CAPÍTULO 4
PROYECTO PLAN REGULADOR COMUNAL DE PUERTO MONTT 2008

4.1. LÍMITE URBANO

El límite urbano actual es una línea imaginaria que delimita una superficie de suelo destinada al uso propiamente tal de la ciudad, como vivienda, equipamiento, industria, vialidad, etc. Este se encuentra vigente desde 1990, definido por una línea de cruces e inscrito dentro de un polígono cuya superficie es de 5.752 hectáreas, incluyendo las modificaciones. De estas se encuentran ocupadas 2.909 hectáreas, arrojando un saldo de disponibilidad bruta de 2.843 hectáreas en la actualidad. Si a esta cifra le restamos las áreas de restricción calculadas en 460 hectáreas, Puerto Montt contaría en la actualidad con 2.383 hectáreas aptas para urbanizar, lo que corresponde al 41,2% de superficie urbana actual.

Si tomamos en cuenta los escenarios de desarrollo descritos con anterioridad que contemplan un consumo anual de 90 hectáreas, necesitaríamos de 2.700 hectáreas para satisfacer la demanda de suelo de en un escenario proyectado a 30 años, disponibilidad que hoy en día es insuficiente dentro del límite urbano vigente, para contar con un mercado competitivo que asegure valores razonables de suelo dentro del área urbana, evitando la proliferación de usos urbanos fuera del límite.

A su vez también, la definición actual del límite urbano presenta ciertas deficiencias en cuanto a su claridad puesto que hay sectores en donde su proyección no se rige por ningún elemento geográfico o restrictivo, como lo es el límite norte en el sector de la Paloma y al poniente en el sector de Mirasol alto, convirtiéndose en un límite altamente vulnerable e ilimitadamente extensible.

El límite urbano contenido en esta propuesta define una superficie total de 8.469 hectáreas, incorporando 2.717 hectáreas al área urbana vigente. El crecimiento del límite urbano responde en un principio a la necesidad de incorporar superficie para asegurar un valor de suelo razonable, como también a la necesidad de fijar límites claros que impidan su vulnerabilidad. Sin embargo, la razón principal de ampliación del límite urbano responde, más que a dar respuesta a la demanda de suelo proyectada, a la necesidad de crear zonas homogéneas que permitan consolidar la conectividad del área urbana, mediante el relleno de los vacíos rurales presentes dentro del límite urbano vigente, incorporando así nuevas áreas urbanas con un adecuado nivel de urbanización que permita consolidar el sistema de conectividad vial y con una independencia de equipamientos en relación al centro histórico.

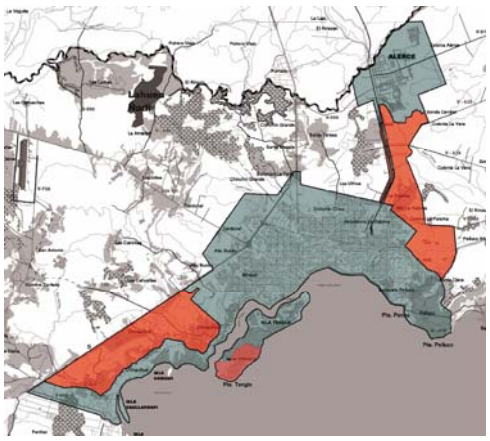
El límite urbano se amplía en tres sectores:

El primer sector corresponde a la extensión urbana hacia Alerce, que integra todo el desarrollo urbano entre la localidad de Alerce y Puerto Montt; de esta manera aparece una nueva unidad urbana, donde se propone un posible desarrollo autónomo e independiente, que es el sector de La Vara, dando origen a

un nuevo subcentro urbano. La continuidad que se establece en el corredor Alerce, La Vara y Puerto Montt se propone a través de un desarrollo urbano en donde la intensificación del uso de suelo estará condicionado a proyectos con suficiencia de urbanización y equipamientos, lo que permitirá una correcta integración de Alerce con la ciudad de Puerto Montt, en términos de infraestructura vial, pero con un adecuado nivel de independencia en cuanto a servicios, disminuyendo los trastornos urbanos que se producen como consecuencia de la fragmentación actual del límite urbano (congestión, segregación, alto costo de nuevas infraestructuras, etc.)

La segunda área, es la que se construye hacia el nor-poniente, en el sector llamado Chinquihue Alto, donde se incorporan potenciales áreas de desarrollo residencial e industrial sustentadas sobre su integración a través de una malla vial contínua a las vialidades de mayor jerarquía de la ciudad, como son: Ruta 5 y la avenida Presidente Ibañez, dando continuidad al tejido urbano. Esta zona también se propone mediante una intensificación del uso de suelo condicionado a proyectos con un adecuado nivel de urbanización y equipamientos, logrando de esta manera una cierta autonomía (consolidación a través del tiempo) con respecto a las áreas de servicios de la ciudad actual. Esta zona resulta fundamental para la consolidación de las actividades marítimo-portuarias del borde costero de la Bahía de Chinquihue ya que permitirá que se concrete la conectividad del borde costero con la Ruta 5, evitando el paso de transporte relacionado con la actividad por el resto de la ciudad.

La tercera área de ampliación del límite urbano corresponde a la Isla Tenglo, que en la actualidad se encuentra dividida en dos por el límite urbano, dejando dos tercios de la isla como área urbana y el otro tercio como área rural. Esta división dificulta el manejo planificado de la Isla, que debe ser entendida como un bien común de la comuna de Puerto Montt, procurando un desarrollo equilibrado y sustentable de su territorio insular. Estos terrenos son incorporados al área urbana con una doble intención, la primera es controlar y planificar el desarrollo de la Isla, entendida ésta como un sistema único y autónomo y la segunda es vincular sus bordes con la ciudad creando el corredor marítimo urbano en el canal Tenglo.



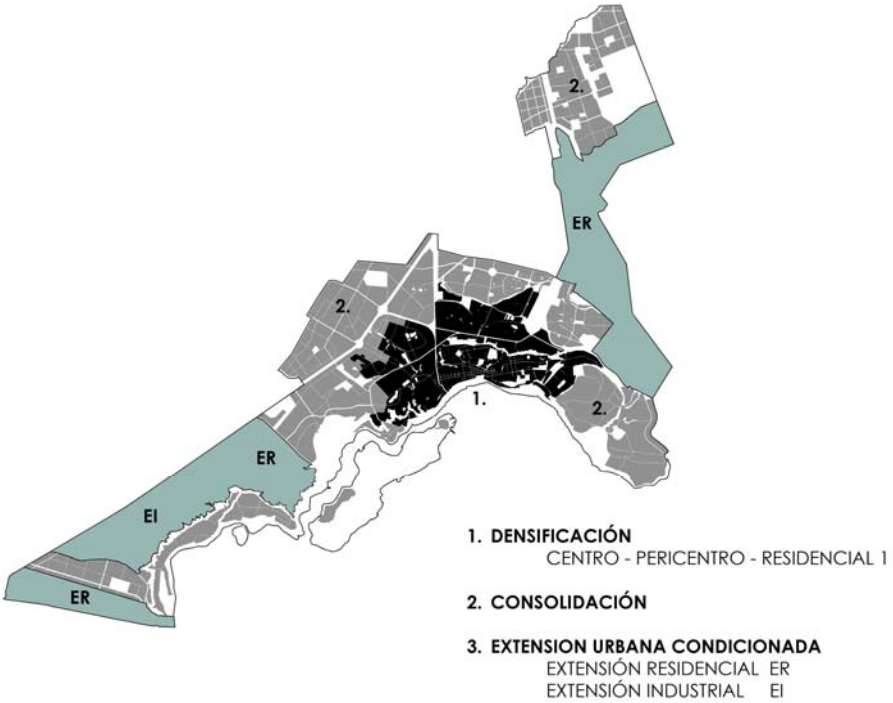
LÍMITE URBANO ACTUAL Y VACIOS DE RURALIDAD ENTRE LAS AREAS URBANAS.

AREA URBANA PROPUESTA.

4.2. ZONIFICACION

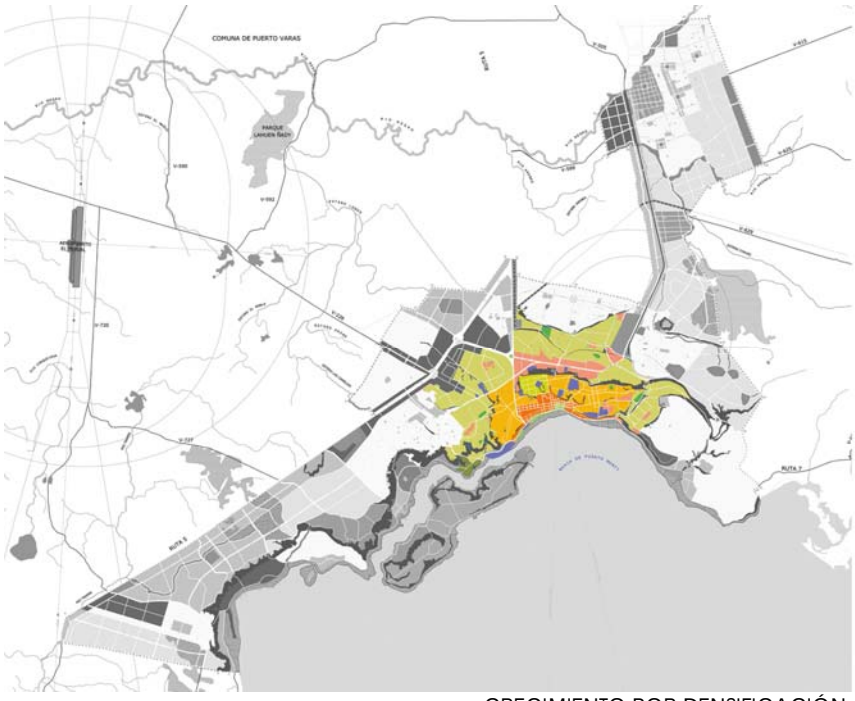
Uno de los principales conflictos del instrumento de planificación vigente tiene relación con la zonificación y la complejidad con que se encuentran distribuidas en el área urbana las distintas zonas. Durante los últimos 10 años a través de modificaciones o de planos secciónales se han incorporado 29 nuevas zonas al plan regulador, lo que suma un total de 79 zonas aplicadas al suelo urbano. Las modificaciones (12) y planos secciónales (2), confeccionados tanto por el sector público como el privado han aportado el mayor número de zonas nuevas. Estas se organizan sin un orden aparente, más bien como el resultado de tendencias y localizaciones específicas, resultando en una constelación de zonas distintas. Esto por una consecuencia de la adición de zonas resultantes de intereses particulares.

La propuesta reestructura la zonificación de la ciudad en base a una estrategia de crecimiento según prioridades de desarrollo. La zona central y su pericentro (primera, segunda y tercera terraza) corresponden al proceso de urbanización mediante densificación, las zonas restantes del plan regulador vigente corresponden a zonas en proceso de consolidación. Por último, las zonas de extensión urbana en donde el proceso de urbanización se condiciona a requerimientos de infraestructura y equipamiento.



Densificación.

Las zonas centrales corresponden al crecimiento por densificación, lo que producirá una ciudad más económica e inclusiva, disminuyendo los desplazamientos, aprovechando sus capacidades instaladas (sobre todo de equipamientos y urbanización) y revitalizarando los sectores históricos de la ciudad. El PRC-PMO, propone para las áreas de densificación, un crecimiento gradual de la constructibilidad y las alturas, cuidando la inserción de las nuevas edificaciones en los barrios consolidados. No se trata de inhibir la construcción en altura, se trata de condicionarla a una actitud atenta al paisaje urbano donde se inserta.



