCTUBRE DE ESE AÑO.

XIV REGIÓN DE LOS RÍOS
 CAPITAL: VALDIVIA
 SUPERFICIE TOTAL: 18 429.5 km²
 POBLACIÓN: 379 709 hab.
 DENSIDAD: 20,28 hab/km²

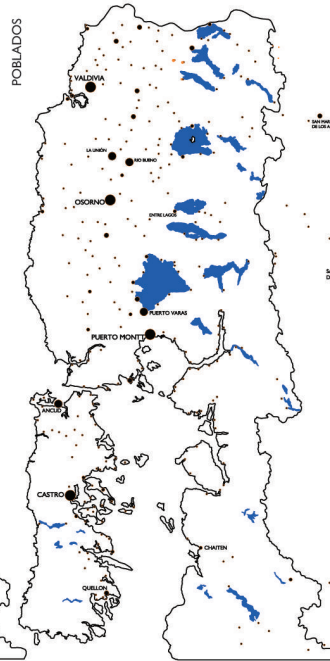
X REGIÓN DE LOS LAGOS
 CAPITAL: PUERTO MONTT
 SUPERFICIE TOTAL: 48 583.6 km²
 POBLACIÓN: 836 256 hab.
 DENSIDAD: 16,35 hab/km²



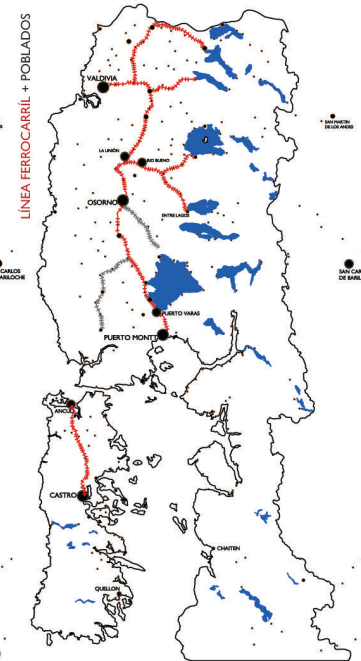
LÍNEA DE FERROCARRIL - POBLADOS



LÍNEA SANTIAGO-CHILLÁN: PASAJEROS
 LÍNEA CHILLÁN-PUERTO MONTT: CARGA
 LÍNEA ANCLUD-CASTRO: AISLADA.
 RAMALES A CIERTOS LAGOS, OTROS AISLADOS.

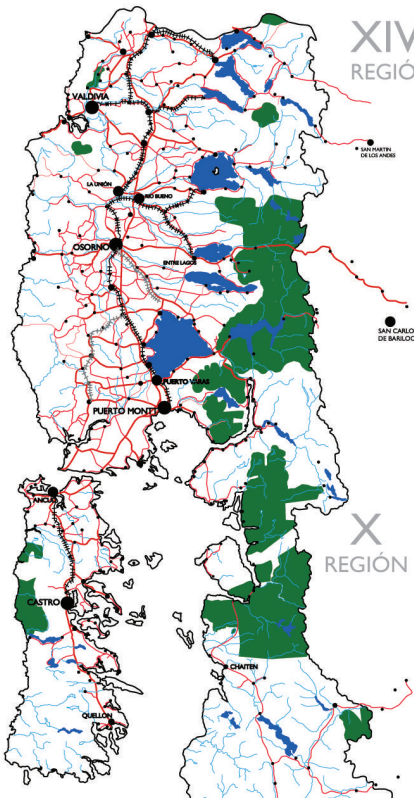


LOS POBLADOS VAN ZONIFICANDO SEGÚN PARAMETROS COMO CERCANÍA AL EJE CENTRAL, CERCANÍA A LOS LAGOS, Y CERCANÍA AL PUERTO. EN ESTA REGIÓN ESPECÍFICA LOS ASCENTAMIENTOS EN EL PACÍFICO SON ESCASOS.



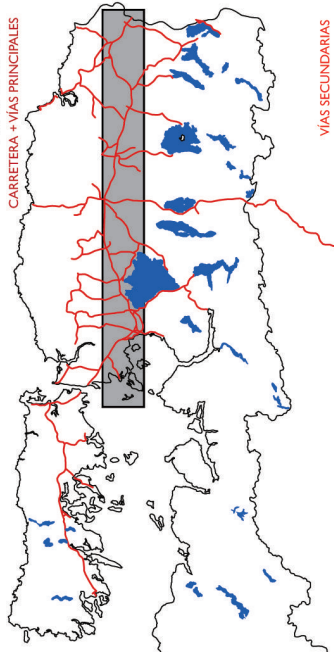
LA ZONA DE CADA LAGO EN PARTICULAR SE ENCUENTRA CON UNA ALTA DENSIDAD POBLACIONAL ENTORNO A ESTOS, LOS CUALES QUEDAN AISLADOS ENTRE ELLOS, EL TREN SOLO LLEGABA A ALGUNOS DE ESTOS, DEJANDO OTROS DESCONECTADOS.

EN LAS CERCANÍA A ESTAS ZONAS HAY CIUDADES ARGENTINAS QUE MANTIENEN PRESENCIA EN EL LUGAR, PERO SOLO QUEDAN CONECTADAS VIA CARRETERA.

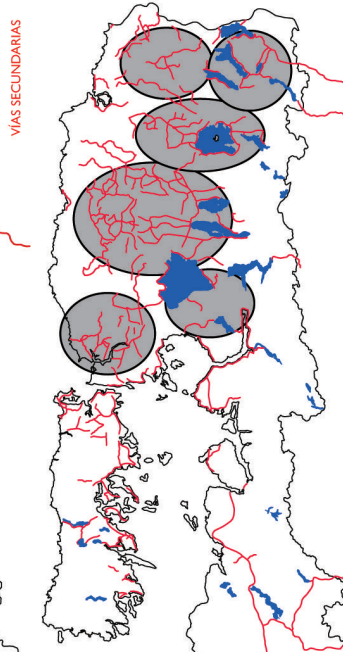


ESCALA 1:100.000

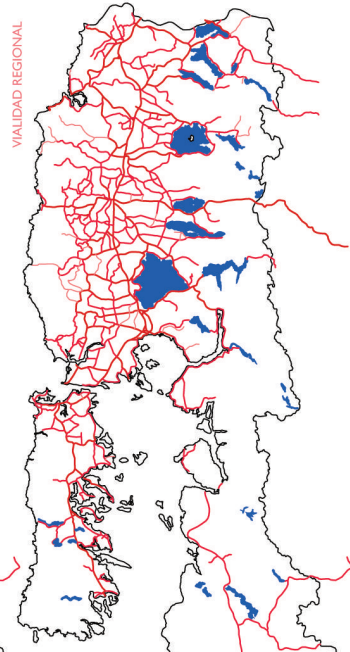
VIALIDAD



COLUMNA VERTEBRAL: SEPARA EN TRES ZONAS: CENTRO, PONIENTE Y ORIENTE.
 ACTÚA COMO EJE, SIN ADENTRARSE FUERTEMENTE EN LOS EXTREMOS.



VAN QUEDANDO MARGINADAS UNAS ZONAS DE OTRAS.
 LA CONEXIÓN ENTRE LAGOS Y DE COSTA NO EXISTE, PROPIAMENTE TAL.



LA CONECTIVIDAD DERIVA A UNA COLUMNA VERTEBRAL, QUE ES LA CARRETERA, POR LO QUE, DESDE EL INTERIOR DEL CONTINENTE SE DEBE SALIR AL ENCUENTRO CON ÉSTA SI ES QUE SE QUIERE IR A OTRA ZONA, A PESAR DE SU CERCANÍA POR SU MALA CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA.



RUTA TREN
 LÍNEA SANTIAGO-CHILLÁN



RUTA AUTOMOVIL - BUS
 RUTA SAN CARLOS DE BARRILECHU



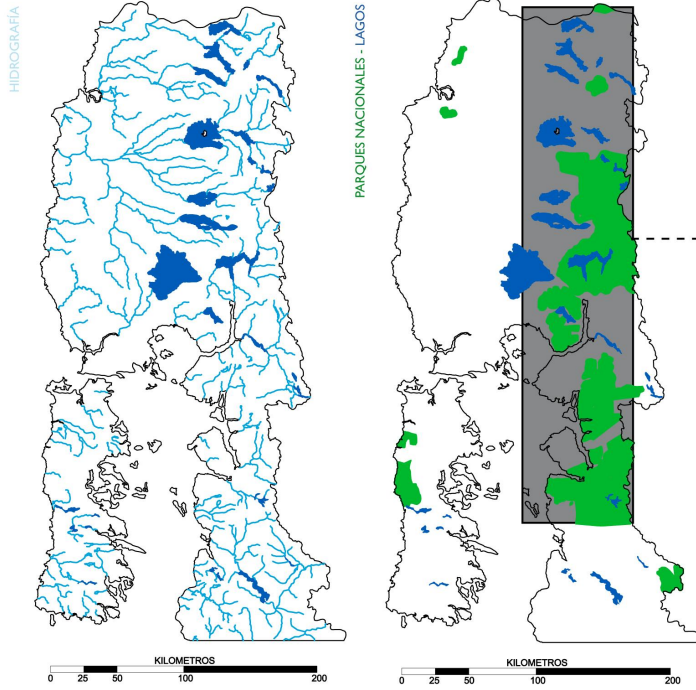
CAMINO DE RANGUELLA CHOSENCO



CAMINO LAGO MANCOYA CALBICO

ANÁLISIS REGIONAL - XIV - X REGIÓN

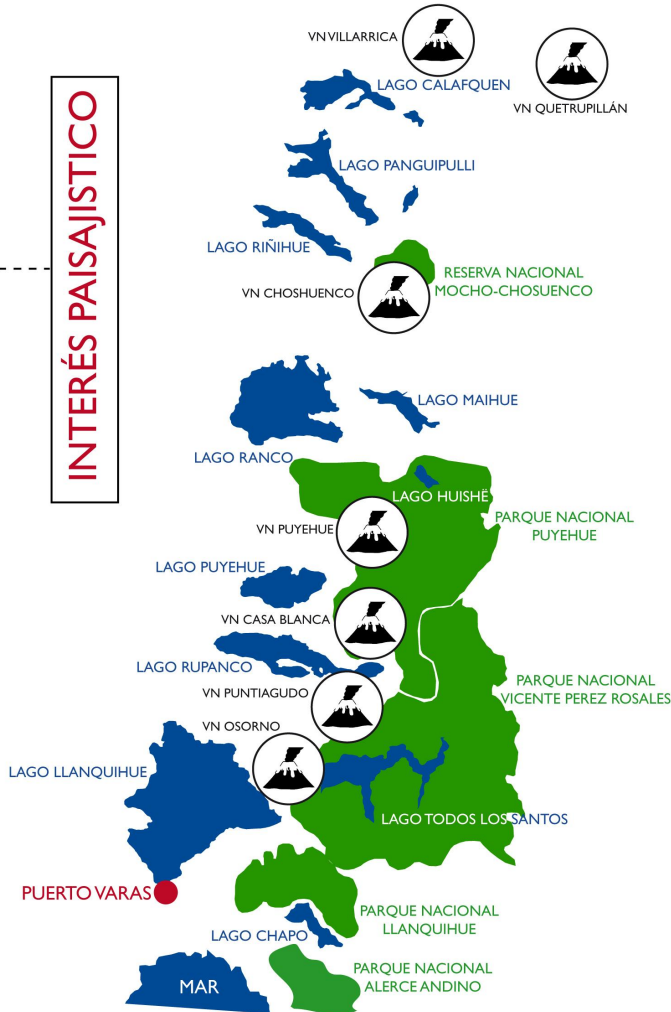
GEOGRAFÍA



HIDROGRAFÍA DIFICULTA EL TRANSITO DE TRENES EN LA ZONA POR EL PASO SOBRE ESTOS.
GRAN CANTIDAD DE RÍOS QUE ALIMENTAN A CADA LAGO.

ZONA DE GRAN RIQUEZA PAISAJÍSTICA. EJE DE PARQUES NACIONALES, VOLCANES Y LAGOS.

INTERÉS PAISAJÍSTICO



TURISMO - XIV - X REGIÓN

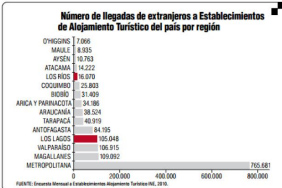
DEFINICIÓN DE TURISMO
LAS ACTIVIDADES QUE REALIZAN LAS PERSONAS DURANTE SUS VIAJES Y ESTANCIAS EN LUGARES DISTINTOS AL DE SU ENTORNO HABITUAL, POR UN PERÍODO DE TIEMPO CONSECUTIVO INFERIOR A UN AÑO, CON FINES DE OÍDO, POR NEGOCIOS Y OTROS MOTIVOS, NO RELACIONADOS CON EL EJERCICIO DE UNA ACTIVIDAD REPRODUCIDA EN EL LUGAR VISITADO.

FUENTE: http://www.ine.cilandes/mem/publicaciones/calendario_de_publicaciones/pdf/18082011/Turismo_2010_18082011.pdf

DEFINICIÓN DE ECOTURISMO
ES UNA NUEVA TENDENCIA DEL TURISMO ALTERNATIVO DIFERENTE AL TURISMO TRADICIONAL. ES UN ENFOQUE PARA LAS ACTIVIDADES TURÍSTICAS EN LA CUAL SE PRIVILEGIA LA SUSTENTABILIDAD, LA PRESERVACIÓN, LA APROCIACIÓN DEL MEDIO (TAUTO NATURAL COMO CULTURAL) QUE ACOGEE Y SENSIBILIZA A LOS VIAJANTES.

FUENTE: http://es.wikipedia.org/wiki/Turismo_eco?fc3583g3co

TURISMO REGIONAL



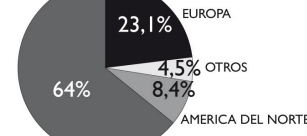
Como se observa, la Región Metropolitana concentra al 54,7% de las llegadas. Le siguen la Región de Magallanes (7,8%), Valparaíso (7,6%), Los Lagos (7,5%), y Antofagasta (6,7%).
La Región de los Lagos es la tercera región, sin contar la Región Metropolitana, en recibir la mayor cantidad de turistas. En cambio la Región de los Ríos ocupa el puesto décimo, siendo de las regiones que menor cantidad de turistas llegan a ella.

PARQUES NACIONALES

CHILE PRESENTA GRAN CANTIDAD DE PARQUES NACIONALES Y RESERVAS, LOS CUALES CUBREN A LO LARGO DEL PAÍS UNA SUPERFICIE APROXIMADA DE 34.000 KM². ESTOS LUGARES POR SUS CARACTERÍSTICAS NATURALES, CUENTAN CON GRAN POTENCIAL PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO.

PRINCIPALES MERCADOS EMISORES

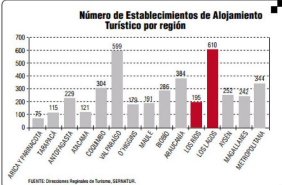
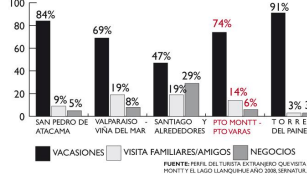
De acuerdo a los resultados del Estudio del Turismo Receptivo año 2008(1), el 15,3% de los turistas extranjeros que visitan Chile por motivos turísticos, visitan Puerto Montt y Lago Llanquihue, lo cual representa un total de 414.949 turistas. De ellos, el 64,0% proceden desde mercados geográficamente cercanos de América del Sur y Centro, entre los que se destaca Argentina, concentrando el 45,3% del total de llegadas de extranjeros a esta zona.



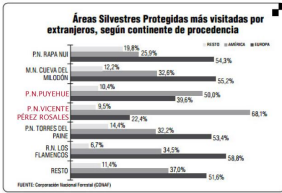
AMÉRICA DEL SUR Y CENTRO



MOTIVACIÓN PRINCIPAL DEL VIAJE



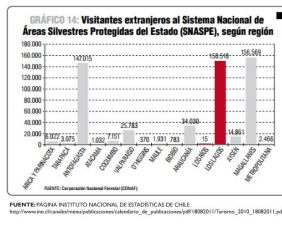
El mayor número de establecimientos se registra en la Región de Los Lagos (410) seguida de la Región de Valparaíso (399).
La ciudad de Puerto Varas, considerada como la ciudad del turismo, cuenta con la mayor cantidad de alojamientos turísticos de 5 estrellas de la región.



EUROPOS
La Reserva Nacional Los Ríos, el Parque Nacional Torres del Paine, el Monumento Nacional Cueto del Molino y el Parque Nacional Lago Nahuelbután reciben más del cincuenta por ciento de extranjeros provenientes de Europa.
AMERICANOS
El Parque Nacional Vicente Pérez Rosales y el Parque Nacional Puyehue reciben importante número de extranjeros provenientes del cono suramericano.

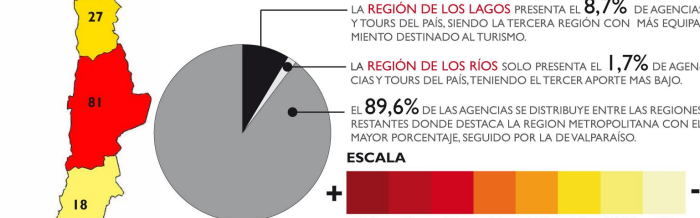


La Región de Los Lagos fue la más visitada, concentrando el 26,6% del total de las llegadas de turistas nacionales, con 336.215 visitas, quienes fueron principalmente al Parque Nacional Puyehue y al Parque Nacional Vicente Pérez Rosales, con 185.130 y 124.888 visitas, respectivamente, siendo estas las parques con mayor número de visitantes nacionales de todo el país.

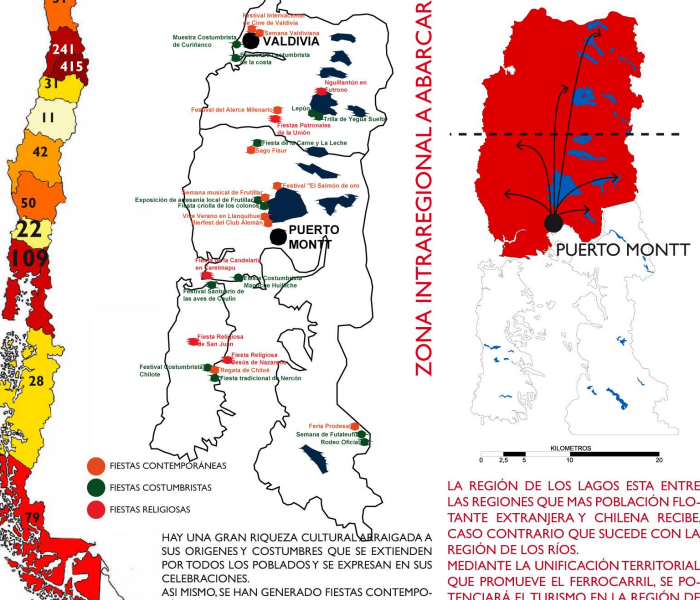


Según la Corporación Nacional Forestal (CONAF), el año 2013 registró un total de 551.613 visitas de extranjeros.
La Región de Magallanes concentró el mayor porcentaje de visitas con un 38,4% (154.549), seguida por la Región de los Lagos también ubicada al sur de Chile con el 27,3% (120.510). Con una menor cantidad de visitas de extranjeros, el centro y quinto lugar lo ocuparon las regiones de La Araucanía y Valparaíso, con un 6,2% (34.030 visitas) y 4,7% (20.783 visitas), respectivamente.
La región de Los Ríos quedó como una de las regiones que menor cantidad de turistas extranjeros llegaron a las Áreas Silvestres Protegidas del Estado, obteniendo entre ellas el Parque Nacional Puyehue entre otros.

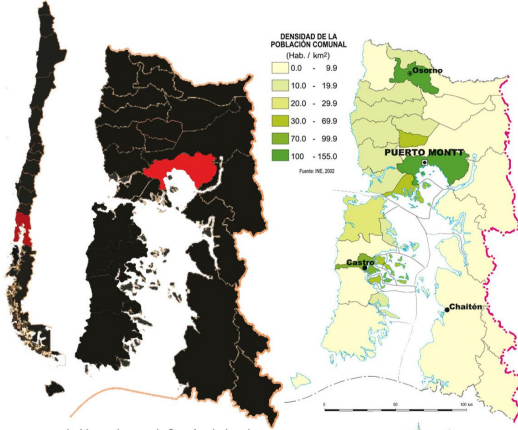
NÚMERO DE AGENCIAS DE VIAJE Y TOURS OPERADORES, SEGÚN REGIÓN, 2010.



DESARROLLO DE FIESTAS XIV Y X



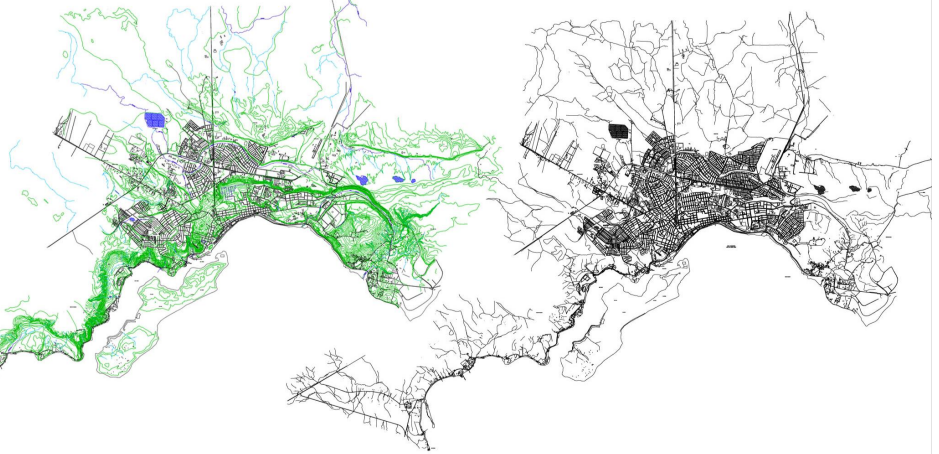
ANÁLISIS REGIONAL PUERTO MONTT



UBICACIÓN: PROVINCIA DE ILANQUIHUE, EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS
ALTITUD: 14 msnm
SUPERFICIE: 1.673 km²
POBLACIÓN: 308.690 hab
DENSIDAD: 138 hab./km²
FORMACIÓN DE LA CIUDAD: FUNDADA EN 1853 COMO MELIPULLI, CAPITAL DE LA REGIÓN DE LOS LAGOS,

GEOGRAFIA

MANCHA URBANA

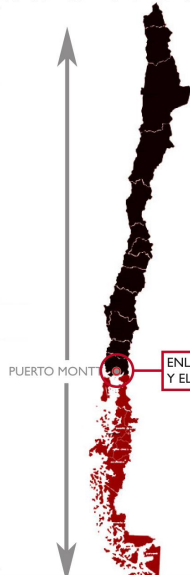


PUERTO MONTT COMO UNA CIUDAD TERMINAL

CARACTERÍSTICAS DE PUERTO MONTT QUE LA DEFINEN COMO UNA CIUDAD DE CUALIDADES ÚNICAS Y COMO PUNTO ESTRATÉGICO DE GRAN IMPORTANCIA PARA UN SISTEMA DE TRANSPORTES Y CONFIGURACIÓN DE CHILE.

