

CAPÍTULO 3

IMAGEN OBJETIVO

3.1. IMAGEN OBJETIVO COMUNAL

La caracterización de Potenciales y restricciones del territorio, así como las necesidades de suelo e infraestructura, reflejan el enfoque de planificación estratégica activa, orientando la síntesis del diagnóstico hacia la determinación de opciones de desarrollo posibles de ser consideradas en la preparación del Plan Regulador Comunal, por encima de la sola caracterización de déficits, limitaciones al crecimiento o expansión, y condiciones presentes de operación del sistema urbano-rural.

El contenido de esta recoge una discusión del diagnóstico sistémico en donde se recogen los potenciales y las restricciones que permiten dar una visión general de los puntos que se deben solucionar en la formulación del proyecto de planificación territorial para la Comuna de Puerto Montt. Es importante en esta etapa volver a revisar lo propuesto por otros instrumentos de planificación y ordenación territorial para revalidar los antecedentes de base para la formulación de una "imagen" o proyecto.

Fundamento de esta imagen objetivo o proyecto es la definición general de los principios que se plantearán para este instrumento regulador así como la hipótesis de desarrollo por sector condicionados por indicadores cuantitativos y cualitativos.

Definición de roles para la Comuna

Los roles para la Comuna deben ser revisados en un contexto *escalar*, es decir, cuales roles se vinculan con su contexto Comunal, Intercomunal, la provincia y el contexto regional.

- ✓ La Comuna tiene un rol de puerta o bisagra desde y hacia el territorio continental y el territorio insular austral.
- ✓ La comuna concentra el cruce y llegada de todos los modos de transporte, por lo tanto en un punto de trasbordo intermodal de transporte.
- ✓ Posee un potencial rol turístico, que con un mejoramiento de sus niveles de equipamiento y servicio, puede alcanzar una proyección nacional e internacional.
- ✓ También posee un rol productivo-acuícola, el cual con un manejo adecuado permitiría la convivencia con otro tipo de usos y actividades. (productivas-turísticas)



Problemas Comunes

1. Una estructura vial comunal sin jerarquía y sin reconocimiento de los diferentes sectores que la componen.
2. Ausencia de planificación de su borde costero, y patrimonio Comunal.
3. Malla vial estructurante indiferenciada en los usos.
4. Ausencia de un sistema integrado intermodal de transporte.
5. Falta de reconocimiento de las diferentes vocaciones de los centros poblados existentes en la Comuna.
6. Falta de reconocimiento de las áreas productivas, de protección y de riesgo en el desarrollo comunal.

Objetivos de estructuración Comunes

1. Diseñar una malla vial jerarquizada y segregada que integre a toda la comuna en su desarrollo y accesibilidad.
2. Dotar de equipamiento básicos a los distintos sectores o centros poblados.
3. Generar nuevas centralidades otorgando roles en función de sus actividades productivas más importantes y su grado de conectividad con el total comunal.
4. Generar nuevas subcentralidades que integren los sistemas intermodales de transporte.
5. Estructurar el borde costero comunal distinguiendo sus áreas de influencia, sectores y subsectores, además de la vocación de sus diferentes localidades o Caletas.
6. Generar una macrozonificación comunal que vele por las áreas de protección, riesgo, productivas y de valor patrimonial o paisajístico.
7. Desarrollar la Comuna como un territorio diversificado en funciones productivas como las actividades turísticas, agrícolas, industriales de servicios y relacionadas con la actividad portuaria.
8. Posicionar la comuna de su condición de localización estratégica en el territorio nacional, conformándose como la puerta al territorio Patagónico.

Fundamento Natural - Ambiental de la Imagen Objetivo Comunal.

Tomando en consideración el ordenamiento espacial actual de los elementos físico-naturales y antrópicos de la comuna, se visualiza como mejor opción para la planificación del territorio comunal, rescatar, respetar y reforzar los tres grandes mundos que cohabitan Puerto Montt, ya que en su existencia e interacción complementaria, son los que definen y construyen su importante perfil cultural-natural-paisajístico-turístico y su rol como polo de conexión multifuncional en esta zona geográfica del país (distribuidor y receptor de flujos, servicios, productos, rol como puente vinculante entre la zona centro-sur de Chile y el mundo austral del país, etc.), que la ha posicionado como una comuna clave en el futuro de la región. Estos espacios cohabitantes en la comuna, que se desarrollan en planos simétricos desde el centro hacia los extremos poniente y oriente de la comuna son el mundo urbano, rural y natural.



M E M O R I A

La configuración comunal actual ofrece un ordenamiento general que permite, sin proponer grandes esfuerzos reestructurantes, generar relaciones armónicas entre estos tres mundos, permitiendo a su vez, determinar con claridad los límites de influencia de cada uno de ellos. La fortaleza de esta estructura radica fundamentalmente en la separación entre el mundo humano-construido del mundo físico-natural por una amplia matriz de uso rural. Esto permite debilitar o reducir el efecto adverso de las actividades humanas de alto impacto sobre las áreas naturales de la comuna, ya que las áreas rurales pasan a ser un elemento separador, pero a la vez vinculante entre uno y otro, permitiendo un diálogo armónico y la existencia de ambos.

La imagen objetivo propuesta reconoce entonces la existencia de un potente núcleo urbano al centro de la comuna determinado por el área urbana de Puerto Montt y Alerce, que concentra una alta densidad poblacional y múltiples actividades asociadas al ámbito urbano. Su influencia está determinada en el borde costero desde la localidad de Panitao, pasando por Puerto Montt, hasta Coihuin. Estas localidades se refuerzan como puertas urbanas costeras que vinculan el mundo rural con el urbano por la costa. Hacia el norte se define por el sistema urbano Puerto Montt-La Vara-Alerce. En el borde costero urbano de Puerto Montt, esto es desde Panitao a Coihuin, se concentran puntos que cobran especial relevancia para la preservación del patrimonio arqueológico, paleontológico, natural y para la actividad turística. Aquí se registran conchales, bosques de alerces fosilizados, las zonas de interés turístico nacional de Isla Tenglo y Caleta Angelmó, y el área de protección de avifauna en la desembocadura de Coihuin.