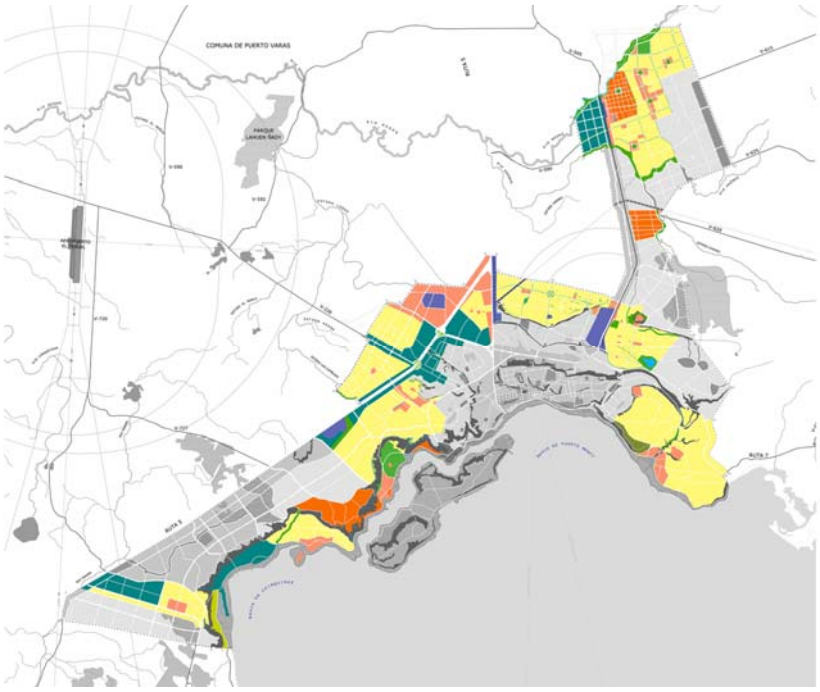
CRECIMIENTO POR DENSIFICACIÓN.

Para definir los volúmenes edificados y densidades para cada zona del Área de densificación, se ejecutan estudios de cabida tomando en cuenta la estructura parcelaria de los sectores, las cabidas máximas según rasantes, la situación normativa actual y la oferta inmobiliaria. En base al análisis de estas variables se toman las primeras decisiones con respecto a las normativas propuestas, las que serán complementadas por factores ambientales, como asoleamiento (en términos de salubridad y eficiencia energética) y la relación contextual de los volúmenes propuestos con los distintos sectores.

En el sector centro se propone densificar resguardando los problemas más relevantes del sector en relación a la sucesión de estratos históricos que no logran imponerse unos sobre otros para generar una imagen urbana y la calibración de la constructibilidad y alturas máximas. A su vez también se norman los volúmenes salientes de la edificación para evitar la discontinuidad y desorden en las circulaciones cubiertas (portales, marquesinas, etc).

Consolidación.

Las áreas de consolidación, corresponden, al tercer anillo de estructuración urbana. En ellas se encuentran las áreas urbanizadas durante los últimos años y se cuenta aún con vacíos considerables aptos para el desarrollo urbano, espacios que es conveniente utilizar para constituir una ciudad compacta.



CRECIMIENTO POR CONSOLIDACIÓN.

Entre ellas, la zona de Pelluco representa la gran reserva de terreno para ser utilizada en la intensificación del uso urbano, ya que actualmente, producto de la normativa vigente, no se incentiva la inversión.

Se proponen normas urbanísticas que permitan su uso urbano efectivo convirtiéndolo en un polo de desarrollo para los próximos años, sobre todo desde el punto de vista de la configuración continua del borde costero de la ciudad. Su configuración funcional se sustenta en el planteamiento de un subcentro de servicios, principalmente turísticos, educacionales y comerciales, rodeado de áreas residenciales de densidades medias y bajas.

Extensión urbana condicionada.

Se propone reforzar la idea de que las Áreas de Extensión Urbana son, por definición, zonas de reserva para el crecimiento de la ciudad, por lo que su ocupación debe ser gradual en el tiempo y su densificación condicionada por el cumplimiento de requerimientos complementarios a los exigidos en el Área Urbana Consolidada. El cumplimiento de estos requerimientos, que se explican en las normas específicas de cada zona, permitirá a los interesados acceder a una normativa alternativa de intensificación en la ocupación del territorio. En general, se trata de Condiciones tendientes a la preservación del medio natural, de autosuficiencia funcional de los nuevos proyectos, de integración socioespacial, conectividad vial y mejores estándares de urbanización.

CRECIMIENTO POR CONDICIONES.

En la actualidad, la forma urbana de Puerto Montt se encuentra descontinuada por dos grandes vacíos entre áreas urbanas (hacia Chinquihue y Alerce).

La propuesta pretende suturar las distintas áreas urbanas contempladas por el límite actual, para producir una forma urbana compacta y unitaria. Esta decisión permitirá definir y acotar la expansión del límite urbano hacia el poniente en torno a la Ruta 5 incluyendo la actual zona rural de Chinquihue alto principalmente por el desarrollo portuario en su borde costero y la necesidad de crear un área de complemento a la actividad marítima propia del rol portuario de la ciudad, y hacia el norte por la ruta hacia Alerce permitiendo la integración de esa localidad al tejido urbano de la ciudad.

Árbol de zonificación.

La zonificación del PRC-PMO, se clasifica según sus características en Zonas Consolidadas y en Proceso de Consolidación, Zonas de Extensión Urbana y Zonas Especiales (presentes en las tres macrozonas propuestas).

I. ZONAS CONSOLIDADAS Y EN PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

Zonas Centrales:

1_Centro	C
2_Centro Cívico	CC
3_Centro Borde 1	CB-1
4_Centro Borde 2	CB-2
5_Centro Borde 3	CB-3
6_Pericentro	PC

Zonas de Equipamiento:

7_Equipamiento Metropolitano	ZEM
8_Equipamiento Urbano	ZEU
9_Subcentro 1	SC-1
10_Subcentro 2	SC-2
11_Subcentro 3	SC-3

Zonas Residenciales:

12_Residencial 1	R1
13_Residencial 2-A	R2-A
14_Residencial 2-B	R2-B
15_Residencial 2-C	R2-C
16_Residencial 2-D	R2-D
17_Residencial 3	R3
18_Residencial 4	R4

Zonas de Actividades Productivas:

19_Actividades Productivas 1	AP-1
20_Actividades Productivas 2	AP-2
21_Actividades Productivas 3	AP-3

II. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA

Zonas de Extensión Urbana Condicionada Residencial:

22_Extensión Urbana Condicionada 1	ZEUC-1
23_Extensión Urbana Condicionada 2	ZEUC-2

Zonas de Extensión Urbana Condicionada Industrial:

24_Extensión Urbana Condicionada Industrial 1	ZEUI-1
25_Extensión Urbana Condicionada Industrial 2	ZEUI-2

III. ZONAS ESPECIALES

Zonas de Borde Costero

26_Borde Costero tramo 1	BC-1
27_Borde Costero tramo 2	BC-2
28_Borde Costero tramo 3	BC-3
29_Borde Costero tramo 4	BC-4
30_Balnearios	BAL
31_Caletas	CAL

Zonas de Interés Turístico

32_Isla Tenglo 1	ZOIT-1
33_Isla Tenglo 2	ZOIT-2
34_Isla Tenglo 3	ZOIT-3
35_Angelmó	ZOIT-4

Zona de Conservación Histórica

36_Zona de Conservación Histórica	ZCH

Zonas Residenciales Existentes:

37_Residencial Existente 1	RE-1
38_Residencial Existente 2	RE-2
39_ Residencial Existente 3	RE-3
40_Residencial Existente 4	RE-4

Zonas de Espacios Públicos, Áreas Verdes y Deporte

41_Áreas Verdes	AV
42_Parque Urbano	PU
43_Equipamiento Deportivo	D
44_ Bosque Nativo	BN
45_Fuentes y Cauces Naturales	CN

Zonas de Laderas:

46_Laderas 1	L-1
47_Laderas 2	L-2
48_Laderas 3	L-3

Equipamientos de Alto Impacto

49_Seguridad AI-1
50_Cementerios AI-2
51_Equipamiento Público AI-3

Infraestructura

52_Infraestructura de Telecomunicaciones RI-1
53_Subestaciones y líneas de alta tensión RI-2
54_Infraestructura Sanitaria RI-3
55_Recintos Portuarios RI-4
56_Transporte Rodoviario RI-5
57_Aeródromos RI-6
58_Transporte Ferroviario RI-7
59_Infraestructura Energética y de Transporte RI-8
60_Infraestructuras Evacuadas IE

4.3. NORMAS DE USO DE SUELO Y EDIFICACION

4.3.1. NORMAS DE USO DE SUELO.

Es menester de este Plan Regulador generar las condiciones de compatibilizar, en la medida de lo posible la mayor cantidad de actividades urbanas, minimizando los sectores segregados funcionalmente (en especial las zonas industriales molestas).

Se trata de generar una ciudad de usos mixtos, o bien distribuidos, que tienda a minimizar los desplazamientos y el gasto energético innecesario.

Para esto el PRC-PMO, genera un listado de actividades susceptibles de emplazar en cada zona del Plan. Además se entregan normas especiales para usos conflictivos, que si bien no son calificadas como actividades molestas, generan un impacto urbano en su entorno. El Plan es capaz de señalar para ellos condiciones de edificación especiales, que tiendan a proteger el entorno. Sin embargo, los impactos ambientales deben ser fiscalizados por los Organismos respectivos, ya que no se tiene la facultad legal para hacerlo, a excepción de las normas de ruido, expresadas en la O.G.U.C.

Criterios generales sobre la ubicación de los usos de suelo.

Residencia

1. Localizar la residencia en las mejores localizaciones posibles, desde el punto de vista de la cercanía a los centros de servicio o del goce paisajístico.

2. Para la residencia multifamiliar en altura, ubicarse en vías de un ancho que asegure no producir impactos sobre los vecinos.

Equipamientos

1. Concentrar las grandes áreas comerciales y de equipamiento en lugares de fácil accesibilidad para la residencia, es decir en relación a la vialidad estructurante.

2. Esparcir los equipamientos menores, o de barrio, a través de toda el área normada por el Plan.

Actividades Productivas

3. Ubicar las áreas de actividades productivas, según alguna de estas dos lógicas:

   _ Cerca de las fuentes de extracción o utilización de los recursos naturales imprescindibles para la actividad, de modo de evitar el desplazamiento de camiones por la ciudad.

_Cerca de las zonas residenciales, para evitar el execivo desplazamiento de los trabajadores.

Infraestructura

_Las redes y trazados se encuentran siempre permitidos

_Las nuevas instalaciones, que en ningún caso pueden ser calificadas como contaminantes o peligrosas, deben localizarse en zonas de actividades productivas correspondientes.

Áreas Verdes y Espacio Público

_ De acuerdo a la existencia de recursos naturales relevantes y en general siempre permitidos en el PRC-PMO.

4.3.2. NORMAS DE EDIFICACIÓN.

Creemos que los intereses económicos en la ciudad, la rentabilidad del suelo, y la constructibilidad, regulados desde las Normas de Edificación, deben calibrarse, en relación a la armonía con lo existente, a la higiene y salubridad pública y muy especialmente, a la eficiencia energética.

La calibración en relación al entorno urbano existente, se logra a través de la regulación de las alturas e incentivos a la utilización de elementos que permitan la relación entre las edificaciones.

La calibración en relación a la salubridad pública y la eficiencia energética se logra a través del manejo del asoleamiento y los distanciamientos entre las edificaciones.

Asoleamiento y Distanciamiento.

El PRC-PMO define que la posibilidad de asoleamiento es fundamental para el Puerto Montt del futuro, desde dos perspectivas:

1. Desde el punto de vista de la higiene y salubridad.
2. Desde el punto de vista de la eficiencia energética.

El extracto de la carta de Atenas nos muestra la relevancia del tema del asoleamiento como modo de salvaguardar la salud humana. No cabe duda que asegurar asoleamiento, sobre todo a las viviendas, es un tema de la mayor relevancia.

Por otra parte la luz solar es un recurso energético no convencional. En momentos de una incipiente crisis energética, no es despreciable el ahorro de energía que produce el acceso a la luz natural, en cuanto al ahorro de luz eléctrica y calefacción.