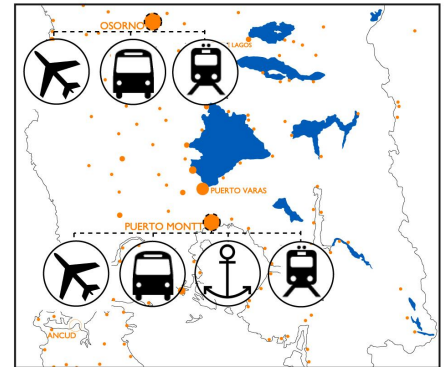


CIUDAD RÓTULA DE CHILE



SISTEMA DE TRANSPORTE INTERMODAL

CUATRO MEDIOS DE TRANSPORTE



CENTRO DE CONVERGENCIA DE TRANSPORTES

REMATE DE RUTA PANAMERICANA

ULTIMA ESTACIÓN FERROVIARIA

ULTIMO PUERTO CONTINENTAL

SEGUNDO AEROPUERTO DE CHILE



LA RUTA PANAMERICANA COMIENZA EN ALASKA, CRUZANDO TODO EL CONTINENTE AMERICANO Y TENIENDO COMO REMATE LA CIUDAD DE PUERTO MONTT.



LA LINEA FERREA TIENE UN TRAZADO QUE CONECTABA IQUIQUE HASTA PUERTO MONTT, QUEDANDO COMO EL PUNTO MAS AUSTRAL DE CHILE EN LLEGAR DIRECTAMENTE.



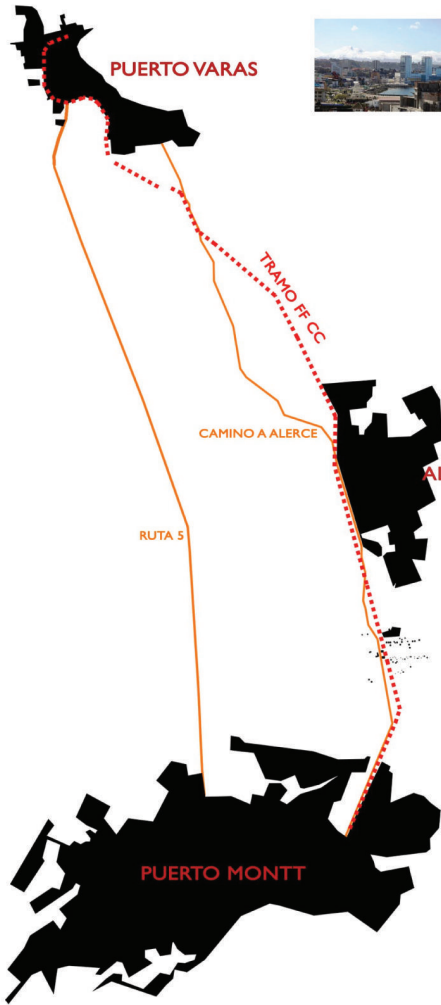
EL PUERTO DE PUERTO MONTT ES LA UNICA VIA QUE CONECTA AL CONTINENTE CON LA ISLA DE CHILOE. ADEMÁS ES LA PUERTA AL CONTINENTE DE LAS PRODUCCIONES AUSTRALES.



EL AEROPUERTO EL TEPUAL ES EL SEGUNDO EN TRANSPORTAR MAS PASAJEROS EN CHILE.



SISTEMA URBANO PUERTO MONTT - PUERTO VARAS



PUERTO MONTT - PUERTO VARAS CONSTITUYE, DE ACUERDO A LA CLASIFICACIÓN DEL OBSERVATORIO URBANO-HABITACIONAL DEL MINVU, UNA CIUDAD INTERMEDIA MAYOR, POR SU TAMAÑO DEMOGRÁFICO. ES EL 11° CENTRO URBANO EN IMPORTANCIA DEL PAÍS Y UNO DE LOS QUE HA EXPERIMENTADO UN CRECIMIENTO DE POBLACIÓN MÁS ACCELERADO A NIVEL NACIONAL EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS, CON UNA TASA INTERCENSAL DE CRECIMIENTO DE 3,7%.

CENSO 2002: 175.140 HABITANTES
2005: 220.000 HABITANTES
2012: 285 MIL HABITANTES.
(GEOCIUDAD CONSULTORES, 2007)

PUERTO VARAS

PUERTO VARAS, ES UN IMPORTANTE CENTRO DE SERVICIOS, ADEMÁS DE CONSOLIDARSE COMO EL PRINCIPAL POLO DE ATRACCIÓN TURÍSTICA DE LA REGIÓN, CONDICIÓN FAVORABLE POR SU AMPLIA OFERTA HOTELERA Y GASTRONÓMICA Y POR LA PROXIMIDAD DE IMPORTANTES ATRACTIVOS NATURALES.



PUERTO VARAS POSEE UNA UBICACIÓN PRIVILEGIADA ENTORNO AL LAGO LLANQUIHUE EN UNA LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DE GRANDES ATRIBUTOS PAISAJÍSTICOS QUE LE OTORGAN UN IMPORTANTE POTENCIAL TURÍSTICO. EL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD SE ENCUENTRA UBICADA A PARTIR DE LA RIBERA DEL LAGO HASTA LA DEPRESIÓN INTERMEDIA MEDIANTE UNA SUAVE PENDIENTE CON UNA CONTINUIDAD CASI ININTERRUMPIDA HASTA EL LÍMITE CON LA RUTA 5.



ALERCE

- ES EL DORMITORIO DE LA ZONA.
- SURGE COMO UNA CIUDAD SATELITE DE PUERTO MONTT.
- VINCULADA A UNA CLARA FUNCIÓN RESIDENCIAL, HA IDO ADQUIRIENDO UNA IMPORTANCIA CRECIENTE EN TÉRMINOS DEMOGRÁFICOS, LLEGANDO INCLUSO A DESPLAZAR A PUERTO VARAS.
- SU USO DE SUELO CASI TOTAL DE RESIDENCIA HACE QUE LOS VIAJES A PUERTO MONTT SEAN ESCENCIALES Y DIARIOS.



AL MENOS 20.000 HABITANTES VIAJAN A DIARIO A PUERTO MONTT



MÁS DEL 70% DE LA POBLACIÓN DEL SISTEMA RESIDE EN PUERTO MONTT

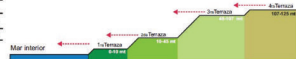
CIUDAD CAPITAL REGIONAL Y PUNTO NEURÁLGICO DE LOS FLUJOS INTERREGIONALES, GRACIAS A SU DESARROLLADA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y AEROPORTUARIA Y A SU UBICACIÓN ESTRATÉGICA EN LAS RUTAS MARÍTIMAS AUSTRALES.



SEGÚN ESTIMACIONES DEL INE, ENTRE LOS AÑOS 2000 Y 2010 LA POBLACIÓN DE PUERTO MONTT CRECIÓ EN UN 30% Y SE ESPERA QUE EN LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS LO HAGAN EN UN 25% MÁS DADO ESTE EXPLOSIVO INCREMENTO. ACTUALMENTE DICHA CIUDAD TIENE GRAVES PROBLEMAS DE VALIDAZ: LA INFRAESTRUCTURA RELATIVA A ESE ÍTEM TIENDE DE MANERA PROGRESIVA A LA SATURACIÓN



ESTAS TERRAZAS TIENEN LA PARTICULARIDAD DE GENERAR BALCONES NATURALES HACIA EL SENO DE RELONCAY, PERO TAMBIÉN GENERAN BARRERAS URBANAS Y DIFICULTADES EN EL DESPLAZAMIENTO Y TRANSPORTE AL INTERIOR DE LA CIUDAD, POR LO CUAL SU PLANIFICACIÓN SIEMPRE HA IDO UN ENORME DESAFÍO



PUERTO MONTT



PUERTO VARAS



PUERTO MONTT



COLECTIVOS: MÁS DE 1725 INSCRITOS CIRCULANDO.

AL EXISTIR EL TREN COMO ALTERNATIVA PARA LLEGAR A PUERTO MONTT VA A DISMINUIR FLOTA DE MICROBUSES, DESPEJANDO CENTRO PARA CIRCULACIÓN DE COLECTIVOS

VIAJES DESDE PTO VARAS:
SALIDAS DIARIAS SON: 258 SALIDAS
HORARIO DE MAYOR DEMANDA ES DE: 18:30 A 19:30 HRS
PROMEDIO DE PASAJEROS SON: 22 APROX



ENCUESTA



- ¿Ve usted en el tren un medio de transporte interregional duradero? **SI** 95% **NO** 5%
- ¿Dejaría la estación en su actual ubicación? **DEJAR** 80% **CAMBIAR** 20%
- ¿Encuentra eficiente el sistema actual de transporte? **SI** 90% **NO** 10%
- ¿Ve usted en el tren un medio de transporte de desplazamiento o de paseo? **AMBOS** 95% **PASEO** 5%
- ¿Qué le sería más cómodo, usar el tren en recorridos largos o cortos? **CORTO** 85% **LARGO** 15%
- ¿Sería para usted más cómodo para sus desplazamientos cotidianos el tren, o prefiere el actual sistema de buses? **TREN** 70% **BUS** 30%
- ¿Es para usted un problema el constante flujo diario de personas de otras localidades? **NO** 100%
- ¿Le parece Puerto Montt un atractivo turístico? **SI** 90% **NO** 10%
- ¿Ve usted en el tren turístico un medio duradero? **SI** 100%

CONCLUSIONES

- EL CONECTAR DE MANERA TAN CONCRETA PUERTO VARAS CON PUERTO MONTT, CON UNA VÍA FERREA, PUEDE AYUDAR A FRENAR UNA CONURBACION FÍSICA Y POTENCIAR UNA CONURBACION DE SERVICIOS, AL MEJORAR SU CONECTIVIDAD.
- EL TREN SE PRESENTA COMO UNA OPORTUNIDAD PARA SOLUCIONAR PROBLEMÁTICAS DE LA CIUDAD DE PUERTO MONTT COMO LO ES LA CONGESTION VIAL.
- LA CREACION DEL TREN AYUDARÍA A DESCONGESTIONAR LA VÍA CAMINO A ALERCE, DESPEJÁNDOLA ASI DEL USO DE TRASLADO CON PUERTO VARAS Y DEJANDO PASO LIBRE A LA CONEXION CASI EXCLUSIVA A ALERCE.

MASTERPLAN FERROVIARIO

TREN INTRAREGIONAL

CIUDAD DE INICIO PARA PLAN REGIONAL

PUERTO MONTT

CAPITAL DEL SUR AUSTRAL DE CHILE: ciudad que sirve y abastece de servicios a las localidades más alejadas de la zona austral del país, cumpliendo un rol estratégico como intra conector en el ámbito del transporte, servicios y abastecimiento.

PROBLEMA VIAL

LA DENSIDAD VIAL DE LA REGION ES MAYOR AL PROMEDIO NACIONAL, PERO MENOR CALIDAD DE SUS RUTAS.

PAVIMENTADAS < RIPIO Y TIERRA

SOLUCIÓN VIAL

RETOMAR ANTIGUO MEDIO DE TRANSPORTE PARA CONECTAR TANTO R. LOS LAGOS COMO R. LOS RIOS.

FORMA: - COHESION REGIONAL - PONER EN VALOR INTERES PAISAJISTICO DEL SUR.

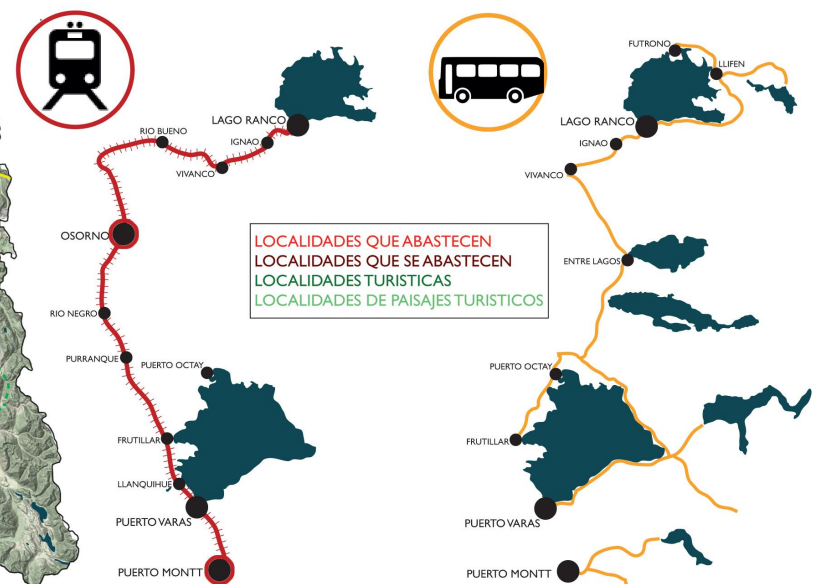
TREN CONECTOR SOCIAL

- CONECTA LOCALIDADES PEQUEÑAS CON MÁS GRANDES, A LOS POLOS, A MODO DE CIUDAD "DISPERSA", GENERANDO UNA IDENTIDAD DE UNIDAD REGIONAL.
- TRASLADA LA POBLACIÓN FLOTANTE DIARIA.
- DA POTENCIA ADMINISTRATIVA DE LA REGIÓN AL CONECTAR OSORNO CON PUERTO MONTT, DOS CENTROS ADMINISTRATIVOS DE LA REGIÓN.
- MANTIENE FLUIDEZ Y DESCONGESTIÓN VEHICULAR PARA LOS CONSTANTES TRASLADOS.

TREN TURISTICO

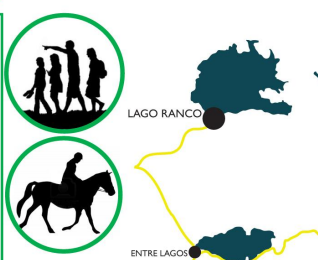
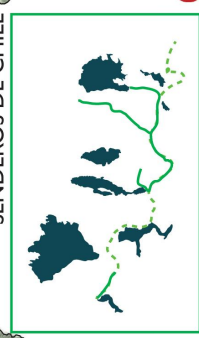
- BUSCA CONECTAR LA REGIÓN DE LOS RÍOS JUNTO CON LA REGIÓN DE LOS LAGOS POR MEDIO DE SUS LAGOS, DESDE EL LAGO LLANQUIHUE HASTA EL LAGO RANCO AL NORTE.
- AL CONECTAR LOS INTERESES PAISAJISTICOS: VOLCANES, LAGOS Y PARQUES NACIONALES UNOS CN OTROS, SE PONEN EN VALOR, FOMENTANDO TURISMO.
- APORTE A CONECTIVIDAD CON SISTEMA DE BUSES COMPLEMENTARIO QUE CONECTA INTERIOR CORDILLERANO CON TREN, COMO PRINCIPALES CIUDADES.

SISTEMA COMPLEMENTARIO DE TRANSPORTE PARA CREAR UNA RED CONECTORA



LOCALIDADES QUE ABASTECEN
LOCALIDADES QUE SE ABASTECEN
LOCALIDADES TURISTICAS
LOCALIDADES DE PAISAJES TURISTICOS

SENDEROS DE CHILE



PASO CARDENAL SAMORÉ
4.912 VEHICULOS PERSONALES - NOVIEMBRE DEL 2010 | 055 VEHICULOS DE CARGA
23.011 TOTAL DE VEHICULOS PERSONALES DE LOS 13 PASOS.
ES EL TERCER PASOS FRONTERIZOS CHILE-ARGENTINA MÁS INFLUYENTE.
EL AÑO 2011 PASARON 615.444 PERSONAS (INGRESO Y EGRESO).
FUENTE: ARTICULO DEL MERCURIO "LOS TRECE PASOS FRONTERIZOS PRINCIPALES ENTRE CHILE Y ARGENTINA".

21% PORCENTAJE DEL TOTAL DE VEHICULOS PERSONALES
79% PORCENTAJE DE LA SUMA DE LOS OTROS 12 PASOS DE VEHICULOS.

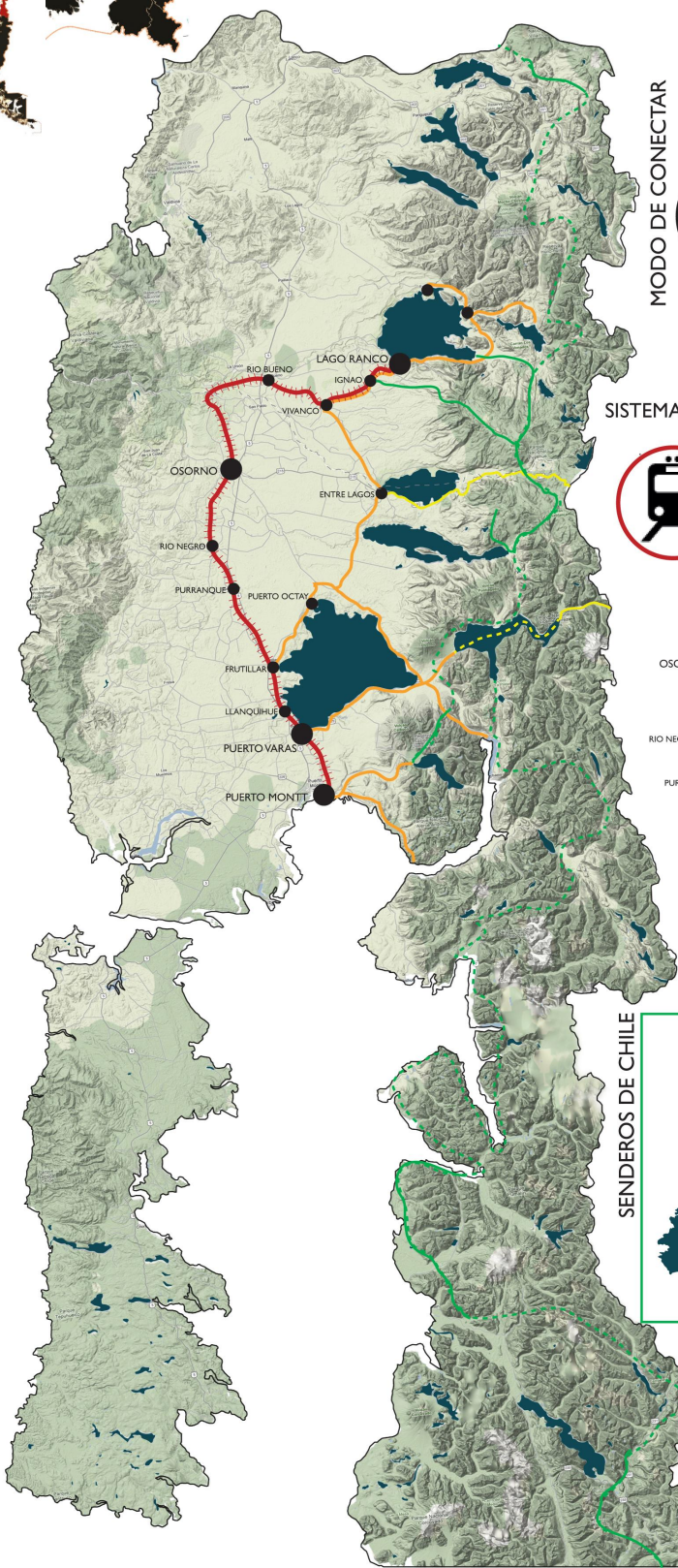
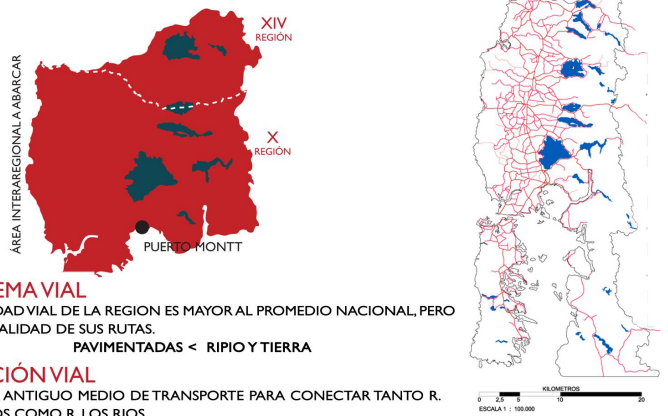
PASO PÉREZ ROSALES
37.876 PERSONAS PASARON (INGRESO Y EGRESO) EL AÑO 2011.
FUENTE: SERVICIOS DEL BANCO DE DATOS DEL REGISTRO NACIONAL DE INGRESOS Y EGRESOS DE PERSONAS AL TERRITORIO.

CONEXIONES INTERNACIONALES

PASOS FRONTERIZOS CHILE/ARGENTINA:
- PASO FRONTERIZO CARDENAL SAMORÉ
- PASO PÉREZ ROSALES

AEROPUERTO TEPÚAL
PUERTO MONTT

ESC 1:50.000

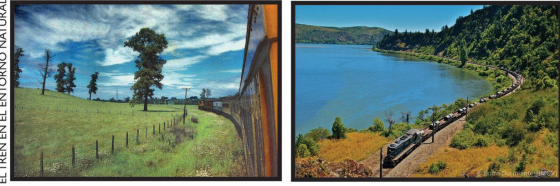


TREN TURISTICO

PONER EN VALOR EL TURISMO LOCAL

PARA ELLO, ES FUNDAMENTAL FOMENTAR LA PERMANENCIA EN CADA ZONA. SE PLANTEAN POBLADOS ESPECIFICOS COMO CENTROS DE POTENCIAL PARA QUE EL TREN REALICE PARADAS MAS LARGAS Y EL TURISTA PASE DIAS EN CADA ZONA REALIZANDO LAS ACTIVIDADES QUE EL PATRIMONIO NATURAL OFRECE.

EL TREN EN EL ENTORNO NATURAL



PUERTO VARAS

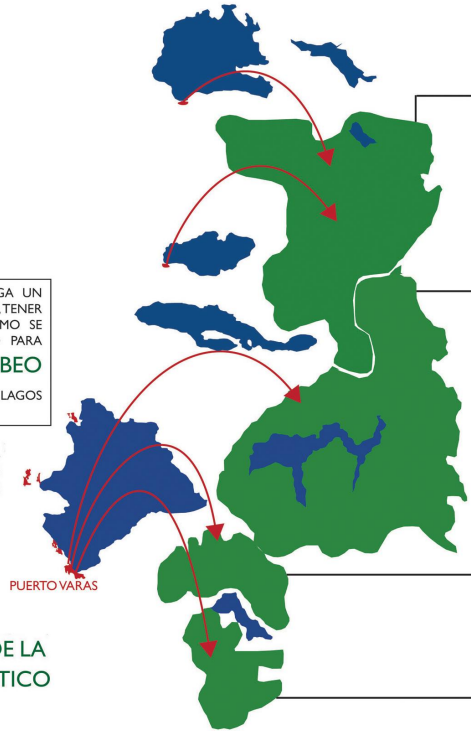


CAPITAL DEL TURISMO

POR SER UNA CIUDAD A LA CUAL YA LLEGA UN NÚMERO ELEVADO DE POBLACIÓN FLOTANTE, TENER EQUIPAMIENTOS NECESARIOS PARA EL TURISMO SE PLANTEA COMO CIUDAD DE DESARROLLO PARA ACTUAR COMO **PUNTO DE BOMBEO DETURISMO** PARA EL TREN HACIA LOS LAGOS A ABARCAR EN DIRECCIÓN AL NORTE.

ÉSTA VA A ACTUAR EN ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE COMO EL PUNTO DE INICIO PARA EL TURISTA QUE ABORDA EL TREN O EL BUS PARA ADENTRARSE EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS Y RÍOS HACIA SUS LAGOS, PARQUES NACIONALES, VOLCANES Y RÍOS.

PONER EN VALOR EL PATRIMONIO NATURAL: PARQUES NACIONALES



PONER EN VALOR LA IDENTIDAD LOCAL ARTESANAL DE LA CUENCA DEL LLANQUIHUE COMO POTENCIAL TURISTICO

PRINCIPALES DESARROLLOS ARTESANALES POR POBLADO
ARTESANÍA CON INFLUENCIAS DE LA CULTURA HUILLICHE Y ALEMANA

PUERTO VARAS
OREBRERÍA



LLANQUIHUE
MADERA



FRUTILLAR
TELARES



PUERTO OCTAY
CUEROS



TREN CONECTOR SOCIAL

PUERTO MONTT



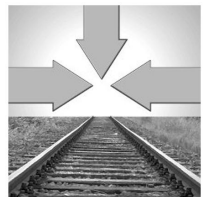
CAPITAL DEL ABASTECIMIENTO

POR SER LA CIUDAD QUE RECIBE MAYOR CANTIDAD DE POBLACIÓN FLOTANTE DIARIA, YA SEA POR SUS SERVICIOS Y EQUIPAMIENTO, COMO POR EL ÁMBITO LABORAL...