A su vez la imagen objetivo refuerza el mundo rural-productivo, estableciéndose como centros suburbanos rurales a las localidades de Cardonal y Tepual y como puerta de acceso al mundo rural occidental de la comuna a la localidad de Las Quemadas, que refuerza su rol en conexión con Los Muermos. Desde el punto de vista ambiental esta definición cobra especial importancia para el sector rural poniente, fundamentalmente por la existencia de un acuífero sobre el cual existen sectores con suelos altamente permeables debido a su composición geológica, por lo que la utilización de sus suelos para usos industriales o residenciales de alta densidad podría poner en riesgo el abastecimiento de agua potable hacia la ciudad de Puerto Montt, hacia localidades rurales y para potenciales usos agrícolas. Por otro lado, como ya se mencionó la conservación del carácter rural en la zona oeste y este de la comuna colabora con las estrategias de preservación de las áreas naturales, creando a su vez dos espacios para el desarrollo, fomento y consolidación de actividades silvoagropecuarias y agroturísticas, junto con la conservación de áreas con bosque nativo. En el borde costero rural del sector oriente de la comuna destaca de manera relevante una red de agroturismo, el conchal de Piedra Azul y el alerzal fósil de Lenca.

En los extremos poniente y oriente de la comuna se definen áreas de alto interés para la conservación del patrimonio natural de la comuna. Estos son reconocidos e incorporados a la imagen objetivo como las áreas que complementan y cobijan las actividades humanas del mundo rural y urbano. Por un



M E M O R I A

lado destaca en el ala poniente el sitio prioritario "Río Maullín", propuesto por CONAMA por considerarse un sector con alta concentración de biodiversidad; áreas con importante superficie de bosque nativo asociado al río Maullín; suelos de alto valor agrícola para la zona y el sitio arqueológico Monte Verde. En el ámbito natural oriente de la comuna destaca la presencia de áreas naturales de valor ecológico y paisajístico dominadas por la presencia del bosque templado lluvioso y por la Precordillera y Cordillera de Los Andes. En este sector son determinantes las áreas SNASPE bajo tuición de CONAF, Parque Nacional Alerce Andino y Reserva Nacional Llanquihue que ya poseen un rol fundamental y consolidado en términos de cobijar y preservar amplias zonas de bosque nativo, fauna y ejemplares semilleros adultos de alerce (*Fitzroya cupressoides*). Para su protección se define un área de amortiguación que cumplirá con disminuir cualquier efecto ecológico deletéreo originado desde el ámbito rural.

La vinculación entre mundo rural/mundo natural/borde costero y el refuerzo de rol agro y ecoturístico en el sector oriental de la comuna se materializa identificando vías turísticas estratégicas y estableciendo como centros turísticos rurales precordilleranos a la localidad de Chamiza y Correntoso. A su vez por la carretera austral se establecen como centros turísticos rurales costeros a la localidad de Piedra Azul y Lenca, los que sirven como centros de complemento y apoyo a la red de agroturismo que ocupa este tramo del borde costero. Se determina a la localidad de Caleta La Arena como una puerta de acceso fundamental para el turismo hacia el mundo austral por lo que se refuerza su rol de centro puerto de primera jerarquía.

Se reconoce a su vez concentrados en la sección este de la comuna (desde Puerto Montt hasta el límite este comunal), amplias zonas sujetas a eventos naturales físicos que representan áreas de riesgo para la población comunal. Estos procesos que se desarrollan en extenso en la evaluación diagnóstica de la comuna, se caracterizan por estar dominados por la recurrencia de fenómenos de remoción en masa de suelos y efectos directos e indirectos provocados por volcanismo (volcán Calbuco). Cabe señalar como elemento relevante, el área de riesgo por tsumani, marejadas o alzamientos de mareas que es común a todo el borde costero e islas de la comuna.

En este sentido, posterior a una identificación y evaluación diagnóstica global de todos los factores involucrados en la dinámica natural, ambiental, cultural y turística de la comuna se han propuesto zonas claves presentes en el ámbito urbano, rural y natural, que por su grado de sensibilidad, fácil degradación frente al uso humano y alto interés en términos patrimoniales, turísticos y estratégico-económicos, deben ser protegidas a través de su restricción total o parcial de actividades antrópicas, ubicando en ellos o contiguo a ellos densidades y usos adecuados.



M E M O R I A

Fundamento de la conectividad y el transporte de la Imagen Objetivo Comunal.

En términos de conectividad de transporte cumple con el objetivo de lograr una integración comunal a dos escalas:

- Una escala extracomunal, en la que se integra la comuna con las aldeañas mediante una red vial estructurante.
- Una escala intracomunal, en la que se integran los sistemas viales poniente costero poniente, centro - norte e intermontano

Así, se ha planteado una red de conectividad vial comunal apoyada en la red existente. Los criterios empleados para especificación de las vías fueron los siguientes, deducidos del Diagnóstico y de su Síntesis.

- Los niveles de flujo actuales y proyectados, determinan el estándar de las vías.
- Red de Conectividad radial, centrada en el eje Puerto Varas – Alerce – Puerto Montt
- Conectividad vial de todo el territorio comunal
- Integración de la conectividad vial con otros sistemas de transporte.
- Mínima intervención. Con aprovechamiento del máximo de rutas existentes.
- Reconocimiento de las vocaciones productivas de las macrozonas de la comuna
- Reducción de la presión sobre el borde costero a través de un esquema de conectividad desconcentrador

Transporte Rodoviario

Los elementos que describen la imagen objetivo a escala comunal en materia de transporte rodoviario son:

- Ejes de Conectividad, que describen las forma en que posteriormente se estructuran los trazados viales y los sistemas de transporte lineal o puntuales.
- Jerarquías, según la vocación de cada eje de conectividad y su asociación con la clasificación funcional expresado en la legislación vigente.

Ejes de conectividad

Los ejes de conectividad planteados en la imagen objetivo comunal obedecen a los siguientes conceptos:



M E M O R I A

- Ejes de Conectividad Nacional. Corresponden básicamente al reconocimiento de los ejes viales que si bien se emplazan físicamente en la comuna, forman parte de la estructura vial a nivel nacional, como son las rutas 5 y 7.
- Ejes de Conectividad Intercomunal. Corresponden a ejes viales que se emplazan en el territorio comunal o parte de el, pero que forman parte de la estructura vial de conexión entre la comuna de Puerto Montt y las comunas aledañas, ejemplo de estas rutas son el eje Alerce – Puerto Varas, el eje Puerto Montt - Los Muermos, el eje Puerto Varas – Las Quemadas – Maullin entre otros.
- Ejes de Conectividad Intracomunal. Corresponden a ejes de conectividad que ofrecen funcionalidad en forma preponderante o exclusiva al sistema vial comunal, además de otorgar continuidad en los entornos urbanos al resto de vialidad comunal. Destacan entre estos el eje Tepual – Trapen, Anillo Puerto Montt – La Vara – Correntoso entre otros.