En definitiva, el equipo del Plan Regulador considera primordial, salvaguardar la radiación solar para cualquier actividad urbana, en especial la residencia, incluso en el equinoccio de invierno.

Para lograr este objetivo la Ley y la OGUC nos ofrece la *rasante*, que para el caso de Puerto Montt es un ángulo de 60º. Inmediatamente se requiere de un ajuste: según los estudios realizados y de la observación directa, se hace evidente que esta rasante no calza con los ángulos reales de inclinación solar para nuestras coordenadas geográficas específicas. La rasante real de Puerto Montt es en promedio de 48º. El 21 de junio, el ángulo de inclinación es de 25º a mediodía. El 21 de diciembre es de 73º. En los equinoccios, vale decir en promedio, el ángulo es de 48º.

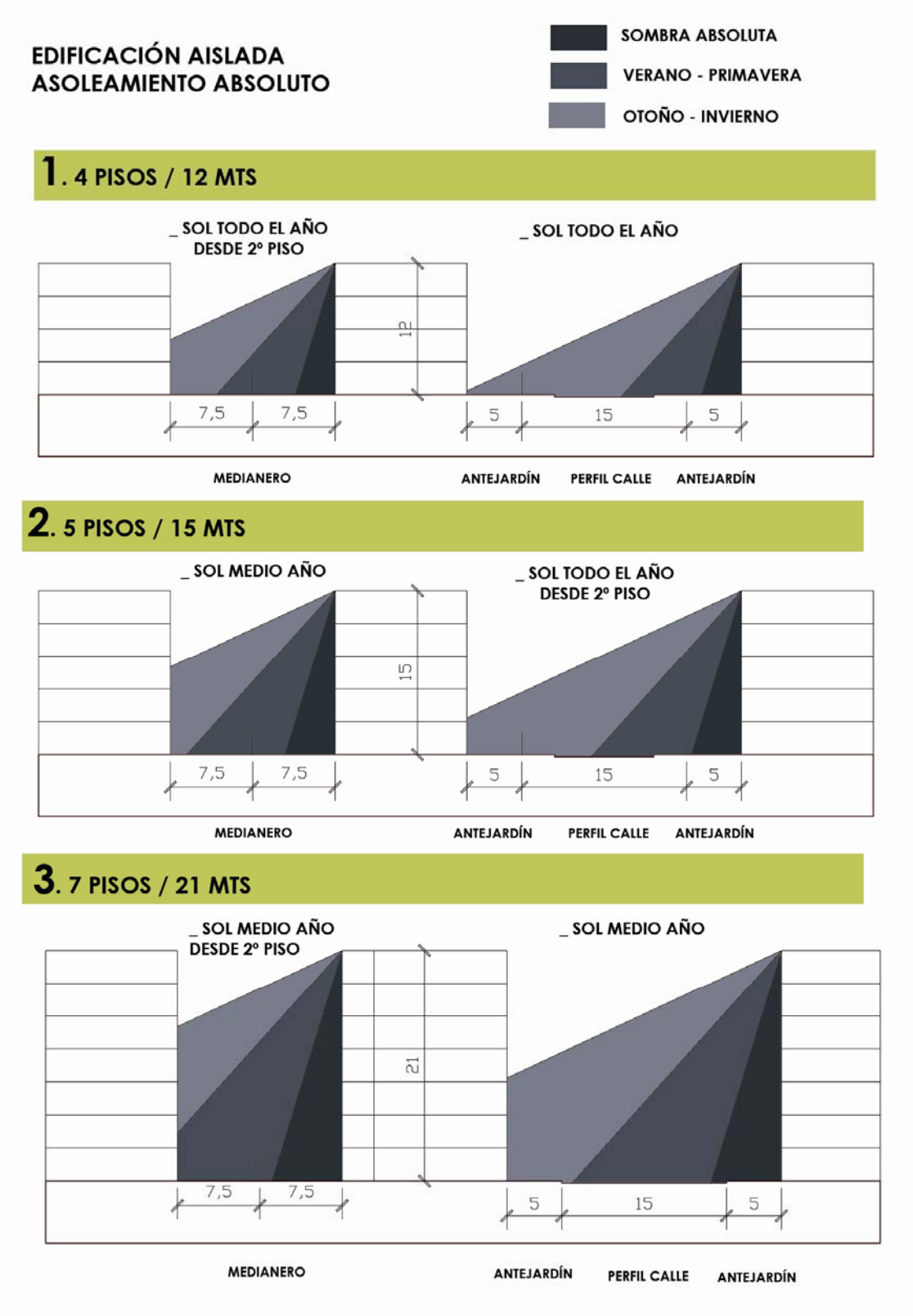
Solucionada esta impresición en la rasante, un segundo factor a considerar para definir adecuadamente las normativas que aseguren el asoleamiento, es la Ley de Sombras, establecida en el artículo 2.6.11 de la O.G.U.C. Esta Ley permite, a través de una operación teórica, de cálculo comparativo de sombra arrojada real sobre el sitio vecino o el espacio público, construir sobrepasando las rasantes originales. Como esta aplicación no puede ser obviada, una simple rectificación al ángulo de la rasante, de 60º a 48º, no es realmente adecuada para el objetivo propuesto.

Se decide controlar la sombra arrojada por los edificios, y por supuesto, asegurar la cantidad de sol deseada, a través del establecimiento de distanciamientos mínimos que las edificaciones deben respetar para instalarse en el PRC-PMO, sobre todo en el sector Centro y Pericentro.

En primer lugar se estudia el *asoleamiento absoluto*, es decir los días del año en que se reciben los rayos de sol practicamente todo el día de acuerdo al ángulo de inclinación solar al mediodía . Esto determina algunos casos en que existe asoleamiento absoluto todo el año, en otros medio año, y por último, medio año desde el segundo piso, lo que se convierte en la situación más desfavorable.

En estos casos, se efectúa un estudio del asoleamiento (a partir de la máscara solar para P Montt) en el solsticio de invierno, para asegurar que, al menos 2 horas al día, desde el primer piso proyectado, se reciba radiación solar para las caras norte, oriente y poniente de las edificaciones.

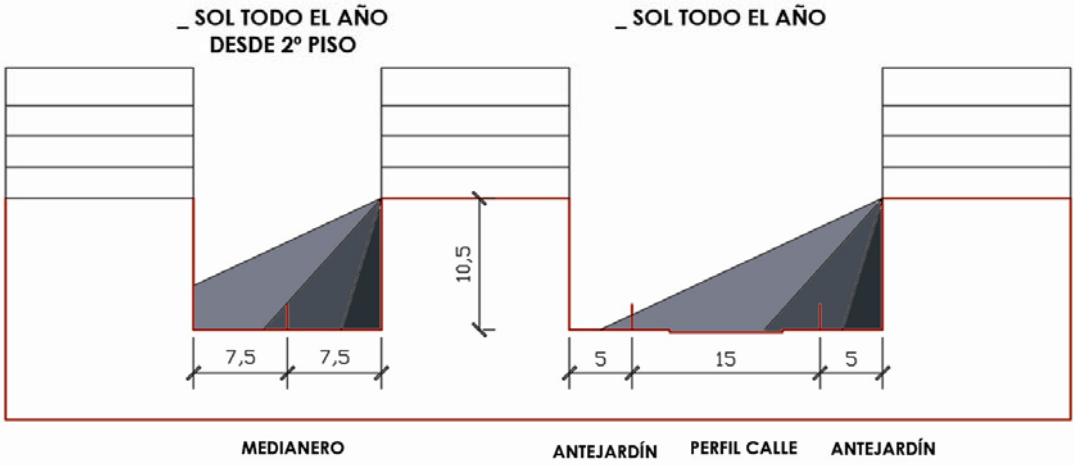
Gráficos de Relación entre Asoleamiento y Distanciamientos.



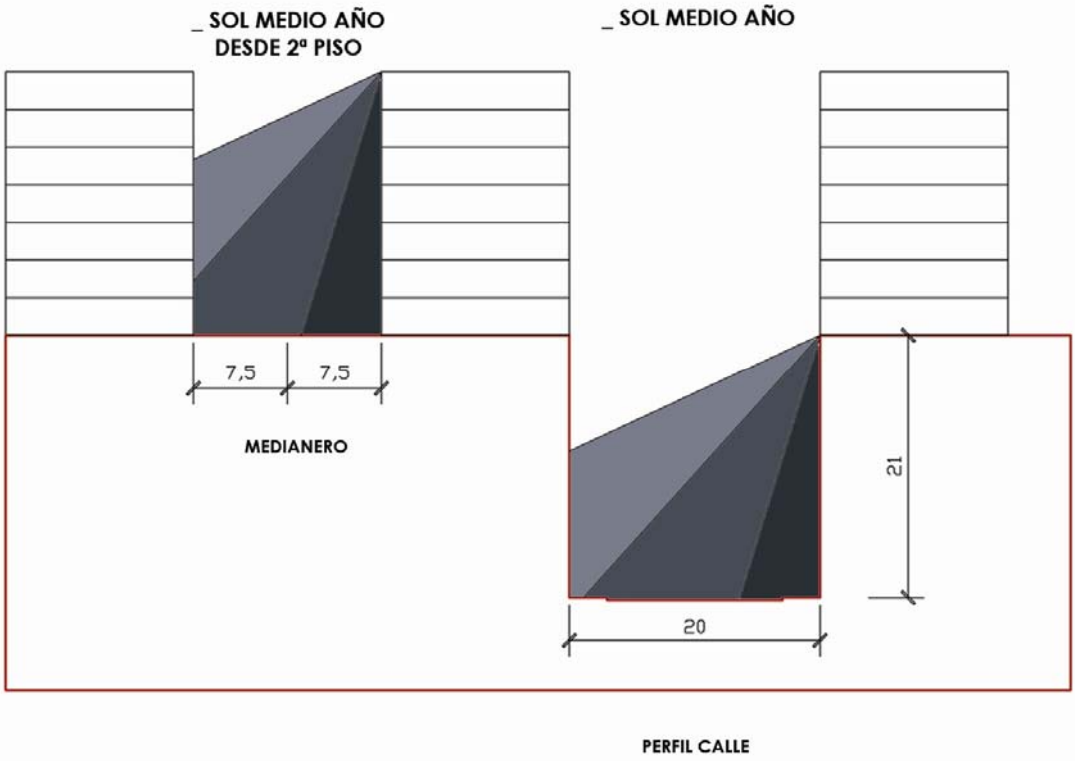
EDIFICACIÓN AISLADA
ASOLEAMIENTO ABSOLUTO

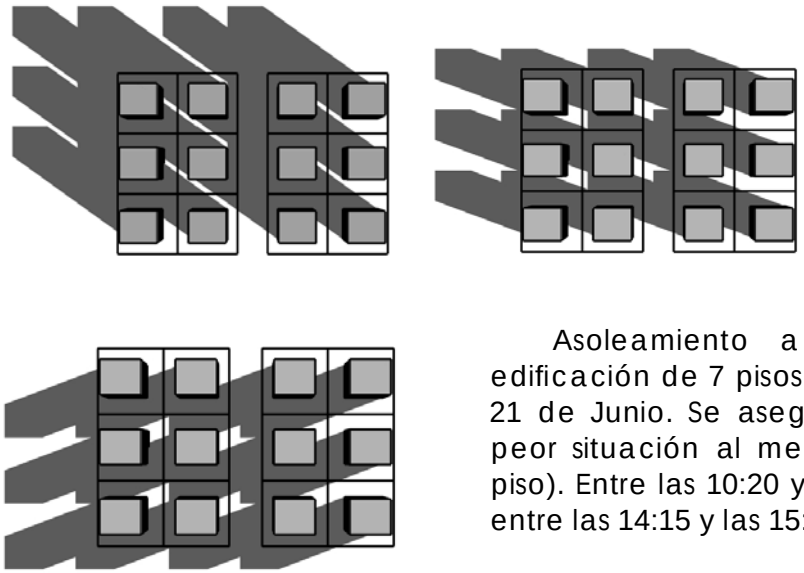
SOMBRA ABSOLUTA
OTOÑO - INVIERNO
VERANO - PRIMAVERA

1. PLACA 10,5 M / ALTURA MÁX. 21M



2. PLACA 21 M / ALTURA MÁX. 42 M





Asoleamiento a 3 horas distintas para edificación de 7 pisos (10:20, 11:30 y 15:15) el día 21 de Junio. Se asegura asoleamiento, para la peor situación al menos 2 horas al día (primer piso). Entre las 10:20 y las 11:30 por la mañana y entre las 14:15 y las 15:20 por la tarde

Alturas Máximas y Constructibilidad.

