

Memoria de Título

# Centro Intermodal La Paloma

La movilidad como el desarrollo de una  
subcentralidad en Puerto Montt



Planteamiento integral del problema de título  
Estudiante: Daniel Solís Muñoz  
Profesor guía: Francisco Benítez  
Semestre de Otoño

*Dedicado a mis padres y hermanos, quienes me han apoyado y formado a ser la persona que soy hoy, a mi pareja por impulsarme a sacar lo mejor de mí y a ser perseverante, a mis amigos por siempre estar ahí cuando los necesité y ser un apoyo incondicional, a mi profesores que me enseñaron los caminos para ser el arquitecto que siempre quise ser, y a todos aquellos que me miran desde el cielo y me apoyaron en el camino...*

*“No lo olvides: ¡cree en ti mismo! No en el tú que cree en mí. Tampoco en el yo que cree en ti. Cree en el tú que cree en ti mismo”*

Hiroyuki Imaishi



# Indice

---

## **1. Presentación**

- 1.1 Introducción
- 1.2 Motivaciones

## **2. Antecedentes:**

- 2.1 Chile y la Descentralización
- 2.2 La Ciudad de Puerto Montt
- 2.3 Desarrollo Histórico
- 2.4 Configuración Urbana
- 2.5 La Cuarta Terraza
- 2.6 Cultura y Patrimonio de la ciudad
- 2.4 Modificaciones al PRC

## **3. Problematización**

- 3.1 Puerto Montt y la Centralidad

## **4. Propuesta Urbana: Plan Maestro Cuarta Terraza Oriente**

- 4.1 Plan Maestro Cuarta Terraza Oriente

## **5. Propuesta Proyectual: Centro Intermodal La Paloma**

- 5.1 Propuesta arquitectónica
- 5.2 Estrategias de diseño
- 5.3 Definición de la ubicación
- 5.4 Definición del usuario
- 5.5 Distribución Programática

## **6. Cierre:**

- 6.1 Gestión
- 6.2 Comentarios Finales
- 6.3 Bibliografía
- 6.4 Profesionales consultados
- 6.5 Referentes

# 01

## Presentación

---

Introducción  
Motivaciones



**Fig 1.** Foto Volcán Calbuco desde la Cuarta  
Terraza de Puerto Montt - Elabración Propia

## Introducción

La siguiente memoria expone el trabajo realizado durante el *"Planteamiento Integral del Problema de Título"*, cuya finalidad es comprender los antecedentes y bases detonantes para el desarrollo del proyecto arquitectónico: "Central Intermodal La Paloma; La movilidad como foco para el desarrollo de una subcentralidad para la ciudad de Puerto Montt"

Desde hace algunos años, dentro de Chile se está viviendo un proceso de desarrollo urbano descentralizado en varias partes de nuestro país. Es en este contexto donde han emergido nuevos fenómenos metropolitanos importantes de poder analizar, como pueden ser los procesos vividos en la área metropolitana de Puerto Varas - Puerto Montt (Gore Regional de Los Lagos, 2020).

Puerto Montt en particular, es una ciudad que ha crecido de manera desequilibrada y en extensión, cuya centralización ha generado una inequidad y desigualdad territorial considerable, la cual se potencia debido a su complicada conformación geográfica de terrazas, lo cual se ha traducido en un aumento de las áreas urbanas que no cuentan con la adecuada provisión de urbanización, conectividad y accesos a servicios como comercio, cultura, áreas verdes, entre otros (SECPLAN Municipalidad de Puerto Montt, 2020).

Uno de los casos interesantes de estudiar dentro de la expansión de la ciudad es lo sucedido con la estación de ferrocarriles de la ciudad, la cual originalmente se encontraba en la costa y anexo al centro cívico de la ciudad desempeñando un rol importante de conexión dentro de la ciudad, pero que post década de los 80', al ser reubicada en el sector Nororiente de esta, quedó marginalizada y desconectada de la vida urbana. Con los años esta desconexión entre terrazas provocó el sece de sus actividades y terminar por ser una infraestructura abandonada.

Es en este contexto que el desarrollo de un plan maestro que desarrolle una subcentralidad para la ciudad, con enfoque en la movilidad y recuperación de una infraestructura olvidada como la estación de ferrocarriles puede ayudar a la descentralización de Puerto Montt y mejorar la calidad de vida de sus habitantes..

## Motivaciones

Con el paso del tiempo, como estudiante de arquitectura he podido presenciar las diferentes escalas en las que la arquitectura puede actuar. Mediante el desarrollo de diferentes proyectos e investigaciones, he podido identificar dos áreas de interés en las que la arquitectura toma un papel protagónico a distintos niveles: La movilidad y el transporte público; La madera y la arquitectura desarrollada en el sur de Chile.

Nuestras ciudades son cada vez más densas, lo que significa dos cosas: más personas, y mayores destinos. El transporte público es una de estas redes cuya planificación y diseño son esenciales para el correcto funcionamiento de la experiencia urbana. Me intriga el como la arquitectura al final se convierte en un articulador entre escalas: las personas con la ciudad.

Por otro lado, tenemos la relación de las personas con las edificaciones. Por ejemplo, la madera en el sur es más que un simple material, es identidad, es comunidad, es habitar. El hecho que podamos relacionar un espacio geográfico con un material es una de esas cosas que he podido estudiar a lo largo de la carrera, y me motiva a comprender una escala más pequeña en que la arquitectura actúa: las personas con la materialidad, y la arquitectura maderera del sur de Chile.

Un proyecto como el de una central intermodal, me permite rescatar rasgos de ambas áreas, y plasmarlas en un contexto tan cercano a la experiencia personal como es la ciudad de Puerto Montt.



Fig 2. Foto Isla Tenglo desde el borde costero de Puerto Montt - Elabración Propia

# 02

## **Antecedentes**

---

Chile y la Descentralización  
La Ciudad de Puerto Montt  
Desarrollo Histórico  
Configuración Urbana  
La Cuarta Terraza  
Cultura y Patrimonio de la ciudad  
Modificaciones al PRC



**Fig 3.** Foto Borde Costero Puerto Montt - Elabración Propia

## Chile y la descentralización

Chile es uno de los países con uno de los modelos de desarrollo urbano más centralizados en el mundo (OCDE, 2017), concentrando gran parte de su capital e inversiones en la región metropolitana, específicamente en la ciudad de Santiago. Esto ha promovido, desde hace ya algunos años, nuevas políticas que impulsen un cambio de modelo hacia uno de carácter descentralizado (Dazarola, 2019), lo cual se puede ver reflejado en el aumento de recursos y facultades que se les ha delegado a los distintos gobiernos regionales.

Resulta de interés entonces consultar las diferentes situaciones que se estén viviendo fuera de la región metropolitana, por ejemplo, cuáles son las regiones que poseen un crecimiento urbano considerable.

Actualmente en el país, las regiones que crecen de manera más acelerada son las regiones de Coquimbo y Los Lagos, ambas con un 4% de su superficie total al año (MINVU, 2021). Ambas regiones se han posicionado dentro de los principales destinos de migración interna dentro del país (INE, 2020).

Para efectos de esta memoria, se concentrarán los análisis y observaciones en la región de Los Lagos, y especialmente en la ciudad de Puerto Montt.

### La ciudad de Puerto Montt

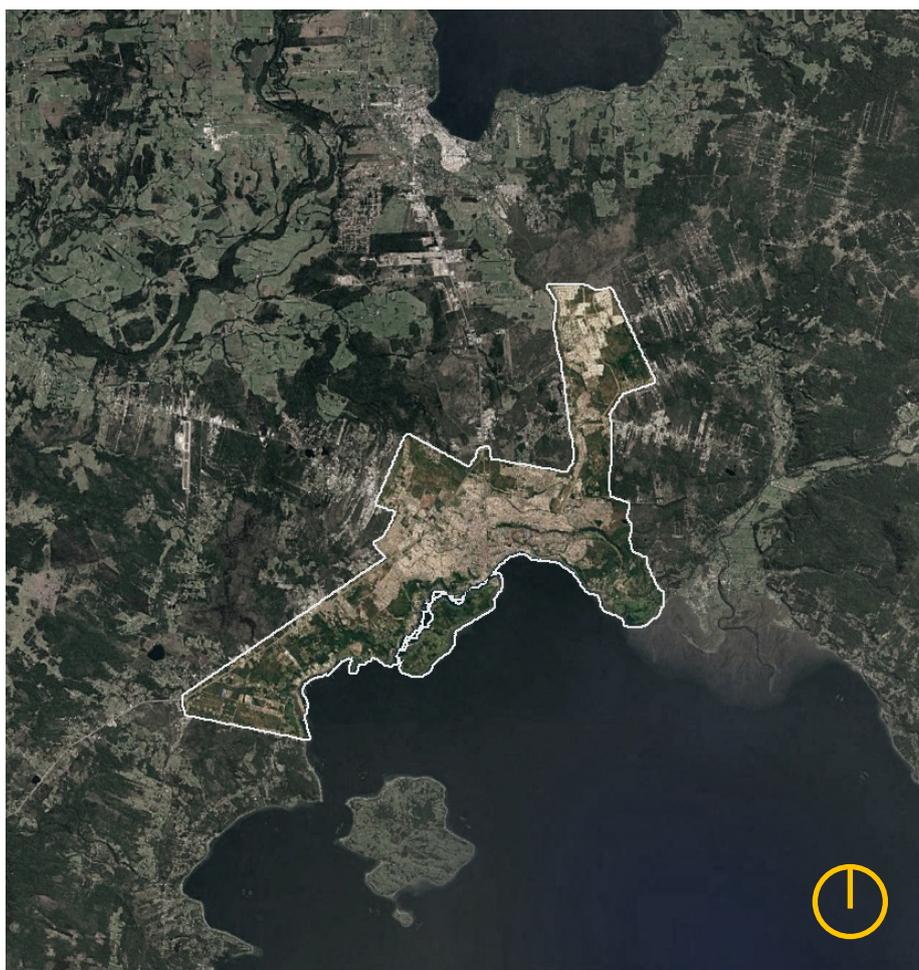
Puerto Montt es la capital regional de la Región de Los Lagos, cuenta actualmente con una población de 254.900 habitantes (INE, 2017) y con una superficie urbana de 4594 hectáreas de superficie urbana, la más grande de la región de los lagos, siguiéndole Osorno con 2822ha, posteriormente Castro con 704 ha y finalmente Chaitén con 112 ha (MINVU, 2021).