ESTACIÓN TERMINAL DE LA REGIÓN

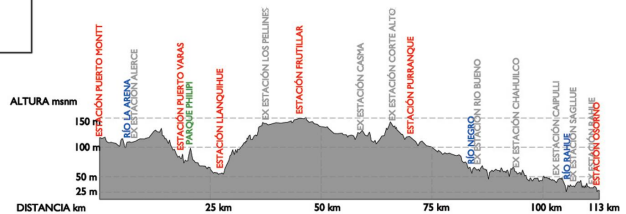
FRECUENCIA DE 3 VECES DIARIAS:
-HORAS PUNTA
-MEDIO DÍA

EL FORTALECER LA CONEXIÓN INTRARREGIONAL FACILITA LA FLUIDEZ DE INTERCAMBIO TANTO COMERCIAL COMO DE SERVICIOS ENTRE LOCALIDADES, PERMITIENDO ASÍ QUE CIUDADES MANTENGAN SU ESCALA LOCAL SIN ESTAR DESPROVISTA DE SERVICIOS.



PERFIL TRAMO PTO MONTT - OSORNO

ESC. 1: 400.000



ESTACIÓN PUERTO MONTT

EX ESTACIÓN ALERCE

ESTACIÓN PUERTO VARAS

ESTACIÓN LLANQUIHUE

EX ESTACIÓN PELLINES

ESTACIÓN FRUTILLAR

EX ESTACIÓN CASMA



EX ESTACIÓN CORTE ALTO

ESTACIÓN PURRANQUE

EX ESTACIÓN RÍO BUENO

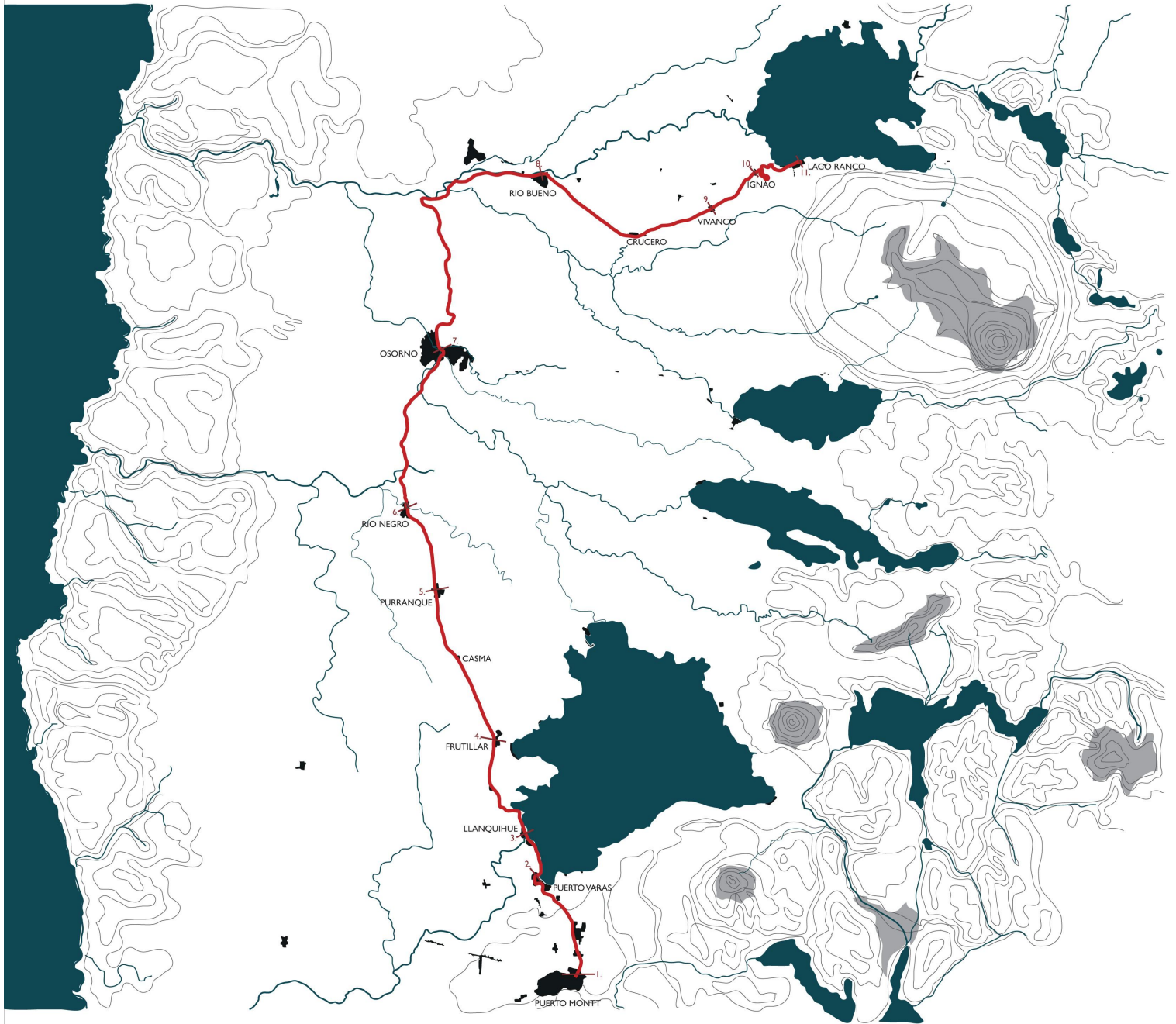
EX ESTACIÓN CHAHUILCO

EX ESTACIÓN SAGLLUE

EX ESTACIÓN RAHUE

ESTACIÓN OSORNO

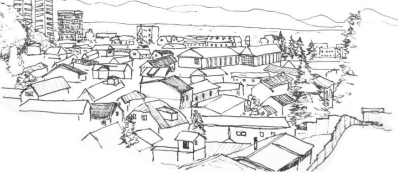
RECORRIDO Y PAISAJE - TRAYECTO TREN



TIPOS DE PAISAJE PAISAJE URBANO

TERRITORIO INTERVENIDO Y RECREADO PARA DAR ORIGEN A UN ASENTAMIENTO. DOS ESCALAS DIFERENTES:

CIUDADES



POBLADOS



PAISAJE PRODUCTIVO

TERRITORIO TRABAJADO POR EL HOMBRE, CAMBIANDO EL AMBIENTE NATURAL PARA DARLE UN NUEVO CARACTER A LAS TIERRAS. SE LE OTORGA UN ORDEN Y DISTRIBUCIÓN AL ENTORNO.

POTREROS DE GANADO - ANIMALES TOMAN EL ROL PRINCIPAL DEL PAISAJE



COSECHA - COLORES DEL BROTE SE ADUEÑAN DEL PAISAJE.



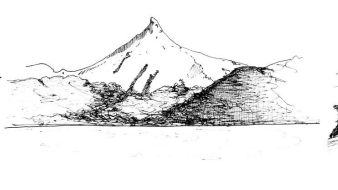
PAISAJE NATURAL

TERRITORIO NATURAL SIN GRANDES INTERVENCIONES DEL HOMBRE. LOS COLORES DE LA NATURALEZA Y LAS FORMAS ORGÁNICAS DEFINEN EL PAISAJE EN SU ENTORNO NATURAL.

BORDE LAGO/LAGUNA



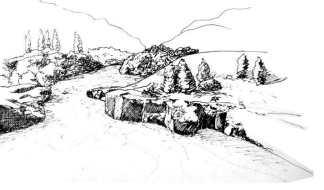
CUMBRES CORDILLERANAS
PERFIL QUE ACOMPAÑA EL RECORRIDO.



BOSQUES/SILVA FRONDOSA



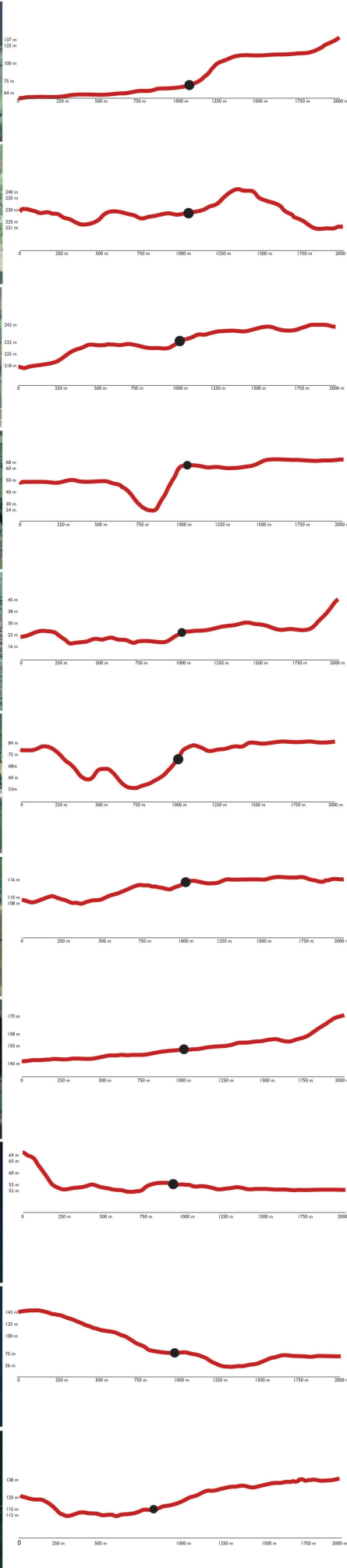
RÍOS COMO EJES



SITUACIÓN GEOGRÁFICA



RELIEVE



PAISAJE INMEDIATO



PAISAJE MEDIATO



LAGO RANCO

IGNAO

VIVANCO

RIO BUENO

OSORNO

RIO NEGRO

PURRANQUE

FRUTILLAR

LLANQUIHUE

PUERTO VARAS

PUERTO MONTT

TERMAS NATURALES

SALTOS DEL PICHIGNAO

POTREROS GANADO

NACIMIENTO RIO BUENO

VOLCÁN OSORNO

RIO NEGRO

CULTIVO DE RAPS

PATRIMONIO MUSICAL

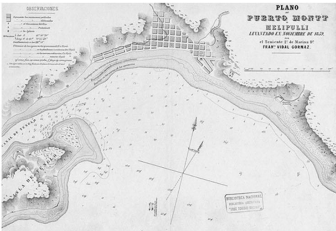
BORDELAGO LLANQUIHUE

SALTOS DEL PETROHUE

ANGELMO

HISTORIA

EL SECTOR FUNDACIONAL SE EMPLAZA EN EL CENTRO DE LA PRIMERA TERRAZA. A MEDIDA QUE PASAN LOS AÑOS LA CIUDAD SE DESARROLLA A LO LARGO DEL BORDE COSTERO. ESTE CRECIMIENTO RESPONDE A LA CONDICIÓN DE PUERTO Y GEOGRAFÍA. DADO AL CONSTANTE CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO DE LA CIUDAD COMENZÓ A CRECER HACIA ARRIBA, TOMANDO LA SEGUNDA TERRAZA. EN LA DÉCADA DEL SESENTA EL CRECIMIENTO SE DISPARÓ, OCUPANDO LAS TERRAZAS SUPERIORES.



1852 LLEGARON LOS PRIMEROS COLONOS ALEMANES A LA PROVINCIA DE LLANQUIHUE, INICIADORES DEL PROCESO DE COLONIZACIÓN AUSTRAL.

1853 SE DECIDE FUNDAR LA CIUDAD DE PUERTO MONTT EN HONOR AL MANDATARIO DE LA ÉPOCA, DON MANUEL MONTT TORRES. CONOCIDA TAMBIÉN POR EL NOMBRE DE MELIPULLI (CUATRO COLINAS)

1907 - 1911 SE INICIÓ LA CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA FÉRREA PARA CONECTAR PUERTO MONTT CON OSORNO

1912 COMENZO EL EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

1913 COMENZO EL TRANSPORTE DE CARGA



1960 TERREMOTO DERRUMBA LA ESTACIÓN Y GRAN PARTE DE LA CIUDAD.

1991 LA ESTACIÓN BORDE MAR DEJA DE FUNCIONAR, SUSPENDIENDO SUS SERVICIOS. LOS TERRENOS, POR SU UBICACIÓN Y ALTA PLUSVALÍA FUERON VENDIDOS A PRIVADOS.

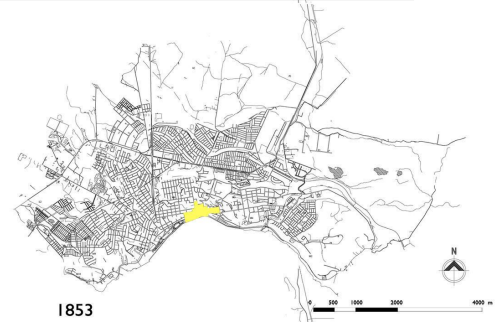
2004 EN LA CUARTA TERRAZA, AL BORDE DE LA CIUDAD, SECTOR LA PALOMA, SE UBICABA LA TERMINAL DE CARGAS DE LA EMPRESA FEPASA. EN ESTE AÑO SE SUSPENDE EL SERVICIO.

2004 SETRASLADA ESTACIÓN DE PASAJEROS AL SECTOR LA PALOMA, REACTIVANDO LAS VÍAS.

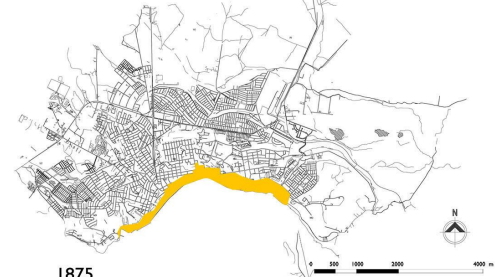
2005 SE CONSTRUYE E INAUGURA NUEVA ESTACIÓN DE PASAJEROS "LA PALOMA"

2006 SE SUSPENDE SERVICIO, QUEDANDO ESTACIÓN ABANDONADA HASTA LA FECHA.

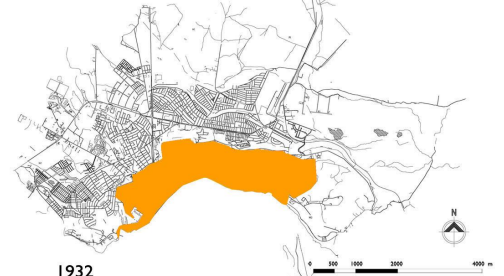




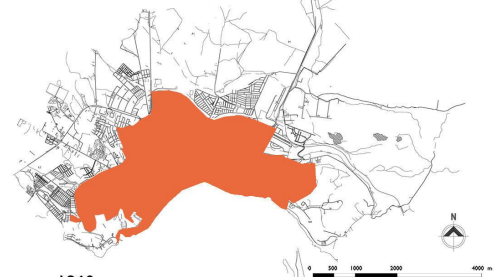
1853



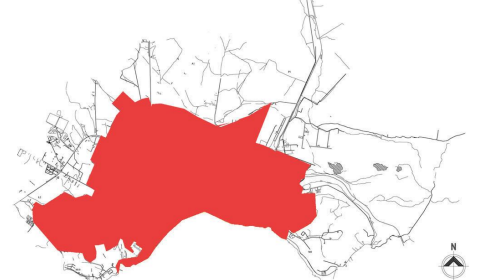
1875



1932



1960



1995



2010

ESTACIONES DE TREN

ACTUAL ESTACIÓN

ANTIGUA ESTACIÓN

ESTACIÓN NUEVA EN DESUSO

ZONIFICACIÓN

PLANO REGULADOR

ZONA DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS



ESTA ZONA SE EMPLAZA, SIN SER ALAZAR, EN EL BORDE DA RUTA 5, CON EMPREZAS Y FABRICAS DE DIVERSAS ESCALAS, PERO QUE EN SU MAYORÍA CUENTAN CON CAMIONES DE TRASLADO DE PRODUCTOS. A PESAR DE QUE LA ZONIFICACIÓN MUESTRA UNA AMPLIA ZONA, LA CANTIDAD DE EMPRESAS E INDUSTRIAS NO ES MUY DENSA.

ZONA EQUIPAMIENTO



ESTA AREA BORDEA LA AVENIDA PRESIDENTE IBAÑEZ. A PESAR DE ESTAR ZONIFICADA, EN LA REALIDAD NO ESTÁ DEL TODO CONSOLIDADO, HABIENDO CONTADOS ESPACIOS COMERCIALES DE GRANDES TIENDAS Y EL MERCADO MUNICIPAL, PERO EN SU GRAN MAYORÍA ES RESIDENCIAL.

ZONA RESIDENCIAL

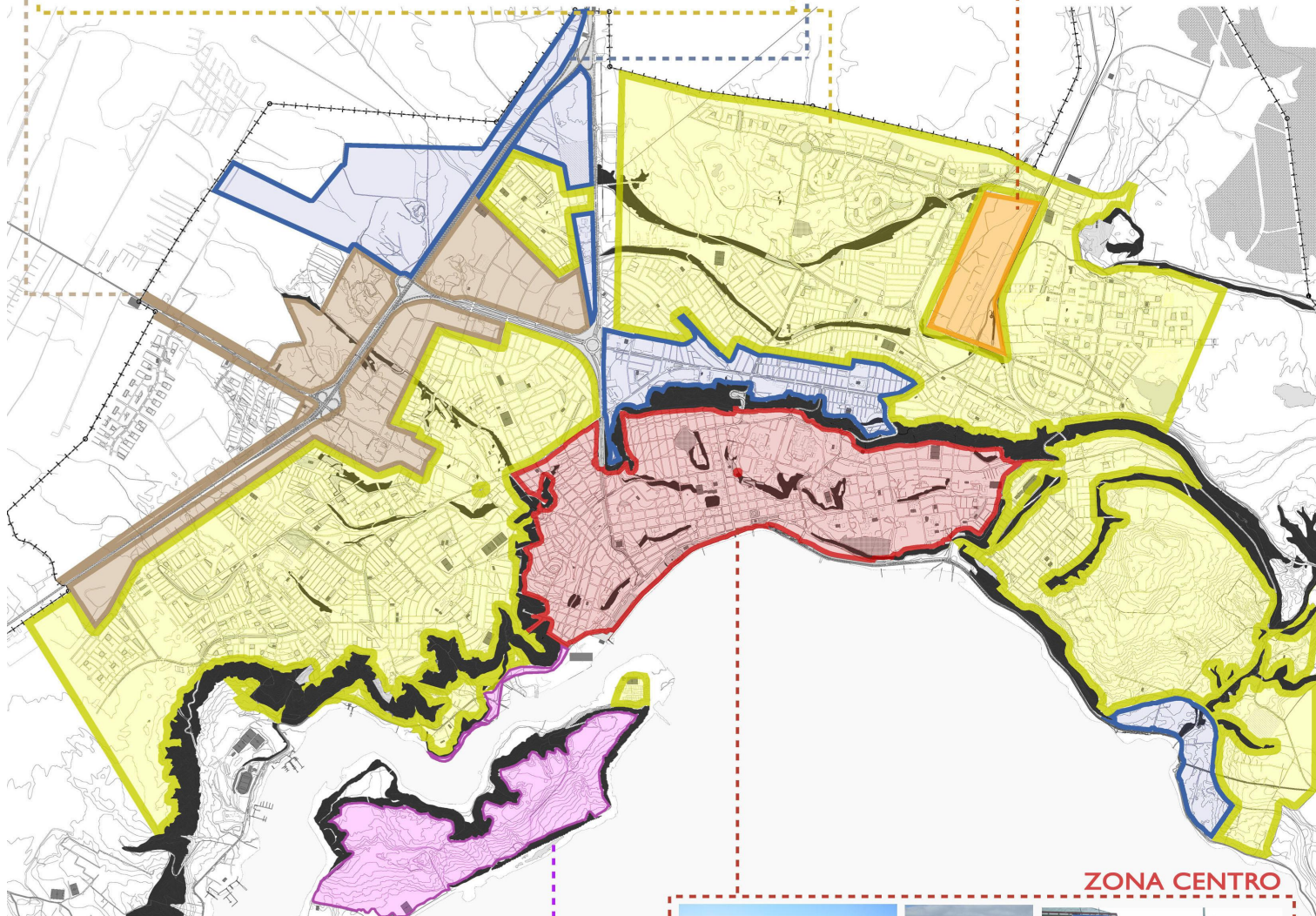


COMPRENDE LA MAYOR AREA DE LA CIUDAD Y CONTINÚA EN EXPANSIÓN. SE EXTIENDE POR LA SEGUNDA, TERCERA Y CUARTA TERRAZA, POR LO QUE LA COMUNICACIÓN TRANSVERSAL ES DIFÍCIL. LAS VIVIENDAS PUEDEN DIFERENCIARSE CLARAMENTE ENTRE LAS CASAS ANTIGUAS DE MADERA DE PUERTO MONTT, LAS TÍPICAS CASAS DE MADERA DE COSTA DEL SUR Y LAS CASAS NUEVAS, DONDE SU MODELO SE REPITE HASTA CONFORMAR CONDOMINIOS.

TRANSPORTE



ESTA ÁREA ATAÑE ESPECÍFICAMENTE A LA ANTIGUA ESTACIÓN DE FERROCARRIL Y EL AERODROMO "LA PALOMA".



ZONA DE INTERES TURISTICO



ESTA ZONA SE REFIERE AL CASO ESPECÍFICO DE ISLA TENGOYA A ANGELMÓ COMO PUNTOS DE INTERES DE TURISTAS

ZONA CENTRO



ESTA ZONA COMPRENDE EL CENTRO CÍVICO, PERICENTRO Y CENTRO BORDE. CORRESPONDE AL CASCO FUNDACIONAL Y SU CRECIMIENTO MÁS INMEDIATO. SE UBICA EN LA PRIMERA TERRAZA, EN UNA CUENCA DE LA CIUDAD, POR LO QUE ES DE FÁCIL TRASLADO INTER - CENTRO. ES AQUÍ DONDE SE PRESENTA EL MAYOR FLUJO YA SEA VEHICULAR COMO PEATONAL. CONCENTRA A LA POBLACIÓN FLOTANTE QUE RECIBE LA CIUDAD A DIARIO DADA SU CALIDAD Y CANTIDAD DE SERVICIOS.

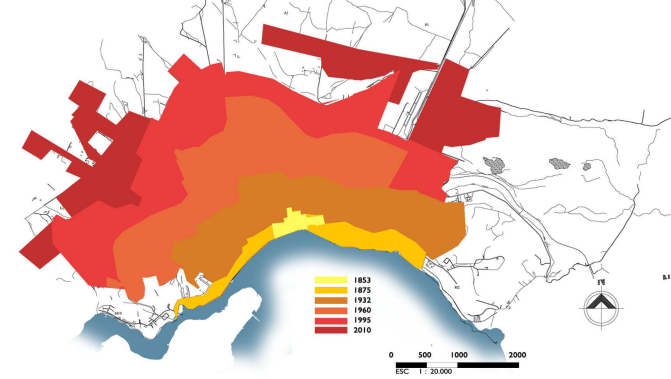
ANÁLISIS CONFORMACIÓN GEOGRÁFICO URBANA

NOLI



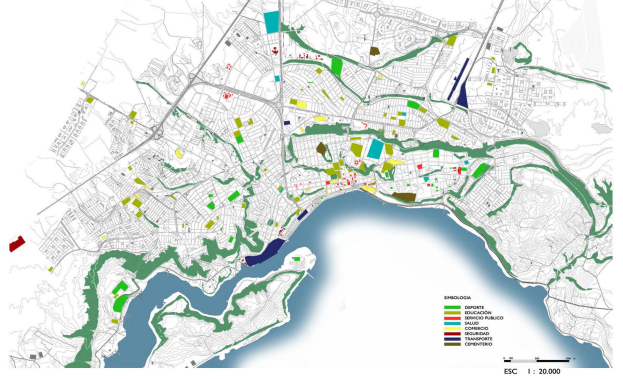
EL CENTRO TIENE UN GRANO MÁS DENSO DADO A QUE LAS EDIFICACIONES DE LAS MANZANAS SON EN SU MAYORÍA CONTINUAS A MEDIDA QUE EL RADIO SE EXPANDE EL GRANO SE FRAGMENTA DE MANERA UNIFORME Y ORDENADA, EN FORMA RADIAL. EL GRANO DE LA CIUDAD EN GENERAL NO RESPONDE A UN ORDEN GENERAL.

CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO



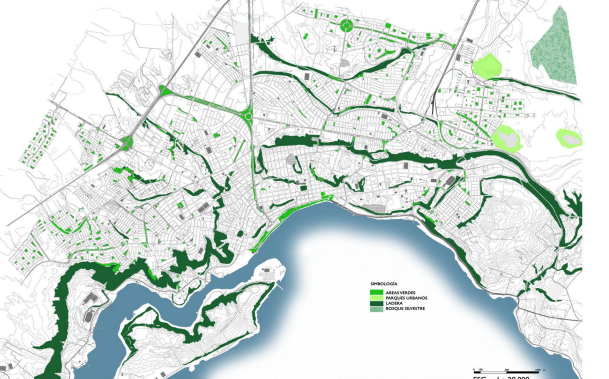
EL DINÁMICO PROCESO DE CRECIMIENTO TANTO ECONÓMICO COMO DEMOGRÁFICO QUE LA CAPITAL REGIONAL HA EXPERIMENTADO EN EL ÚLTIMO TIEMPO SE HA DEBIDO EN GRAN MEDIDA A LA PUJANTE INDUSTRIA SALMÓNERA, FORESTAL Y AL ABANICO DE SERVICIOS QUE POSEE. EL APRESURADO PROCESO DE CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS, HA GENERADO UN ASENTAMIENTO ORGÁNICO Y ESPONTÁNEO, LIGADO A LA IRREGULAR TOPOGRAFÍA AQUÍ EXISTENTE.

EQUIPAMIENTO



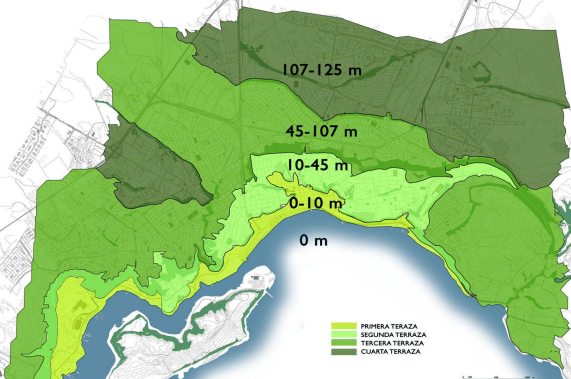
EL MAYOR EQUIPAMIENTO DE INTERÉS PÚBLICO Y EDUCACIONAL SE ENCUENTRA EN LA ZONA CENTRO, MIENTRAS QUE EL DEPORTIVO Y EDUCACIONAL, ESPECÍFICAMENTE ESCOLAR, SE REPARTEN EN LAS ZONAS RESIDENCIALES. LOS EQUIPAMENTOS COMERCIALES SON ESCASOS, ESPECIFICANDO GRANDES TIENDAS Y DOS MALL. EN EL ÁREA DE SALUD ACTUALMENTE SE ESTÁ CONSTRUYENDO UN NUEVO HOSPITAL HACIA EL NORTE Y SE TRASLADARÁ LA ACTUAL CARCEL A LA ZONA PONIENTE. EN EL BORDE COSTERO SE ENCUENTRA EL TERMINAL PORTUARIO Y EL TERMINAL DE BUSES PRINCIPAL. DE LA CIUDAD Y HACIA EL NOROCCIDENTE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE FERROCARRIL Y EL AIRDRÓMIO "LA PALOMA".

AREAS VERDES



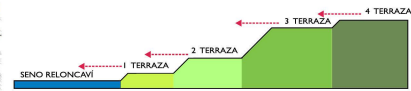
LAS ÁREAS VERDES SON PRINCIPALMENTE RETAZOS DE LA CIUDAD, YA SEAN VALES O DE CONSTRUCCIONES SON ELEMENTOS DISPERSOS QUE NO PARECEN TENER UN ORDEN CLARO EN SU LOCALIZACIÓN NI DISTRIBUCIÓN.

GEOGRAFÍA

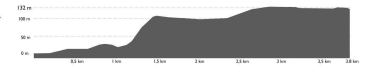


— CONFIGURACIÓN GEOMORFOLÓGICA DE CUATRO TERRAZAS CLARAMENTE DEFINIDAS QUE CARACTERIZA A LA CIUDAD.
— GENERA EN LOS RESPECTIVOS BORDES DE CADA UNA DE ELLAS, NATURALES MIRADORES DESDE DONDE ES POSIBLE APRECIAR EL IMPONENTE SENO DE RELONCAVÍ.
— EN LA ZONA CENTRAL DE LA PRIMERA TERRAZA SE CONCENTRAN LA GRAN MAYORÍA DE LAS ACTIVIDADES DE LA CIUDAD, LIGADAS A UN EXTENSO BORDE COSTERO QUE CONSTITUYE LA IMAGEN URBANA PROTAGÓNICA DE UNA CIUDAD PUERTO, COMO ESTA SITUACIÓN HA GENERADO UN "CENTRALISMO".

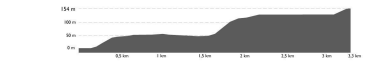
PRIMERA TERRAZA 0 - 10 m
BORDE COSTERO
GRUPO FUNDACIONAL
NÚCLEO COMERCIAL, EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS
SEGUNDA TERRAZA 10 - 45 m
ZONA RESIDENCIAL
DOMINIO VISUAL DE LA BAHÍA
TERCERA TERRAZA 45 - 107 m
ZONA RESIDENCIAL
PREDOMINIO DE POBLACIONES
CUARTA TERRAZA 107 - 125 m
ZONA RESIDENCIAL EN DESARROLLO
ÁREAS RESIDENCIALES



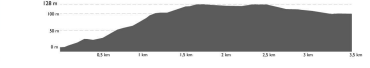
CORTE 1



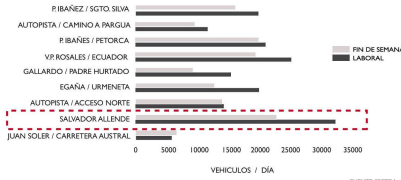
CORTE 2



CORTE 3



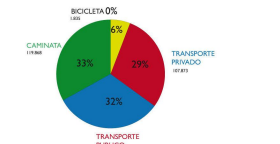
VIALIDAD



RUTAS DE BUSES INTERURBANOS



MOVILIDAD



Medio de Transporte	Tronco	Estación	Otros	TOTAL
Auto	1000	1000	1000	3000
Bus	1000	1000	1000	3000
Taxi	1000	1000	1000	3000
Motocicleta	1000	1000	1000	3000
Bicicleta	1000	1000	1000	3000
Caminata	1000	1000	1000	3000
Tronco	1000	1000	1000	3000
Estación	1000	1000	1000	3000
Otros	1000	1000	1000	3000
Total	10000	10000	10000	30000

DIAGNOSTICO

I. AREA DE CONFLICTO VIAL

LA PANAMERICANA, LUEGO PASA A SER AV. SALVADOR ALLENDE, TOMA EL FLUJO DE CARDONAL, QUE ES LA CONTINUACIÓN DE LA RUTA 5 SUR.

AV. SALVADOR ALLENDE SE CORTA PERPENDICULARMENTE POR AV. DIEGO PORTALES, REMATANDO CON EL TERMINAL DE BUSES.

EL TERMINAL DE BUSES RECIBE LAS ENTRADAS Y SALIDAS TANTO DE BUSES INTERREGIONALES, COMO LOS QUE CONECTAN AL RESTO DEL PAIS.

EN ESTE PUNTO SE GENERA UNA ZONA DE CONFLICTO VIAL, DONDE SE ENCUENTRAN BUSES, BUSES INTERREGIONALES, BUSES HACIA EL AEROPUERTO, MICROBUSES, COLECTIVOS Y AUTOS PARTICULARES.

TERMINAL DE BUSES DE PUERTO MONTT

- SEGUNDO CON MAYOR MOVIMIENTO DE CHILE, DESPUÉS DE R.M
- 1.500 SALIDAS DIARIAS,
- POBLACIÓN FLOTANTE DE 40.000 PERSONAS.APROX
- CASI 600 SALIDAS DIARIAS HACIA LOCALIDADES DENTRO DE LA REGIÓN, COMO PUERTO VARAS, OSORNO, LLANQUIHUE, FRUTILLAR, PURRANQUE, ETC.-

FUENTE: SEREMI DE TRANSPORTE



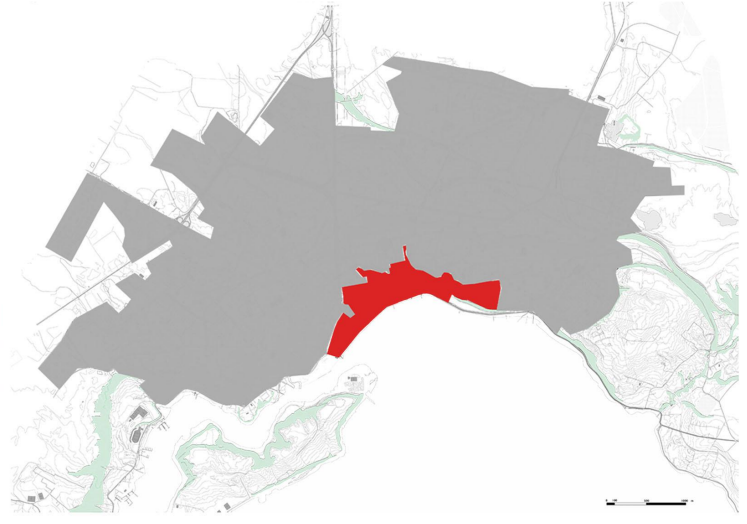
2. PUERTAS TERRESTRES



PUERTO MONTT POR SU ESTRATÉGICA UBICACIÓN ES UNA VISAGRA ENTRE CHILE Y CHILE AUSTRAL, POR LO QUE LA CONEXIÓN ES FUNDAMENTAL. LA PUERTA PRINCIPAL DESDE EL SUR ES VÍA MARITIMA, PERO OTRA PUERTA, Y TAL VEZ LA PRINCIPAL POR SU IMPACTO VIAL EN LA CIUDAD ES LA TERRESTRE.

LAS DOS "PUERTAS TERRESTRES" DE LA CIUDAD SON LA PANAMERICANA SUR Y CAMINO A ALERCE, AMBAS UBICADAS AL NORTE. OTRA SECUNDARIA ES LA DE CAMINO A PARGUA.

3. CARENCIA DE EQUIPAMIENTO



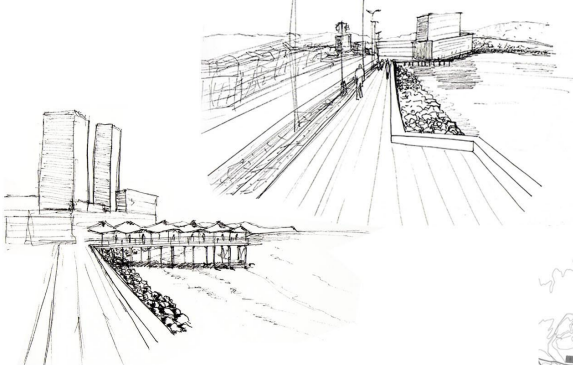
PUERTO MONTT SE CARACTERIZA POR EL AMPLIO ABANICO DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS QUE HACEN DE ELLA PRACTICAMENTE UNA CIUDAD METROPOLITANA.

PERO ESTA AMPLIA INFRAESTRUCTURA SE DA SÓLO EN EL CENTRO, DEJANDO A SU EXTENSO PERIMETRO CARENTE DE ESTE.

4. ESCASEZ DE ESPACIO PUBLICO

EL UNICO ESPACIO PÚBLICO CONSOLIDADO DE PUERTO MONTT ES LA COSTANERA, UN ESPACIO OCUPADO TANTO POR RESIDENTES, COMO GENTE DE OTRAS LOCALIDADES O TURISTAS.

SE PUEDE OBSERVAR LA ESCASEZ DE ESPACIOS PÚBLICOS CONSOLIDADOS DIRIGIDOS A LAS AREAS RESIDENCIALES, A QUIENES VIVEN EN LA CIUDAD, AFECTANDO ASÍ LA CALIDAD DE VIDA URBANA.



ESTRATEGIA

I. TRASLADO DE TERMINAL DE BUSES

GENERAR DOS FILTROS DE DESAHOGO VEHICULAR, EN LA ZONA CENTRO, EN ESPECIAL EN LA AERA CONFLICTIVA, EL ENCUENTRO DE AV. DIEGO PORTALES Y AV. SALVADOR ALLENDE.

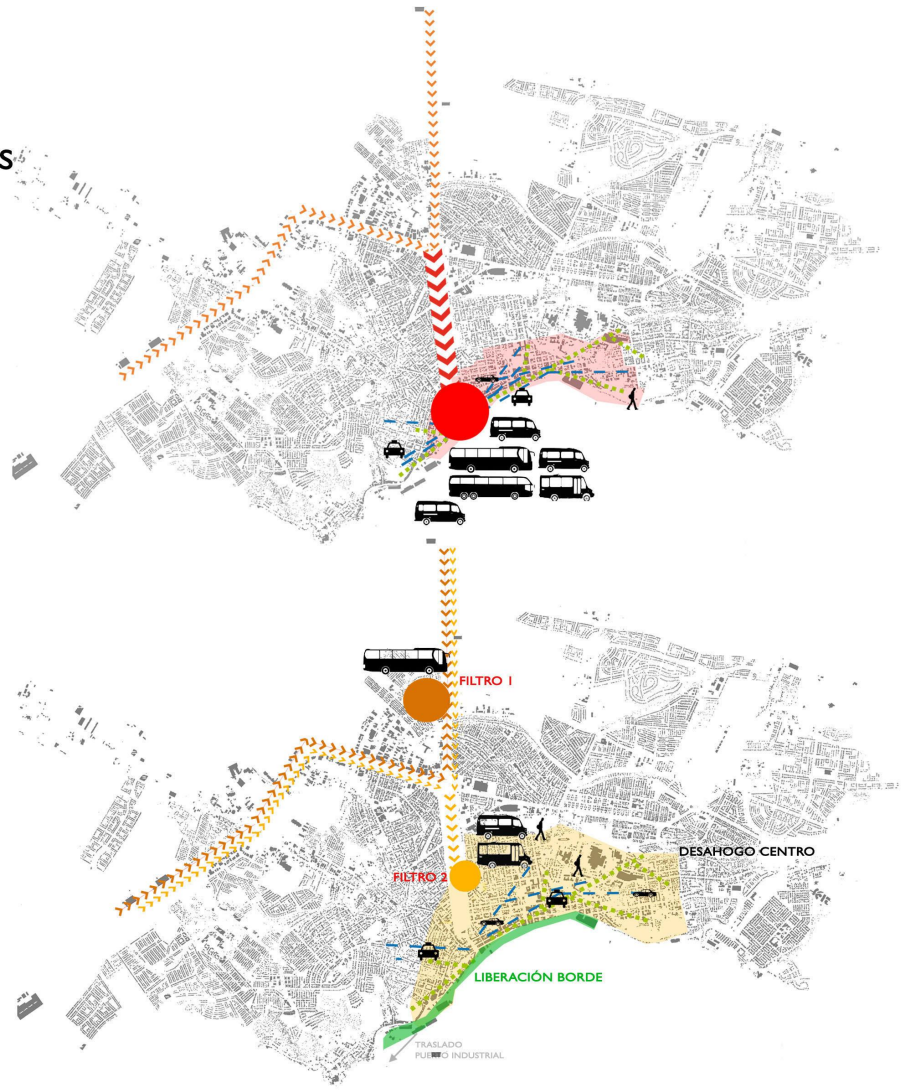


EL TERMINAL DE BUSES SE DIVIDE EN DOS

1. EL PRIMERO TIENE UN CARACTER DE TERMINAL DE BUSES, AQUELLOS QUE CONECTAN A PUERTO MONTT CON EL RESTO DE CHILE. SU UBICACION SERIA EN LA ACTUAL CARCEL LA CUAL SERA TRASLADADA HACIA EL PONIENTE. ESTE LUGAR ESTRATEGICO PARA EVITAR LA ENTRADA INECESARIA DE BUSES AL YA CONGESTIONADO CENTRO, EN ESPECIAL DE LOS BUSES QUE VIENEN DESDE CAMINO LA PARGUA.



2. EL SEGUNDO ES MAS BIEN UN TERMINAL DE BUSES INTERUBANOS, AQUELLOS QUE RECOGEN A DIARIO PERSONAS DE LOCALIDADES DE LOS LAGOS, A LA POBLACION FLOTANTE DE PUERTO MONTT QUE VA POR EL DIA. SU UBICACION SERIA EN EL ACTUAL GIMNASIO MUNICIPAL. ESTE SEGUNDO FILTRO SE ENCUENTRA EN LA ENTRADA DEL CENTRO EN UN PUNTO ESTRATEGICO VIAL PARA EVITAR CONGESTION Y DESAHOGAR DE RAIZ AL PUNTO CONFLICTIVO, EVITANDO SER EL REMATE DE AVENIDA SALVADOR ALLENDE.



2. GENERAR SUBCENTROS POTENCIANDO "PUERTAS TERRESTRES"

PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA URBANA EN LOS PROPIOS RESIDENTES DE PUERTO MONTT ES NECESARIO BRINDARLES A LAS AREAS RESIDENCIALES EQUIPAMIENTO ADECUADO, DE INTERES CIUDADANO EN PRO A LA VIDA DE BARRIO.

PARA ELLO SE TOMARAN ESTAS PUERTAS TERRESTRES DE PUERTO MONTT PARA POTENCIARLAS Y DARLE UN ROL URBANO POSITIVO PARA LOS RESIDENTES.

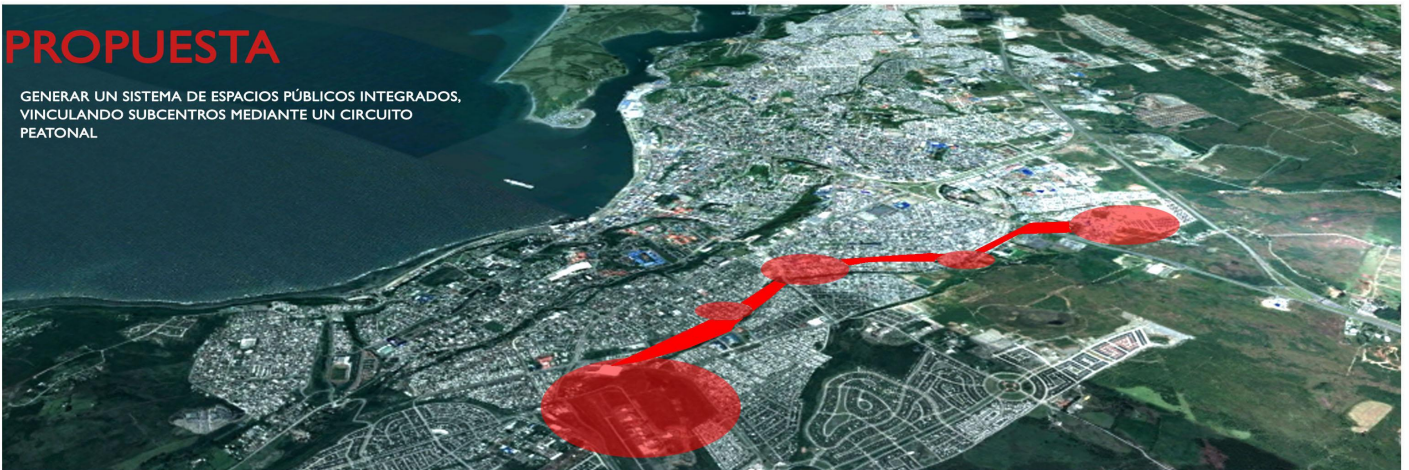
SE RETOMA EL TRASLADO DEL GIMNASIO MUNICIPAL, UN EQUIPAMIENTO DIRIGIDO PARA LOS HABITANTES PERMANENTES DE LA CIUDAD, POR LO QUE SU UBICACION DEBERIA SER EN ESTA AREA.



"LA CIUDAD COMO UNA CONSTRUCCION MODULAR"
FREY AND PAUL YANESKE

PROPUESTA

GENERAR UN SISTEMA DE ESPACIOS PUBLICOS INTEGRADOS, VINCULANDO SUBCENTROS MEDIANTE UN CIRCUITO PEATONAL.