Hasta hace poco tiempo, la inquietud por la armonización de las edificaciones con el entorno, era considerada un hecho formal e innecesario. Hoy en día, a la luz de las experiencias ocurridas con normativas creadas en esa línea de pensamiento, con barrios objetivamente destruidos por elementos disonantes con su identidad urbana, estas consideraciones adquieren gran relevancia y contingencia urbana. La presencia de edificios desmedidamente altos con respecto a su entorno, son vistos como elementos deteriorantes.

El PRC-PMO, propone un crecimiento gradual de la constructibilidad y las alturas y un cuidado especial para no producir estos desajustes no deseados. No se trata de inhibir la construcción en altura, se trata de condicionarla a una actitud atenta al paisaje urbano donde se inserta.

La constructibilidad, en general se ha calculado en base al siguiente modelo:

Superficie predial – Coeficiente de ocupación de suelo – aplicación de rasantes

1_ Cabida máxima de construcción

Altura existentes en el sector - topografía - asoleamientos

2_ Constructibilidad y alturas máximas

Finalmente se calibra la constructibilidad, a través de la cantidad de pisos construibles, deseados por zona, en base a un aumento gradual en general, de un máximo de 4 pisos en relación a la situación existente[11].

Relación constructibilidad – altura:

Constructibilidad 2 y 50% de ocupación de suelo / 4 pisos
Constructibilidad 2,5 y 50% de ocupación de suelo / 5 pisos
Constructibilidad 3 y 50% de ocupación de suelo / 7 pisos
Constructibilidad 5 y 50% de ocupación de suelo / 11 pisos
Constructibilidad 8 y 100% de ocupación de suelo / 14 pisos[12]

Aumento gradual de la altura:

De 0 a 4 pisos en zonas residenciales no consolidadas y AEU.
_Crecimiento de 4 pisos, en relación a al situación actual.
De 2 a 4 pisos en zonas residenciales consolidadas.
_Crecimiento de 2 pisos, en relación a al situación actual.
De 2 a 5 pisos en los subcentros costeros
_Crecimiento de 3 pisos en relación a al situación actual.
De 3 a 7 pisos en el Pericentro y en los subcentros mediterráneos
_Crecimiento de 4 pisos en relación a al situación actual.

Densidad.

La densidad es la relación entre la cantidad de habitantes y la superficie que ocupan. Para el cálculo de densidad presente en las Normas Específicas de la Ordenanza Local del PRC-PMO, se utilizará el término correspondiente a Densidad Bruta presente en la O.G.U.C, diferenciando dos tipos de vivienda:

01. Densidad bruta máxima para vivienda unifamiliar.

La densidad bruta máxima para vivienda unifamiliar se determinará mediante el cociente entre la superficie neta del proyecto multiplicada por 4 y la superficie predial mínima correspondiente a la zona urbana.

La superficie neta del proyecto, para vivienda unifamiliar, se obtiene multiplicando la superficie bruta del predio por 0,7, factor que representa para estos efectos, los espacios destinados a áreas verdes, equipamiento, calles locales del proyecto de que se trate y espacios necesarios para el mejoramiento en general del terreno. El factor 4 indica la cantidad de personas por vivienda.

$$\text{Densidad Bruta Máxima} = \frac{\text{Sup. neta} \times 4}{\text{Sup. predial mínima para residencia unifamiliar}}$$

11 Existen zonas donde se permiten excepciones, en base a que los proyectos se desarrollen en predios mas grandes y que no presenten molestias al entorno.
12 Se agregan incentivos para lograr la altura deseada

02. Densidad bruta máxima para vivienda colectiva.

La densidad bruta máxima para vivienda colectiva se determinará mediante el cociente entre la superficie neta del edificio multiplicada por 4 y la superficie del departamento promedio correspondiente a la zona urbana.

La superficie neta del edificio, para vivienda colectiva, se obtiene multiplicando la constructibilidad correspondiente por 0,7, factor que representa para estos efectos, los espacios destinados a áreas comunes y circulaciones. El factor 4 indica la cantidad de personas por departamento.

Densidad Bruta Máxima	= constructibiliad X 0.7 / Sup. del departamento promedio	X	4

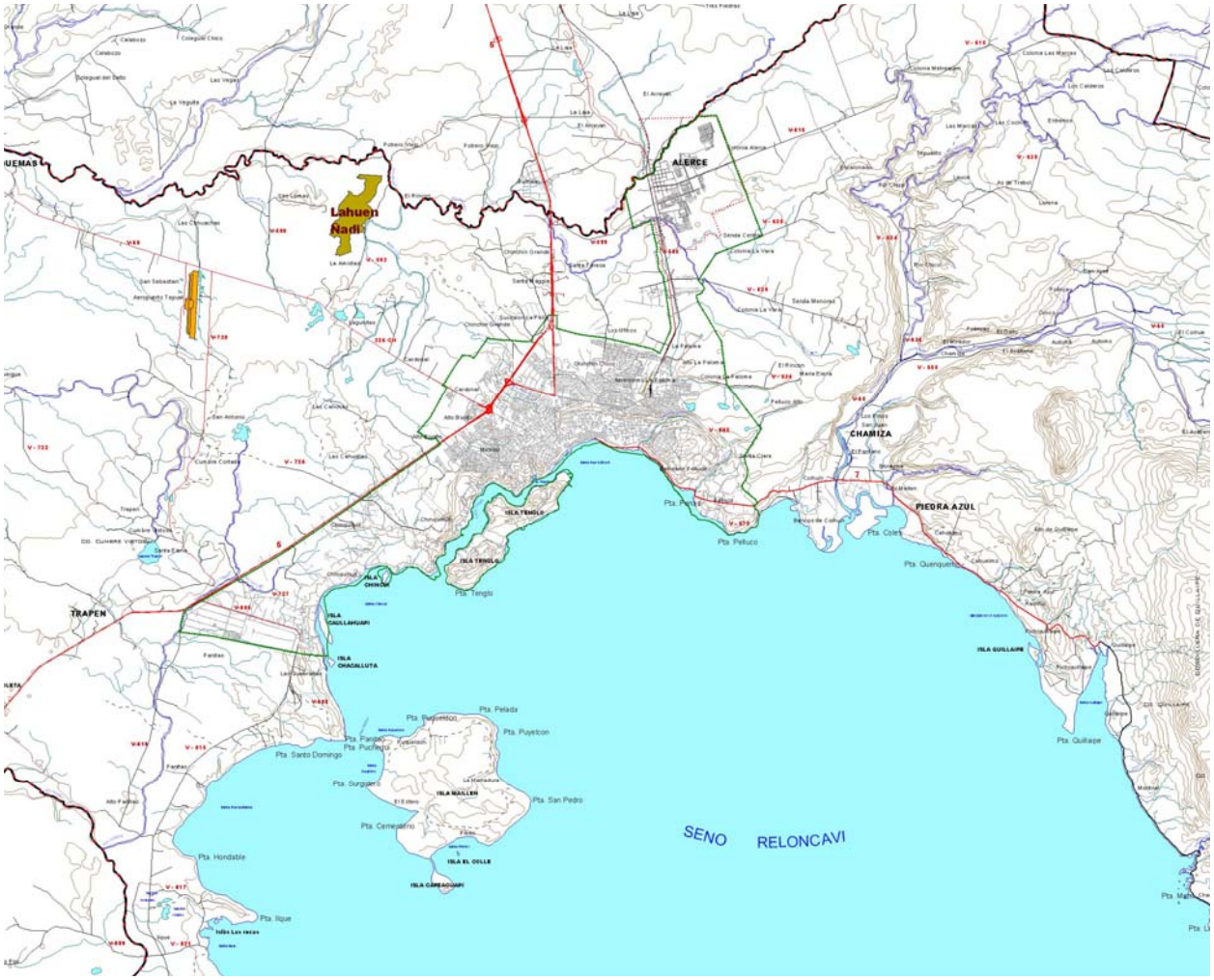
La superficie del departamento promedio, para las distintas zonas del PRC-PMO son las siguientes:

1. Para las zonas C, CB y CC y PC y PCM, la superficie es 70m2.
2. Para R2-C y todas las RE, la superficie es 50m2.
3. Para todas las demás zonas que permiten uso residencial multifamiliar es 60m2.

4.4. VIALIDAD

Propuesta de vialidad comunal.

En relación con la estructura vial, se reconoce el paso de una red vial ínter comunal en el sentido Norte -Sur con la Ruta 5, de Norte a Poniente que comunican a Puerto Montt en el ámbito Nacional y Regional, junto con las vías de Segunda Categoría correspondiente a las Rutas correspondiente a caminos rurales de importancia comunal y que son alternativa de accesibilidad a distintas comunas aledañas. Toma importancia la Ruta V 817 por el Borde Costero hacia las comunas de Calbuco y hacia el Oriente con Ruta 7 hacia Caleta la Arena.



Vialidad estructurante.

La vialidad Estructurante para los territorios Urbanos de esta propuesta, plantea complementar la vialidad existente y jerarquizar su rol en la función del destino y usos de suelo que relaciona, creando un sistema de red integrado capaz de establecer relaciones barriales, además de la conectividad de oriente a poniente.

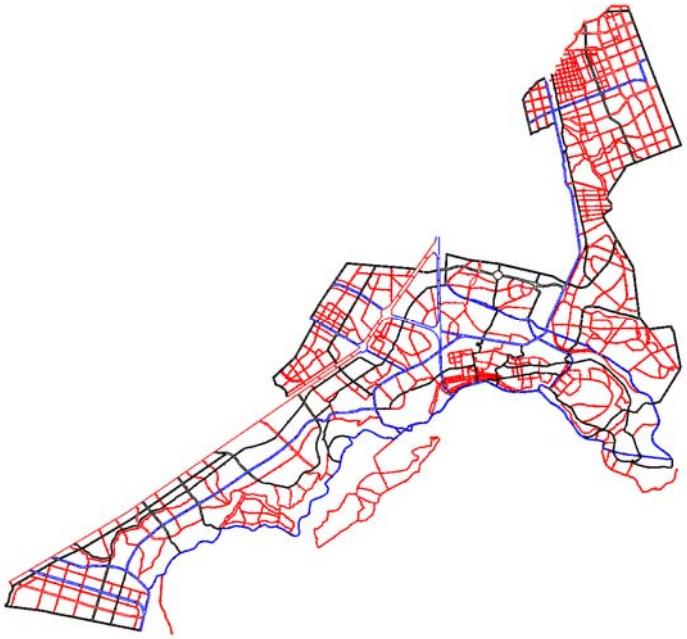
Debe además establecer una red vial que otorgue una estructuración y organización básica a los territorios.

Los proyectos viales estructurantes, son intervenciones que producen impacto sustancial sobre la estructura urbana, modificándola fundamentalmente. El desafió de estos proyectos radica en integrarlos positivamente como incentivadotes del desarrollo urbano, sin que se conviertan en elementos de conflicto o barreras disociadoras de la unidad de ciudad.