Fig 4. Esquema: Territorio Chileno, y ubicación de la Región de Los Lagos  
Elaboración Propia



Fig 5. Esquema: Región de Los Lagos y ubicación de la ciudad de Puerto Montt  
Elaboración Propia



**Fig 6.** Mapa: *Limites urbanos de la Ciudad de Puerto Montt*  
*Elaboración Propia*

Puerto Montt se posiciona de esta manera como una de las ciudades núcleo para el desarrollo funcional de la vida urbana de los habitantes de la región.

Actualmente la ciudad vive problemas de segregación, inequidad, y desigualdades típicas de una ciudad metropolitana. Actualmente el Gobierno Regional se encuentra tomando medidas para generar un desarrollo urbano de carácter metropolitano en conjunto con la ciudad de Puerto Varas, otro de los polos migratorios dentro de la zona (GORE de Los Lagos, 2020). Para comprender dicha acción, a continuación, se expondrán distintas aristas entorno a su desarrollo histórico, su configuración urbana, las modificaciones o proyectos que se están desarrollando entorno al funcionamiento de la ciudad.

## Desarrollo Histórico



Fig 7. Esquema: Exploración y colonización de territorios en el Lago Llanquihue  
Elaboración Propia

Para comprender la manera en la que se fue desarrollando la ciudad desde sus inicios, es importante considerar los procesos de colonización que se vivían en la zona sur de nuestro país en aquella época. En el año 1845 Manuel Bulnes promulga la Ley de Colonización, o más bien conocida, como la Ley de Terrenos Baldíos, la cual buscaba fomentar la colonización y urbanización del río Bío Bío, y con ello, la consolidación de la ciudad de Valdivia.

El rápido crecimiento de la ciudad, llevo a Vicente Pérez Rosales (designado por el gobierno de la época para liderar dicho proceso) a explorar nuevos territorios en los que se pudieran consolidar diferentes asentamientos productivos. Su propuesta estaba ligada a la exploración del río Llanquihue como posible zona de conexión con las embarcaciones que viajaban por los canales del extremo sur de nuestro país en aquellos tiempos. De dicha exploración, vieron como frutos los nacimientos de ciudades como Osorno, Puerto Octay, Puerto Varas y por último la Ciudad de Puerto Montt, en el año 1859 (Berg & Gian, 2009).

Este proceso colonizador a diferencia del desarrollo de la zona central de nuestro país que destacó por ser de carácter español, en la zona sur de nuestro país destacó por estar ligada principalmente a la cultura alemana. Dichas colonias, en Chile, se dedicaron principalmente a las actividades agropecuarias, forestales y portuarias.

La ciudad se consolidó como un punto estratégico para el movimiento de mercancías dentro de la zona, y debido a la rapidez con la cual se movían dichos productos la convirtieron rápidamente en una ciudad de servicios (Berg & Gian, 2009), donde la mayor cantidad de equipamientos se concentraron principalmente en lo que actualmente se conoce como el casco histórico de la ciudad, y lo que para efectos de esta memoria comprenderemos como la Primera Terraza.

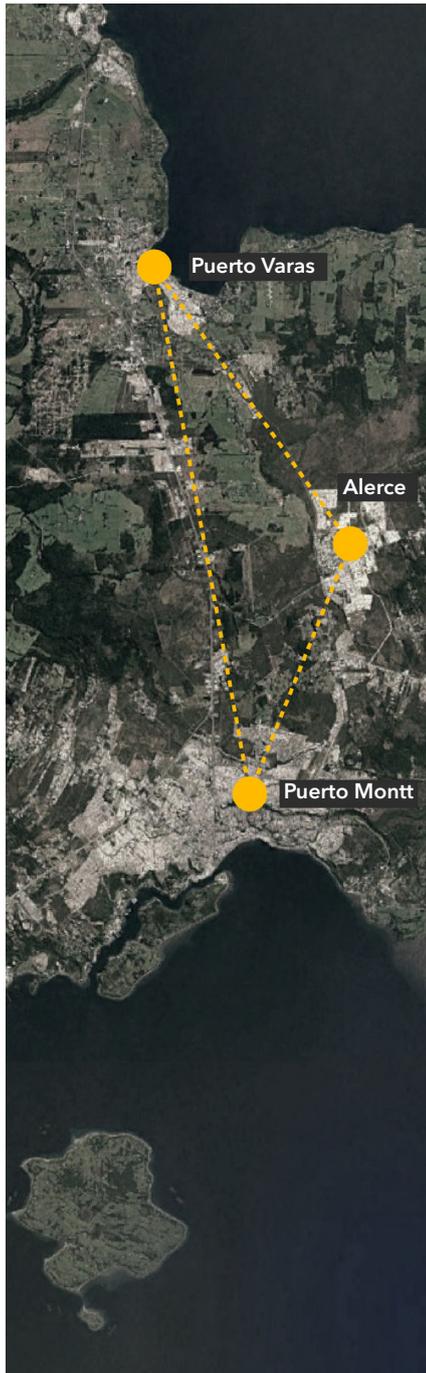
En 1907 la ciudad alcanzaba una población total de 7.364 habitantes, convirtiéndola en una de las ciudades con mayor progreso demográfico del país de la época, y es en 1912 donde se marca un hito que impulsaría aún más el desarrollo urbano y económico: La llegada del Ferrocarril al centro de Puerto Montt.

De lo anterior podemos desglosar dos ideas: En primera instancia tenemos la llegada del tren fortaleció el centro urbano que actualmente conocemos como casco histórico de la ciudad, que además fortalecería las relaciones con las demás ciudades de sus cercanías hacia el norte como Osorno y Puerto Varas. Por otro lado, generó la necesidad de ampliar los límites urbano de la ciudad, y es así como a inicios del siglo XX, la ciudad ya había creció lo suficiente como para empezar a habitar la segunda y tercera terraza de la ciudad.

Posterior al terremoto de 1960, Puerto Montt se vio fuertemente afectado y comprometido en cuanto a lo que gran parte de su infraestructura respectaba. Esto permitió que, al momento de reconstruir la ciudad, se dejaran de lado aquellas infraestructuras que apuntaban a un servicio más local, de una arquitectura cuyas estructuras se realizaban esencialmente en madera, y se proyectaba como lo conocemos



Fig 8. Mapa: Plano de Puerto Montt o Melipulli , 1859  
Extraída de la pagina web: Memoria Chilena



**Fig 9.** Esquema: *Relaciones territoriales entre Puerto Varas, Alerce y Puerto Montt*  
Elaboración Propia

actualmente: uno de los centros urbanos y portuarios con mayor importancia de la zona sur, y, de hecho, a nivel nacional cuya imagen arquitectónica es mucho más impermeable donde prima el uso de materiales aislantes como el acero y estructuras principalmente de hormigón (SECPLAN Municipalidad de Puerto Montt, 2020).

Actualmente la ciudad se encuentra el proceso de consolidarse como una de las ciudades metropolitanas más relevantes de nuestro país en conjunto con Puerto Varas. Esta relación ha llegado al punto en que la expansión urbana se encuentra en las zonas más periféricas de Puerto Montt, la cual se denominó la Cuarta Terraza. Esta última se conforma principalmente por la zona poniente (Miraflores) y la zona oriente (Valle Volcanes, La Paloma).

El fenómeno de crecimiento urbano entre Puerto Montt y Puerto Varas llegó a tal punto que, en el año 2009, el sector perteneciente a la ciudad dormitorio de Alerce tuvo un crecimiento urbano considerable llegando a la cifra de 60.000 habitantes. Esto produjo que se hiciera una solicitud para poder expandir el límite urbano de Puerto Montt para incluir dicha población y poder regularizar su crecimiento (GORE de Los Lagos, 2020).

## Configuración Urbana

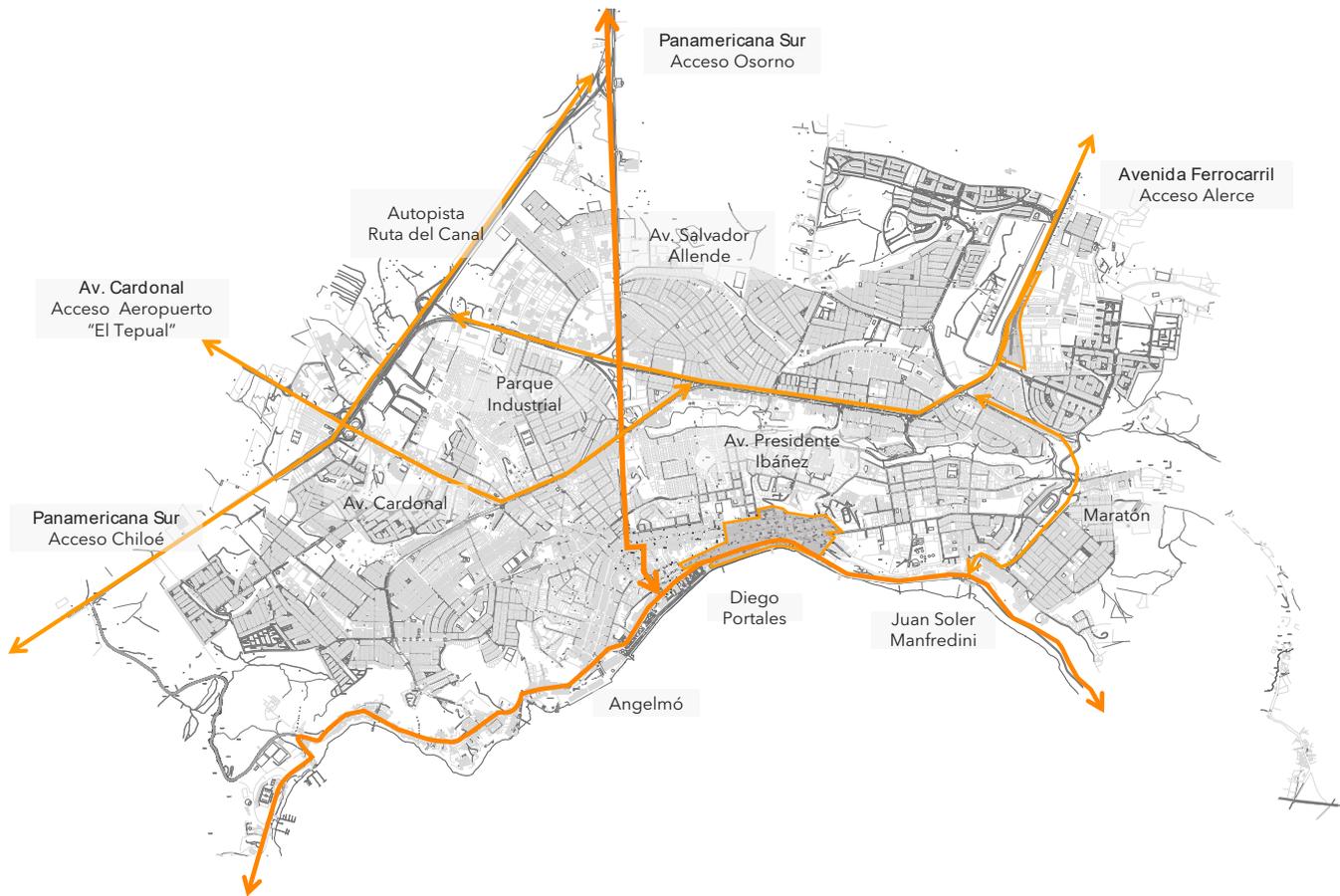
En la ciudad de Puerto Montt existen cuatro accesos principales que mueven la mayor parte de flujos dentro y fuera de la ciudad. Estos corresponden a la ruta 5 (por la zona norte y la zona poniente conectando directamente con la ruta Panamericana Sur), la avenida "El Tepual" (conexión directa con el Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt), la Ruta 7 (acceso sur conexión directa con la Carretera Austral) y por último la Avenida Camino a Alerce (la cual conecta directamente con los asentamientos de La Paloma, La Vara y Alerce).