Estos conceptos de conectividad constituyen uno de los atributos que determinan la caracterización funcional de los ejes de conectividad.

Otros Sistemas de Transporte

En este aspecto, la imagen objetivo considera a escala comunal básicamente la consolidación de ejes de conectividad mediante ferrocarril hacia una estación intermodal en donde converjan otros modos de transporte asociados al movimiento de carga hacia puertos, transporte de pasajeros, en áreas externas al borde costero, a fin de reducir la actual tendencia de concentración de actividades. Considera además la consolidación de un sistema portuario integrado por pequeños puertos, con acceso desde la red vial costera. hacia los ejes de conectividad viales de tipo señalados en el acápite anterior. De este modo, la imagen objetivo en relación a otros modos de transporte, propende a la integración de estos en un solo sistema, que contenga a grandes rasgos los siguientes elementos:

- Sistema Ferroviario constituido por un eje de conectividad proveniente de la red ferroviaria troncal, con terminal intermodal de transporte apto para transferencia de carga y pasajeros.
- Sistema de Transporte de Pasajeros asociado a un sistema nuclear de terminal de tamaño medio, integrado a los ya existentes y al terminal intermodal ferroviario.
- Sistema de Transporte de Carga que mediante vialidad estructurante ad hoc y terminales de transferencias desde ferrocarriles y camiones, permita movilizar carga hacia el sistema Portuario Comunal.
- Sistema Portuario nuclear, jerarquizado según la vocación (carga, pasajeros, turismo), e importancia (nacional, regional, comunal), interconectado a los otros



M E M O R I A

sistemas mediante infraestructura y servicios que otorguen continuidad al movimiento de carga de pasajeros.

Fundamento de la propuesta de zonas de conservación patrimonial comunal y urbano de la Imagen Objetivo.

En el nuevo Plan Regulador de la comuna de Puerto Montt, hemos estudiado el tema del patrimonio como un elemento a valorar dentro de la ciudad ya que los conjuntos históricos ofrecen a través del tiempo el testimonio más tangibles de la riqueza y la diversidad de los elementos culturales, religiosos y sociales de una comunidad, estos reflejan nuestra historia, memoria colectiva y refuerzan la identidad cultural de la ciudad por lo que su protección e integración en la vida de la comuna, es un factor básico para el desarrollo y posible orden en el crecimiento del territorio.

Es por esto que nos parece importante reconocer la existencia de un patrimonio urbano y arquitectónico, para de esta manera generar condiciones que permitan utilizar y valorar lo que la ciudad posee.

El estudio patrimonial se realizó mediante un recorrido de la comuna identificando en el catastro cada uno de los edificios de conservación histórica. Con esto se logró reconocer áreas dentro de la comuna con carácter patrimonial, que se distinguen por pertenecer al desarrollo de esta tanto por la conformación geográfica, como por el desarrollo histórico y crecimiento urbano.

El trabajo realizado consistió en constatar 100 inmuebles de carácter patrimonial que se emplazan dentro de la comuna, en su mayoría en la zona urbana.

Estos inmuebles de conservación han sido identificados y catalogados por la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la ciudad de Puerto Montt.

Los criterios utilizados para catalogar estos inmuebles han sido dados principalmente por que tienen una arquitectura representativa de la época (1850-1920, influencia arquitectura colona alemana, chilota, etc.), están construidos con una tipología propia del lugar donde se emplazan, por antigüedad y/o estado de conservación. Es decir, existen distintos niveles de evaluación para otorgar esta categoría, estos son de tipo morfológico, constructivo, histórico, urbano arquitectónico, de agrupación, rareza, estado de conservación y protección. Cada uno de estos ítems se evalúa individualmente para luego definir en su conjunto si poseen las condiciones suficientes para denominarse como inmuebles de conservación histórica, dentro de la Comuna.



M E M O R I A

Área Patrimonial de Carácter Comunal

Mediante el estudio de catastro realizado con anterioridad el área que conforma todo el borde costero de la comuna, desde Huelmo hasta Caleta La Arena, se constituye como un recorrido de reconocimiento y contemplación del Seno del Reloncaví, por una franja costera de carácter rural, la cual tiene como centro urbano a la ciudad de Puerto Montt.



Cada una de las distintas localidades del borde costero (Huelmo, Chingihue, Tenglo, Pelluco, Piedra Azul, Lenca y Chaicas) poseen pequeñas iglesias catalogadas como inmuebles de conservación, además de otorgar diversidad de servicios y paisajes tanto para el turista como para el que habita la zona.

Esta franja adquiere carácter patrimonial ya que cada una de estas localidades se estructuran alrededor de estos recintos con destino de culto, se enfrentan al mar, son hitos dentro de la localidad y dentro del recorrido costero. Representando una tipología arquitectónica similar y característica de la zona.