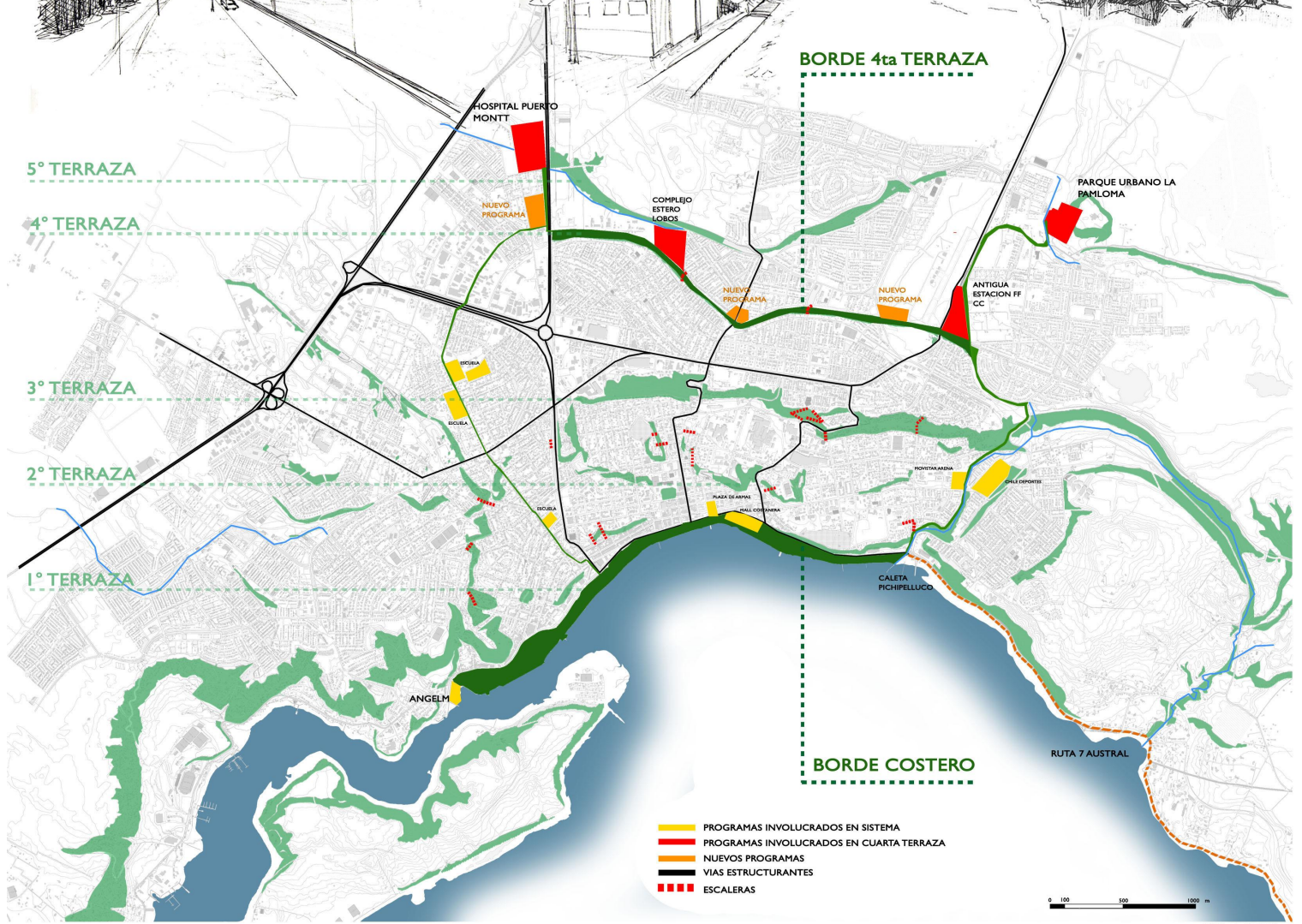
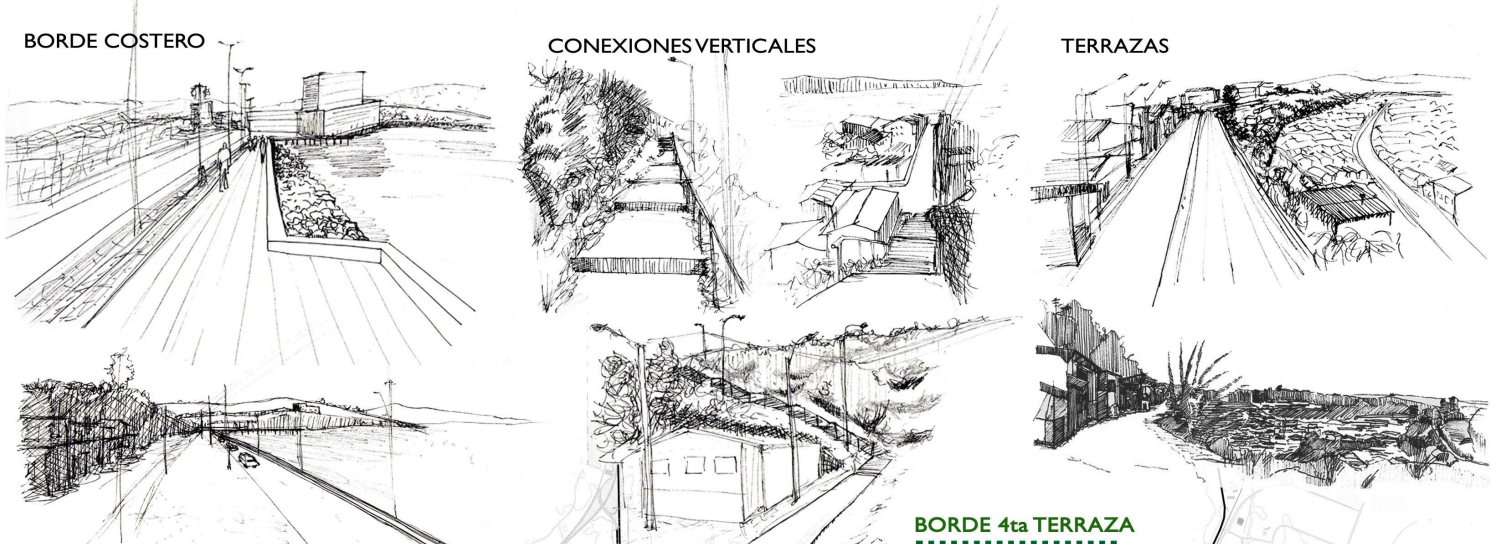
PROYECTO URBANO INTEGRAL

DOBLE BORDE

BORDE COSTERO

CONEXIONES VERTICALES

TERRAZAS

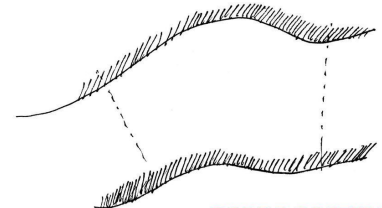
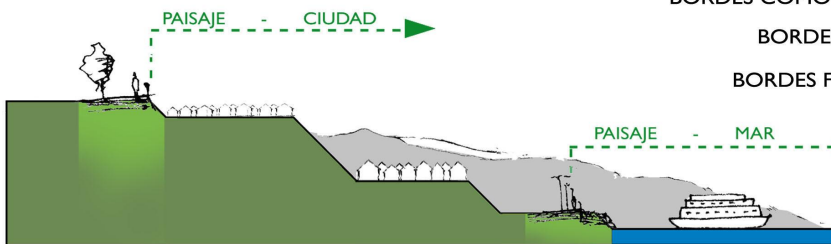


BORDES COMO ESPACIOS PÚBLICOS

BORDES PAISAJES

BORDES FUNCIONALES

BORDE TERRAZA



BORDE 4ta TERRAZA

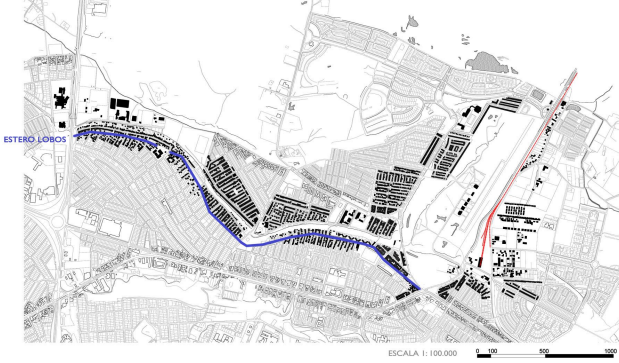
ESTUDIO DE LUGAR

AREA DE TRABAJO



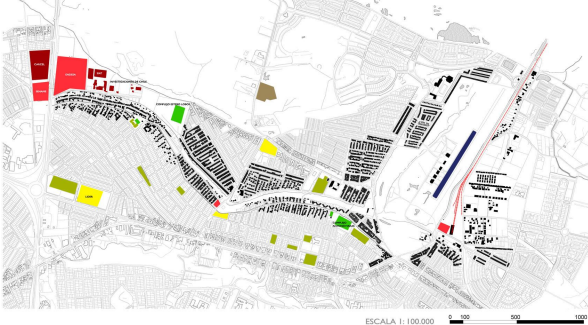
VOCACION DEL LUGAR EJE ARTICULADOR DE EQUIPAMIENTO RESIDENCIAL

NOLI



EL GRANO URBANO DEL AREA DE TRABAJO ES DENSO, PUESTO QUE SON CASAS AISLADAS, PERO CON Poca DISTANCIA ENTRE ESTAS, Y QUE EN SU MAYORIA FORMAN UN CONJUNTO ORDENADO. HACIA EL ORIENTE EN EL SECTOR DE LA ESTACION HAY UN GRAN VACIO PUESTO AL EMPLAZAMIENTO DEL AERODROMO. UN PROYECTO DEL MOR QUE ESTA EN CURSO ES EL ACONDICIONAMIENTO DEL ESTERIO LOBOS COMO COLECTOR DE AGUAS LLUVIAS, CONTENIENDO ABOVEDAMIENTO.

EQUIPAMIENTO



- EL SECTOR NOROCCIDENTE SE ENCUENTRA CON IMPORTANTE EQUIPAMIENTO CIVICO, PERO ESTA EN CURSO EL TRASLADO DE LA ACTUAL CARCEL HACIA EL SECTOR SUR PONIENTE DE LA CIUDAD.
- HAY DOS EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS A NIVEL DE BARRIO Y UN NUMERO NO MENOR DE ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES.
- EL SECTOR NORORIENTE SE ENCUENTRA LA ESTACION DE TREN EN DESUSO Y EL AERODROMO, CON GALPONES DE DEVULCANIZACION EN SU RADIO.



ATERRAZAMIENTO A VIVIENDAS

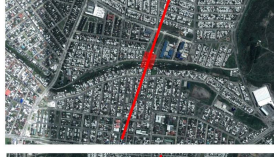


EQUIPAMIENTO JUNTO A ESTACION

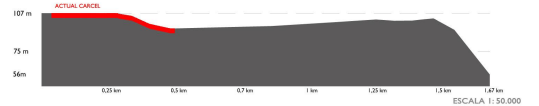


ESTACION DE TREN

CORTES

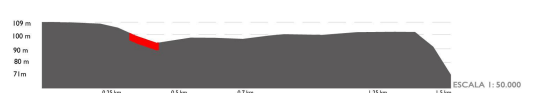


CORTE 1



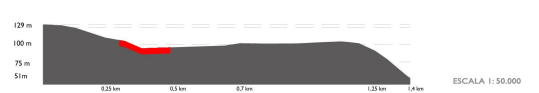
EL PERFIL PASA POR LA ACTUAL CARCEL Y SENAME, LOS QUE SERAN PRONTAMENTE TRASLADADOS JUNTO A ESTE LA PANAMERICANA, LA CUAL LE CRUZA UN PUENTE PEATONAL.

CORTE 2



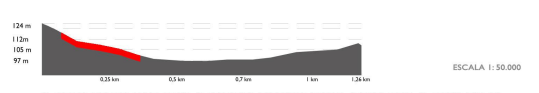
LA LINEA DE CORTE PASA POR TERRENO DE ENDESA, Y CRUZA UNA DE LAS TERRAZAS, DONDE HAY UN PAR DE CASAS SIN MAYOR REGULARIZACION URBANA.

CORTE 3



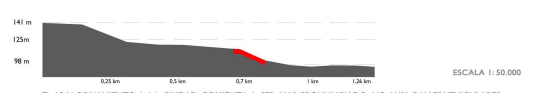
LA ZONA DE TRABAJO NO TIENE UNA COTA TAN PRONUNCIADA, PUESTO QUE NO GENERA MAYORES VISTAS HACIA EL RESTO DE LA CIUDAD.

CORTE 4



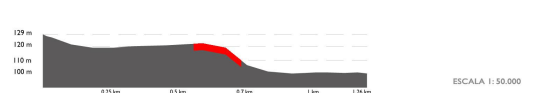
EL GRANO URBANO LLEGA HASTA EL COMPLEJO DEPORTIVO BARRIAL, DONDE HACIA EL NORTE DEJA DE HABER EDIFICACIONES Y SOLO SUELO NATURAL.

CORTE 5



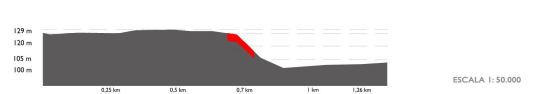
EL ABALCONAMIENTO A LA CIUDAD COMIENZA A SER MAS PRONUNCIADO, NO HAY CALLES VEHICULARES CONTINUAS EN SENTIDO ESTE - OESTE.

CORTE 6



EL SECTOR ES UN MIRADOR NATURAL AL RESTO DE LA CIUDAD, LOGRANDO APRECIARSE EL MAR Y LAS OTRAS TERRAZAS.

CORTE 7



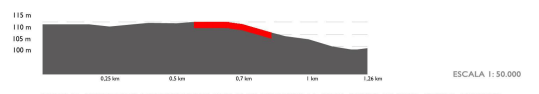
LAS CONEXIONES TRANSVERSALES SON COMPLEJAS DADO EL ATERRAZAMIENTO MAS PRONUNCIADO EN ESTE SECTOR, COMO EL CASO ANTERIOR, TANTO AL NORTE COMO AL SUR ESTA RODADO DE VIVIENDAS.

CORTE 8

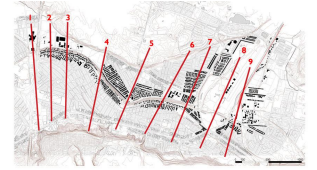


EL SUELO A TRABAJAR ESTA DESPROVIDO DE EDIFICACION DADO QUE COLINDA CON EL AERODROMO, CONTINUA ABALCONANDOSE A LA CIUDAD.

CORTE 9



HACIA EL NORTE ES PRACTICAMENTE PLANO, PUES AQUI PASA LA LINEA FERREA, LA CUAL REMATA ANTES DE QUE EL TERRENO COMIENZE A ATERRAZARSE.



DIAGNÓSTICO

FORTALEZAS

- SU UBICACIÓN DE CUARTA TERRAZA DA EN CASI SU TOTALIDAD LONGITUDINAL VISTAS PANORÁMICAS DE LA CIUDAD, DÁNDO SENSACIÓN DE DOMINIO.
- LA GEOGRAFÍA NO PRESENTA DIFICULTAD DE MANERA LONGITUDINAL.
- IMPORTANTES EN SENTIDO LONGITUDINAL, CRUZANDO Y ESTRUCTURANDO EL AREA A TRABAJAR.

OPORTUNIDADES

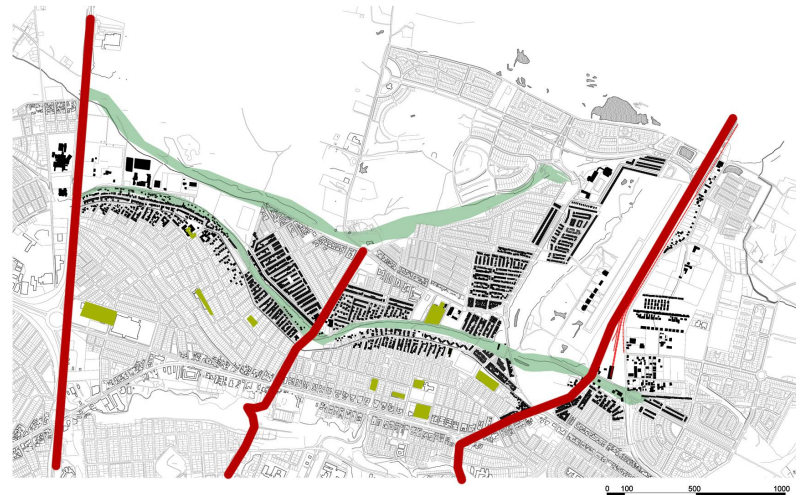
- PODER POTENCIAR VISTAS HACIA LA CIUDAD.
- EL TENER UN USO DE SUELO CASI COMPLETO RESIDENCIAL DA LA POSIBILIDAD DE EQUIPAR A ESAS VIVIENDAS, POR LO QUE EL USO DEL PROGRAMA DEBE SER DIRIGIDOS A ELLOS.
- LA CANTIDAD DE ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES ALREDEDOR ACUSAN UNA POSIBLE GUÍA DE PROGRAMAS QUE PUEDA SER UTIL.
- LA DIFICULTAD TRANSVERSAL PUEDE SER UN PUNTO A SOLUCIONAR A LA HORA DE PROYECTAR.

DEBILIDADES

- FALTA DE EQUIPAMIENTO PARA ABASTECER A LA ZONA RESIDENCIAL Y FOMENTAR EL ESPARCIMIENTO E INTERACCIÓN COLECTIVA.
- FORMACIÓN DE CONDOMINIOS Y "BARRIOS" INDEPENDIENTES AUSENCIA DE UN AREA DE DESARROLLO E IDENTIDAD COMÚN.
- LA GEOGRAFÍA AFECTA LA COMUNICACIÓN TRANSVERSAL.

AMENAZAS

- EL AERODROMO Y E L AREA QUE LE ENFRENTA HACIA EL SUR, PRESENTAN UN VACIO EN LA CIUDAD QUE A ESCALA PEATONAL Y VISUAL DIVIDE.
- LA LADERA, POR SU PERFIL EN ALGUNOS SECTORES, TIENDE A DIVIDIR LA GRILLA, EN ESPECIAL LAS CASAS DE LA CUARTA TERRAZA CON LAS DE LA TERCERA.

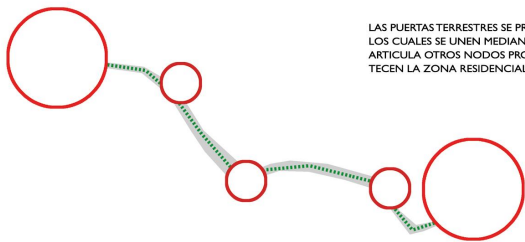


PROPUESTA

REGERARQUIZACIÓN URBANA Y CONFORMACIÓN DE LA ÚLTIMA TERRAZA DE PUERTO MONTT

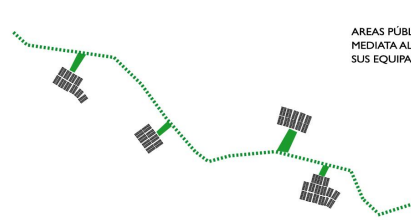
PLAN DE ACCIÓN

ARTICULADOR DE NODOS



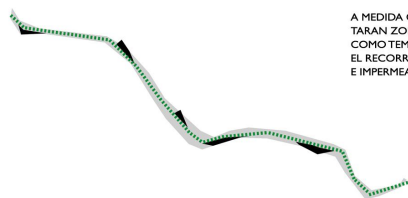
LAS PUERTAS TERRESTRES SE PRESENTAN COMO POLOS, LOS CUALES SE UNEN MEDIANTE UN EJE VERDE, EL CUAL ARTICULA OTROS NODOS PROGRAMÁTICOS, QUE ABASTECEN LA ZONA RESIDENCIAL DE EQUIPAMIENTO.

INTEGRACIÓN GRILLA MEDIATA



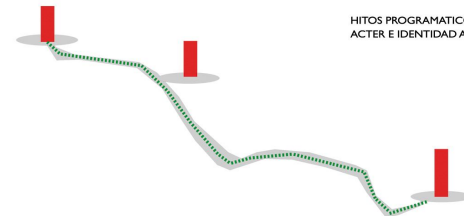
AREAS PÚBLICAS QUE VINCULAN E INTEGRAN A LA GRILLA MEDIATA AL CIRCUITO, PARA CONECTARSE CON ESTA Y SUS EQUIPAMIENTOS.

PERMEABILIDAD Y PAUSAS



A MEDIDA QUE SE RECORRE EL SENDERO SE PRESENTARÁN ZONAS DE PAUSA, YA SEA CONTENPLATIVOS COMO TEMÁTICOS. EL RECORRER TAMBIÉN PRESENTARÁN AREAS PERMEABLES E IMPERMEABLES, DE POTECCIÓN CONTRA LA LLUVIA.

PROGRAMAS HITOS URBANOS

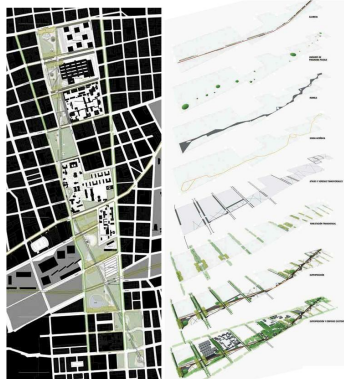


HITOS PROGRAMÁTICOS DE LA CIUDAD, PARA DAR CARACTER E IDENTIDAD AL CIRCUITO.

REFERENTE

CONCURSOS SCA: CONCURSO NACIONAL DE IDEAS PARQUE LINEAL DEL SUR

SEGUNDO LUGAR



EL PROYECTO CONSISTE EN UN PARQUE LINEAL UBICADO AL SUR DE BUENOS AIRES. BUSCA GENERAR UN PARQUE CON UNA FUERTE IDENTIDAD, RECONOCIBLE A LO LARGO DE TODA SU EXTENSIÓN. EMPLEA UN SISTEMA DE EDIFICIO-PARQUE ABIERTO, QUE SEA SUSCEPTIBLE DE INCORPORAR ELEMENTOS A LO LARGO DEL TIEMPO, GARANTIZANDO SIEMPRE UN PRIMER MOMENTO DE IMPRONTA INICIAL, DE IDENTIDADES Y PERTENENCIA.

PARA ELLO INTERVIENE PUNTUALMENTE EN ALGUNAS PREEXISTENCIAS, UN CAMINO LINEAL DE 3 KM DIRECCIONADO POR PLANTACIONES DE ALAMOS, CON OBJETIVO DE REINVENTAR LA FLUIDEZ DE CONEXIÓN ENTRE SECTORES FRACTURADOS DE LA CIUDAD.

JUNTO A ELLO SE ADJUNTAN UNA SERIE DE PROGRAMAS, QUE SE INCORPORAN A LOS DIVERSOS PAISAJES PREEXISTENTES DENTRO DEL PARQUE LINEAL. SON ASÍ UN ELEMENTO QUE EN SU REPETICIÓN TIPOLOGICA LOGRAN UNIFICAR EL PAISAJE Y PERMITEN CONTENER DE MANERA DISEMINADA EL PROGRAMA INCORPORADO.



ESTRATIFICACIÓN DE ELEMENTOS



UNIDADES DE PROGRAMA - PAISAJE



PASEO AATKINSON

VALPARAISO

PASEO UBICADO EN CERRO CONCEPCION, REFERENTE DE ESPACIO PUBLICO EN BORDE GEOGRAFICO EN MEDIO DE UN CONTEXTO RESIDENCIAL.



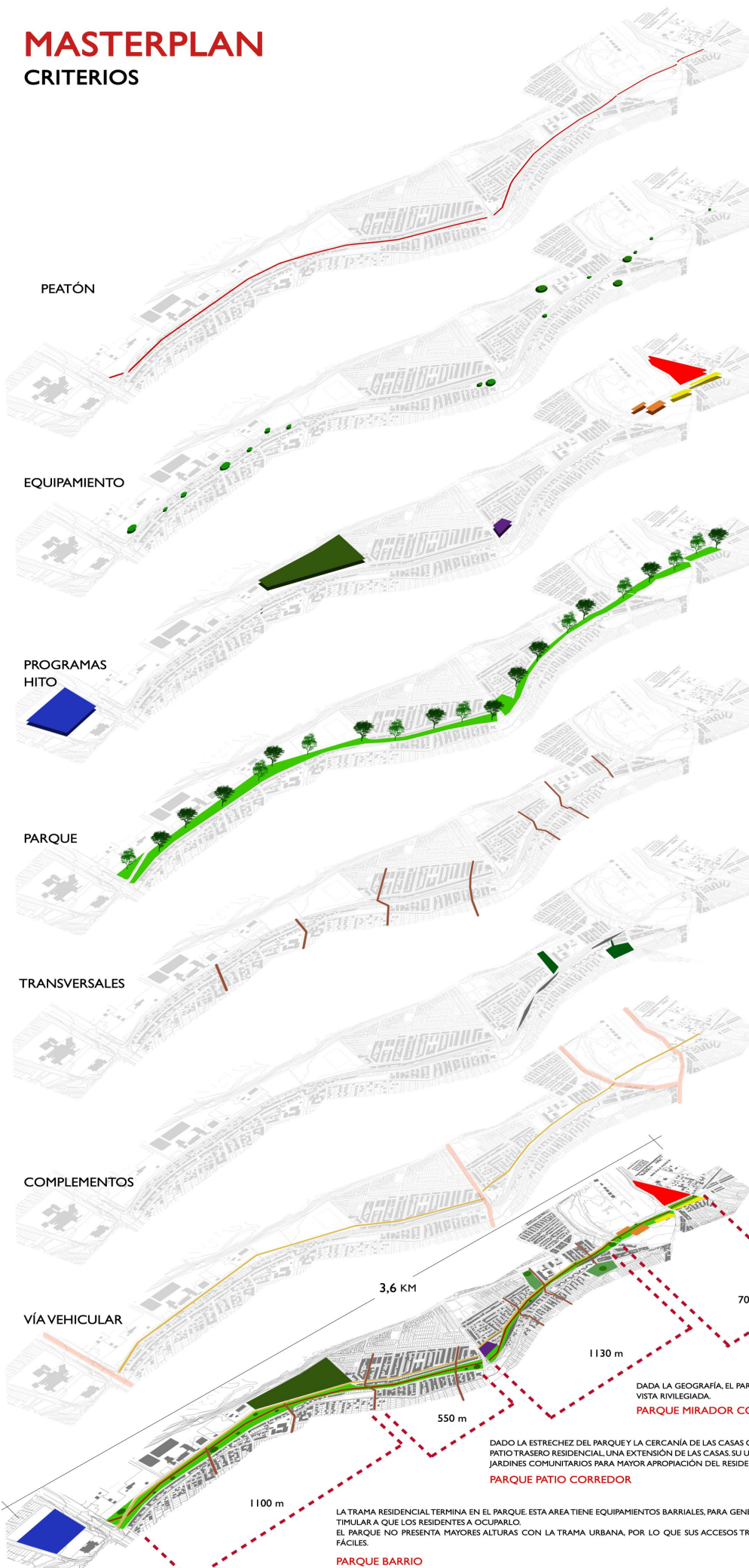
SENTIDO DE PERMANENCIA EN EL BORDE GEOGRAFICO. ES UN ESPACIO PUBLICO ESTANCIAL QUE FUNCIONA COMO MIRADOR DE LA CIUDAD Y MAR.