Además, podemos encontrar vías estructurantes suplementarias, las cuales son de vital importancia para el funcionamiento de la vida urbana dentro de la ciudad, como pueden ser las avenidas Diego Portales, Salvador Allende, Presidente Ibáñez, Parque Industrial y Angelmó. La gran mayoría de estas avenidas tienen una función similar que son dirigir gran parte del flujo de la ciudad hacia el borde costero, es decir, al centro de la ciudad (ver Fig.10).

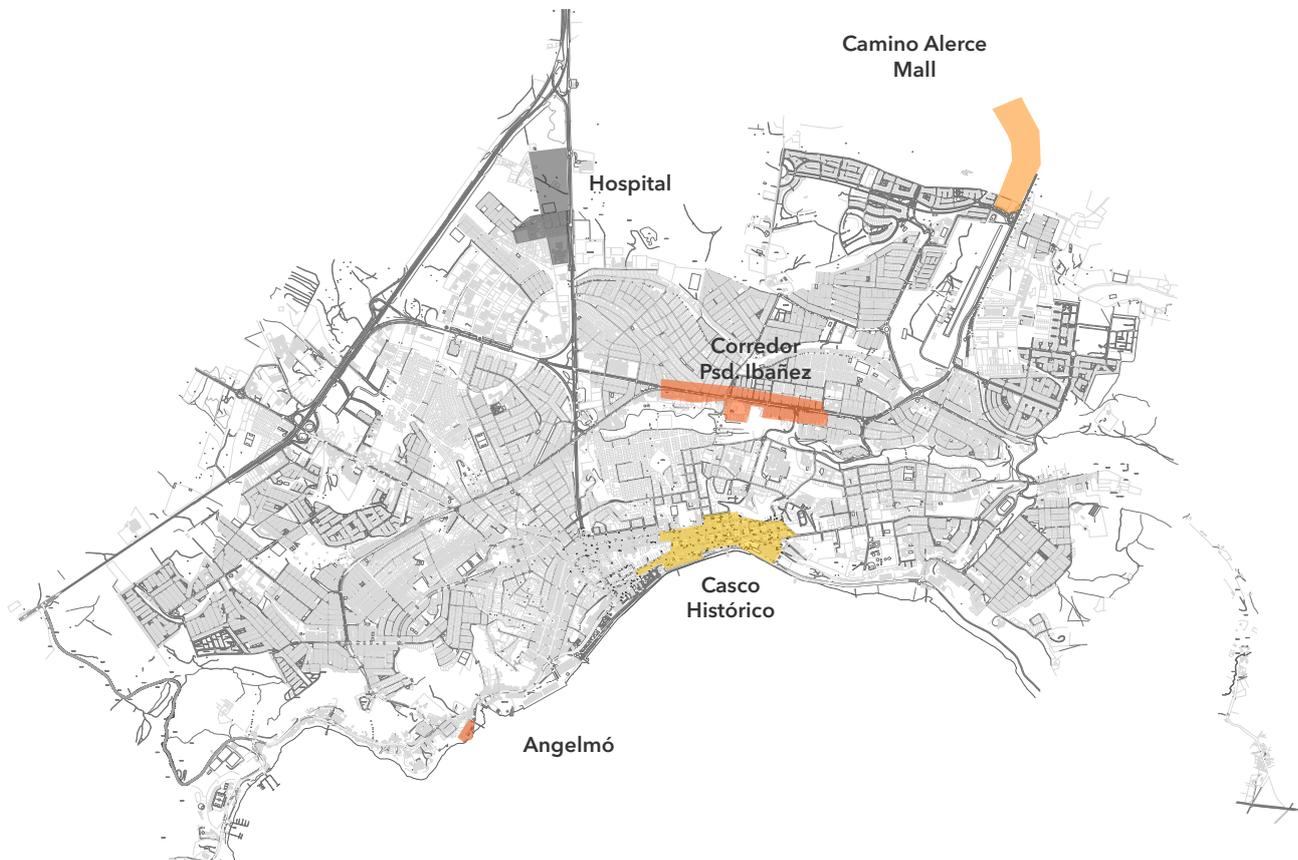
En el centro podemos encontrar gran parte de los equipamientos urbanos de la ciudad como pueden ser la plaza cívica de Puerto Montt, colegios, institutos técnicos, supermercados, comercio, espacios públicos de carácter masivo, estación de buses, centros de cultura, oficinas, entre otras actividades. El rápido crecimiento que vivió la ciudad post terremoto del 60, desplazó gran parte de las zonas residenciales a los sectores más periféricos de la ciudad, lo que significó hasta el día de hoy una alta dependencia del casco histórico como núcleo funcional de equipamiento urbano.

Esta centralización de la ciudad ha significado diversos problemas urbanos, entre los cuales encontramos algunos típicos de ciudades metropolitanas, como inequidad, desigualdad territorial, carencia de acceso a equipamientos (ver Fig.11). Esto sumado a la alta dependencia del automóvil privado como principal medio de transporte, hace que en las horas pick la ciudad se vea bastante colapsada en lo que respecta a movilidad urbana (SECTRA , 2022).

Sumando a la idea anterior, la configuración aterrazada de la ciudad genera que la comunicación de tránsito entre terrazas sea muy difícil por la diferencia de alturas. Hay que considerar que la diferencia entre la primera terraza y la cuarta terraza es de 125 metros aproximadamente (SECPLAN Municipalidad de Puerto Montt, 2020).



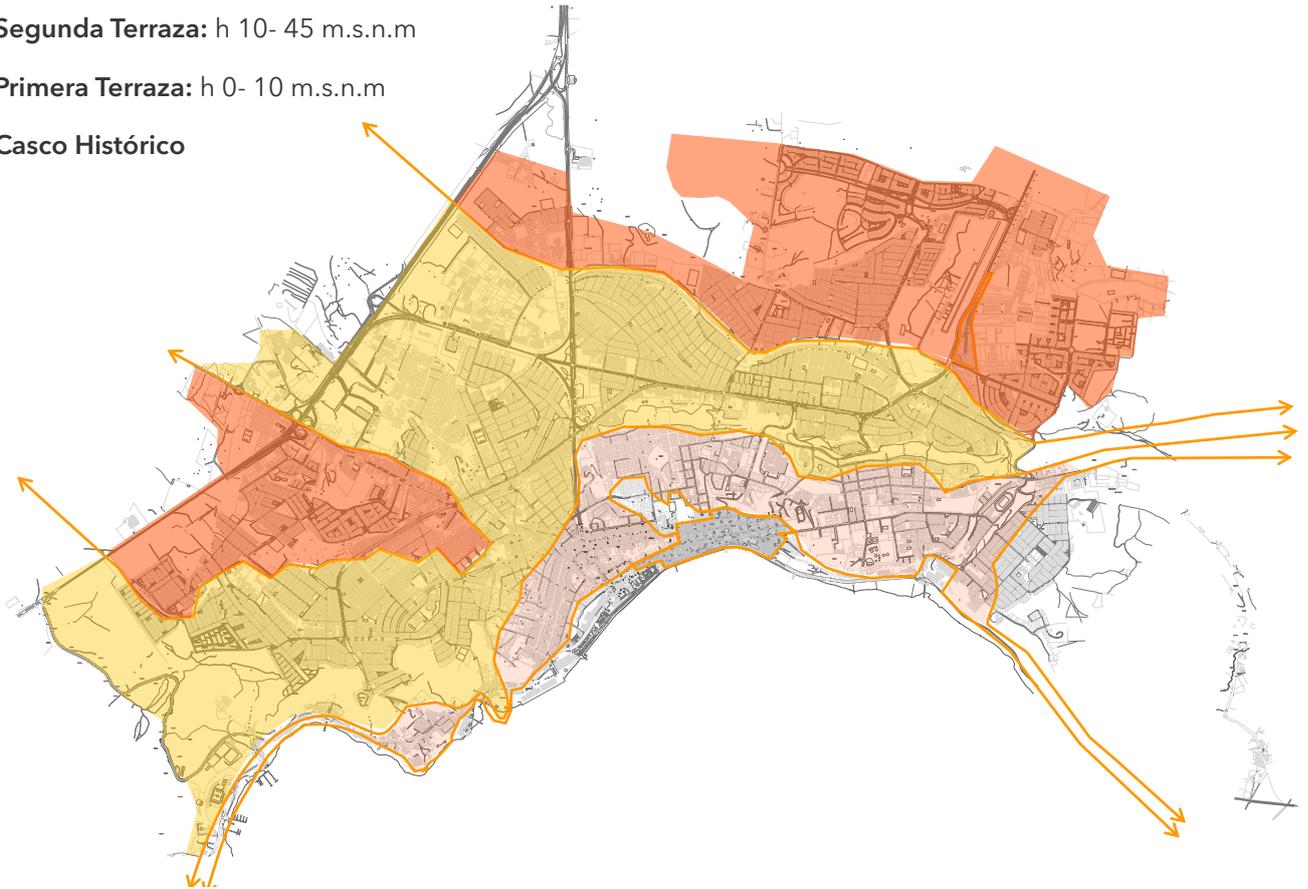
**Fig 10.** Planimetria Esquemática: Principales vías de desplazamiento  
Elabroación propia