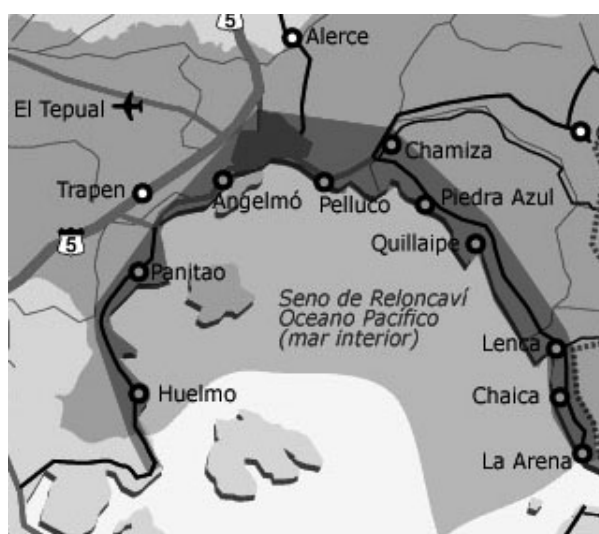
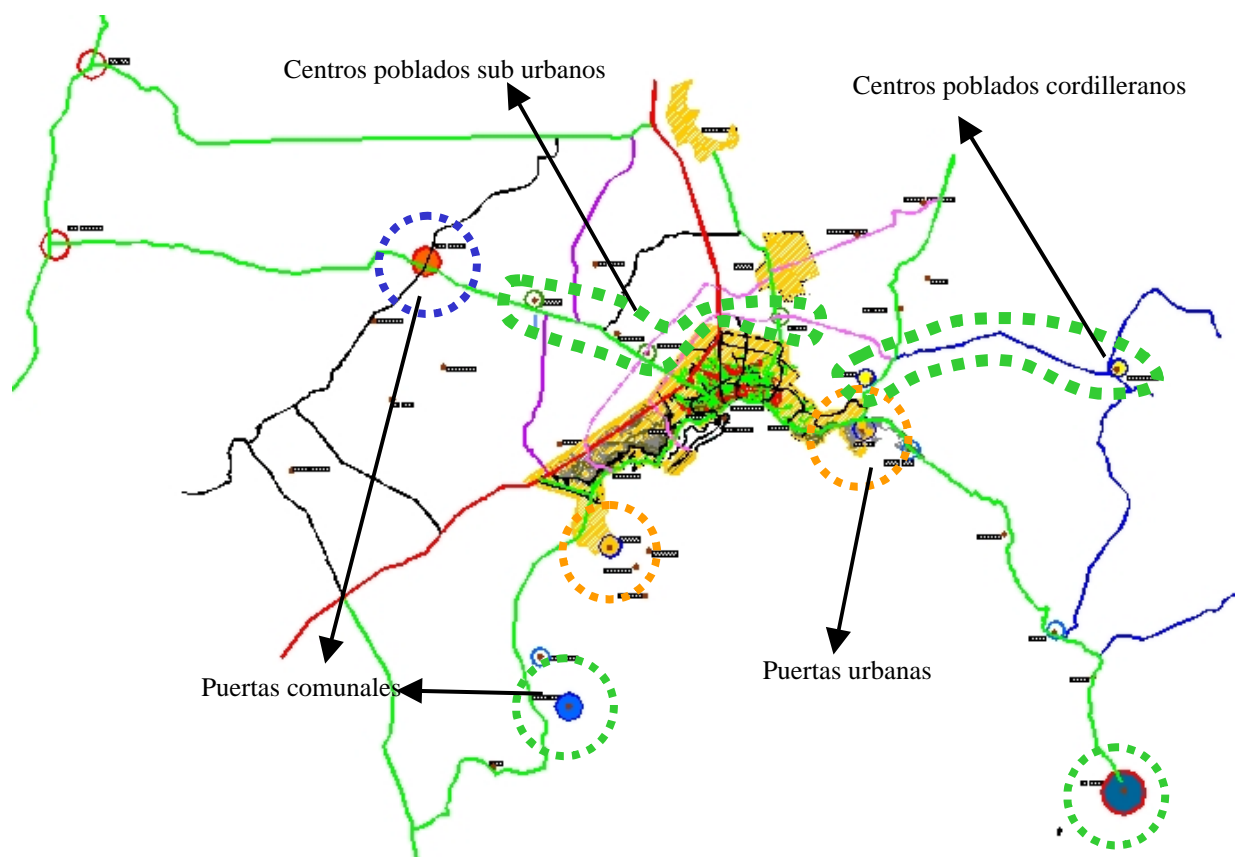


Imagen objetivo comunal.



La propuesta de ordenamiento territorial Comunal define el rol y destino de los centros poblados más importantes de la Comuna, y busca en sus relaciones de interdependencia constituir sistemas de ordenamiento de centros poblados, que tienen como propósito relacionar y jerarquizar los potenciales productivos, naturales y culturales de cada localidad.

De esta manera se puede a partir de la síntesis diagnóstica alcanzada, agrupar estratégicamente los diferentes centros poblados en los siguientes sistemas:

1. Puertas Comunales
2. Puertas urbanas
3. Centros poblados Rurales
4. Centros poblados Rurales costeros.

1.- Puertas Comunales

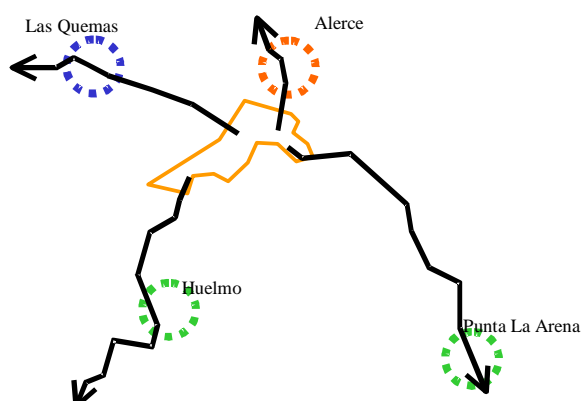
Son aquellas localidades que por su localización estratégica en el territorio comunal, en sus límites y relacionada con accesibilidades estructurantes de escala intercomunal, interprovincial o interregional, se configuran como centros de



M E M O R I A

servicios y equipamientos básicos que refuerzan su rol estratégico, sirven a su entorno inmediato y potencian las condiciones propias de la comuna.

De esta forma se distinguen en el territorio comunal un sistema de localidades relacionadas con las condiciones estratégicas señaladas y que se vinculan de esta forma con todas las vialidades estructurante de la comuna. Y estas son:



Alerce: Como único centro urbano, además de Puerto Montt es la puerta de acceso desde el Norte oriente de la Comuna. Planificada como una ciudad satélite autónoma e interdependiente de Puerto Montt y Puerto Varas, tiene una clara vocación de subcentralidad urbana de escala intercomunal, debiendo por ende asumir en su área de desarrollo los servicios básicos a la altura de dicho rol., concordante con ese propósito es la conformación de un área industrial al interior del área urbana, que debiera formar parte del sistema de áreas y vías productivas de la Comuna.

Las Quemadas: Es la localidad que se encuentra entre el territorio rural al poniente de la Comuna y Puerto Montt y se comunica a un sistema de centros poblados emplazados en la zona poniente de la Provincia, como Los Muermos y Fresia.