UN CIRCUITO DE MAS PASEOS PEATONALES COMO ESTOS EN VALPARAISO CONFORMAN A LA CIUDAD.



MASTERPLAN

CRITERIOS



DETERMINAR UNA RUTA PEATONAL, COMPLEMENTADA CON UNA CICLOVÍA



UNIDADES DE EQUIPAMIENTO . PAISAJE. PROGRAMAS QUE FLOTAN EN LA RUTA PEATONAL, ASEGURANDO ASÍ LA PERMANENCIA Y DANDO DINAMISMO AL CIRCUITO.



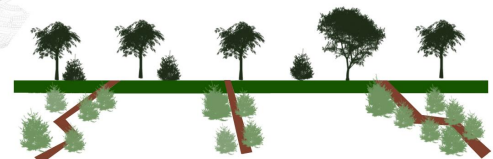
PROGRAMAS HITOS. SON AQUELLOS QUE LE DAN TENSION AL RECORRIDO Y CARACTER E IDENTIDAD. SU RADIO DE INFLUENCIA LE DA CARACTER E IDENTIDAD ESPECIFICA, ZONIFICANDO.



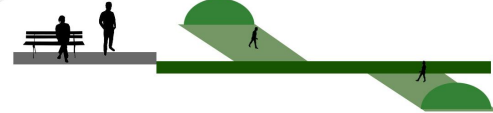
SE ARTICULA LO ANTERIOR CON UN PARQUE, UNIFICANDOLO Y CREANDO UN ESPACIO PUBLICO VERDE.



SE ACENTÚAN LLEGADAS AL PARQUE DE MANERA TRANSVERSAL PARA CONECTAR GRILLA CON EL PARQUE MEDIANTE CRUCES TRANSVERSALES.



EXTENSIONES TRANSVERSALES AL PARQUE QUE CONECTAN A PROGRAMAS, CON EL FIN DE UNA MEJOR INTEGRACIÓN CON LA GRILLA MEDIATA AL PARQUE.



TOMAR LA VÍA EXISTENTE Y HACERLA CONTINUA, PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD AL PARQUE, ESPECIFICAMENTE A LOS PROGRAMAS HITOS. ADEMÁS DE POTENCIAR EL USO MEDIANTE TRANSPORTE PÚBLICO.



VOCACIÓN DE LUGAR

DADA LA EXTENSIÓN DEL PARQUE, SE IRA TEMATIZANDO Y TROZANDO SEGÚN CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS COMO PROGRAMÁTICAS, ESPECIFICAMENTE EL ÁREA DE INFLUENCIA DE CADA "PROGRAMA HITO". POTENCIAR LA VIDA SOCIAL ENTRE EDIFICIOS COMO UN PROCESO QUE PERMITE QUE SE REFUERZAN A SÍ MISMOS.

EN LA TRAMA URBANA ESTE LUGAR SE MUESTRA COMO UN GRAN VACÍO, SEGUIENDO LA TRAMA RESIDENCIAL EL PARQUE SE PRESENTA ENTONCES COMO UN VINCULO PARA GENERAR UNA CONTINUIDAD Y ACERCAR LA ESTACION CON LA CIUDAD.

PARQUE ENLACE DE TRAMA

DADA LA GEOGRAFÍA, EL PARQUE SE PRESENTA COMO UN ABALCONAMIENTO A LA CIUDAD CON VISTA RIVILEGIADA.

PARQUE MIRADOR CON ESPARCIMIENTO

DADO LA ESTRECHEZ DEL PARQUE Y LA CERCANÍA DE LAS CASAS QUE LE BORDEAN, ESTA ÁREA TIENE UNA VOCACIÓN DE PATIO TRASERO RESIDENCIAL. UNA EXTENSIÓN DE LAS CASAS. SU USO ES DE MENOR ESCALA, Y ES COMPLEMENTARIO CON JARDINES COMUNITARIOS PARA MAYOR APROPIACIÓN DEL RESIDENTE.

PARQUE PATIO CORREDOR

LA TRAMA RESIDENCIAL TERMINA EN EL PARQUE. ESTA ÁREA TIENE EQUIPAMIENTOS BARRIALES, PARA GENERAR TENSION Y ESTIMULAR A QUE LOS RESIDENTES A OCUPARLO. EL PARQUE NO PRESENTA MAYORES ALTURAS CON LA TRAMA URBANA, POR LO QUE SUS ACCESOS TRANSVERSALES SON FÁCILES.

PARQUE BARRIO

MASTERPLAN PROGRAMAS

ACTIVIDADES EDUCATIVAS, RECREATIVAS, DEPORTIVAS, CULTURALES Y COMERCIALES PARA ATRAER A GENTE DE LOS BARRIOS.
HACER CIUDAD MEDIANTE LA ACTIVACIÓN DE LA VIDA URBANA - SOCIAL.

PROGRAMAS HITOS PROPUESTOS

TERMINAL BUSES



TRASLADO DEL TERMINAL A LOS TERRENOS DE LA ACTUAL CARCEL (LA CUAL SE TRASLADARÁ). SERÁ UNA ESTACIÓN INTERMODAL Y SE CONECTA AL PARQUE MEDIANTE UN PUENTE PEATONAL EXISTENTE.

DEPORTE



SE TRASLADA EL GIMNASIO MUNICIPAL Y SE SUMA LA ACTUAL CANCHA ESTERO LOBOS PARA HACER UN COMPLEJO DEPORTIVO MUNICIPAL.

EDUCACIONAL



DADO EL NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES INSERTOS EN LA TRAMA SE PROPONE UNA BIBLIOTECA PÚBLICA.

CULTURAL



SE PROPONE UN CENTRO CULTURAL QUE CONTEMPLE TALLERES DE ARTESANOS, UN TEATRO CERRADO Y ANFITRATRO AL AIRE LIBRE APROVECHANDO COTA.

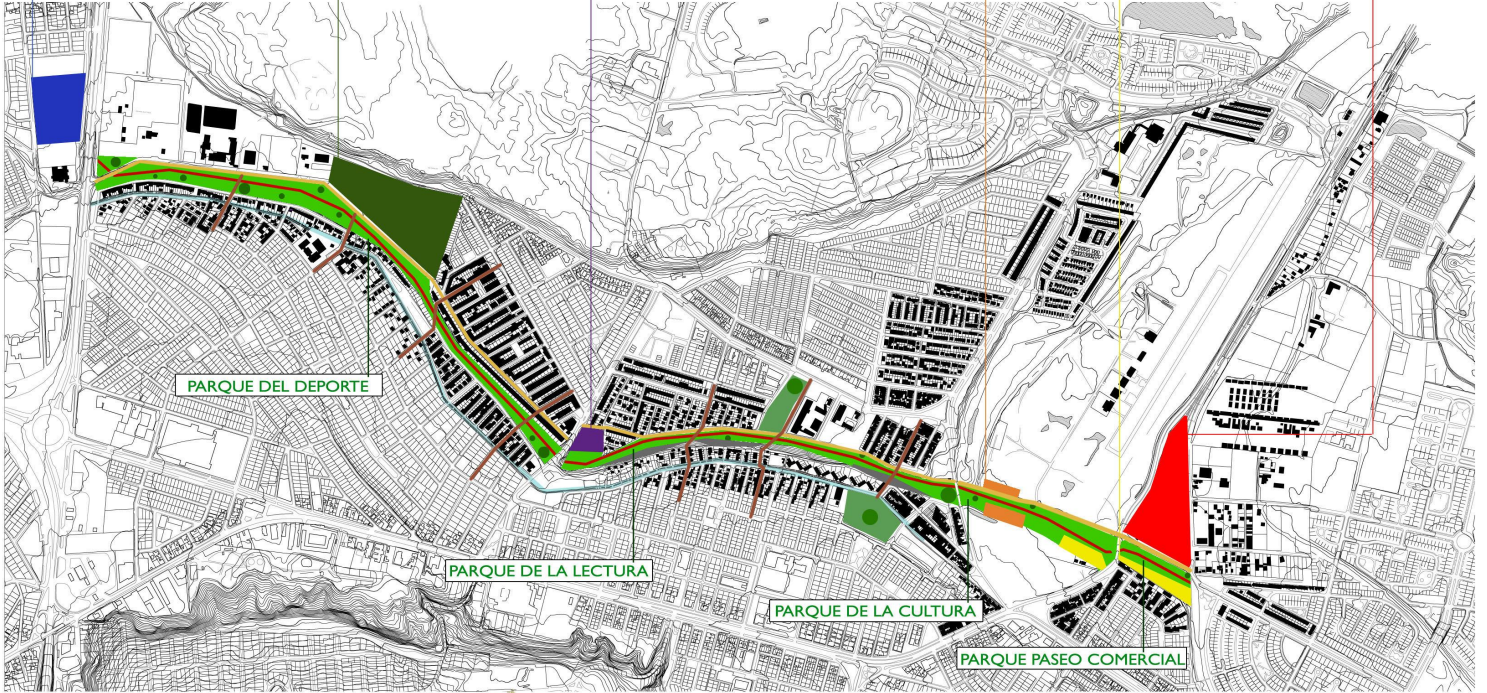
COMERCIAL



GENERAR UN AREA COMERCIAL DE ABASTECIMIENTO, QUE SE COMPLEMENTA Y COMPORTA CON LA ESTACIÓN DE FERRORARRIL.



ESTACION FF.CC

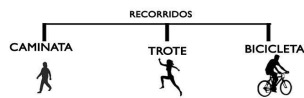


ESCALA | . 5000

ACONDICIONAMIENTO PAISAJISTICO

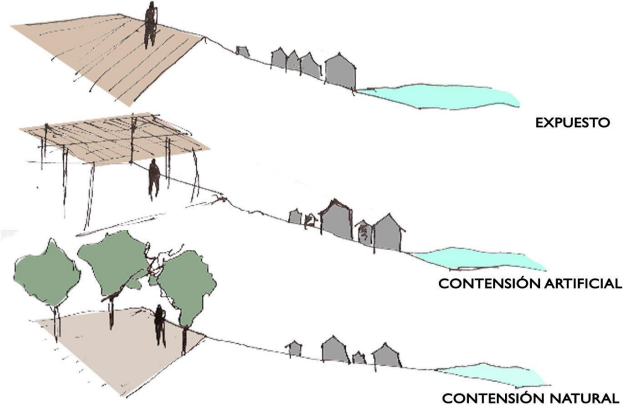
RECORRIDOS

DADA LAS CONDICIONES CLIMATICAS DE LA CIUDAD, ESPECIFICAMENTE POR LAS CONSTANTES LLUVIAS, ES NECESARIO TENER AREAS PERMEABLES E IMPERMEABLES. SEGUN LA FUNCIÓN DEL SUELO ESTAS IRAN TENIENDO UN TRATO DISTINTO. LOS RECORRIDOS DEBEN ESTAR PROTEGIDOS SEGUN SU TRAMO, DIFERENCIANDO POR LA FORMA DE RECORRER EN EL CIRCUITO.

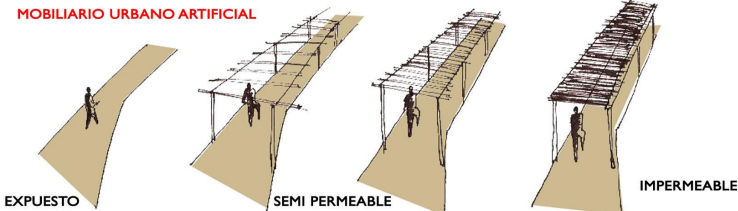


PAUSAS

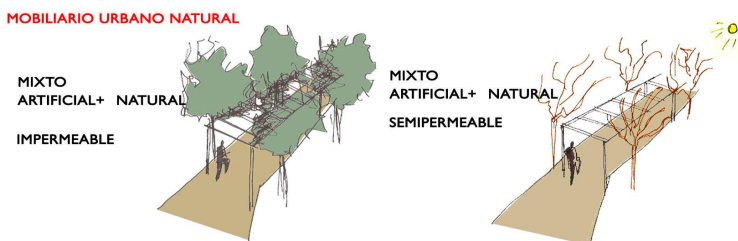
SEGUN EL PROGRAMA DEL SUELO A INTERVENIR SE DARA LA CONDICIÓN DE PAUSA EXPUESTA O CONTENIDA. PARA EL PRIMER CASO SE DETERMINAN LAS ZONAS DE ACTIVIDAD, FÍSICA Y USOS DE VERANO, MIENTRAS QUE LA SEGUNDA SE DA PARA PAUSAS DE MEDITACIÓN Y CONTEMPLACIÓN DURADERA.



MOBILIARIO URBANO ARTIFICIAL

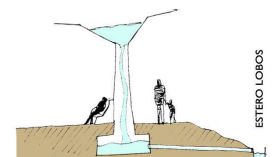


MOBILIARIO URBANO NATURAL



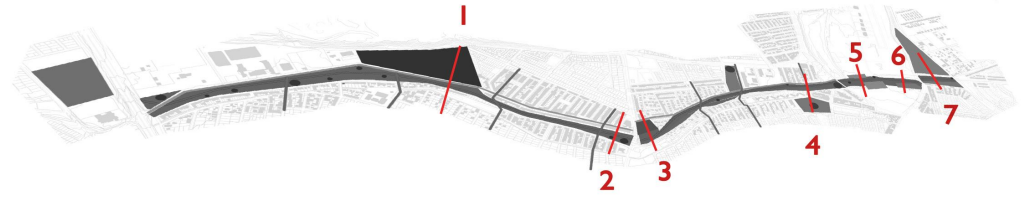
DISEÑO MOVILIARIO

POSIBILIDAD DE PROBECHO DE LLUVIAS Y CANALIZACIÓN AL ESTERO LOBOS MEDIANTE EL DISEÑO DE MOVILIARIO URBANO.



CORTES

ESCALA 1: 500



CORTE 1

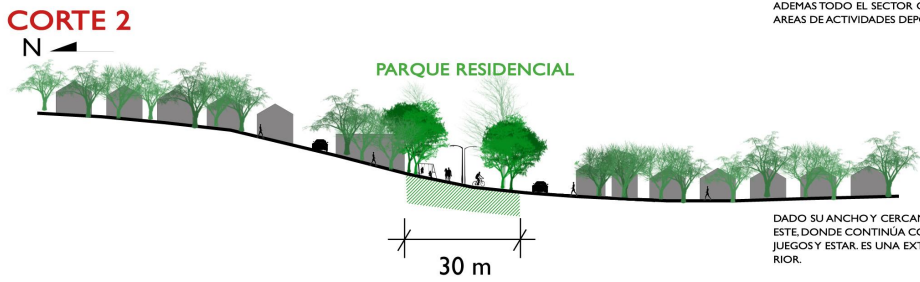
N



EN ESTA AREA DEL PARQUE SE TEMATIZA DADO AL PROGRAMA HITO DEL COMPLEJO DEPORTIVO, SIENDO UN PARQUE DESTINADO A LA RECREACION Y EJERCITACION DEL CUERPO, REAFIRMANDO EL CIRCUITO PEATONAL PARA TROTE CON EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS URBANOS QUE EJERCITAN DE MANERA MAS LOCALIZADA. ADEMAS TODO EL SECTOR QUE RODEA AL COMPLEJO DEPORTIVO ESTA PENSADA PARA REALIZAR DEPORTES PUBLICOS Y AREAS DE ACTIVIDADES DEPORTIVAS COMO CLASES ALAIRE LIBRE.

CORTE 2

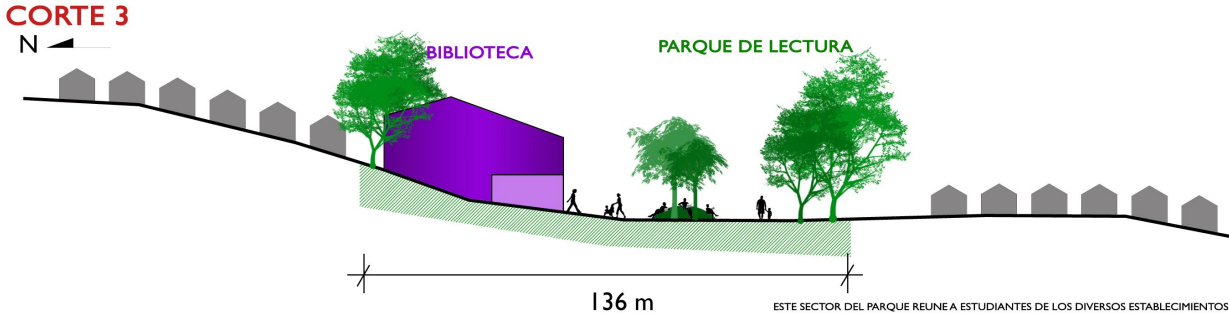
N



DADO SU ANCHO Y CERCANIA CON LAS VIVIENDAS, ESTA AREA APUNTA A UN PARQUE RESIDENCIAL, UN CORREDOR DE ESTE, DONDE CONTINUA CON EL CIRCUITO PEATONAL, PERO CON EQUIPAMIENTOS URBANOS DE MENOR ESCALA, COMO JUEGOS Y ESTAR. ES UNA EXTENSION DEL PATIO DE UNA CASA, POR LO QUE SU USO NO ESTAN MASIVO COMO EL ANTERIOR.

CORTE 3

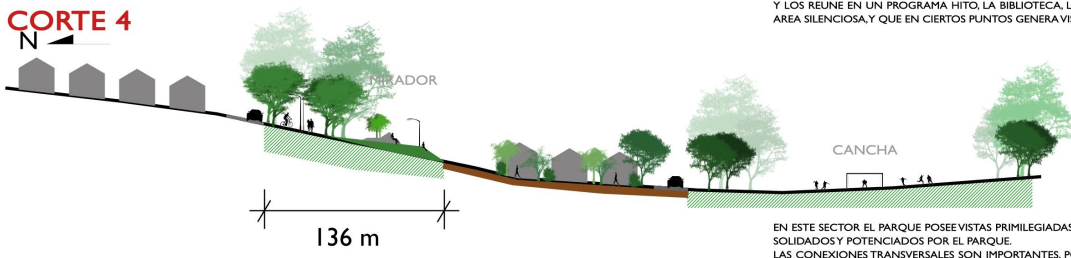
N



ESTE SECTOR DEL PARQUE REUNE A ESTUDIANTES DE LOS DIVERSOS ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES DE ALREDEDOR, Y LOS REUNE EN UN PROGRAMA HITO, LA BIBLIOTECA, LA CUAL TEMATIZA AL PARQUE EN UN PARQUE DE LECTURA, UN AREA SILENCIOSA, Y QUE EN CIERTOS PUNTOS GENERA VISTAS PANORAMICAS A LA CIUDAD.

CORTE 4

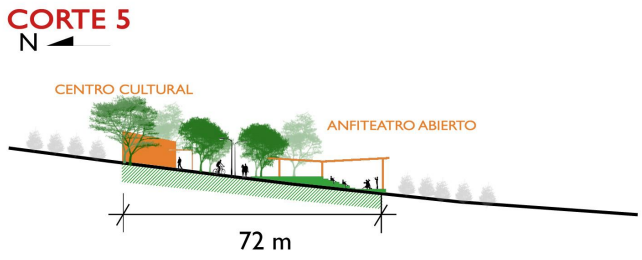
N



EN ESTE SECTOR EL PARQUE POSEE VISTAS PRIMILEGIADAS DE A CIUDAD, PROVOCANDOSE MIRADORES NATURALES, CONSOLIDADOS Y POTENCIADOS POR EL PARQUE. LAS CONEXIONES TRANSVERSALES SON IMPORTANTES, POR LO QUE EL USO DEL PARQUE SE EXTIENDE POR ESTAS, PARA CONHECIONAR OTROS PROGRAMAS DE INTERES DE BARRIO, COMO UNA CANCHA EXISTENTE, POTENSIANDO A AMBOS, EL PARQUE Y LA CANCHA, Y AMARRANDO MEJOR EL PARQUE AL BARRIO.

CORTE 5

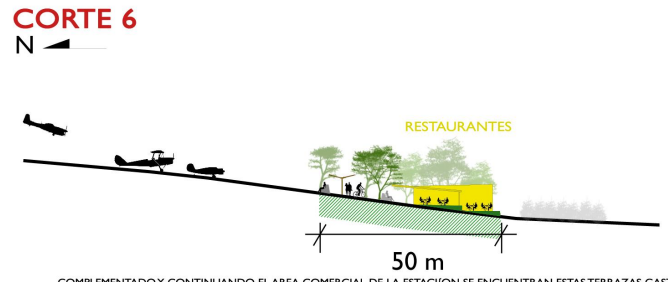
N



ACTUALMENTE HAY UN PROYECTO DE IDEA DE OCUPAR LA ABANDONADA ESTACION DE TREN EN UN CENTRO CULTURAL Y TALLERES PARA ARTISTAS LOCALES. ES EN ESTA AREA DEL PARQUE DONDE SE EMPLAZARIAN, SECTORIZANDO UN PARQUE DE LA CULTURA CON UN ANFITEATRO ABIERTO, APROVECHANDO EL ATERRAZAMIENTO NATURAL HACIA LA CIUDAD, SU PROXIMIDAD CON LA ESTACION PERMITE HACER DE ESTA ZONA UN CIRCUITO MAS MACRO QUE CONECTE CON LAS OTRAS LOCALIDADES, COMO FRUTILLAR.

CORTE 6

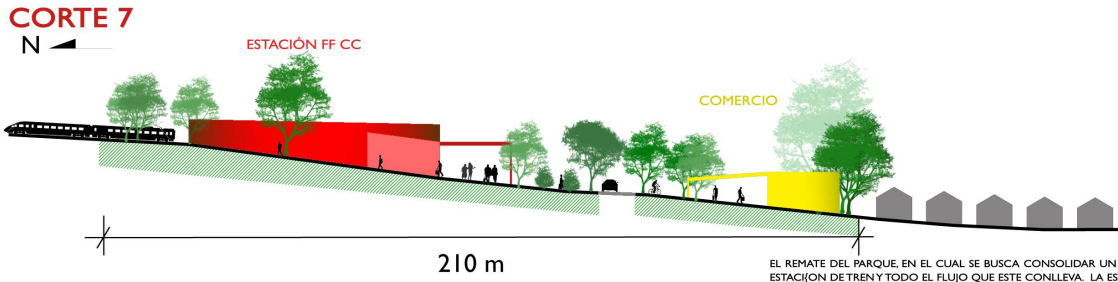
N



COMPLEMENTADO Y CONTINUANDO EL AREA COMERCIAL DE LA ESTACION SE ENCUENTRAN ESTAS TERRAZAS GASTRONOMICAS QUE POSEEN VISTA PANORAMICA A LA CIUDAD POR UN LADO, Y EL ESCENARIO DEL AERODROMO POR OTRO, VISLUMBRANDO DE SOSLAYO LA LLEGADA DEL TREN.