**Fig 11.** Planimetria Esquemática: Concentración de Equipamientos  
Elaboración Propia



- Cuarta Terraza:** h 107- 125 m.s.n.m
- Tercera Terraza:** h 45- 107 m.s.n.m
- Segunda Terraza:** h 10- 45 m.s.n.m
- Primera Terraza:** h 0- 10 m.s.n.m
- Casco Histórico**



**Fig. 12** Plano Esquemático Crecimiento Urbano: Terrazas  
Elaboración Propia



## La Cuarta Terraza

Desde la consolidación de la Cuarta Terraza en 1990, esta destacó por su carácter residencial, industrial y productivo. Hacia el sector poniente de la ciudad encontramos con el sector de Mirasol, el cual se conformó con asentamientos habitacionales poco densos, y con enfoque principalmente al área industrial y productiva (SECPLAN Municipalidad de Puerto Montt, 2020). En la zona nororiente, es donde se encuentra la actual estación de ferrocarriles, se ubicaron asentamientos, en su mayoría, de tipo residenciales. Estos tienen el carácter de ser residencias poco densas, con una urbanización totalmente en extensión, y totalmente diferente al grano o grilla con el que se estaba construyendo en la tercera terraza que la antecedía.

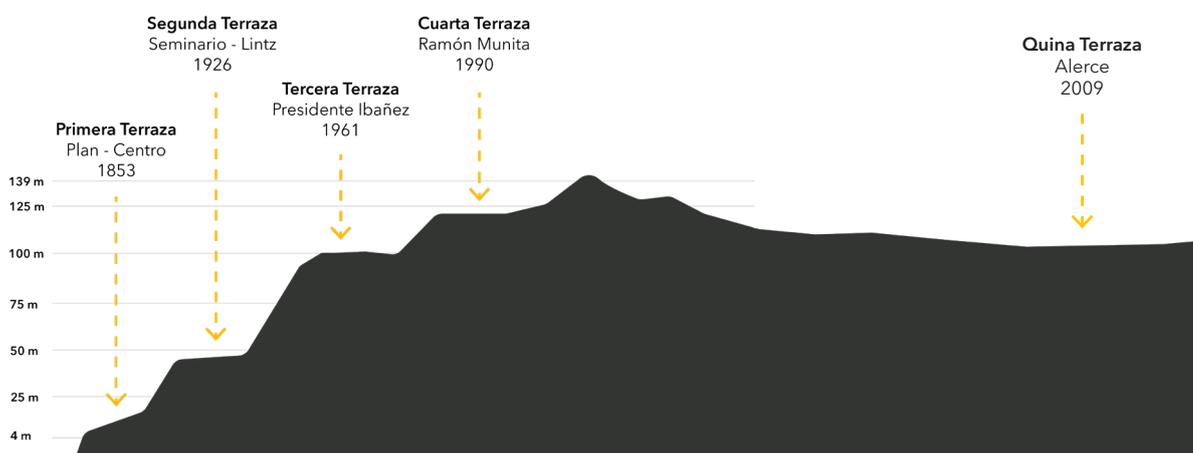
Uno de los principales problemas de la zona, es la baja cantidad de servicios en torno a los deberes cívicos, las áreas de esparcimiento y cultura. Lo que genera que gran parte de la población que la habita deba movilizarse

diariamente a la zona central de la ciudad. Esto significa que deben moverse por las escasas conexiones entre terrazas que existen, y deben sumarse al flujo de personas provenientes de Alerce.

En la zona destacan dos grandes programas que demarcan la morfología de la zona: La estación de trenes de Puerto Montt y el aeródromo privado de Marcel Marchant. Ambos programas tienen un gran impacto dentro de la zona por la cantidad de área urbana que abarcan en contra posición con el número de programas que ofrecen. Actualmente la estación de ferrocarriles se encuentra inoperativa, dejando un gran espacio baldío que termina funcionando como barrera entre los habitantes y la ciudad, en vez de servir como un eje articulador.

En cuanto a conectividad, la avenida principal Av. Cuarta Terraza se encuentra segmentada justo en la intersección con Av. Camino a Alerce, por lo que para moverse de oriente a poniente los residentes se ven obligados a bajar a la tercera terraza para poder continuar con su camino o rodear el aeropuerto hacia el norte. La comunicación entre la tercera y cuarta terraza ocurre en puntos específicos como la rotonda Pdt. Ibañez, la conexión con Av. Sargento Silva, Michimavida y Marcelo Fourcade. Todas vías automovilísticas.

Dentro de Puerto Montt, el principal medio de transporte es la caminata, seguido del uso del taxi, el automóvil privado y por último el bus urbano (SECTRA , 2022). Esto se contradice fuertemente en la Cuarta Terraza, y esto se puede evidenciar con la baja infraestructura local destinada al peatón y la alta cantidad destinada al uso de vehículos motorizados, alcanzando en algunas zonas una anchura vial de 3 vías por sentido.



**Fig 13.** Esquema: Corte con las alturas de cada terraza y el año en el que se consolidaron  
Elaboración Propia en base a lo descrito en la memoria de Anteproyecto PRC



**Fig 14.** Registro Fotográfico:  
Vista aérea del Aeropuerto y  
la Estación de Trenes  
Recuperada de la página  
web de DGAC

Estacion de trenes La Paloma,  
Aeropuerto Privado Marcel  
Marchant, Vista aérea de parte  
de Villa Volcanes  
Elaboración Propia

## Cultura y Patrimonio de la ciudad

Elsur de nuestro país ha sufrido grandes transformaciones socioculturales en las últimas décadas. Esto ha llevado que los nuevos estilos de vida no tengan un diálogo con las tradiciones e historias arraigadas al territorio, y Puerto Montt no es la excepción. El acelerado crecimiento que ha tenido la ciudad ha generado desconexión con la arquitectura típica de la ciudad, generando un crecimiento en expansión bastante homogéneo y con poca cercanía a los principales referentes arquitectónicos de la zona (Álvarez, Arenas, & García, 2018).

Dentro de la comuna de Puerto Montt, solo un 1,4% del equipamiento está destinado a la Cultura, lo cual dista del futuro que se busca fomentar de la ciudad como un referente de desarrollo cultural en la Patagonia de Chile (Municipalidad de Puerto Montt, 2022).

Gran parte de estos se encuentran en la zona del casco histórico, lo que promueve la culturización centralizada de la ciudad, complicando la accesibilidad para las personas de las periferias y sectores rurales. Es por eso que varios de los lineamientos que se buscan desarrollar en el Plan Municipal de Cultura PMC Puerto Montt 2022-2025, apuntan a tener como misión principal:

*“Valorar y promover las diversas vocaciones culturales locales a través de la gestión del territorio de manera participativa, descentralizada y con enfoque de derecho”*

Dentro del mismo documento, se habla sobre los distintos problemas que enfrentan los trabajadores dedicados a la cultura como tal, dentro de los cuales se evidencian los altos niveles de informalidad laboral, la baja penetración en el mercado de sus productos y cuyos beneficiarios exigen un mayor nivel de acceso a espacios democráticos y con mayor acceso para el desarrollo del sector.



Fig 15. Registro Fotográfico: Mercado de caleta de pescadores Angelmó  
Elaboración Propia



**Fig 16.** Registro Fotográfico:  
Casonas patrimoniales Ebel y  
Fernández estado actual  
Fotos recuperadas de  
artículos noticiosos de la  
pagina web "soychile.cl"

## Modificaciones al PRC

En los últimos años, la gran dependencia de la zona central de la ciudad ha provocado que se busquen nuevas formas de planificar la ciudad para disminuir dicha dependencia, fortalecer y empoderar sectores más periféricos de la ciudad, y alinearse con los estándares propuestos en la Nueva Política de Desarrollo Urbano (MINVU, 2014).

Actualmente la SECPLAN (2020) se encuentra trabajando en desarrollar un nuevo Plan Regulador Comunal para Puerto Montt, la cual evalúa la factibilidad de reorganizar y planificar la ciudad entorno a la conformación de Policentros.

Estas nuevas subcentralidad se emplazarían principalmente en zonas residenciales existentes, cuyo principales metas son: Disminuir la cantidad de viajes al centro de la ciudad, de ayuda complementaria a al núcleo cívico, y promueva el acercamiento de equipamientos y servicios a las zonas más periféricas de la ciudad, a la vez que se promueva una mayor protección y difusión del patrimonio y la cultura tanto arquitectónica como urbanamente , además de permitir empezar a diseñar la ciudad entorno al principal medio de transporte urbano, la caminata.

Respecto a lo que nos concierne entorno a la cuarta terraza sector nororiente, se rescatan las medidas de redefinir el uso de suelo anexo a la estación de ferrocarriles, fomentar la densificación habitacional, la conexión entre áreas verdes urbanas, el aumento de equipamiento dentro de la zona y la eventual conexión oriente poniente mediante la extensión de la Av. Cuarta Terraza.

**Fig 17.** Plano:  
Planimetrica resumen de las acciones objetivos de la segunda propuesta de la modificación del PRC de Puerto Montt: La conformación de Policentros  
Recurso recuperado de la Memoria de Modificaciones al PRC sacado de la pagina web de Transparencia de Puerto Montt





**Fig 18. Plano:**  
 Planimetría final de la propuesta n°2: Policentros  
 Recurso recuperado de la Memoria de Modificaciones al PRC s  
 acado de la página web de Transparencia de Puerto Montt



**Fig 19.** Registro Fotográfico:  
Reconstrucción de Puerto Montt  
post Terremoto de 1960  
Foto rescatada de la página web  
de "Memorias del Siglo XX"



### **La estación de trenes de Puerto Montt**

El tren siempre ha estado ligado a un rol de conectividad y desarrollo urbano dentro de nuestro país. En Puerto Montt, este tuvo un gran impacto entorno a los ámbitos económicos y de crecimiento urbano de la época (Thomson, 1997).