En Puerto Montt de plantean una seria de proyectos viales estratégicos, como el termino de la Circunvalación Presidente Ibáñez, Doble Vía Ruta 5 Sur a Pargua, Corredor Multimodal, Doble Vía V-226, al aeropuerto el Tepual, Doble Vía 505 Camino Alerce, Cocción Ruta 5 Ruta 7, Mejoramiento Avenida Juan Soler Manfredini, Habilitación eje Cardonal, entre Presidente Ibáñez y Ruta 5 Sur, Mejoramiento Sargento Silva-Santa Teresa. Además el mejoramiento de la vialidad intermedia del área urbana, mediante aperturas y ensanches menores en en diversos puntos de la ciudad.

Por otra parte, se reconoce que la estructura vial actual es compleja, y se plantea terminarla en aquellos puntos en que se presenta discontinua, hasta integrarse coherentemente al sistema vial mayor de la ciudad. Este Plan Regulador propone asignar a la vialidad estructurante un rol claro y relacionador de la ciudad con el paisaje y entorno natural. La propuesta de Vialidad se plantea según lo establecido en OGUC.

- Expresa -----
- Troncal -----
- Colectora -----
- Servicio -----



Terminales de Servicios de Locomoción Colectiva Urbana.

Con la finalidad de regularizar la situación de los Terminales de Locomoción Colectiva Urbana, se realizó un catastro de estos y se generó un listado de los que cuentan con autorización de parte de Dirección de Obras de esta Municipalidad y la SEREMI de Transportes. Los demás Terminales se someten a los términos de la obligación que impondrá el Ministerio de Transportes mediante la Resolución pertinente (Resolución Exenta Nº 258 – Puerto Montt, 17 de abril de 2008, Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, Región de Los Lagos. Publicación Diario Oficial, Sábado 7 de Junio de 2008).

TERMINALES DE SERVICIO DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA

LINEA Nº	IDENTIFICACION DEL SERVICIO	DIRECCION RECINTO	LINEA Nº	IDENTIFICACION DEL SERVICIO	DIRECCION RECINTO
13	EMPRESA DE TRANSPORTES LOS VOLCANES S.A.	La Vara Senda Sur, Rol V-629 sin Nº	3	Monttsur S.A	Pichi Pelluco Vidal Gormas Esq. Río Contao
37	EMPRESA DE TRANSPORTES COMERCIAL MAXE LTDA.	Los Músicos Valle Volcanes	12	ASOCIACION GREMIAL TAXIS COLECTIVOS ANTUHUE-LA PALOMA N° 12	Av. Ramón Munita Nº 1598
38					
57	COMIR LIMITADA	Ruta V-505 s/nº	28	SINDICATO INDEP. TAXIS COLECTIVOS PUERTO MONTT, LINEA Nº 28	Lautaro S/N
9	SOCIEDAD DE TRANSPORTES COSTANERA S.A.	Calle Maratón Nº 1100	50	SINDICATO DE TRAB.INDEP.T.COLEC.MIRASOL-PADRE HURTADO, LINEA Nº50	Max. Uribe con V. Mackena
90			4	SIND.TRAB.INDEP.DUEÑOS TAXIS COLECTIVOS	Los Cerezos 186 Pob. Chin-Chin
22	SINDICATO TRAB. INDEP. DUEÑOS TAXIS COLECTIVOS	Las Rosas Nº 18 esquina Los Aromos, Pob. Cayenel	25	TRANSPORTE Y COMERCIAL MIRAMAR S.A	Pje. Bremen S/N La Colina
51	ECO LIMITADA, LINEA Nº 51	Km. 1 camino Pargua, Ruta 5 Rol de Avalúo 2131-112	5	ECOMI S.A.	Crónica Nº 2330
1	Sotrabel Ltda.	Mercurio Nº 75	88	RAUL MENDEZ FUENTES	Pudahuel 1061
11	TEVINAR S.A., LINEA Nº 11				
15	Empresa de Transportes Bellavista S.A		1	TRANSMONTT S.A.	CAMINO A CHINQUIHUE S/N
2	SIND.TRAB.IND.DUEÑOS Y COND.T.C.M.MONTT-LIBERTAD	Volcán Puntiagudo Nº 375			
8	EMPRESA DE TRANSPORTES CUARTA TERRAZA S.A., LINEA Nº 8		4	TRANSPORTES CHINQUIHUE LTDA.	CAMINO A PANITAO KM.17
20	MOLTBAN S.A.				
23	SINDICATO TRABAJADORES INDEPENDIENTES M. MONTT - LIBERTAD - ANGELMO		5	TRANSPORTES Y SERVICIOS MIRASOL-PICHIPELLUCO S.A.	Maximiliano Uribe S/N
26	TRANSPORTES DEL SUR S. A.		10	SOCIEDAD DE TRANSPORTES LAGUNITAS S.A	RUTA 226 PARCELA Nº33 APIASMONTT
14	SIND.DE DUEÑOS Y COND.PROV.DE LLANQUIHUE (se cambio)				
21					
27					

4.5. BORDE COSTERO

Para el análisis de localización de las actividades de borde presentes en la ciudad definiremos tres macro-zonas espaciales claramente acotadas, la Bahía de Puerto Montt hacia el oriente, el Canal de Tenglo y la Isla de Tenglo en una situación central y la Bahía de Chinquihue hacia el poniente.

El tramo del borde costero más claro con respecto a su rol de espacio público es la Bahía de Puerto Montt, definida entre el puerto y el extremo oriente del límite urbano (Pelluhuin), en donde existen deficiencias de infraestructura pero una clara vocación pública del borde. Desde el puerto hacia el poniente, tramo correspondiente al Canal de Tenglo, encontramos una interacción de usos entre zonas residenciales, actividades relacionadas con el turismo, deporte náutico, pesca artesanal, actividades productivas y actividades complementarias a la actividad marítima como astilleros. Al poniente, en el tramo correspondiente a la Bahía de Chinquihue, se localizan las actividades principalmente productivas diferenciando el tramo por su clara vocación industrial marítimo-portuaria.

La diferenciación del borde costero en tramos permite definir entonces los respectivos roles y directrices de la propuesta de zonificación propuesta en el Plan Regulador Comunal. Esto enmarcado dentro de lo establecido en la Política Nacional de Uso del Borde Costero del Litoral de la República (D.S. Nº475 de fecha 14 de Diciembre de 1994, del Ministerio de Defensa Nacional), la cual señala la importancia y trascendencia de una ocupación equilibrada y armónica del borde costero, tieniendo como objetivo propender a una adecuada compatibilización de las múltiples actividades que se realizan en el mismo. El objetivo es proponer los usos preferentes del borde costero para su utilización sea esta a través de usos particulares, o concesiones marítimas según lo dispuesto por el D.F.L. Nº340, de 1960, y por el Reglamento de Concesiones Marítimas que dispone como requisito para la solicitud de concesiones marítimas un certificado de la Dirección de Obras Municipales indicando si las obras proyectadas y el destino de la concesión se ajustan al uso de suelo establecido en el Plan Regulador Vigente. Esto al margen de lo establecido en el DFL Nº1 de 1998 que exime a los recintos portuarios definidos por la Ley 19.542 del régimen de concesiones marítimas.

BAHÍA DE PUERTO MONTT.

CANAL DE TENGLO.

BAHÍA DE CHINQUIHUE.

Propuesta borde costero.

"Muchas veces la localización de los puertos tiene relación con aspectos fundacionales de la ciudad, y tienen un origen en conjunto. Por tanto se debe reinterpretar los puertos como una pieza más de la ciudad futura. En los procesos de transformación portuaria destaca un modelo que consiste en aprovechar la obsolescencia del viejo puerto, para crear un muevo suelo y una nueva fachada urbana. Las infraestructuras son el medio que asegura el funcionamiento de la ciudad y a veces explican su propio origen. Sin embargo, al incorporar infraestructuras es necesario evaluar los costos materiales sociales y culturales de la transformación que producirán. Es importante restablecer el rol de la infraestructura como un elemento integrado en la ciudad y al que se atribuye un valor articulador, mas que un separador de piezas colindantes". (JOAN BUSQUETS, 1989)

Tanto el límite urbano vigente como el propuesto dejan al puerto en una situación central con respecto al límite urbano y la ciudad. Esta situación resulta en el deterioro de las zonas urbanas adyacentes y de la infraestructura relacionada con la evacuación de la carga a través de la ciudad, impidiendo también que el puerto pueda expandir sus instalaciones de almacenaje.

Últimamente también, y debido al constante aumento del transporte de pasajeros y la aparición del turismo como actor relevante de la base económica, se modifica la función industrial del puerto teniendo que compatibilizar sus instalaciones de bodegaje con el de transporte de pasajeros. Estas funciones son discordantes con respecto a la necesidad de proximidad con el centro de la

ciudad. Por una parte el puerto necesita de posibilidades de expansión para almacenaje y proximidad con la ruta 5 para la evacuación de la carga, situación que lo inclina por replantear una nueva localización hacia la periferia.

Todo indica entonces que el puerto tendería a fragmentar sus instalaciones según uso, dejando en su ubicación actual a la infraestructura relacionada con el transporte de pasajeros y moviendo la infraestructura de carga a la periferia lo que permitiría replantear el rol urbano del puerto favoreciendo su utilización peatonal e integrándolo con el tejido urbano.

El objetivo principal de la propuesta es la utilización del borde costero urbano y la Isla de Tenglo como un espacio continuo y abierto para la ciudad. Para esto resulta fundamental la integración del puerto al tejido urbano, como la necesidad de establecer un orden que permita compatibilizar de una manera adecuada las distintas actividades que se desarrollan en él, identificando y acotando las zonas del borde costero con usos exclusivos, evitando así perjudicar a las actividades y espacios públicos ya consolidados con la aparición de nuevas infraestructuras.

Estrategias de localización - sectorización por unidades espaciales de borde.

Las tendencias naturales de crecimiento junto con la necesidad de proximidad de ciertas actividades con las vías conectoras regionales y nacionales determinan la localización de ciertas actividades en el territorio y permite definir ciertas características para una zonificación del borde costero urbano. Se propone una zonificación a partir de cuatro tramos con características espaciales propias, la Bahía de Puerto Montt, el Canal de Tenglo, la Bahía de Chinquihue y la Isla de Tenglo en su totalidad, más zonas especiales que tienen relación con usos arraigados en la actualidad, los balnearios y las caletas. Los usos propuestos para cada una de estas zonas tienen relación con el rol asignado a cada una de ellas.

La Bahía de Puerto Montt, entre el límite urbano oriente y Angelmó, se caracteriza por su continuidad y apertura espacial albergando a la ciudad globalizada de servicios públicos y terciarios. Se propone afianzar sur rol como soporte de las actividades públicas y culturales de la ciudad permitiendo la aparición de infraestructura sobre la zona intermareal aportando al ensanche de la costanera. El puerto a su vez mediante el traslado de sus actividades de recepción y almacenaje de carga, debiera pasar a ser una pieza urbana de articulación permitiendo la continuidad del borde hasta Angelmó y el reciclaje del área urbana adyacente. Variados son los casos de reciclaje de zonas portuarias, un claro ejemplo de ello es el caso de Puerto Madero en Buenos Aires.

El Canal de Tenglo entre Angelmó y el estero Chinquihue, se propone como un tramo de características locales, es decir, como soporte de las actividades propias de la cultura del mar interior y la navegación marítima de embarcaciones menores. Se propone fomentar la colocación de infraestructuras de embarcaderos y espacios públicos, deportes náuticos, mejoramiento de calles y veredas e inclusión de ciclovías, y a la vez controlar el desarrollo de las actividades industriales.

La Bahía de Chinquihue define su rol principalmente por el desarrollo de la zona industrial y portuaria. Esta zona del borde costero tiene como principal característica su cercanía con la Ruta 5, lo que le permite desarrollar actividades portuarias sin pasar por el sistema vial de la ciudad.

La Isla de Tenglo tiene un rol principalmente turístico y recreativo además de ser Zona de Interés Turístico Nacional. La utilización de su borde costero se limita principalmente a su uso como espacio público.