CORTE 7

N

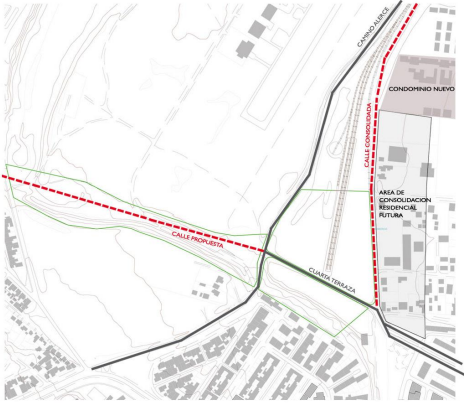


EL REMATE DEL PARQUE, EN EL CUAL SE BUSCA CONSOLIDAR EL AREA COMERCIAL QUE SE POTENCIE JUNTO CON LA ESTACION DE TREN Y TODO EL FLUJO QUE ESTE CONLLEVA. LA ESTACION SE VINCULA CON EL COMERCIO ENTENDIENDOSE Y DESENVOLVIENDOSE COMO UN SOLO PROGRAMA, DONDE PRIMA EL ESPACIO PUBLICO.

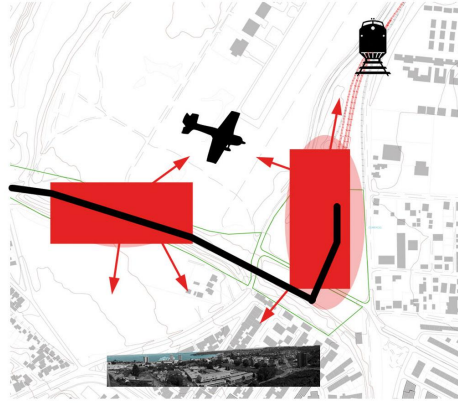
LUGAR ESTACIÓN

TEMA REGERARQUIZACION URBANA Y CONFORMACIÓN DE LA ULTIMA TERRAZA DE PUERTO MONTT.
CASO ESTACIÓN DE FERROCARRIL COMO SUBCENTRO COMERCIAL CONSOLIDADO.

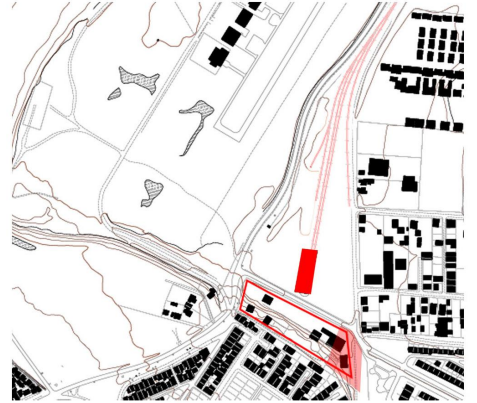
CONSIDERACIONES



- CAMINO ALERCE, DE GRAN CONFLUENCIA, UNICA VÍA PARA LLEGAR DESDE ESA LOCALIDAD, CONECTA DIRECTAMENTE A PUERTO VARAS. VA PARALELA A LA LINEA FERREA Y BORDEA LA ESTACION POR EL PONIENTE.
- SE PROPONE CONSOLIDAR CALLE DE SERVICIO AL ORIENTE DE ESTACION, DADO IMPORTANCIA FUTURA CON LA EXPANSIÓN RESIDENCIAL.
- LA CALLE VEHICULAR PROPUESTA EN EL PARQUE TERMINA DE AMARRAR EL PARQUE EVITANDO EL VACÍO QUE DIVIDE GRILLA.



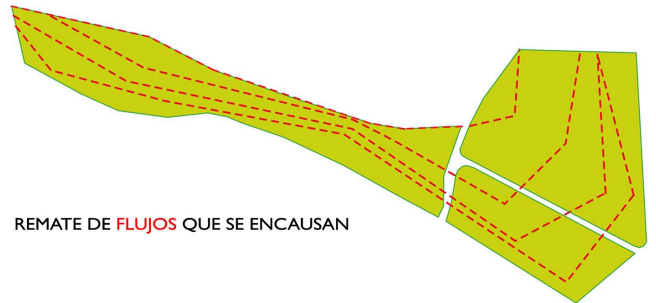
- EL EMPLAZAMIENTO TIENE TRES ESCENARIOS QUE ENMARCAN
- EL DESPEGUE Y ATERRIZAJE DEL AERODROMO.
 - LA PANORAMICA DE CIUDAD, DADO LA UBICACIÓN DE CUARTA Y ULTIMA TERRAZA.
 - LA LLEGADA DEL TREN.



TRASLADO DE UN PAR DE GALPONES DE DEVULCANIZACION, HACIA EL ORIENTE. SE CONSERVA ACTUAL EDIFICIO DE ESTACION.



REMATE DEL PARQUE Y DE LA LINEA FERREA.
 ES UN LUGAR DE **ENCUENTRO** DEL RESIDENTE, EL DE OTRAS LOCALIDADES Y POTENCIALES TURISTAS.



REMATE DE **FLUJOS** QUE SE ENCAUSAN

ESCALA | 1000



MARCO TEORICO

MÁS QUE UNA ESTACIÓN, CREAR UN "LUGAR"

CONSTITUIR ESPACIO PÚBLICO Y COMERCIO

ALIMENTA Y SE ALIMENTA DE LA CIUDAD

- UN ESPACIO PARA INTERCAMBIO CULTURAL Y COMERCIAL.

. EL MERCADO HISTÓRICAMENTE ES UN LUGAR DE INTERCAMBIO, PLATAFORMA PARA SER ESPACIO PÚBLICO DE **CONTACTO Y SOCIABILIZACIÓN** DE CIUDADANOS Y PERSONAS DE OTRAS LOCALIDADES, VINCULADAS POR EL TREN. EJEMPLO DE ELLO ES EL AGORA DE LA GRECIA O EL MERCADO MEDIOEVOO, VERDADEROS CENTROS URBANOS.

- UN LUGAR DE ENCUENTRO ENTRE EL RESIDENTE - VISITANTE - TURISTA



"LA TRIANGULACIÓN ES EL PROCESO POR EL CUAL UN ESTÍMULO EXTERNO PROPORCIONA UN VÍNCULO ENTRE LAS PERSONAS Y PIDE AJENOS A HABLAR CON EXTRAÑOS, COMO SI SE CONOCIERAN ENTRE SÍ"

HOLLY WHYTE

PROTEGER ESPACIO PÚBLICO DE INCLEMENCIAS CLIMÁTICAS

LLUVIAS Y VIENTOS



CORREDOR
GALERIA VIDRIADA
ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS

- CONSTRUIR ESPACIOS PROTEGIDOS DONDE EL EXTERIOR SE ADIENTE AL INTERIOR Y QUE A SU VEZ EL INTERIOR SE PROYECTE HACIA EL EXTERIOR.

- IMPORTANCIA DEL ESPACIO ABIERTO COMO BUSQUEDA Y APROVECHAMIENTO DEL SOL CUANDO NO LLUEVE.

- EL ESPACIO INTERMEDIO COMO OPORTUNIDAD PARA RESGUARDO DE CLIMA, PERO RELACIONADO CON ENTORNO DE CIUDAD Y CIELO, CONSTITUYENDOSE COMO EL ESPACIO PÚBLICO ESTANCIAL.

POTENCIAR Y MANTENER RELACION CIUDAD-AERÓDROMO-TREN

PROYECTO COMO MEDIADOR

LUGAR DE RECREACION PARA OBSERVAR EL MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO

- DIALOGO CON EL ENTORNO ASUMIENDO PROGRAMAS Y ELEMENTOS ESPACIALES RELEVANTES



REFERENTES

LOCALES

ANGELMÓ, PUERTO MONTT



EL COMERCIO EN CONJUNTO A OTRO PROGRAMA, EL PUERTO, CNFIGURAN ESTE ESPACIO ACTIVO, QUE SON REFERENTES DE LA CIUDAD DE PUERTO MONTT. SE MESCLA EL COMERCIO ESTABLECIDO CON EL ESPONTANEO.

CUBIERTA PLAZA, PUERTO VARAS



CALLE CUBIERTA DE MANERA PERMANENTE EN PLAZA PRINCIPAL, PERO USADA COMO ESCENARIO DE LOS CONTINUOS EVENTOS PÚBLICOS DE PUERTO VARAS Y CONVENCIONES TEMPORALES.

PROGRAMÁTICO

COVINGTON FARMERS MARKET, VIRGINIA, USA



LA SIMPLEZA DE ESTE MERCADO SE BASA EN QUE LA ARQUITECTURA SOLO PROTEJA Y SOPORTE LAS ACTIVIDADES PROPIAS Y ELEMENTALES DE UN MERCADO: LA INTERACCIÓN E INTERCAMBIO. POR LO QUE EL PROGRAMA LO HACEN LAS PERSONAS.

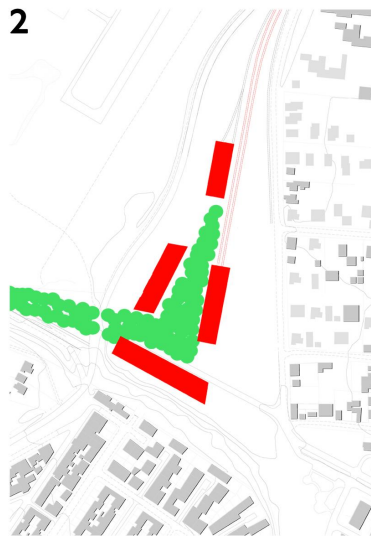
CRITERIOS

EMPLAZAMIENTO

FORMAL



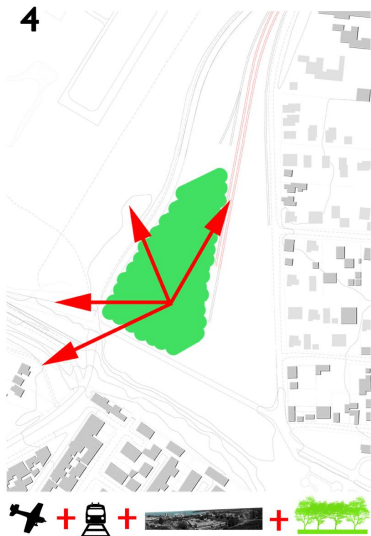
CONDICIONANTES DEL PROYECTO



REMATE Y ENCAUSE DE PARQUE BORDE TERRAZA PROPUESTO, MEDIANTE VOLUMEN DE PROGRAMA.



BUFFER Y COLCHÓN AMORTIGUADOR DE VIVIENDAS PRÓXIMA. VINCULO INMEDIATO CON AREA RESIDENCIAL.



VINCULO CON CIUDAD DE SEGUNDO TIPO. RELACION CON PROGRAMA MEDIATO Y LEJANO: TREN, AERODROMO, PARQUE CIUDAD.

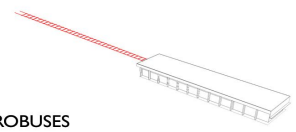


VINCULOS AL SISTEMA URBANO INTEGRAD. CONECTANDO EL PROYECTO MEDIANTE SENDEROS A LA COSTA Y AL PARQUE URBANO.

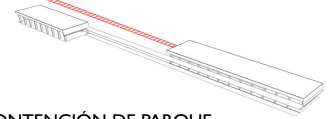


ESTACIÓN
AREA INTERMODAL
AREA COMERCIAL
PARQUE AMORTIGUADOR
PROPUESTA CRECIMIENTO URBANO

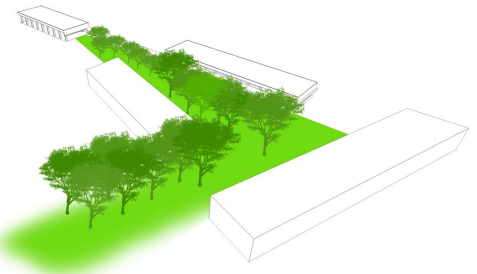
1 ESTACIÓN EXISTENTE



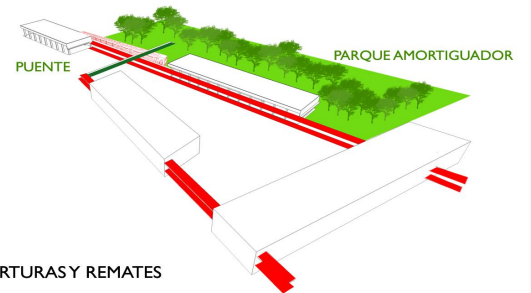
2 INTERMODAL MICROBUSES



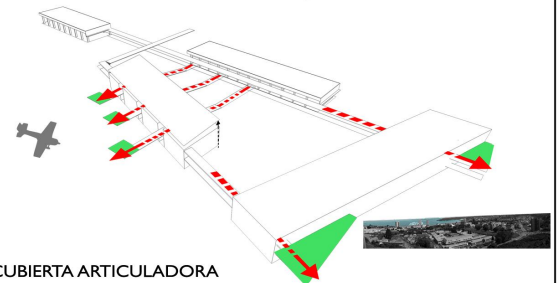
3 ENCAUSE Y CONTENCIÓN DE PARQUE



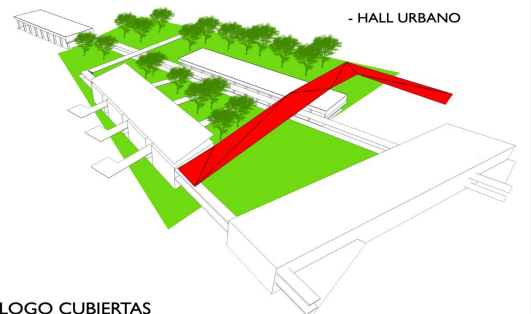
4 CONEXIÓN PROGRAMAS Y CRUCE



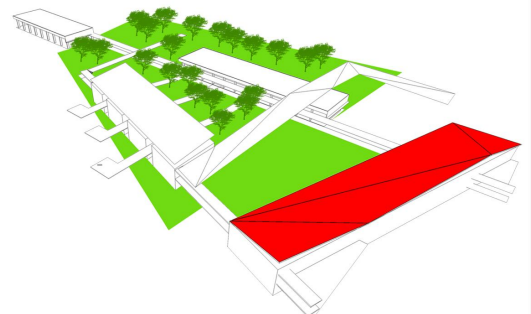
5 APERTURAS Y REMATES



6 CUBIERTA ARTICULADORA



7 DIALOGO CUBIERTAS



CUBIERTA

CIERRE

AMARRA PROGRAMAS Y DELIMITA ESPACIO PUBLICO DE ACCESO DEL PROYECTO

HALL URBANO

ENMARCA ACCESOS A PARQUES INTERIORES

QUIEBRES

QUEBRES RECONOCEN A LOS PROGRAMAS QUE ABARCA

CUBIERTA MULTIPROGRAMATICA

COMERCIO INFORMAL NO PERMANENTE

EVENTOS DE CONVOCATORIA

USO PUBLICO VARIOS

PARAGUAS URBANO

CUBREY ATRAPA LAS AGUAS LLUVIA

DESPLIEGUE DE PARAGUAS

PLANOS INCLINADOS PARA MEJOR EVACUACIÓN DE LLUVIAS

CAPTACION AGUAS LLUVIAS

USO DE AGUAS PARA DESCARGAS

USO DE REGADÍO

USO ESPEJOS DE AGUA

FITODEPURACIÓN

LAGUNA DE PLANTAS MACRÓFITAS EN FLOTACIÓN, QUE DEPURAN AGUAS LLUVIAS.