Su estratégica localización cercana además al Aeropuerto Nacional el Tepual, la consolidan como un asentamiento tanto de apoyo de los servicios básicos de su entorno rural, como a un centro semi urbano que se relaciona interdependientemente con la ciudad de Puerto Montt.

Caleta La Arena: Una caleta de pescadores, junto a un balseo que le da continuidad a la carretera austral le otorgan a Punta La Arenas una condición única en el territorio Comunal, ya que debido a su distancia de la Ciudad de Puerto Montt 45 km es el asentamiento de llegada o partida al territorio patagónico, por lo tanto debiera estar dotado de los equipamiento básicos de servicios de escala intercomunal, además de potenciar el rol turístico cultural de la zona que está emplazado.

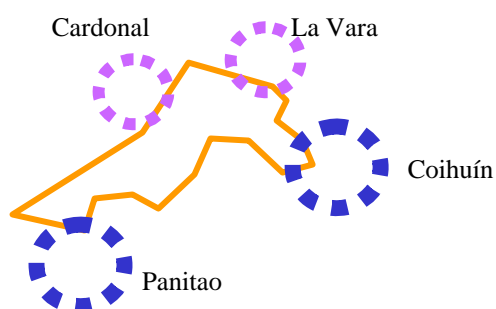


M E M O R I A

Huelmo: Localidad ubicada en la salida sur costera de la Comuna, camino hacia Calbuco, está dotada además de su localización estratégica, de claros atributos paisajísticos. Con ello se destaca dentro del sistema de localidades costeras cercanas a la ciudad de Puerto Montt, constituyéndose en la más valorada por sus condiciones naturales. De esta forma se debiera conformar como un centro de servicios rurales costeros en conjunto con su rol de balneario principal de la Comuna de Puerto Montt.

Puertas urbanas

Son aquellas Localidades suburbanas que se encuentran entre el territorio rural y el límite urbano, y tienen como destino asumir parte del crecimiento de la ciudad de Puerto Montt, velando por sus condiciones propias que le conforman su autonomía e identidad espacial. De esta forma se distinguen:



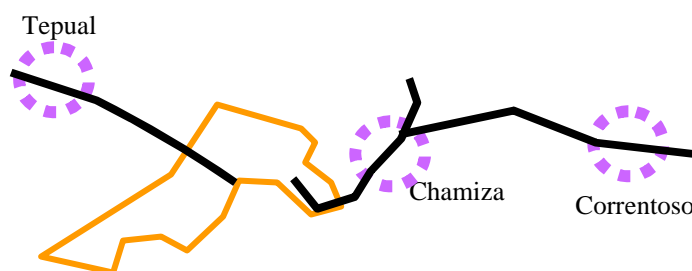
Panitao y Coihúin: Estas localidades tienen en común el formar parte del sistema de localidades del borde costero de la Comuna, y además están contiguas a los límites urbanos actuales de la ciudad de Puerto Montt en sus extremos poniente y oriente respectivamente. Por lo tanto es eminente el consolidar en algún grado su actual nivel de ocupación, y velando por sus condiciones naturales, integrarlas como unidades autónomas al crecimiento urbanos de la ciudad.

La Vara y Cardonal: Pequeños asentamientos o sectores de muy baja densidad contiguos al límite urbano Nor oriente y poniente y estructurados a partir de sus vías de acceso de escala intercomunal. Estos tienen la natural condición de absorber parte del crecimiento urbano con una clara vocación de centralidades de servicios asociadas a las vías de acceso de la ciudad Capital de la Región



Centros poblados Rurales

Son aquellos asentamientos menores de características principalmente rurales, que destacan por su condición de cercanía a elementos de estructuración territorial comunal; como lo son: Tepual con su cercanía al aeropuerto nacional y a la ciudad de Puerto Montt; Chamiza como puerta de acceso al mundo precordillerano de la comuna, de alto valor natural turístico y su cercanía a puerto Montt; y Correntoso como única localidad que preside el área cordillerana comunal y su entorno natural, Volcán Calbuco, lago Chapo.



Centros poblados Rurales costeros.

La diversidad de elementos que están desarrollándose en el borde costero Comunal, nos permite dividir el territorio costero en tres grandes áreas; éstas son:

- El área correspondiente a la costa Poniente; que tiene un área de influencia que va desde Panitao hasta un poco más al sur de Huelmo.

Este sector se caracteriza por ser rico en la actividad pesquera y de cultivos del mar, que junto a sus pequeños balnearios, que destacan por sus condiciones naturales, como lo son Panitao, La isla de Maillén, Bahía Ilque y Huelmo, le dan a este sector una clara vocación turística, principalmente para los habitantes de la ciudad de Puerto Montt.