El primer tramo ferroviario de Chile se construyó en el año 1851, el cual conectaba a la ciudad de Copiapó con Caldera. Y si bien los preparativos de conectar la zona sur impulsados por el presidente Jorge Montt en 1893, no sería hasta el año 1912 que el tren llegaría hasta la ciudad de Puerto Montt. En una primera instancia el tren tuvo que enfrentar la dificultosa geografía de la ciudad para poder llegar hasta el centro cívico, ya que la pendiente de las terrazas era demasiado pronunciada como para que el tren pasara. Esto lo obligó a salir de la ciudad y pasar por el sector de Pelluco para posteriormente llegar a lo largo del borde costero a enfrentar la que hasta el día de hoy es la municipalidad de Puerto Montt.

El tren fomentó el crecimiento económico de la ciudad, ya que con él se podía mover un volumen considerable de productos de carácter agropecuarios, forestales y de pesca marítima rápida y eficientemente al centro del país. A medida que las ofertas laborales aumentaban, también la expansión urbana y demanda de viviendas en el sector. Puerto Montt se convirtió rápidamente en un punto neurálgico para el sur de Chile, debido a la gran conectividad que ofrecía entorno al intercambio de productos dentro del sur, y además hacia la zona central del país.



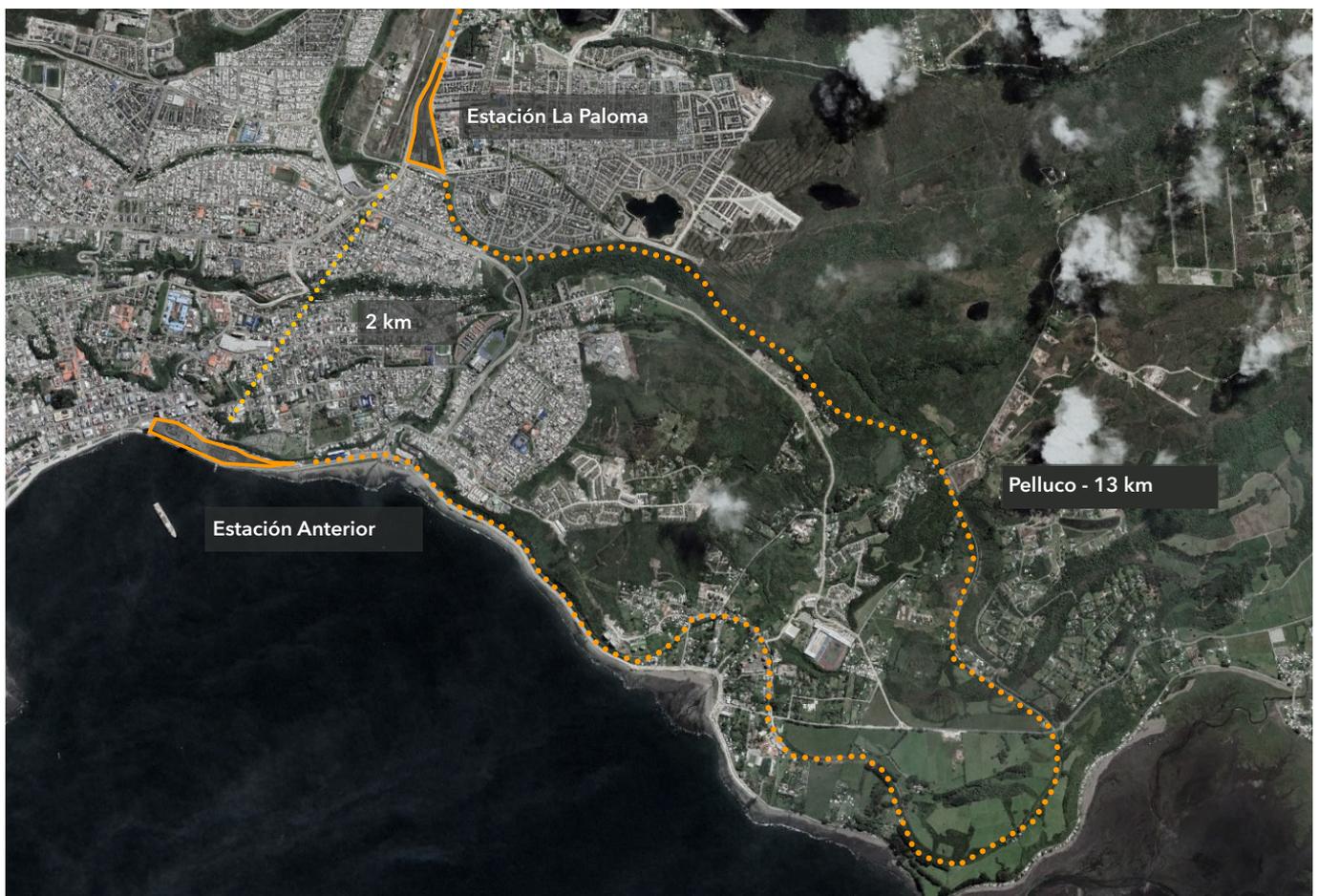
**Fig 20.** Registro Fotográfico:  
Estación de ferrocarriles de  
Puerto Montt 1991  
Foto rescatada de la página  
web de "Enterrano"

La estación fue tan importante para el funcionamiento portuario de la ciudad, que post terremoto del 60' se consideró mover la estación al sector de La Paloma, pero la estrecha relación entre el puerto y el tren terminaron por sepultar la idea, y esta se volvió a construir en 1971, en el mismo terreno que previamente ocupaba. Pero esto no duraría mucho, ya que tras la década de los 80, tras los problemas que enfrentaba la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) durante la época, sumado a las presiones económicas que el servicio implicaba, obligaron a suspender el servicio de trenes hasta Puerto Montt, dejando como última para del tramo en Puerto Varas.

Se vio obligada a retomar la idea de mover la estación de trenes al sector nororiente de la ciudad, anexo al aeródromo privado de la ciudad Marcel Marchant. Es en el año 2005 que se inaugura la nueva estación de ferrocarriles de Puerto Montt, durante el gobierno de Ricardo Lagos, pero dicho proyecto no prosperaría debido a la lejanía e incomunicación de la estación con el centro activo de la ciudad, versus la eficiencia y supremacía del auto en aquellos tiempos.

Actualmente, la estación se encuentra abandonada, durante algún tiempo se le otorgó otro uso debido a las quejas de inseguridad que generaba una infraestructura de esas proporciones en medio de un barrio residencial, pero estas ideas tampoco prosperaron terminando de sepultar las actividades relacionadas con la estación como tal.

Hoy en día, nos encontramos frente a un nuevo paradigma, que busca impulsar el desarrollo de Chile y sus ciudades de manera descentralizada, y proyectos como el tren Santiago-Valparaíso, o Santiago-Chillán se han concretado y plantean un nuevo futuro para el desarrollo y recuperación de líneas ferroviarias, poniendo en cuestión la eventualidad de un posible regreso del tren al sur de nuestro país, en una primera instancia con el tramo de Llanquihue - Puerto Montt.



**Fig 21.** Mapa: Esquema sobre el desplazamiento de la estación de ferrocarriles  
Elaboración Propia



**Fig 22.** Registro Fotográfico:  
Estado actual de la estación de ferrocarriles  
de Puerto Montt / La Paloma  
Elaboración Propia

# 03

## Problematización

---

Puerto Montt y la Centralidad



Fig 23. Foto Actual Estación de Ferrocarriles  
La Paloma - Elabración Propia

## Puerto Montt y la Centralidad

Como se puede analizar de los antecedentes, Puerto Montt es una ciudad cuya acelerada expansión la está llevando a tener diversos problemas.

En primera instancia, la gran centralización que vive la ciudad entorno a sus equipamientos y servicios urbanos, genera una gran inequidad urbana entorno al acceso de estos. Programas como tiendas comerciales, oficinas de trabajo, bancos, notarias, programas de esparcimiento y ocio, culturales, educacionales, entre otros, se vuelven bastante difícil de acceder sin tener que acudir al centro.

En segunda instancia tenemos el déficit de infraestructuras arquitectónicas identitarias. Zonas como las de Angelmó, la estación de buses o las edificaciones del casco histórico entorno a municipalidad se han vuelto de referentes arquitectónicos de la ciudad. En contra parte como pueden ser las construcciones arquitectónicas en Puerto Varas, Frutillar e incluso Puerto Octay.

Por otro lado, tenemos la gran homogeneidad residencial de sus zonas más periféricas y la baja cantidad de infraestructura ligada a la cultura. Como ya hemos mencionado anteriormente, el mayor de los problemas de Puerto Montt es su centralización.

El hecho de que el crecimiento acelerado de la ciudad haya generado que las zonas periféricas sean casi en su totalidad viviendas, ha obligado a los mismos habitantes transformar sus viviendas en recintos comerciales.

Otra de las problemáticas que podemos identificar, corresponde a el abandono de las infraestructuras que fueron claves para el desarrollo de la ciudad. Como ejemplo claro se encuentra el caso de la estación de trenes,

la cual fue uno de los principales motivos que Puerto Montt creciera económicamente y expandiera su área urbana en sus inicios. Actualmente esta se encuentra en desuso, y ha sufrido cambios en el uso que le han dado llegando a ocuparse incluso como tienda de motocicletas.