Las zonas especiales incluidas en la zonificación propuesta para el borde costero son los balnearios y las caletas que por ser actividades típicas y únicas dentro del borde se delimitan para evitar la asignación de concesiones en sus terrenos marítimos asegurando el resguardo de la actividad. Los balnearios son el balneario de Chinquihue, Pelluco y Pelluhuín en el continente y la Puntilla de Tenglo y Tenglo Sur en la Isla de Tenglo. Las caletas son Panitao Bajo, Anahuac, Angelmó y Pichipelluco en el continente y Puntilla de Tenglo y Capilla de Tenglo en la Isla de Tenglo.

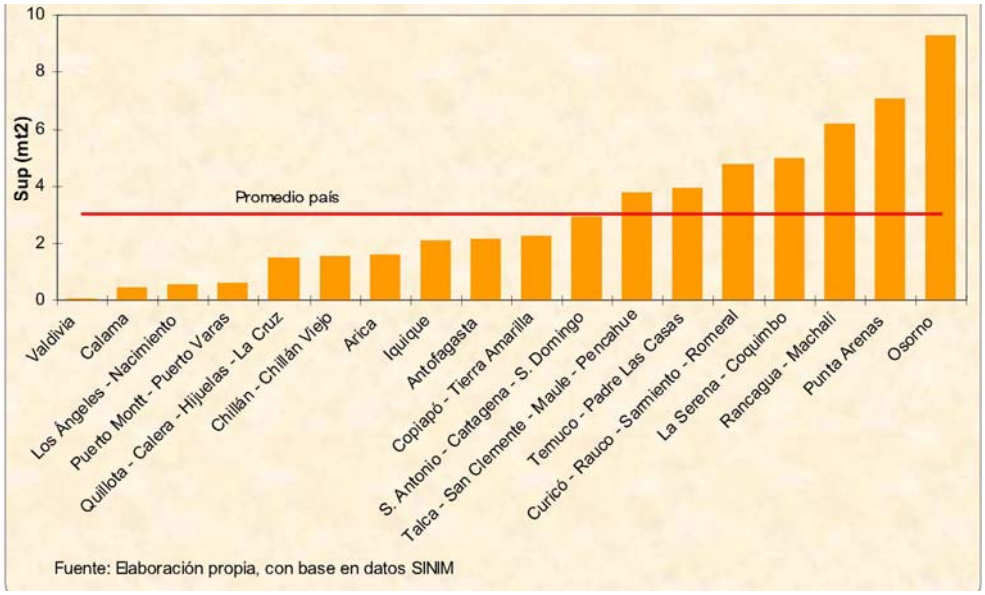
La propuesta para el borde costero recoge entonces la necesidad de convertirlo en el espacio público de mayor jerarquía para la ciudad. Resultará fundamental la transformación del puerto en una pieza urbana de articulación con el resto de la ciudad permitiendo la continuidad del espacio público de borde. También será vital para su desarrollo la reubicación de las actividades molestas para dar paso a un borde limpio y ordenado que pueda coexistir con las actividades y formas de vida locales. Y quizás el mayor desafío para el desarrollo del borde costero será la aparición de nuevas infraestructuras públicas y privadas sobre el borde que permitan ganar terreno al mar aportando con nuevos suelos para la ciudad.

4.6. SISTEMA DE ÁREAS VERDES Y ESPACIOS PÚBLICOS

"La ciudad de Puerto Montt se asienta en un gran anfiteatro natural constituido por terrazas, teniendo como escenario la costa desmembrada y el mar hacia el sur".
(MEMORIA EXPLICATIVA PRC-PMO, 1990).

Sin embargo del escenario de gran atractivo natural y paisajístico, contamos hoy en día con un importante déficit en cuanto a áreas verdes. El promedio nacional de áreas verdes por habitante según el diagnóstico urbano nacional desarrollado por el MINVU entre los años 2000 y 2006 es de 3,03 mts2. Puerto Montt se ubica dentro de las ciudades intermedias con menor superficie de área verde por habitante con aproximadamente 0,6 mts2 por habitante (áreas verdes de mantención municipal).

La escasa planificación y el gran número de loteos que sitúan a las áreas verdes en una constelación de espacios residuales impiden la conformación de áreas verdes que ejerzan una influencia real en el área urbana. Una de las tareas más importantes para la autoridad comunal en los próximos años será la construcción de parques que permitan la recreación de la población y le otorguen a la ciudad áreas verdes de calidad y envergadura. Hoy en día la ciudad cuenta con escasos parques públicos y apartados de la comunidad. Estos son el parque La Paloma ubicado en el sector nororiente de Puerto Montt que posee una localización de difícil acceso y es poco conocido por la población comunal y el parque vivero en Alerce que posee el mismo problema, especialmente en términos de accesibilidad.



AREAS VERDES MUNICIPALES EN CIUDADES INTERMEDIAS MAYORES 2004

La situación actual de la ciudad cuenta entonces con un gran déficit de áreas verdes y espacios públicos de jerarquía y la situación urbana actual del área consolidada tampoco ofrece muchas alternativas de incorporación de nuevos suelos públicos al sistema de áreas verdes.

AREAS VERDES MUNICIPALES. SITUACIÓN ACTUAL PRC 1990.

Bordes paralelos y elementos jerárquicos del sistema.

La propuesta para el nuevo Plan Regulador Comunal pretende rescatar y convertir en catalizadores de las zonas urbanas los hitos y accidentes naturales presentes en la ciudad integrándolos a un sistema de bordes paralelos continuos en el sentido oriente – poniente, el borde costero y la ladera de la tercera terraza, ambos elementos de gran valor natural y paisajístico. La ladera, representada en el PRC como L-2, es una zona que puede ser potenciada a través de recorridos y miradores. El borde costero a su vez representa el espacio que es propio de toda la ciudad y debiera pasar a ser el espacio público de mayor jerarquía dentro del sistema. Como complemento al sistema de bordes paralelos se establecen conexiones perpendiculares uniendo a través de avenidas parques a la ciudad en el sentido norte – sur.

Los elementos naturales que conforman el sistema de espacios públicos son:

- borde costero. La zonificación propuesta para el borde costero pretende darle la mayor continuidad posible a su utilización recreativa, marginando las actividades producivas al límite poniente. La consolidación de una conexión vehicular por la tercera terraza entre la ruta 5 y la ruta 7 permitirá mantener un perfil menor para vehiculos sobre la costanera evitando que ésta se transforme en una autopista que impida la libre circulación peatonal.

- parque ladera. Se potenciará la utilización peatonal de las laderas a través de escaleras y ascensores conectando transversalmente las terrazas. Su coninuidad longitudinal se dará a través de recorridos peatonales y ciclovías conectando un sistema de miradores. En el caso de los proyectos inmobiliarios a desarrollarse en las zonas de consolidación y extensión urbana se les exigirá dejar el borde ladera como circulación y área verde impidiendo la aparición de fondos de sitio sobre las laderas.

- cauces naturales. La definición de los cauces naturales y restricción de sus zonas adyacentes permitirán incorporarlos al sistema de áreas verdes. Estos cobrarán especial importancia como elementos estructurantes de la conectividad norte – sur en la ciudad. Como por ejemplo el estero Chinquihue, estero Pichipelluco y estero Pelluco.

El siguiente listado contiene los ríos, quebradas, esteros y canales existentes dentro del área urbana definida por el PRC-PMO y sus anchos de restricción.

CAUCE	ANCHO FAJA [m]	OBS.
RÍOS Y AFLUENTES		
Río Trapén.	40	(1), (2)
Río Taylor.	40	(1), (2)
Esteros Afluentes río Taylor.	20	(1), (3)
Río Negro en Alerce.	40	(1), (2)
Esteros Afluentes Río Negro en Alerce.	20	(1), (3)
Río Arenas.	40	(1), (2)
Esteros Afluentes Río Arenas en Alerce.	20	(1), (3)
QUEBRADAS		
Quebrada Egaña.	20	(1), (3)
Quebrada Mirador.	20	(1), (3)
Quebrada Mirasol.	20	(1), (3)
Quebrada Socovesa Norte o Cardonal.	20	(1), (3)
Quebrada Socovesa Sur o Jardín del Mar.	20	(1), (3)
Quebrada Alessandri.	20	(1), (3)
Quebrada Anahuac.	20	(1), (3)
Quebrada Terminal.	20	(1), (3)
Quebrada Camino a Chinquihue.	20	(1), (3)
Quebrada Caulluhuapi sur.	20	(1), (3)
Quebrada Caulluhuapi norte.	20	(1), (3)
Quebrada Chincui.	20	(1), (3)
Quebrada descarga Proyecto 4-D.	20	(1), (3), (5)
Quebrada descarga Proyecto 4-E.	20	(1), (3), (5)
Quebrada descarga Proyecto 4-P.	20	(1), (3), (5)
Quebrada descarga Proyecto 4-G.	20	(1), (3), (5)
Quebrada descarga Proyecto 4-I.	20	(1), (3), (5)
Quebrada descarga Proyecto 4-I, 4-J.	20	(1), (3), (5)
Quebrada descarga Proyecto 4-L.	20	(1), (3), (5)
Quebrada descarga Proyecto 6-E1.	20	(1), (3), (5)

Quebrada descarga Proyecto 6-E2, 6-F.	20	(1), (3), (5)
Quebrada descarga Proyecto 7-B.	20	(1), (3), (5)
Quebrada descarga Proyecto 7-C.	20	(1), (3), (5)
Quebrada descarga Proyecto 7-D.	20	(1), (3), (5)
ESTEROS		
Estero Pelluco.	40	(1)
Estero Pichipelluco.	20	(1), (3)
Estero Lobos.	Variable	(4).
Estero Los Pelúes.	Variable	(4).
Estero Chinquihue.	40	(1)
Estero Garzas.	20	(1), (3)
Estero Las Camelias o Canal Ibañez.	10	(5).
CANALES		
Canal Los Laureles.		(5).
Canal Cochrane.		(5).
Canal Carlos Condell.		(5).
Canal Los Pelues.		(5).
Canal Pudeto y Ecuador.		(5).
Canal Regimiento.		(5).
Canal San Antonio.		(5).
Canal Tagua Tagua.		(5).
Canal Sol De Oriente.		(5).
Canales Población Modelo.		(5).

DETALLE OBSERVACIONES

(1).	Sin Estudio.
(2).	Ancho medido desde la ribera.
(3).	Ancho de 10 m medidos hacia cada lado desde el centro del cauce.
(4).	Para mayor detalle debe remitirse al Estudio "Proposición De Deslindes Bien Nacional De Uso Público Estero Lobos", DOH (2004).
(5).	Para detalles remitirse al Estudio "Plan Maestro De Evacuación Y Drenaje De Aguas Lluvias De Puerto Montt Xª Región", DOH.

- lagunas. Se resguardarán a través de un perimetro de áreas verdes pasando a identificar la extensión urbana de Pelluco Alto.

LAGUNA	ANCHO FAJA [m]
Laguna Mansa.	Variable de acuerdo a Plano PRC-PMO
Laguna Sin Nombre 1.	Variable de acuerdo a Plano PRC-PMO
Laguna Sin Nombre 2.	Variable de acuerdo a Plano PRC-PMO
Laguna Sin Nombre 3.	Variable de acuerdo a Plano PRC-PMO

- bosques. La ampliación del límite urbano incorporará a la ciudad sectores de bosque nativo que se espera mantener mediante la propuesta de una normativa especial para complementar su coexistencia con el desarrollo urbano. Estos bosques se encuentran catastrados por Conaf y definirán el carácter de sus zonas urbanas adyacentes.

PLANO DEL SISTEMA DE AREAS VERDES Y ESPACIOS PUBLICOS.
PRC-PMO 2008

4.7. PATRIMONIO

Entre los Monumentos Nacionales destacan el Monumento Histórico Torre Campanario del Colegio San Francisco Javier y el Santuario de la Naturaleza Bosque Fósil de Punta Pelluco.