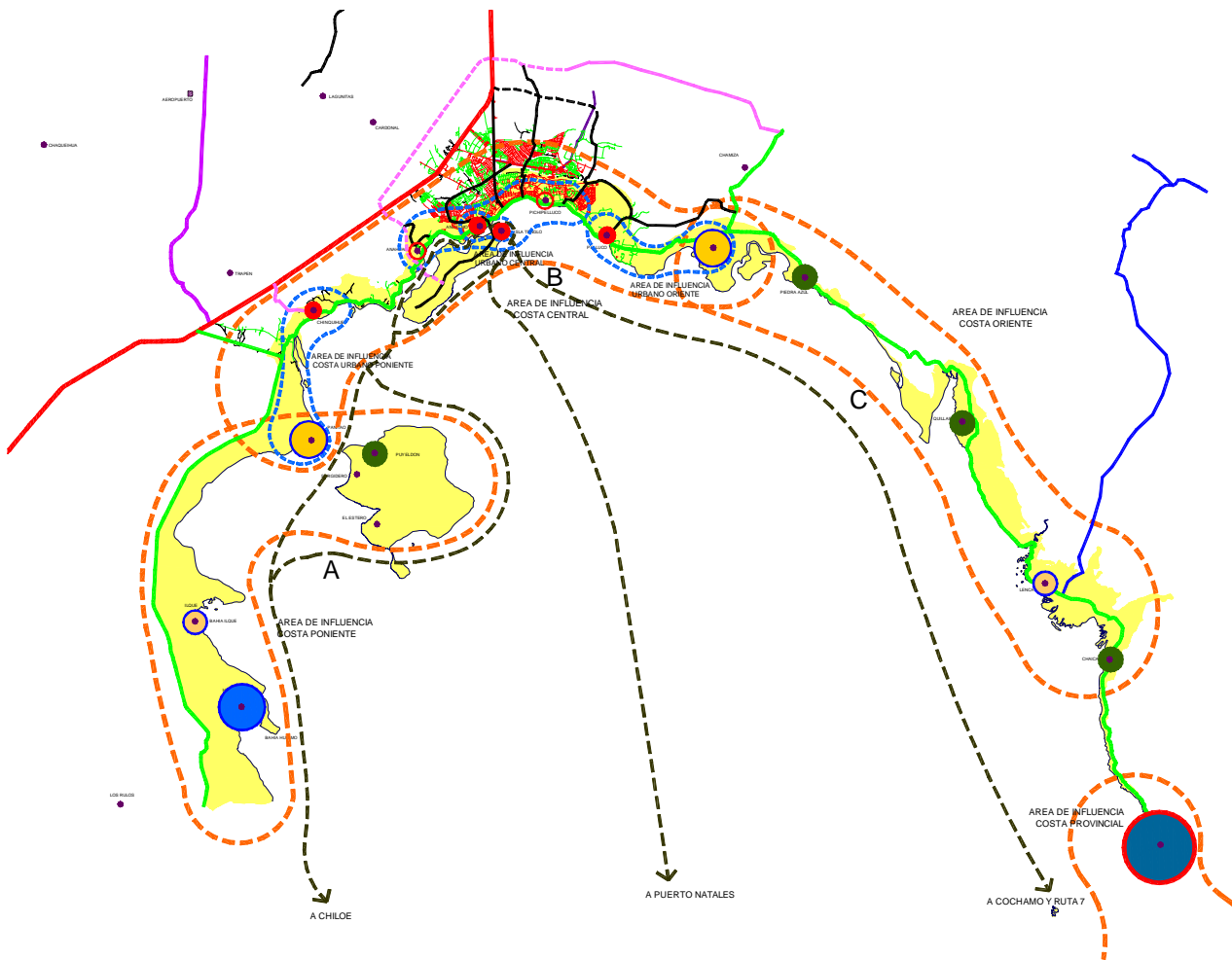
- El área costera central; que va desde Panitao hasta Coihuin y que contiene todo el borde costero urbano. Es donde se concentran gran parte de las actividades costeras de la comuna; como lo son las productivas asociadas a la actividad marítima, (astilleros , Puertos, Caletas, etc.) las de esparcimiento turísticas (marinas, restaurantes, hoteles, sectores artesanales, etc.).

Al interior de esta área central se pueden distinguir tres sub sectores que conforman unidades autónomas al interior del área urbana de la ciudad de Puerto Montt; uno es el sector de Chinquihue, otro es el sector de Angelmó, isla Tenglo y centro borde costero de la ciudad y finalmente el sub sector de Pelluco. A cada uno de ellos se le reconocen centralidades que les proporcionan autonomía e identidad urbana.



M E M O R I A

- El área costera oriente, que va desde Coihuin hasta Chaicas y finalmente alcanza Punta La Arena, forma parte además del área de influencia patagónica a través de la Carretera austral, y destacan las localidades de Piedra Azul, Quillaipe, Lenca Chaicas y Puna La Arena, como conformadoras de un sistema de asentamientos basados en el agroturismo, pesca y en la actividad acuícola.



3.2. IMAGEN OBJETIVO URBANA

La proposición de una imagen objetivo de desarrollo urbano para Puerto Montt, resulta de la fusión de visiones del territorio, objetivos del ordenamiento territorial en la escala comunal, proyecciones y tendencias de crecimiento y cambio en el sistema de asentamientos humanos de la comuna, reconocimiento de los umbrales de cambio y crecimiento esperados, y, de la identificación y proposición de objetivos urbanos y urbanísticos de adecuación de la estructura física, funcional y espacial del centro urbano principal de la comuna.

En concreto, la imagen objetivo es la adición de la visión sobre el rol de la ciudad, las dimensiones del crecimiento esperado, el patrón de asentamiento y relaciones que la ciudad conforma, las demandas de infraestructura y servicios asociadas a ese crecimiento, y, la identificación consecuente de los desafíos y potencialidades que el ordenamiento territorial puede articular en pos de ese desarrollo.

Las componentes mencionadas se encuentran presentes en este informe en la expresión analítica y propositiva en relación a cada categoría del análisis diagnóstico. La sección siguiente se refiere a los aspectos específicamente relacionados con la estructura espacial y funcional de la ciudad y soporta en este sentido la proposición de estructuración urbana propuesta.

Visión estratégica de Puerto Montt.

Una visión de largo plazo de Puerto Montt, a 30 años, es la que se plasma en el Plan Regulador Comunal. Creemos que Puerto Montt es un centro metropolitano, vale decir una ciudad que se tiende a especializar crecientemente en servicios de alta calidad, que irradia influencia sobre un sistema variado de asentamientos humanos (cuenca del lago Llanquihue, mar interior y Patagonia). El carácter de "ciudad central" tenderá a asignarle roles a las localidades del entorno inmediato.

Puerto Montt debe proyectarse como área metropolitana, vale decir gente que habita, trabaja, compra, accede a servicios especializados o estudia en Puerto Montt, de esta forma se reforzará el carácter de Puerto Montt como nudo de comunicación multimodal y se afianzará su modelo de capital sur-austral de Chile, mas allá del debate administrativo de las regiones institucionales.

El irse constituyendo en área metropolitana no conduce necesariamente a que toda el área de influencia directa de Puerto Montt este conurbada o unida, todo lo contrario, un desarrollo sustentable de Puerto Montt implica que no "fagocite" a las localidades vecinas, que deberán jugar un rol específico y particular, funcional ciertamente a sus propios desafíos y desarrollo. Puerto Varas es un ejemplo en el sentido positivo para las localidades vecinas, es cada vez más parte del fenómeno de metropolización de Puerto Montt, manteniendo su identidad y especificidad de rol.



M E M O R I A

El desafío por tanto es construir un Puerto Montt urbanamente compacto en un contexto de relaciones de jerarquía metropolitana con roles específicos y diferenciado del conjunto de las otras localidades.

Objetivos de planificación urbana.