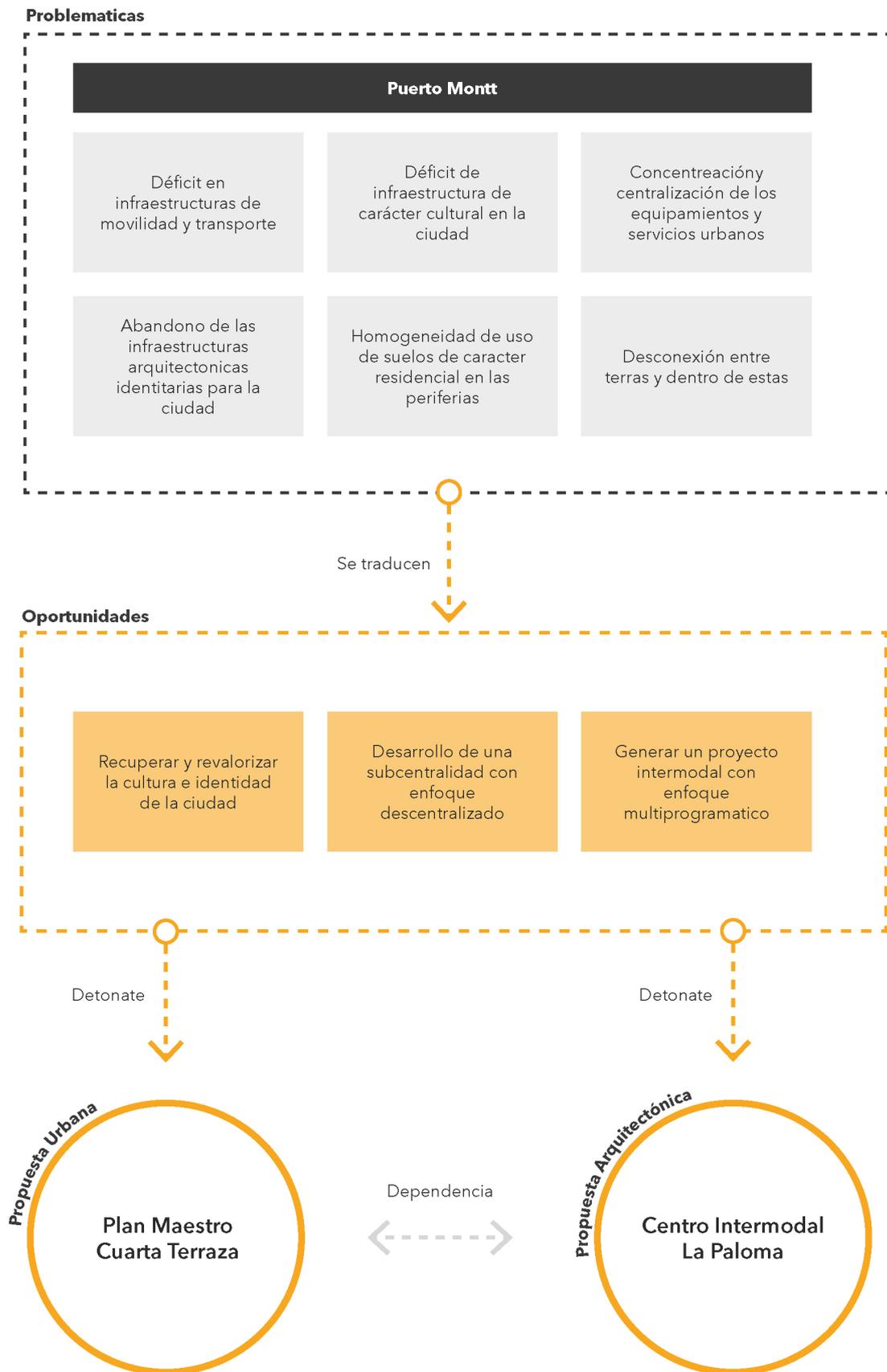
Esto nos habla de la desvalorización que se le dio a la estación como infraestructura identitaria, reubicandola sin un plan claro de acción para integrarla dentro del funcionamiento de la ciudad.

Como último problema a identificar, tenemos la desconexión entre terrazas y dentro de las mismas en base a la segmentación de sus vías principales y la escasa planificación de desarrollo vial. Actualmente existen muchas quejas entorno al hecho de que esta imposible moverse dentro de la ciudad en horarios punta. Esto se debe la insuficiente planificación de vías comunicadoras entre terrazas, priorizando el rápido movimiento hacia la zona central.

En base a estas problemática, se identificaron tres oportunidades detonantes como base para el desarrollo del proyecto:

Planificar el desarrollo de una subcentralidad que aporte con la descentralización de la ciudad, aprovechar la estación de trenes existente para generar un núcleo intermodal multiprogramático como detonante de dicha subcentralidad y revalorizar una infraestructura tan importante para la ciudad con espacio para el desarrollo de programas con enfoque culturales.

Es en este sentido que se plantea como proyecto arquitectónico: Centro Intermodal La Paloma, La movilidad y cultura como foco para el desarrollo de una subcentralidad para la ciudad de Puerto Montt.



**Fig 24.** Esquema: Problematicación del caso proyectual  
Elaboración Propia

# 04

## Propuesta Urbana

---

Plan Maestro Cuarta Terraza Oriente



Fig 25. Foto Villa Volcanes - Elabración Propia

## Propuesta Urbana: Plan Maestro Cuarta Terraza Oriente

Para llevar a cabo el proyecto de un Centro Intermodal en La Paloma, en primera instancia debemos definir el área sobre el cual tendrá un impacto dicho proyecto y analizar las modificaciones necesarias para el éxito de este a lo largo del tiempo.

En primera analizaremos el grano de urbanización que existe, los diferentes barrios reconocibles, los puntos importantes dentro del territorio y analizar la propuesta sobre la modificación del PRC dentro de la zona.

Si tomamos como punto de referencia la Av. Camino a Alerce podemos reconocer tres tipos de grano distinto. En la zona oriente, podemos ver la zona correspondiente a la Villa Paloma y Sol de Oriente. Dentro de este barrio existe un orden de grilla legible y homogéneo, pero al desplazarse entre barrios es reconocible la diferencia entre la tardía urbanización de parte de Sol Oriente, en comparación a la de Villa la Paloma. En la zona poniente encontramos dos tipos de granos nuevos: la urbanización dispersa y poco densa en las inmediaciones de la estación ferrocarril, en contra posición con la de la planificación estructurada en base a grillas de Valle Volcanes. Esta última correspondió mayoritariamente a zonas residenciales con alguno que otro proyecto de residencia en densificación, con edificaciones de 4 a 7 pisos.

Dentro de la zona destacamos la presencia de 3 vías estructurantes, 4 secundarias y las ramificaciones correspondientes a la trama urbana como tal. En cuanto a las principales encontramos las avenidas Camino a Alerce, Cuarta Terraza y Monseñor Ramón Munita. En cuanto a las secundarias podemos resaltar la importancia de las vías Uno Norte, Volcán Puntiguado, la Av. Austral y Volcán Michimavida.

En cuanto a los principales hitos que encontramos en la zona, podemos encontrar la Estación de Ferrocarriles La Paloma, el Aeródromo Privado La Paloma, el centro comercial Paseo La Paloma, la cercanía con un CESFAM y los Cuarteles de la PDI. En la zona además destaca una concentración considerable de recintos educacionales: El colegio American School, el Chileno Norteamericano, el Patagonia College, la Escuela Rural La Paloma, el colegio Técnico de las Naciones Unidas, el colegio Pumahue y el Da Vinci School. En cuanto a las áreas verdes encontramos el recinto privado Parque Pucalán y los de acceso público: el Parque y Humedal Municipal de La Paloma, y el Humedal Urbano Parque Luis Ebel.

**Barrios Seriadados  
Parcelación Clara**  
Sol de Oriente, Mirador Bahía, Villa Volcanes 2, y partes de Antuhue y Alto La Paloma



**Barrios Dispersos  
Sin Parcelación Clara**  
Parte de Antuhue, parte de antuhue y parte de Villa la Paloma



**Barrios Dispersos  
Sin Parcelación Clara**  
Parte de Alto La Paloma y Villa Volcanes 1



Fig 26. Esquema: Conformación de Barrios y Grano Urbano  
Elaboración Propia

**Programas de Interés**

- 1 Estación de Trenes La Paloma
- 2 Aeropuerto Privado Marcel Marchant
- 3 Parque Privado Pucalán
- 4 Parque Municipal La Paloma
- 5 Mall Paseo La Paloma
- 6 Centro Comercial Valle Volcanes
- 7 Centro Médico Valle Volcanes
- 8 Humedal Urbano Parque Luis Ebel
- 9 Oultet Paseo La Paloma
- 10 Viaducto Fourcade

**Vias Estructurantes**

- ←→ Avenida Presidente Ibañez
- ←→ Avenida Cuarta Terraza
- ←→ Avenida Camino a Alerce
- ←→ Avenida Monseñor Ramon Munita

**Vias Secundarias**

- ← - - - → Volcán Puntiaquedo
- ← - - - → Volcán Michimavida



Fig 27. Esquema: Programas de Interés y Vias Estructurantes  
Elaboración Propia

Por último, tenemos las nuevas zonificaciones de la zona según la actualización del PRC. A modo de síntesis de los cambios que se planean realizar, los de mayor impacto para el desarrollo de este proyecto son las siguientes medidas: Se planifica generar zonas residenciales en densificación en las cercanías de la estación, además de aportar con un núcleo de equipamiento de carácter metropolitano, la conexión oriente/poniente a través del terreno correspondiente al aeródromo, conectando las calles av. Cuarta terraza y Monseñor Ramón Munita, la creación de nuevos parques urbanos en las inmediaciones del aeropuerto y la integración norte sur con las poblaciones del Alto La Paloma.

Con toda esta información se planifica como estrategia urbana el desarrollo de un Plan Maestro que fortalezca las conexiones Oriente/Poniente a través de la avenida Cuarta Terraza, el fortalecimiento de ciclovías y renovación de la calzada peatonal en las vías secundarias, a través de las cuales se planea conecte con nuevos equipamientos en un sistema de circunvalación, y la consolidación de una zona central en la unificación de la estación de trenes con el área designada a equipamiento metropolitano.