BÓVEDAS HELÓICAS

TODO EL AÑO

ENERO

ABRIL

JULIO

OCTUBRE

DEFLEXIÓN HELÓICA

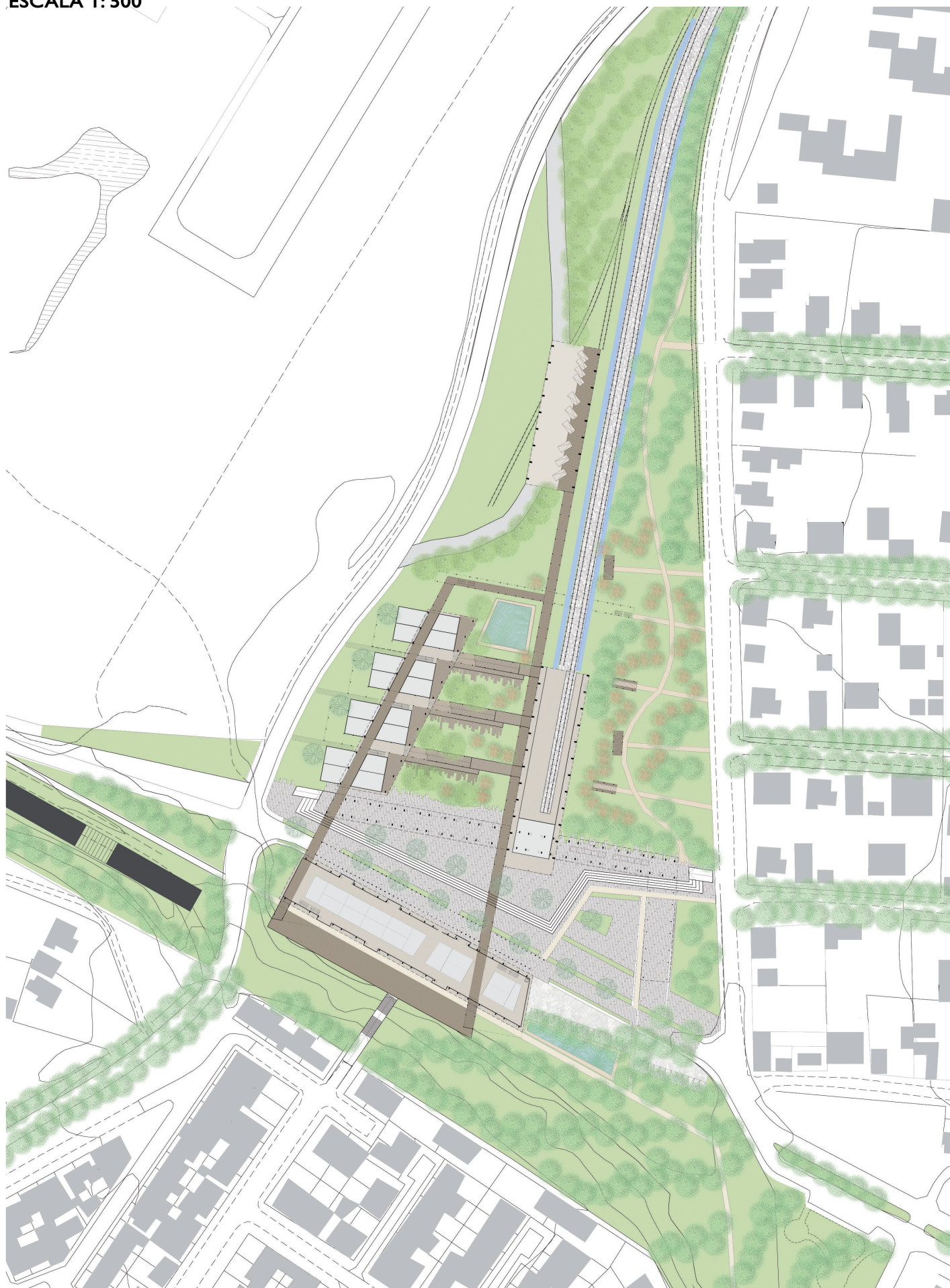
VIENTOS FRECUENTES OTOÑO Y PRIMAVERA

VIENTOS FRECUENTES

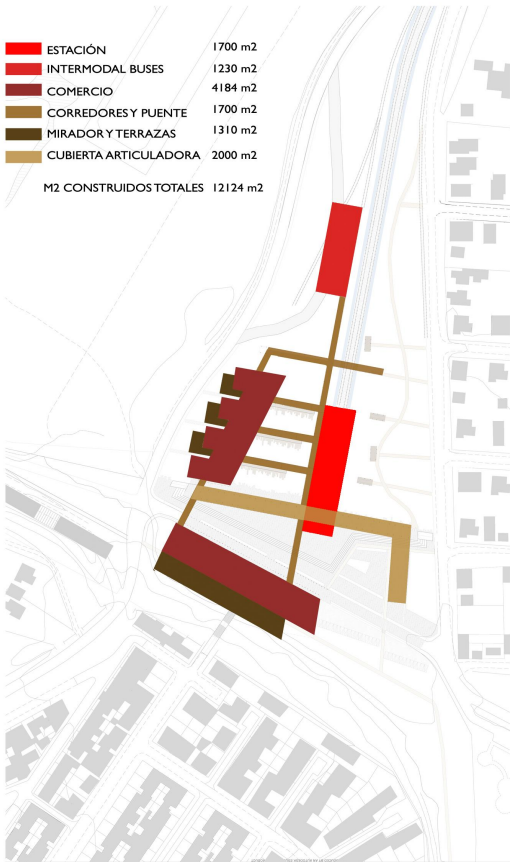
VIENTOS PERMANENTES TODO EL AÑO

PARQUE COMERCIAL ESTACIÓN

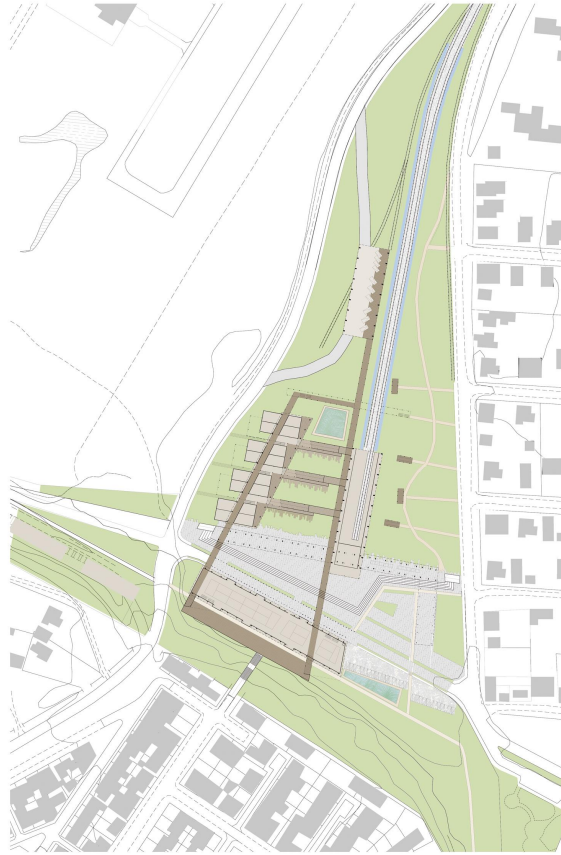
ESCALA 1:500



PROGRAMA



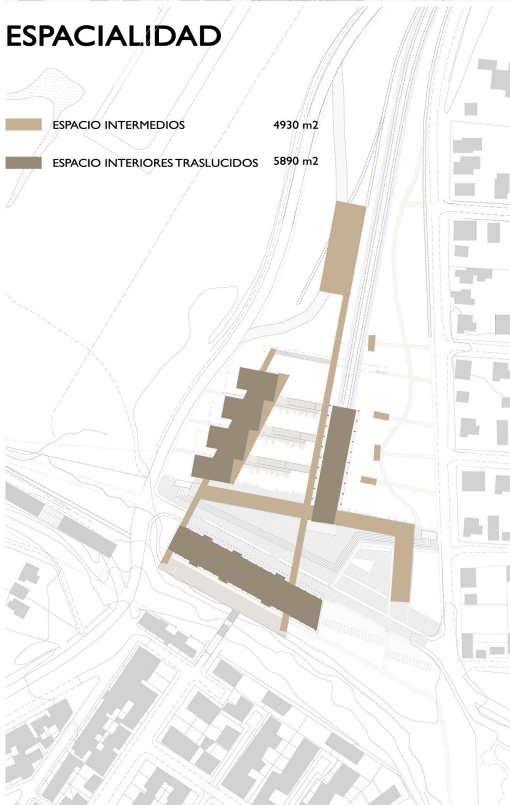
PAVIMENTOS



TEXTURAS



ESPACIALIDAD



ARBORIZACIÓN

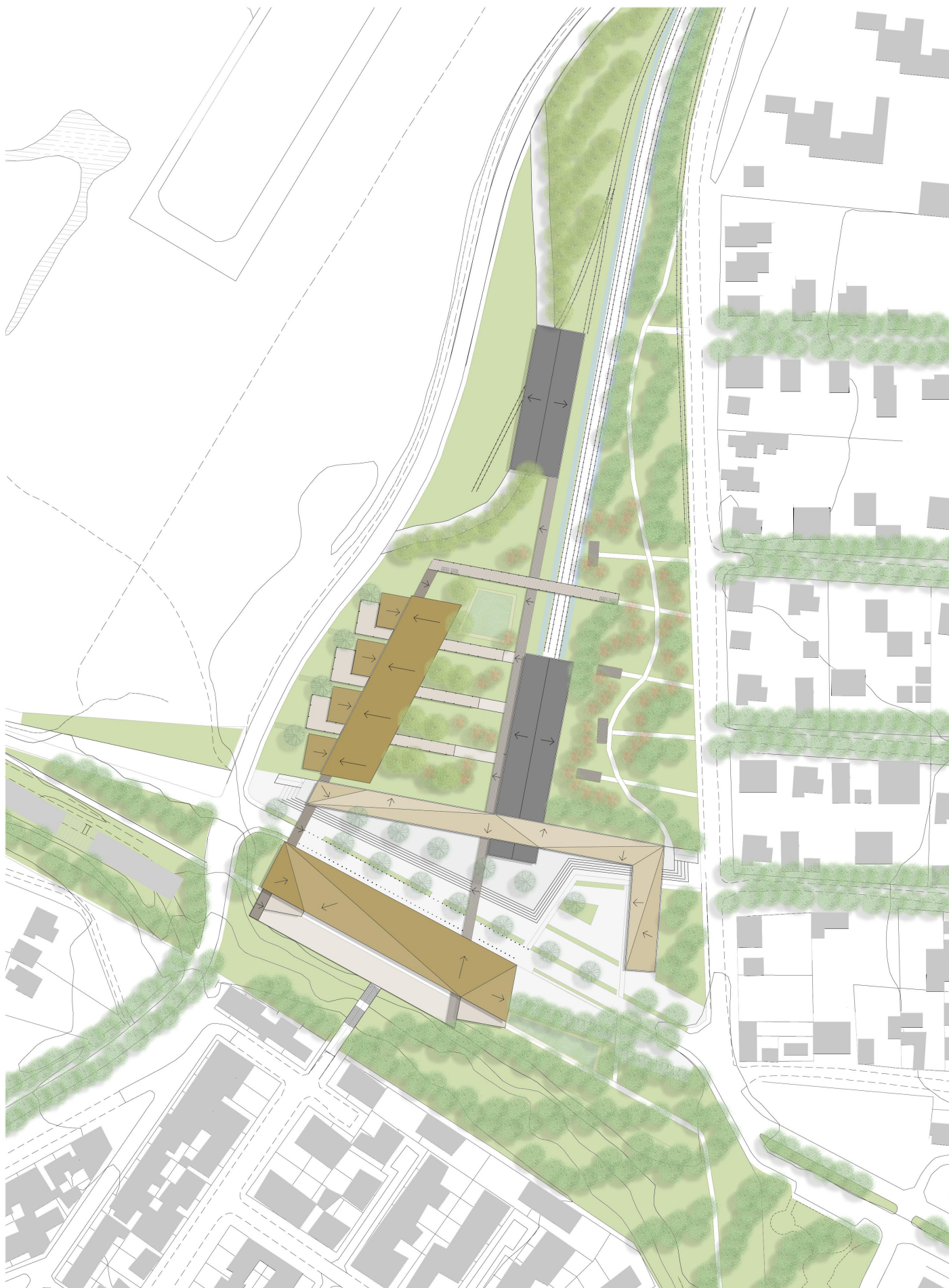


CRITERIOS



PLANTA TECHOS

ESCALA 1:500



CORTES PARQUE COMERCIAL ESTACIÓN

ESCALA 1: 250

CORTE 1



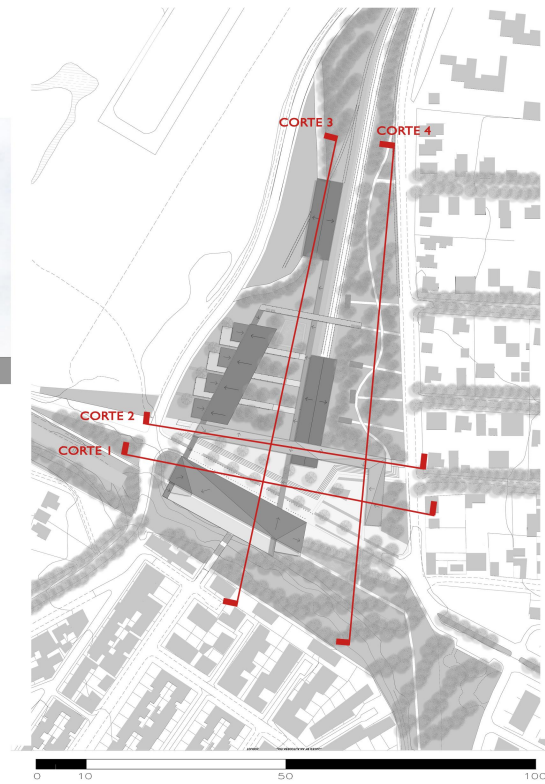
CORTE 2



CORTE 3



CORTE 4



PARQUE COMERCIAL ESTACION

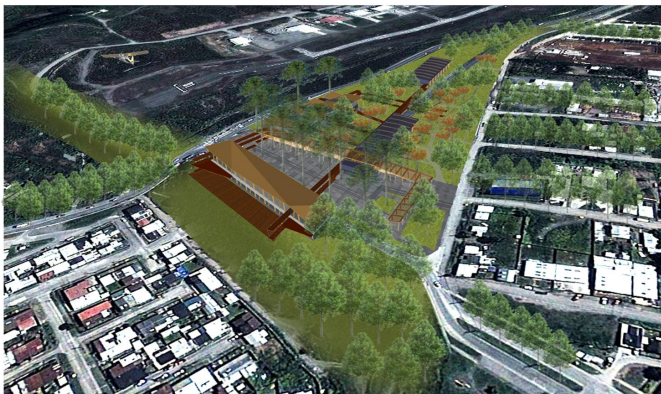
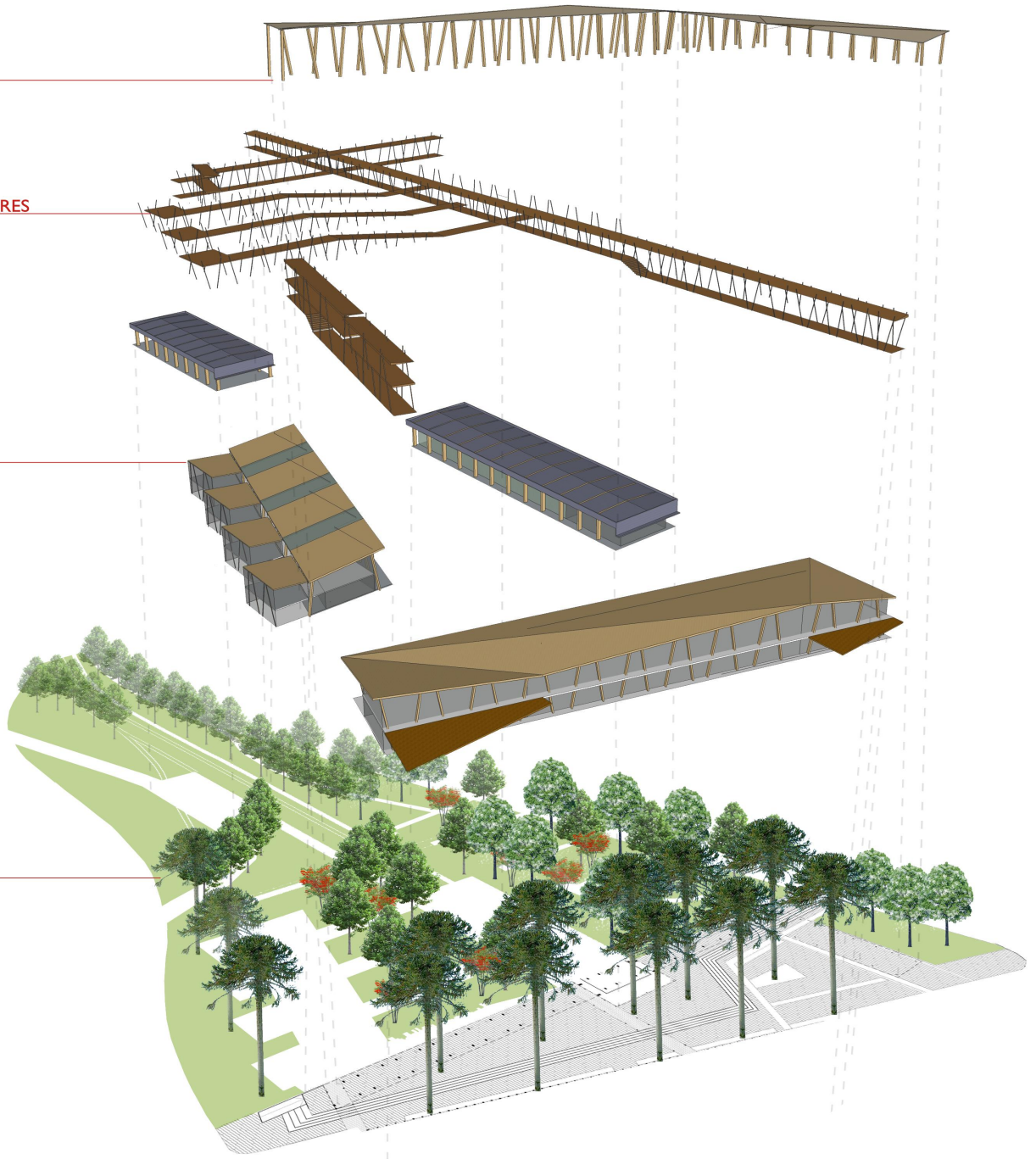
CUBIERTA ARCULADA

CORREDARES CONECTORES

PROGRAMAS

PARQUE

TEXTURAS



PLANTA 1° PISO +0,0 m

ESCALA 1:200



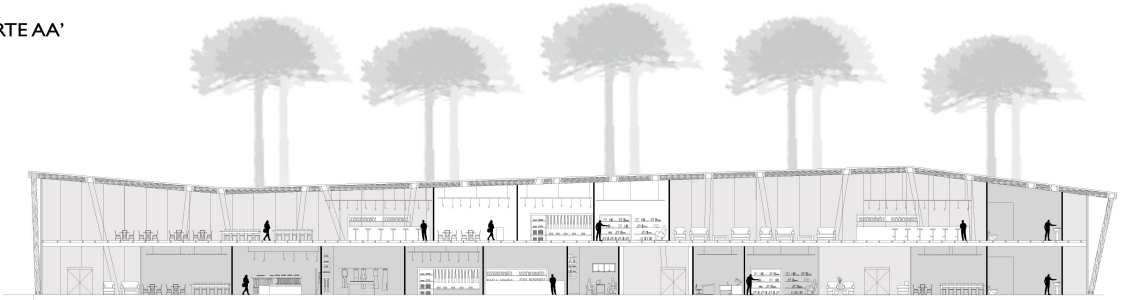
PLANTA 2° PISO +4,5 m

ESCALA 1:200

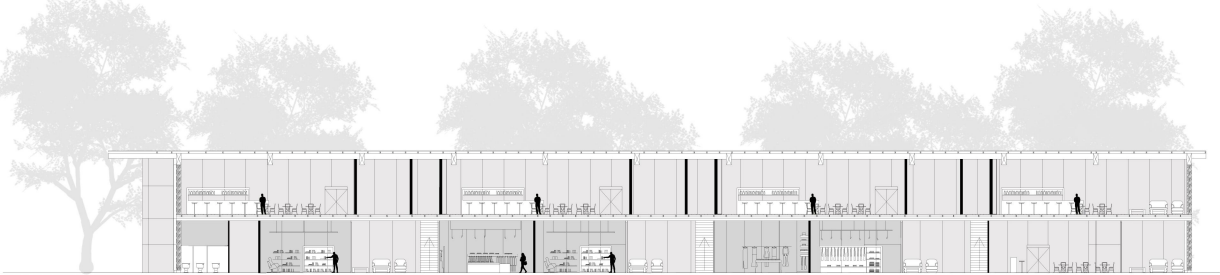


CORTES
ESCALA 1:100

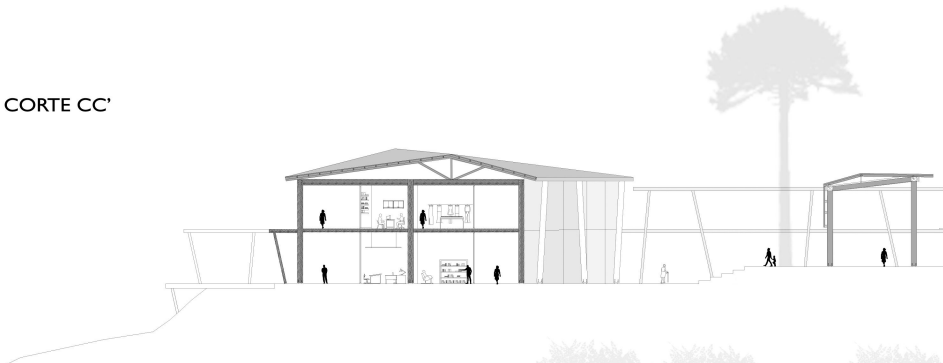
CORTE AA'



CORTE BB'



CORTE CC'



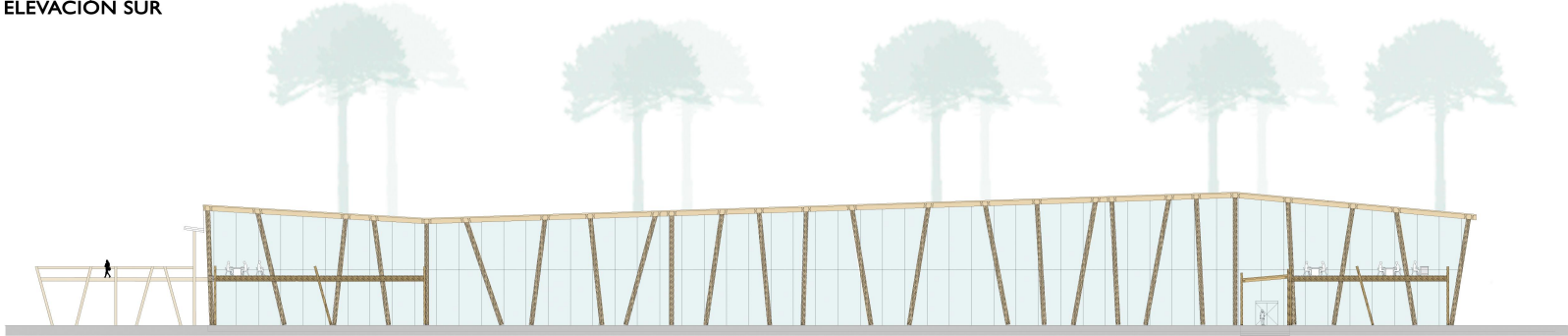
CORTE DD'



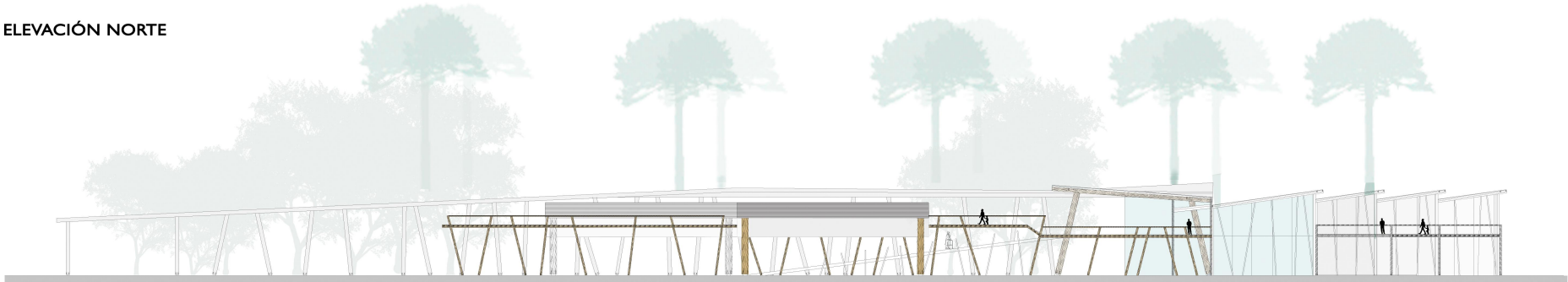
ELEVACIONES

ESCALA 1:100

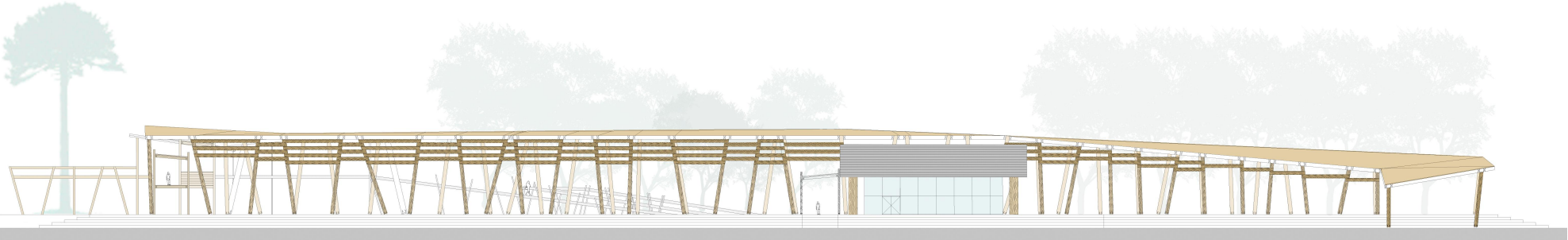
ELEVACIÓN SUR



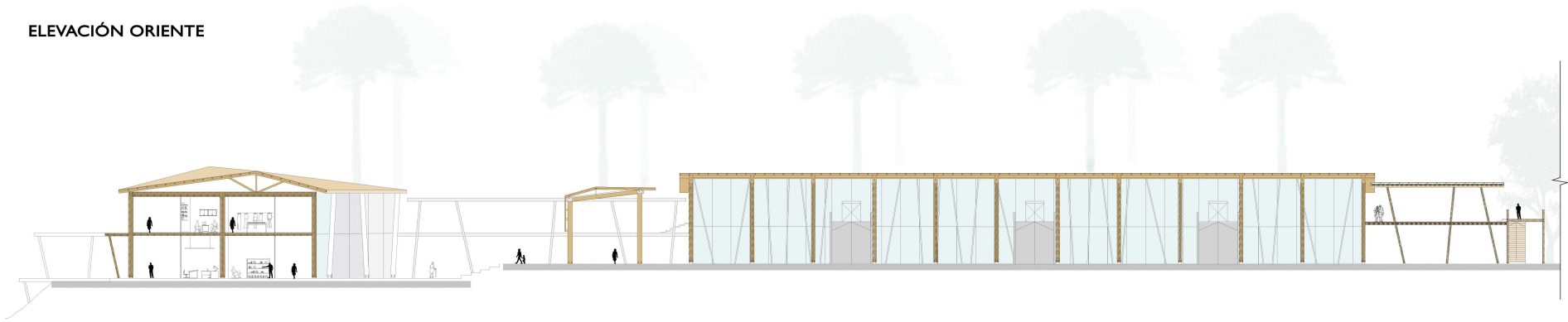
ELEVACIÓN NORTE



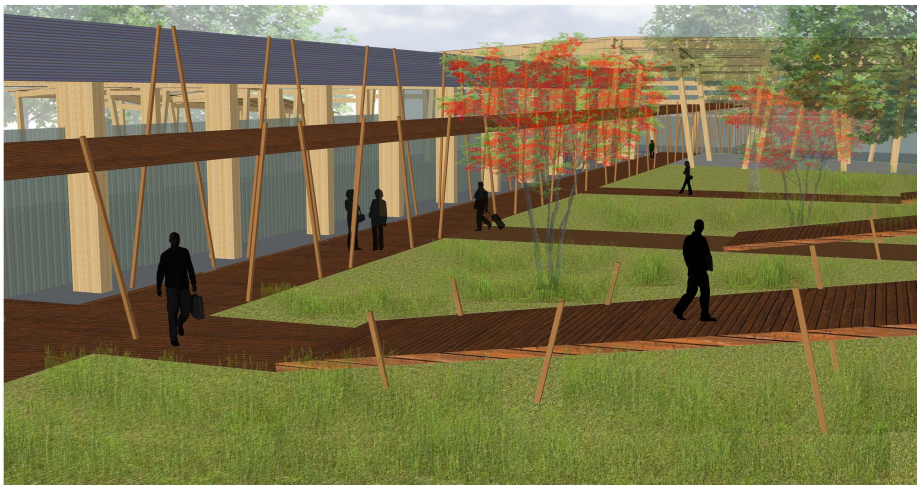
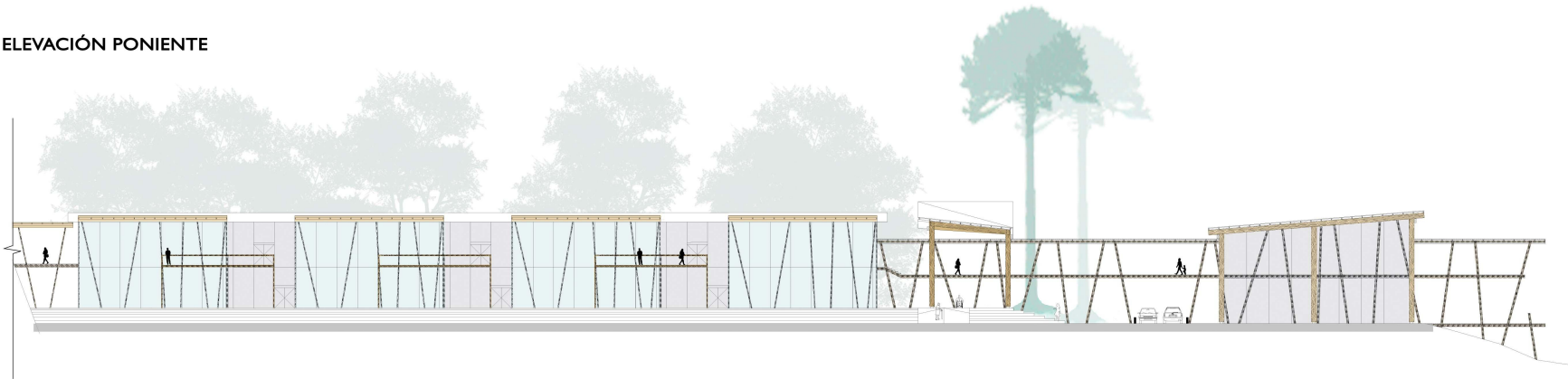
ELEVACIÓN ACCESO



ELEVACIÓN ORIENTE



ELEVACIÓN PONIENTE



DETALLE ESTRUCTURAL

CUBIERTA ARTICULADORA