- Dotar de suelo para todas las funciones, en cantidades y condiciones consistentes con las expectativas de demanda.
- Orientar el desarrollo y crecimiento de la ciudad hacia los sectores con mayores ventajas.
- Definir los usos de suelo en función de la lógica del territorio y de la solución de los problemas existentes.
- Proponer alternativas para el emplazamiento de funciones claves en la estructura urbana (terminales de transporte, centros de equipamiento, equipamiento mayor, etc)
- Orientar el desarrollo urbano hacia una adecuada integración con el medio natural como medio para la reducción de externalidades negativas y costos de infraestructura, así como para la integración del entorno en la estructura urbana.
- Proponer un tratamiento de la vialidad urbana de modo de segregar los tráficos, completar las redes e integrar el tejido vial de la ciudad.
- Responder a los desafíos de la especialización del tejido urbano, superando los conflictos asociados a la superposición de funciones en el área urbana.

Objetivos de desarrollo urbano.

Los objetivos de desarrollo urbano apuntan a la expresión, en el plano de la ciudad, de las condiciones que permiten consolidar él o los roles previstos en las secciones anteriores.

La ciudad de Puerto Montt, presenta a la luz del análisis efectuado y de la visión estratégica y objetivos de planificación enunciados, los siguientes temas que requieren ser abordados en el proyecto de ordenamiento urbano:

Objetivo _ adecuar las condiciones de uso de suelo a las demandas potenciales considerando localización, accesibilidad, conectividades, y usos urbanos existentes. Dotar al Plan Regulador de suelos suficientes para acoger las demandas y estimular nuevos patrones de asentamiento residencial, de servicios y productivo.

La falta de suelo normado para el desarrollo de proyectos habitacionales orientados a segmentos de ingreso medio y alto constituye una restricción “gratuita” para la ciudad que se resuelve en no poca medida en el emplazamiento de este mercado en comunas vecinas.



M E M O R I A

La contradicción resultante del cruce entre el suelo urbano disponible y las condiciones previstas para su ocupación ha generado además del fenómeno anterior la instalación de nuevas industrias en áreas no planificadas, en lo principal a lo largo de las rutas de aproximación a la ciudad.

Objetivo_ crear un subsistema de centralidades en el territorio urbano.

Desde el punto de vista funcional, la ciudad de Puerto Montt presenta un único centro o zona central de servicios, que responde a las necesidades regionales, comunales y locales.

El rápido desarrollo de la zona central ha hecho necesaria la discusión sobre nuevos centros de equipamiento y servicios, orientados a mejor abastecer la ciudad, reconocer especificidades y mejorar la circulación dentro del casco urbano. La especialización funcional asociada al crecimiento de la ciudad pone un desafío especial en el reciclaje y adecuación de los centros existentes, así como el desarrollo de nuevos, sobretodo a la luz de la incorporación de nuevas tipologías de servicios comerciales y de recreación como son, por ejemplo, los centros comerciales, las grandes tiendas, los mercados de abasto, los centros de acopio regionales, entre otros.

Por su parte la dispersión de los servicios personales y de primera necesidad en el territorio urbano, mejoran la calidad de estos, permiten reducir los desplazamientos y, fortalecen la consolidación de redes de transporte público y viales en la ciudad. Sirven también como núcleos para la organización de sectores o barrios en la ciudad.

- _ Producir núcleos para la organización de sectores o barrios en la ciudad.
- _ Reconocer las especificidades funcionales de estos núcleos y mejorar la circulación dentro del casco urbano.
- _ Dispersión de los servicios personales y de primera necesidad en el territorio urbano.

Objetivo_ establecer vínculos precisos y lugarizados con la memoria colectiva de la ciudad. Esto es identificación y desarrollo de lugares de potencia simbólica para la ciudad. Plazas, edificios, borde costero, lugares geográficos (Isla Tenglo) y asentamientos vernáculos. Además pretende preservar la identidad cultural de Puerto Montt, a través del reconocimiento de los asentamientos existentes como La Vara, Costa Tenglo, Puntilla Tenglo, etc. y de las relaciones entre los asentamientos humanos y el territorio.

- _ Integrar la Isla Tenglo al desarrollo urbano de la ciudad mediante la intensificación de su usos, principalmente los que logren consolidar un carácter turístico y recreativo.



M E M O R I A

_ Fortalecer el carácter institucional de la ciudad, centro Metropolitano, Capital de la X Región de Los Lagos.

_ Fortalecimiento de los servicios y equipamientos de carácter regional y metropolitano.

_ Resguardar a la ciudad de piezas urbanas disonantes con su identidad.

_ Definición de normativas para los procesos de "construcción presente" del patrimonio dentro de las dinámicas urbanas actuales.

Objetivo_ planificar una malla vial jerarquizada, segregada y continua.

Desde el punto de vista de las redes de circulación y sistemas de transporte, los problemas principales se resumen en la congestión vehicular que experimenta parte del tejido y algunas vías específicas.

Un segundo aspecto dice relación con la discontinuidad de la malla vial no sólo de primera jerarquía sino también de segunda jerarquía. La orientación y circulación en la ciudad se dificulta por esta particular condición.

Un tercer aspecto de esta dimensión lo constituye la dificultad que representa la accesibilidad e interconexión de los principales terminales de transporte portuario, aeroportuario y ferroviario, los que utilizan la red vial básica urbana para ello.

Objetivo_ reconocer la posición estratégica de Puerto Montt, como centro articulador y de trasbordo intermodal.

_Relacionar y mejorar los terminales y el sistema de transporte urbano.

Objetivo_ incentivar la utilización de sistemas alternativos de movimiento al interior de la ciudad.

_ Peatonalidad, mejoramiento de escaleras e implementación de ascensores.

_ Crear normas para producir espacios de circulación cubiertos.

Objetivo_ planificar y desarrollar la zona borde costero como elemento estructurante principal, no solo del paisaje, sino de la vida urbana de la ciudad.

La condición de ciudad – puerto se expresa funcional y espacialmente en la zona de borde costero. Primer espacio histórico de ocupación, resume en su desarrollo las etapas históricas de la ciudad, es contenedor de la memoria urbana, y, como consecuencia, es el área de convergencia de casi todos los viajes de la ciudad, de oferta de servicios, de nuevas inversiones, de localización de elementos de identidad urbana, de tratamiento de espacios públicos, además de ser naturalmente la línea de contacto de la ciudad con su medio marítimo.