**Modificaciones PRC: Uso de Suelo**

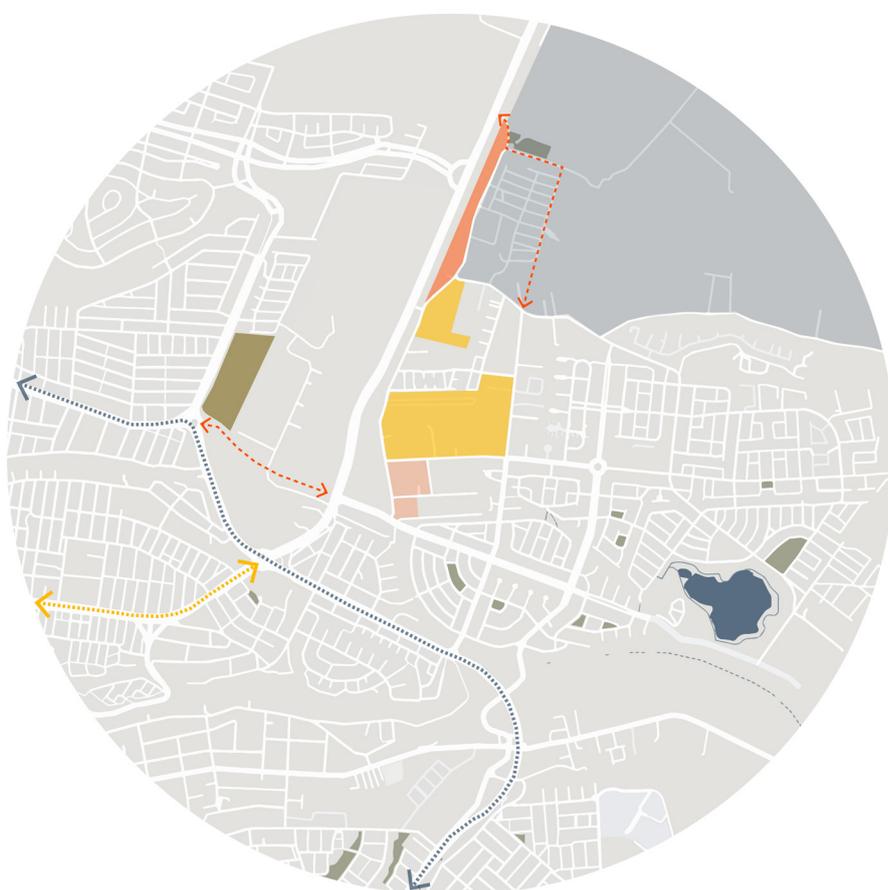
- R3: Residencial Nororiental
- E2: Equipamiento Metropolitano
- DUP-2: Parque Urbano
- E5: Equipamiento Mixto
- E6: Equipamiento Mixto (Sin Incentivos)

**Modificaciones PRC: Vías**

- ↔ Prolongación de vías y calzadas existentes

**Proyectos del Plan Transporte Urbano Puerto Montt**

- ↔ Conexión Ruta 7 y 5
- ↔ Corredor de Movilidad Urbana Circunvalación Presidente Ibañez



**Fig 28.** Esquema: Modificaciones del PRC, y Proyectos de movilidad en la zona  
Elaboración Propia

Todas estas medidas, siguen la línea del desarrollo de una subcentralidad para la cuarta terraza, con enfoque y lineamientos hacia una ciudad caminable y accesible para todos.

## Ojetivos

### 1. Consolidación de una Subcentralidad en La Paloma

- Dotar de equipamiento y jerarquizar el eje de la Av. Cuarta Terraza
- Generar un centro articulador Intermodal en el eje Camino Alerce.

### 2. Mejoramiento de la conexión entre terrazas 3 y 4

- Generar nuevas conexiones intra terrazas.
- Generar un recorrido peri central que conecte el eje central con las zonas más periféricas al centro.
- Mejorar conexiones peatonales en puntos clave de la zona
- Mejorar la conexión entre la cuarta terraza con la circunvalación Presidente Ibáñez.

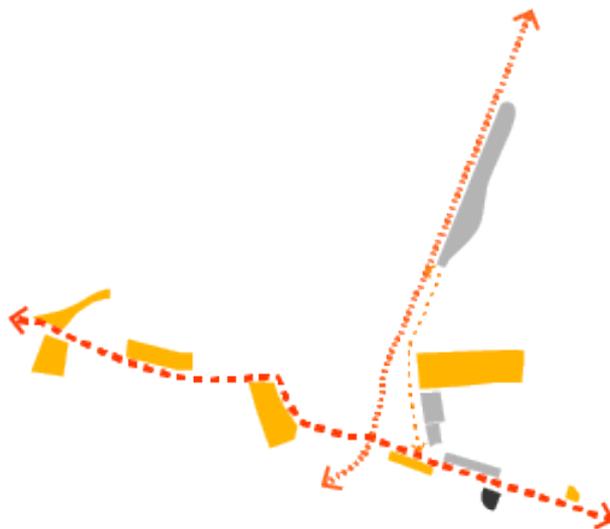
### 3. Recuperar y revalorizar la infraestructura locataria

- Renovar la estación ferroviaria y sus infraestructuras
- Conectar los antiguos parques urbanos como alto La Paloma, Parque Pucalan, Centro Los Robles y el futuro parque urbano Los Volcanes



**Fig 29.** Esquema:  
Síntesis del Plan Maestro  
Cuarta Terraza  
Elaboración Propia

Consolidación de una  
Subcentralidad en La  
Paloma



Mejoramiento de la  
conexión entre terrazas  
3 y 4



Recuperar y revalorizar  
la infraestructura  
locataria

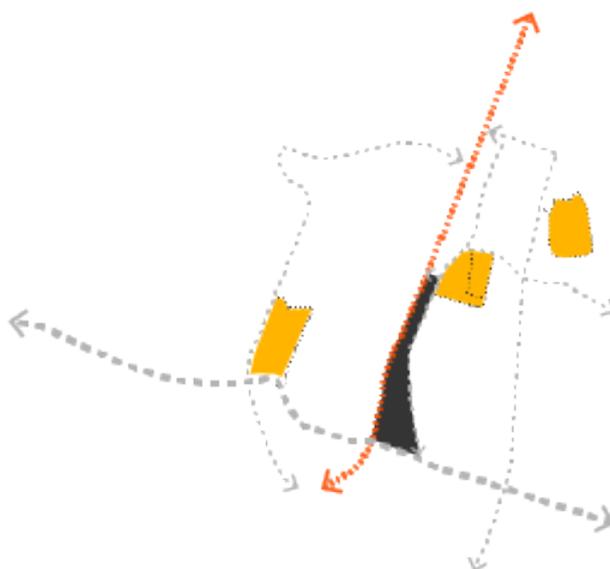


Fig 30. Esquema: Objetivos del Plan Maestro  
Elaboración Propia

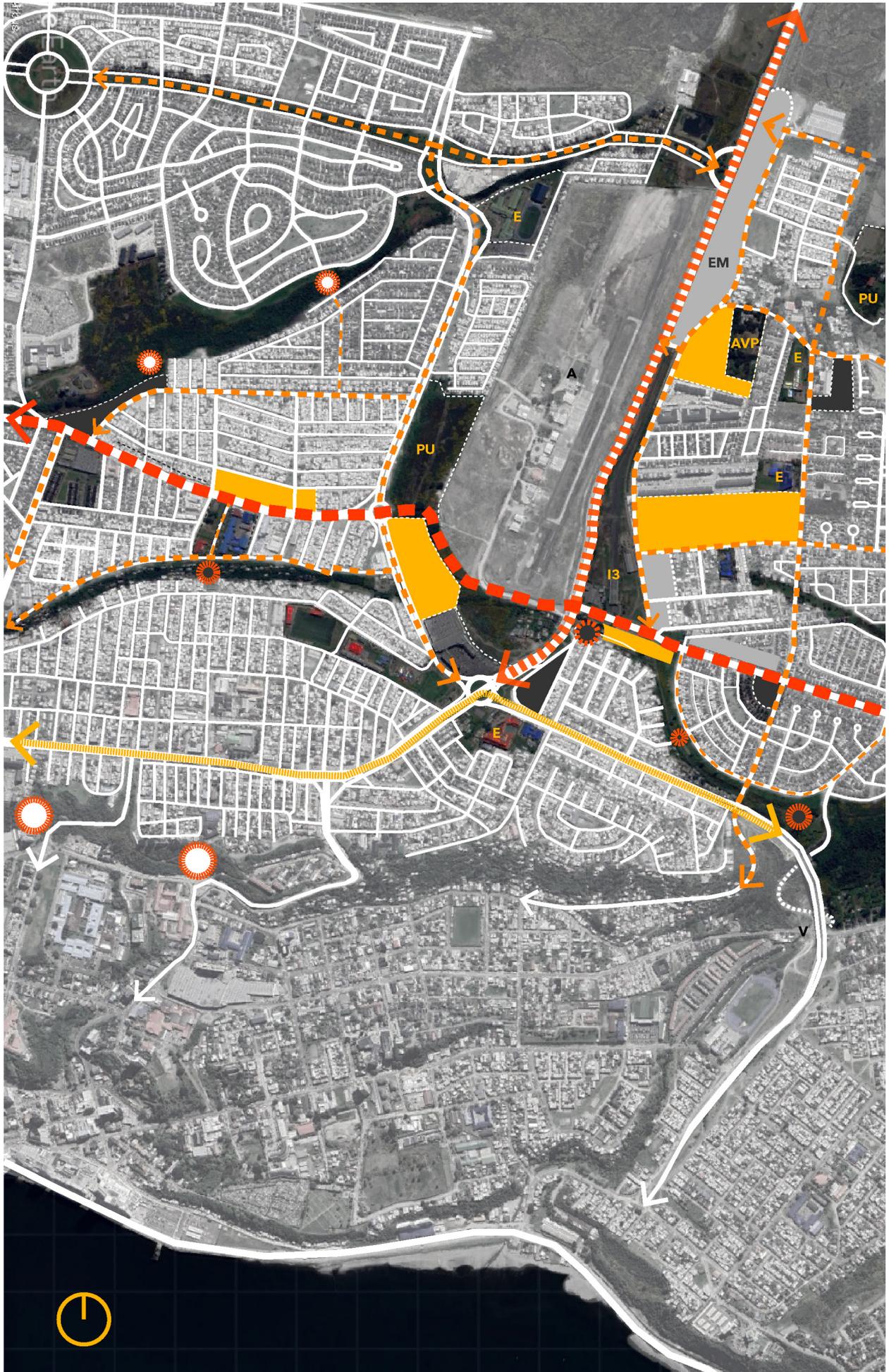


Fig 31. Imagen Objetivo: Plan Maestro Cuarta Terraza  
Elaboración Propia

# 05

## **Propuesta Proyectual - Centro Intermodal La Paloma**

---

Propuesta arquitectónica  
Estrategias de diseño  
Definición de la ubicación  
Definición del usuario  
Distribución Programática