En términos de arquitectura de interés la comuna posee 101 edificaciones identificadas en el Inventario del Patrimonio Cultural Inmueble de Chile, Edificación Patrimonial de la X Región de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (2000). Cabe señalar, que 90 de estas edificaciones se encuentran en el casco antiguo de la ciudad de Puerto Montt, para las cuales se define un área de protección.

Se proponen para el PRC-PMO, Inmuebles de Conservación Histórica, ICH y Zonas de Conservación Histórica, ZCH. Esta propuesta se sustenta en el catastro del Patrimonio Arquitectónico de la comuna correspondiente al área Urbana, encomendado por el Ministerio de Obras Publicas.

Puerto Montt, como ciudad joven (12 Febrero 1853) y de acelerado crecimiento, enfrenta en la actualidad la necesidad de proyectarse planificadamente al futuro. En este escenario de transformación del espacio urbano, es necesario hacer converger por un lado, la presión sobre el suelo que genera la dinámica del mercado, con los elementos históricos de identidad propios de la ciudad, que se manifiestan en al menos tres procesos complementarios:

_la existencia de inmuebles con características estéticas, arquitectónicas e históricas relevantes.
_la conformación de barrios o zonas identificables claramente como unidades espaciales.
_las percepciones de los habitantes y peatones de la ciudad respecto de lo valorable como patrimonio.

A partir de lo anterior, el presente estudio propone y aplica una metodología que quiere aunar –desde el contexto de la ciudad - el mandato legal de proteger y conservar inmuebles, con las percepciones que hacen los habitantes respecto de estos inmuebles, que son comprendidos en el estudio como objetos en los cuales están presentes características estéticas, arquitectónicas, históricas y culturales.

La identidad del espacio urbano entonces, se traduce y manifiesta de manera conjunta en el inmueble y en las percepciones que circulan en la ciudad respecto de ellos. De este modo entonces, se espera que el presente estudio sea de utilidad para proteger, y sobretodo proyectar al futuro, la identidad del espacio urbano manifestada en los inmuebles y zonas propuestas.

Metodología de valoración de Patrimonio.

Dos son los referentes legales explícitos que regulan la puesta en valor y protección del Patrimonio Arquitectónico: La Ley General de Urbanismo y Construcciones, en su artículo 60, inciso 2°, indica que "Igualmente, el plan regulador señalará los inmuebles o zonas de conservación histórica, en cuyo caso los edificios existentes no podrán ser demolidos o refaccionados sin previa autorización de la SEREMI de Vivienda correspondiente".

Por su parte, la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en su artículo 2.1.10, al señalar los documentos constitutivos del Plan Regulador Comunal, señala como Inmuebles y Zonas en los contenidos de la Memoria Explicativa.

Esto genera entonces el imperativo de identificar y proteger, mediante el instrumento de planificación, los inmuebles y zonas de conservación histórica. A partir de esto, surgen dos elementos claves: de un lado los criterios que deben ser utilizados para identificar los inmuebles y/o zonas de conservación, y luego, las categorías de conservación:

Respecto de los criterios para identificar los inmuebles: la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en el Art. 2.1.18 dentro de las denominadas "Áreas de Protección", establece que:" Se entenderá por recursos de valor patrimonial cultural aquellas áreas o construcciones declaradas de conservación histórica, incluidas aquellas declaradas zonas típicas y monumentos nacionales".

En específico, en el artículo 2.1.43, se indican como criterios:

- Que se trate de inmuebles que representen valores culturales que sea necesario proteger sean éstos arquitectónicos o históricos.
- Inmuebles urbanísticamente relevantes.
- que se trate de una obra arquitectónica que constituya una obra de significación urbana.

En relación a las categorías de conservación, el Proyecto Plan Regulador Puerto Montt identifica dos categorías de Conservación, establecidas DDU 186 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

- **Conservación Histórica Total (A1).**

En estos casos se podrán autorizar obras de restauración o refacciones asociadas a su rehabilitación y conservación siempre que no se afecte negativamente – en este último caso sus cualidades estéticas originales o elementos significativos, identificados como tales en la respectiva "ficha de valoración de inmueble como conservación histórica".

Se incluye en este nivel los inmuebles cuya protección esta asociada tanto a la edificación como al predio en que se emplaza.

-Conservación Histórica Parcial (A2).

En estos casos se podrá autorizar demoliciones parciales y refacciones asociadas a su rehabilitación, alteración, reparación, ampliación u otra obra menor, siempre que las modificaciones interiores o exteriores no afecten negativamente los elementos significativos, identificados en la respectiva "ficha de valoración de inmuebles de conservación histórica".

¿Como identificar el valor patrimonial de los inmuebles y/o zonas?

-Comprender la identidad del espacio urbano.
-Comprender la valoración que hacen los habitantes/propietarios sobre los inmuebles y zonas.
-Proponer en dialogo de la valoración del patrimonio a la comunidad.

Con estas consideraciones es se realizaron las siguientes etapas:

I. -Recolección de Información: se recopiló aquí la información existente sobre el patrimonio arquitectónico, proveniente tanto de estudios anteriores (catastro del MOP, por ej.), como de propuestas y demandas ciudadanas.

II. Recolección de Información Cualitativa de la comunidad sobre los Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica: se analizó las opiniones y percepciones de la comunidad, así como las características de los mismos con los criterios elaborados por la Metodología MINVU.

En las siguientes fichas se indican los Inmuebles de Conservación Histórica y Zonas de Conservación Histórica contemplados en la propuesta de modificación al Plan Regulador Comunal de Puerto Montt 2008:

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

1	N° Ficha

Emplazamiento

Localidad

Denominacion
Catedral Católica
Region
X Region de Los Lagos
Provincia
Llanquihue
Comuna
Puerto montt
Ciudad o localidad
Puerto montt

Fotografia

Ubicación	
Urmeneta 370	
Rol	
64-2	
Superficie Terreno	
734 m2	
Superficie Construida	
734 m2	
N° Pisos	
1	
Altura Aproximada	
15 m	
Tenencia	
Privado	
Propiedad	
Urbano	
Agrupacion	
Continuo	
Data	
1930	
Destino	
Culto	
Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Madera
Revestimientos muros	Entablado
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

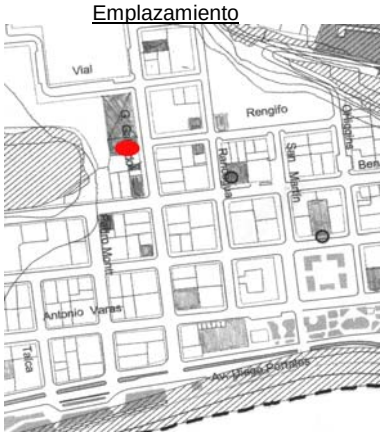
Volumen horizontal, planta basilical de tres naves portico con influencia clasicista.
Se termina de construir sin la torre en 1905. Sufre modificaciones luego del terremoto de 1960
En 2003 es nuevamente restaurada.

Conservación Histórica Total (A1).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

2	N° Ficha

Emplazamiento



Localidad

Denominacion
Iglesia de los Jesuitas
Region
X Region de Los Lagos
Provincia
Llanquihue
Comuna
Puerto Montt
Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación	
Guillermo Gallardo 269	
Rol	
145-29	
Superficie Terreno	
19.000 m2	
Superficie Construida	
913 m2	
N° Pisos	
1	
Altura Aproximada	
10 m	
Tenencia	
Privado	
Propiedad	
Urbano	
Agrupacion	
Continuo	
Data	
1872	
Destino	
Culto	
Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Madera
Revestimientos muros	Entablado
Cubierta	Plancha Fe Ondulada

Descripcion Arquitectonica

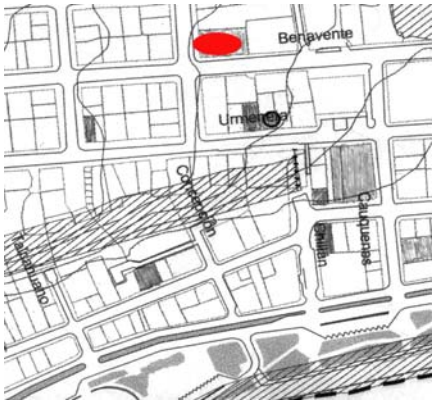
Volumen simple planta basilical de tres naves. Fachada con torre central.
Es restaurada luego del terremoto de 1960.
La construccion original se termina en 1872

Conservación Histórica Total (A1).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

3	N° Ficha

Emplazamiento



Localidad

Denominacion
Casa Ebel
Region
X Region de Los Lagos
Provincia
Llanquihue
Comuna
Puerto Montt
Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación	
Balmaceda 212	
Rol	
145-12	
Superficie Terreno	
1.000 m2	
Superficie Construida	
407 m2	
N° Pisos	
2 con mansarda	
Altura Aproximada	
10 m	
Tenencia	
Privado	
Propiedad	
Urbano	
Agrupacion	
Aislado	
Data	
1932	
Destino	
Comercial	
Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Madera
Revestimientos muros	Entablado
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

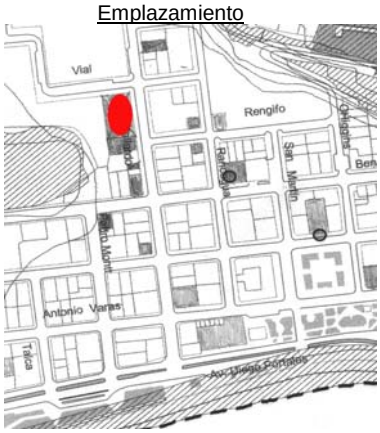
Vivienda tipo chalet, dos pisos, miradores insertos en la cubierta.
Volumen jerarquiza el ingreso.
Construida alrededor de 1930

Conservación Histórica Total (A1).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

4	N° Ficha

Emplazamiento



Localidad

Denominacion	**Colegio San Javier**
Region	X Region de Los Lagos
Provincia	Llanquihue
Comuna	Puerto Montt
Ciudad o localidad	Puerto Montt

Fotografia

Ubicación	Guillermo Gallardo 269
Rol	145-30
Superficie Terreno	16.029 m2
Superficie Construida	7.194 m2
N° Pisos	3
Altura Aproximada	13 m
Tenencia	Privado
Propiedad	Urbano
Agrupacion	Continuo
Data	1875
Destino	Educacional
Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Madera
Revestimientos muros	Plancha de Fe galvanizado
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

Edificio educacional. Volumen simple dos y tres pisos. Influencia clasicista.
Estructura de madera y revestimiento de plancha estampada.
Este colegio fue contruido en dos etapas, dos y tres pisos.

Conservación Histórica Total (A1).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

5	N° Ficha

Emplazamiento

Localidad

Denominacion
Casa Pauly
Region
X Region de Los Lagos
Provincia
Llanquihue
Comuna
Puerto Montt
Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación	
Rancagua 245	
Rol	
75-2	
Superficie Terreno	
108 m2	
Superficie Construida	
202 m2	
N° Pisos	
3	
Altura Aproximada	
13 m	
Tenencia	
Privado	
Propiedad	
Urbano	
Agrupacion	
Continuo	
Data	
1920	
Destino	
Habitacional	
Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Regular*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Madera
Revestimientos muros	Entablado
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

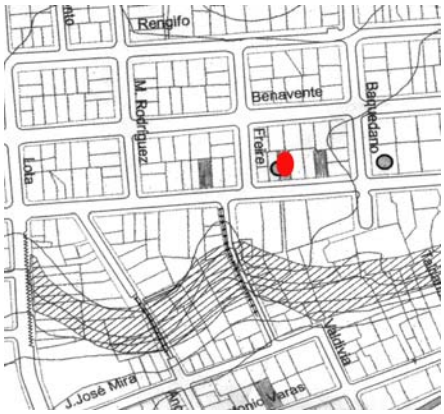
Vivienda esquina, volumen simple, influencia clasicista.