M E M O R I A

Los procesos recientes de cambio urbano en la ciudad han sobrecargado de demandas esta fina zona del tejido urbano, la cual concentra la mayor cantidad de inversiones y proyectos de la región.

La propuesta, en cuanto a objetivo, es responder al desafío de acoger la diversidad funcional antedicha, ordenar espacialmente su uso de modo de no obstruir el resto de la ciudad, superar los problemas de congestión, y proponer su extensión conceptual en dos sentidos: a lo largo del borde costero hasta los límites de la expansión urbana de forma consistente con el crecimiento y especialización previstos.

Esto puede apoyar la diversificación de los recorridos, la generación de zonas de preservación patrimonial, nuevos emplazamientos de usos portuarios, la resolución de la accesibilidad, la reserva de áreas para la recreación, etc. El borde costero comunal y urbano, son el eje principal para apoyar la definición de la imagen y desarrollo urbanos de Puerto Montt.

Objetivo_ proponer un sistema jerarquizado de espacios públicos y áreas verdes para la ciudad.

_Reconocer el potencial natural al interior de la ciudad. Laderas, lagunas, cauces, Isla Tenglo.

_ Consolidar el borde costero urbano, como el espacio público principal de la ciudad.

_ Promover la ocupación de las laderas como espacios públicos y de "uso público" (equipamientos recreativos y turísticos). Y lograr su conectividad peatonal a través del mejoramiento e implementación de escaleras y ascensores.

Objetivo_ Reconocer el patrón de crecimiento de la ciudad en barrios y sectores y, como algo nuevo, la integración con los asentamientos periféricos existentes que se fortalecen e integran con Puerto Montt.

La ciudad de Puerto Montt, con excepción del asentamiento fundacional, presenta un patrón de expansión urbana asociado a grandes proyectos residenciales manifiestos en desarrollos de loteos, conjuntos habitacionales con financiamiento público, y, mas recientemente desarrollos de megaproyectos habitacionales originados en gestores inmobiliarios, así como en la utilización de herramientas de política sectorial como son los seccionales y control del suelo para fundamentar el crecimiento del satélite Alerce.

La materialización de estos proyectos deja de cargo público y de gestión municipal la articulación funcional de estos sectores (vialidad, áreas de equipamiento y servicios, transporte, etc.), y por lo mismo, en la nueva planificación, junto con superar los problemas derivados de este patrón deben considerarse los elementos estructurantes del nuevo Puerto Montt: módulos de crecimiento, vialidad



M E M O R I A

estructurante, espacios públicos, centros de equipamiento, terminales de transporte, todos ellos aceptando como modelo de crecimiento el de grandes paños urbanos, junto a una emergente integración sistémica de los centros urbanos próximos.

Objetivo_ valorización del crecimiento interior de la ciudad.

_Implementar Áreas de densificación en el pericentro urbano para evitar conflictos de seguridad y transporte. Reciclajes urbanos en áreas y edificios de conservación histórica y utilización de los sitios eriazos y terrenos de infraestructuras evacuadas.

Objetivos de Desarrollo Urbano para Alerce

La existente localidad de Alerce, en un pasado reciente ha pasado a conformar parte fundamental de la expansión residencial de la comuna, acogiendo la gran mayoría de los proyectos de vivienda de subsidio de la comuna. Ello a partir de la planificación de su territorio de expansión mediante un Plan Seccional de reciente aprobación. La rápida consolidación de los proyectos, que ha sido casi tres veces mas acelerada de lo previsto, han puesto de relieve la necesidad de revisar el instrumento de planificación rector de su desarrollo, a la luz de su integración funcional con el sistema Puerto Montt , así como para acoger las iniciativas de expansión urbana en marcha. La revisión de las condiciones actuales de materialización de proyectos, en el marco del objetivo de integración antedicho sugiere como objetivos de desarrollo urbano para la localidad los siguientes:

Objetivo_ Fomentar un desarrollo contenido y autónomo.

Alerce presenta una tendencia a conformar una localidad "dormitorio" de Puerto Montt aspecto que si bien da cuenta de su integración funcional va en desmedro de las condiciones de vida locales. El objetivo en consecuencia es dotar al territorio urbano de Alerce de la oportunidad para la localización de todo tipo de funciones incluyendo las de producción de modo de promover un desarrollo equilibrado e identitario de la localidad.

Objetivo_ Promover la integración urbana de la localidad histórica con los nuevos desarrollos.

Los nuevos desarrollos envuelven la localidad existente y a la fecha no se han traducido en mejoramiento urbano de la localidad histórica. Este marcado contraste puede atenuarse mediante la densificación del casco histórico, la urbanización, y la especialización funcional.

Objetivo_ Estimular la materialización de un sistema de espacios públicos relacionados entre sí y con Puerto Montt, de modo de apoyar la consolidación del patrón urbano de la localidad.



M E M O R I A

En el territorio urbano de Alerce se encuentran elementos como ríos, zonas de preservación, líneas de ferrocarril, y otros elementos que pueden integrarse como espacios de conectividad, recreación y orientación de la nueva ciudad.

Objetivo_ Estimular la jerarquización de la vialidad local por la vía de la asociación de usos y funciones de modo de contribuir a la generación de usos urbanos complementarios al residencial, y que a la vez estructuren la localidad.

La importante infraestructura vial ejecutada en Alerce no se asocia a destinos específicos, usos de suelo o elementos de identidad funcional. Pueden revisarse las condiciones de uso de estas vías otorgándoles roles en el sistema de interconexión vial de la localidad nueva con la antigua, de Alerce con Puerto Montt y Puerto Varas, de Alerce con el resto del territorio comunal, etc.

Objetivo_ Fomentar el desarrollo de la zona industrial mediante su conectividad directa con los terminales de transporte del sistema urbano Puerto Montt.

La incorporación de la zona industrial de Alerce al sistema de espacios productivos de Puerto Montt, mediante conexiones o vínculos relacionados con la accesibilidad a los terminales de transporte puede redundar en un mejoramiento de la posición relativa de este suelo en la selección de potenciales inversionistas. Si a esto se agrega la especificación de Alerce como terminal de cargas ferroviarias para el sistema se potencia su consolidación funcional.