Conservación Histórica Total (A1).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

6	N° Ficha

Emplazamiento



Localidad

Denominacion
Casa Fernández
Region
X Region de Los Lagos
Provincia
Llanquihue
Comuna
Puerto Montt
Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación	
Urmeneta 890	
Rol	
264-7	
Superficie Terreno	
459 m2	
Superficie Construida	
351 m2	
N° Pisos	
2 con mansarda	
Altura Aproximada	
15 m	
Tenencia	
Privado	
Propiedad	
Urbano	
Agrupacion	
Aislado	
Data	
1923	
Destino	
Habitacional	
Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Madera
Revestimientos muros	Entablado
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

Vivienda tipo chalet, modelo en catalogos internacionales.
Volumen: cuerpo central y composicion asimetrica con torre esquina, elementos neogoticos y art Nouveau.
Dos pisos con miradores.

Conservación Histórica Total (A1).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

7	N° Ficha

Emplazamiento

Localidad

Denominacion
Casa Arteaga

Region
X Region de Los Lagos

Provincia
Llanquihue

Comuna
Puerto Montt

Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación
San Felipe 146
Rol
33-4
Superficie Terreno
437 m2
Superficie Construida
276 m2
N° Pisos
2 con mansarda
Altura Aproximada
9 m
Tenencia
Privado
Propiedad
Urbano
Agrupacion
Continuo
Data
1926
Destino
Comercial
Estado de conservacion

Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Madera
Revestimientos muros	Entablado
Cubierta	Plancha Fe ondulada

Descripcion Arquitectonica

Vivienda de esquina, tipo chalet, dos pisos.
Estructura de madera. Terminaciones y elementos ornamentales nobles por su factura.
Unico ejemplar en la ciudad.

Conservación Histórica Total (A1).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

8	N° Ficha

Emplazamiento

Localidad

Denominacion
Casa Rensinghoff
Region
X Region de Los Lagos
Provincia
Llanquihue
Comuna
Puerto Montt
Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación	
Bbo. O´Higgins 114	
Rol	
53-5	
Superficie Terreno	
582 m2	
Superficie Construida	
1.050 m2	
N° Pisos	
2	
Altura Aproximada	
8 m	
Tenencia	
Privado	
Propiedad	
Urbano	
Agrupacion	
Continuo	
Data	
1935	
Destino	
Comercial	
Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Madera
Revestimientos muros	Entablado
Cubierta	Plancha metálica

Descripcion Arquitectonica

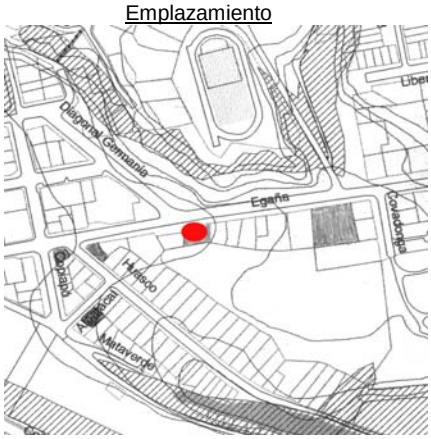
Edificio esquina, comercio, esquina ochavada. Influencia clasicista.
Corresponde al único ejemplar del tipo en torno a la plaza de armas.

Conservación Histórica Total (A1).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

9	N° Ficha

Emplazamiento



Localidad

Denominacion
Casa Burchkart

Region
X Region de Los Lagos

Provincia
Llanquihue

Comuna
Puerto montt

Ciudad o localidad
Puerto montt

Fotografia

Ubicación
Egaña 150-156
Rol
712-24
Superficie Terreno
1.084 m2
Superficie Construida
581 m2
N° Pisos
2 con mansarda
Altura Aproximada
10 m
Tenencia
Privado
Propiedad
Urbano
Agrupacion
Aislado
Data
1945
Destino
Comercial
Estado de conservacion
Est. Resistente *Bueno*
Revestimiento *Bueno*
Techumbre *Bueno*
Entorno *Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Madera
Revestimientos muros	Plancha Fe
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

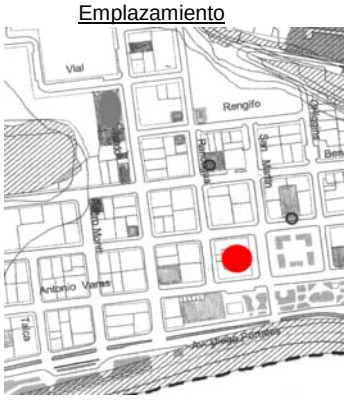
Vivienda dos pisos con miradores, balcon y corredor en el segundo piso.
Destino original habitacional, construida para la familia Binder en 1925.
Es el unico ejemplar de al menos tres viviendas que existieron en la epoca.
Influencia alemana clasicista.

Conservación Histórica Total (A1).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

10	N° Ficha

Emplazamiento



Localidad

Denominacion
Gobernación Provincial
Region
X Region de Los Lagos
Provincia
Llanquihue
Comuna
Puerto Montt
Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación
San Martin 80
Rol
73-1
Superficie Terreno
2018 m2
Superficie Construida
1692 m2
N° Pisos
4
Altura Aproximada
14 m
Tenencia
Publico
Propiedad
Urbano
Agrupacion
continuo
Data
Destino
Civil publica
Estado de conservacion

Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Hormigon
Revestimientos muros	Estuco
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

Edificio institucional, cuatro pisos, frente a cuatro calles y plaza de armas.
Arquitectura moderna institucional. Estructura de hormigon armado.

Conservación Histórica Parcial (A2).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

11	N° Ficha

Emplazamiento

Localidad

Denominacion	**Municipalidad de Puerto Montt**
Region	X Region de Los Lagos
Provincia	Llanquihue
Comuna	Puerto Montt
Ciudad o localidad	Puerto Montt

Fotografia

Ubicación	San Felipe 80
Rol	32-2
Superficie Terreno	958 m2
Superficie Construida	3002 m2
N° Pisos	3 con zocalo
Altura Aproximada	15 m
Tenencia	Publico
Propiedad	Urbano
Agrupacion	continuo
Data	1948
Destino	Civil publica
Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Hormigon
Revestimientos muros	Estuco
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

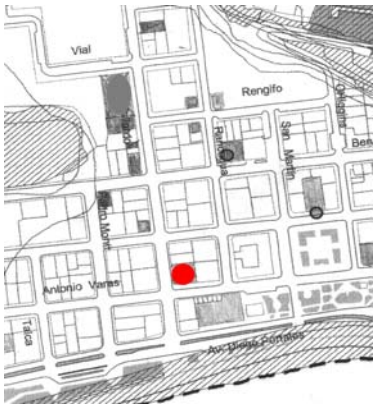
Edificio municipal, tres pisos y zocalo, frente a tres calles. Arquitectura moderna institucional. Estructura de hormigon armado.

Conservación Histórica Parcial (A2).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

12	N° Ficha

Emplazamiento



Localidad

Denominacion
Edificio Dias

Region
X Region de Los Lagos

Provincia
Llanquihue

Comuna
Puerto Montt

Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación
Antonio Varas 480
Rol
83-4
Superficie Terreno
625 m2
Superficie Construida
2.049 m2
N° Pisos
3
Altura Aproximada
14 m
Tenencia
Privado
Propiedad
Urbano
Agrupacion
continuo
Data
1929
Destino
Comercial
Estado de conservacion
Est. Resistente *Bueno*
Revestimiento *Bueno*
Techumbre *Bueno*
Entorno *Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Hormigon
Revestimientos muros	Estuco
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

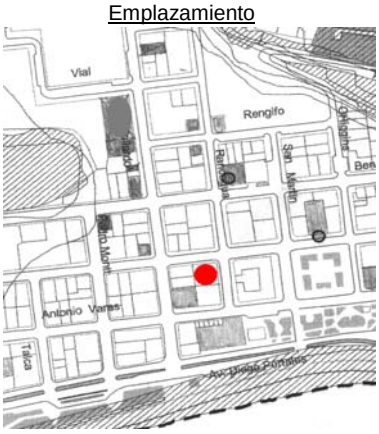
Edificio esquina, comercio y vivienda. Elementos compositivos y ornamentales historicistas y art deco. Estructura de hormigon armado.

Conservación Histórica Parcial (A2).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

13	N° Ficha

Emplazamiento



Localidad

Denominacion
Edificio Rancur

Region
X Region de Los Lagos

Provincia
Llanquihue

Comuna
Puerto Montt

Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación
Urmeneta 459
Rol
83-2
Superficie Terreno
700 m2
Superficie Construida
1.012 m2
N° Pisos
2
Altura Aproximada
7 m
Tenencia
Privado
Propiedad
Urbano
Agrupacion
continuo
Data
1925
Destino
Comercial
Estado de conservacion
Est. Resistente *Bueno*
Revestimiento *Bueno*
Techumbre *Bueno*
Entorno *Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Hormigon
Revestimientos muros	Estuco
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

Edificio esquina, comercio. Fachada de hormigón de valor estético en buenas condiciones. Arquitectura moderna.

Conservación Histórica Parcial (A2).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

14	N° Ficha

Emplazamiento

Localidad

Denominacion
Gendarmería
Region
X Region de Los Lagos
Provincia
Llanquihue
Comuna
Puerto Montt
Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación	
Antonio Varas 922-928	
Rol	
263-9	
Superficie Terreno	
388 m2	
Superficie Construida	
956 m2	
N° Pisos	
3	
Altura Aproximada	
12 m	
Tenencia	
Privado	
Propiedad	
Urbano	
Agrupacion	
continuo	
Data	
Destino	
Comercial	
Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Hormigon
Revestimientos muros	Estuco
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

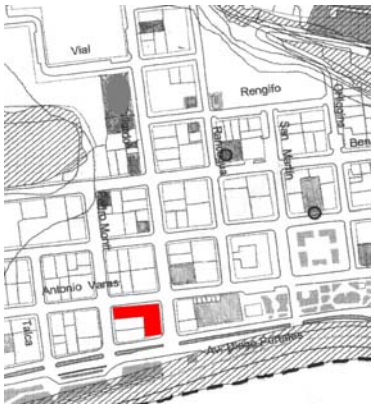
Edificio de hormigón armado con elementos ornamentales historicistas.
Se mantiene en excelentes condiciones.

Conservación Histórica Parcial (A2).

INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

15	N° Ficha

Emplazamiento



Localidad

Denominacion
Edificio Salco

Region
X Region de Los Lagos

Provincia
Llanquihue

Comuna
Puerto Montt

Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación
Antonio Varas 549
Rol
102-6
Superficie Terreno
1.210 m2
Superficie Construida
4.840 m2
N° Pisos
4
Altura Aproximada
14 m
Tenencia
Privado
Propiedad
Urbano
Agrupacion
continuo
Data

Destino
Comercial

Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Hormigon
Revestimientos muros	Estuco
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

Edificio de hormigón armado con elementos ornamentales historicistas.
Se mantiene en excelentes condiciones.

Conservación Histórica Parcial (A2).

ZONA DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA PRC-PMO

16	N° Ficha

Emplazamiento

Localidad

Denominacion
Población Marina Mercante
Region
X Region de Los Lagos
Provincia
Llanquihue
Comuna
Puerto Montt
Ciudad o localidad
Puerto Montt

Fotografia

Ubicación	
Ñuble / Pudeto / Chorrillos / Ecuador	
Rol	
534	
Superficie Terreno	
4.418 m2	
Superficie Construida	
5.508 m2	
N° Pisos	
2 pisos más mansarda	
Altura Aproximada	
8 m	
Tenencia	
Privado	
Propiedad	
Urbano	
Agrupacion	
continuo	
Data	
Destino	
Habitacional / Comercial	
Estado de conservacion	
Est. Resistente	*Bueno*
Revestimiento	*Bueno*
Techumbre	*Bueno*
Entorno	*Bueno*

Materialidad	
Est.Resistente	Hormigon
Revestimientos muros	Estuco
Cubierta	Plancha metalica ondulada

Descripcion Arquitectonica

Manzana residencial construida originalmente para trabajadores de la Marina Mercante.
En general las viviedas se encuentran en buenas condiciones. Estilo moderno.