Fig 32. Foto Actual Estación de Ferrocarriles  
La Paloma - Elabración Propia

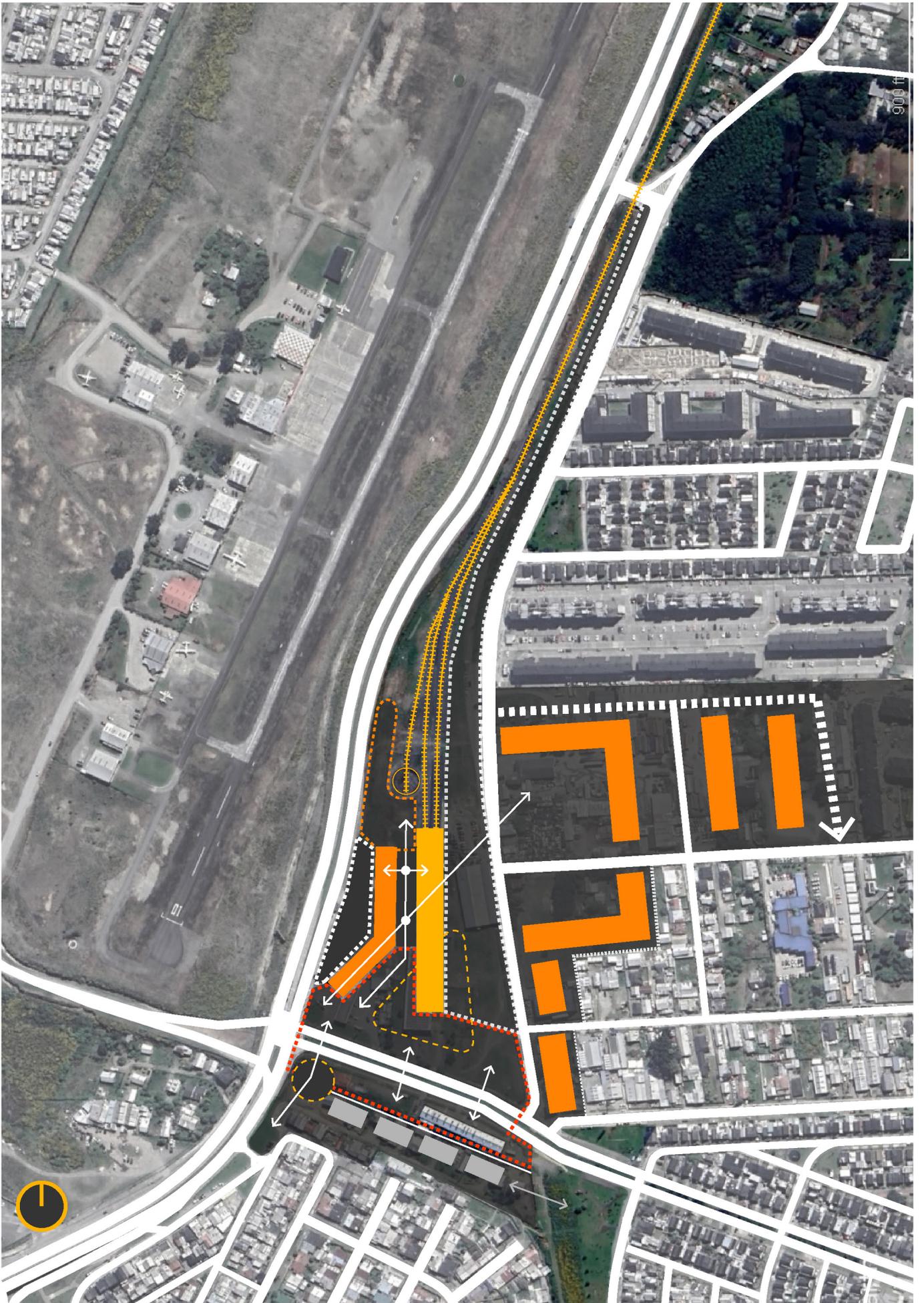


Fig 33. Esquema: Partido General  
Elaboración Propia

## Propuesta arquitectónica

Tomando como contexto de desarrollo el Plan Maestro propuesto anteriormente, es que se busca desarrollar un Centro Intermodal entre la llegada del Tren (trayecto Llanquihue - Puerto Varas), la conexión con buses eléctricos correspondiente a los proyectos de movilidad propuesto por la SECTRA en la circunvalación Presidente Ibáñez y la consolidación de la bicicleta como medio de transporte de corto alcance. Como anexo, se busca desarrollar un centro cultural que revalorice la importancia del tren en el desarrollo de los procesos urbanos de la ciudad, y un mercado de artesanos que revalorice los oficios identitarios de la zona.

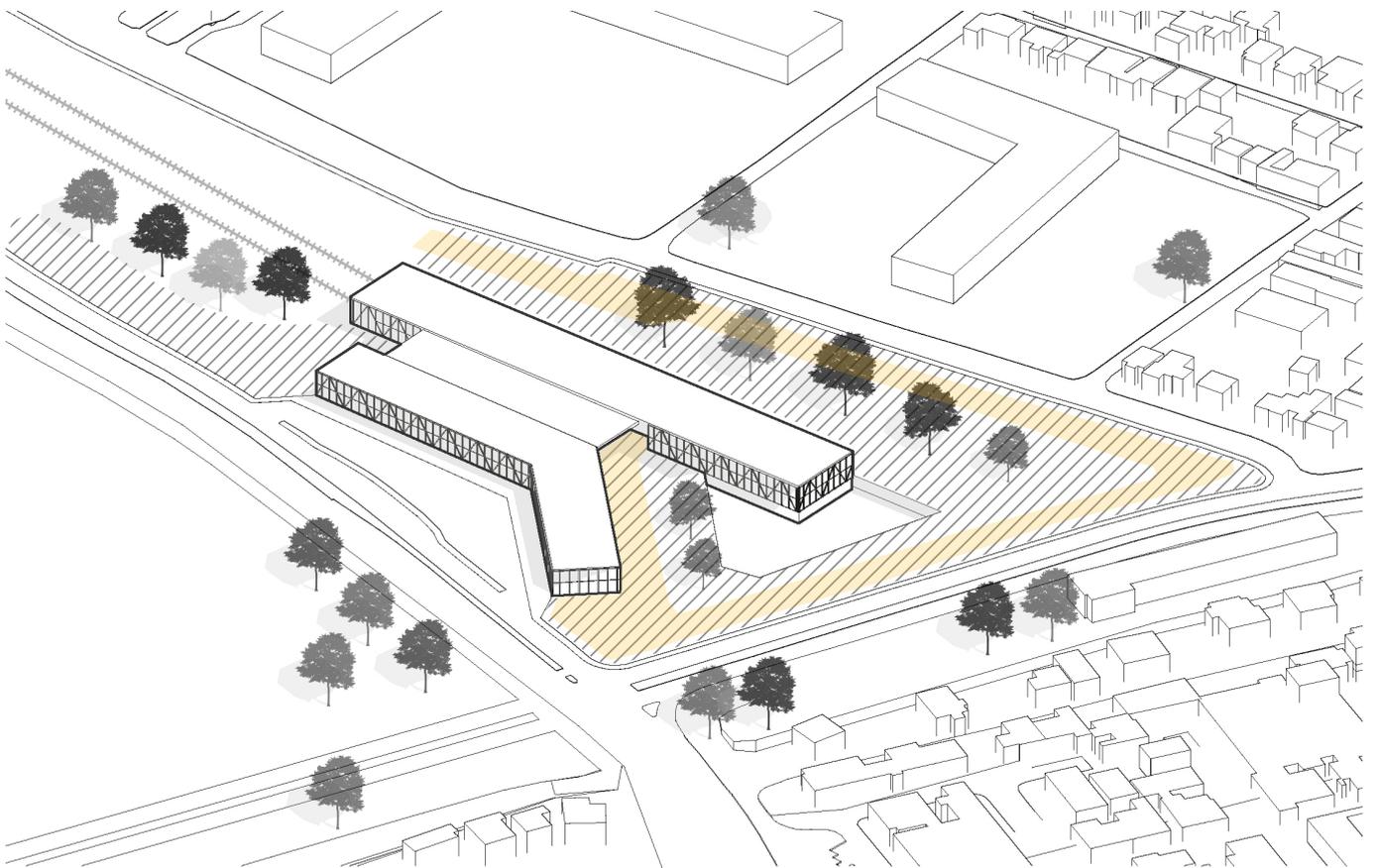
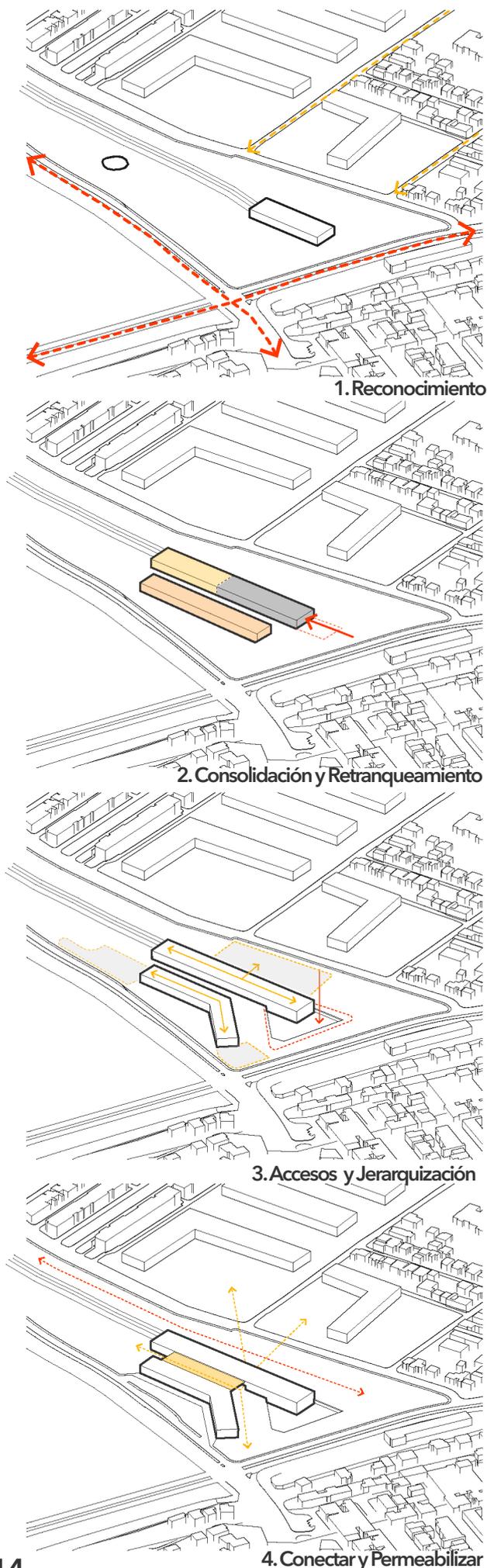


Fig 34. Planimetría: Axonométrica de la Propuesta  
Elaboración Propia



## Estrategias de Diseño:

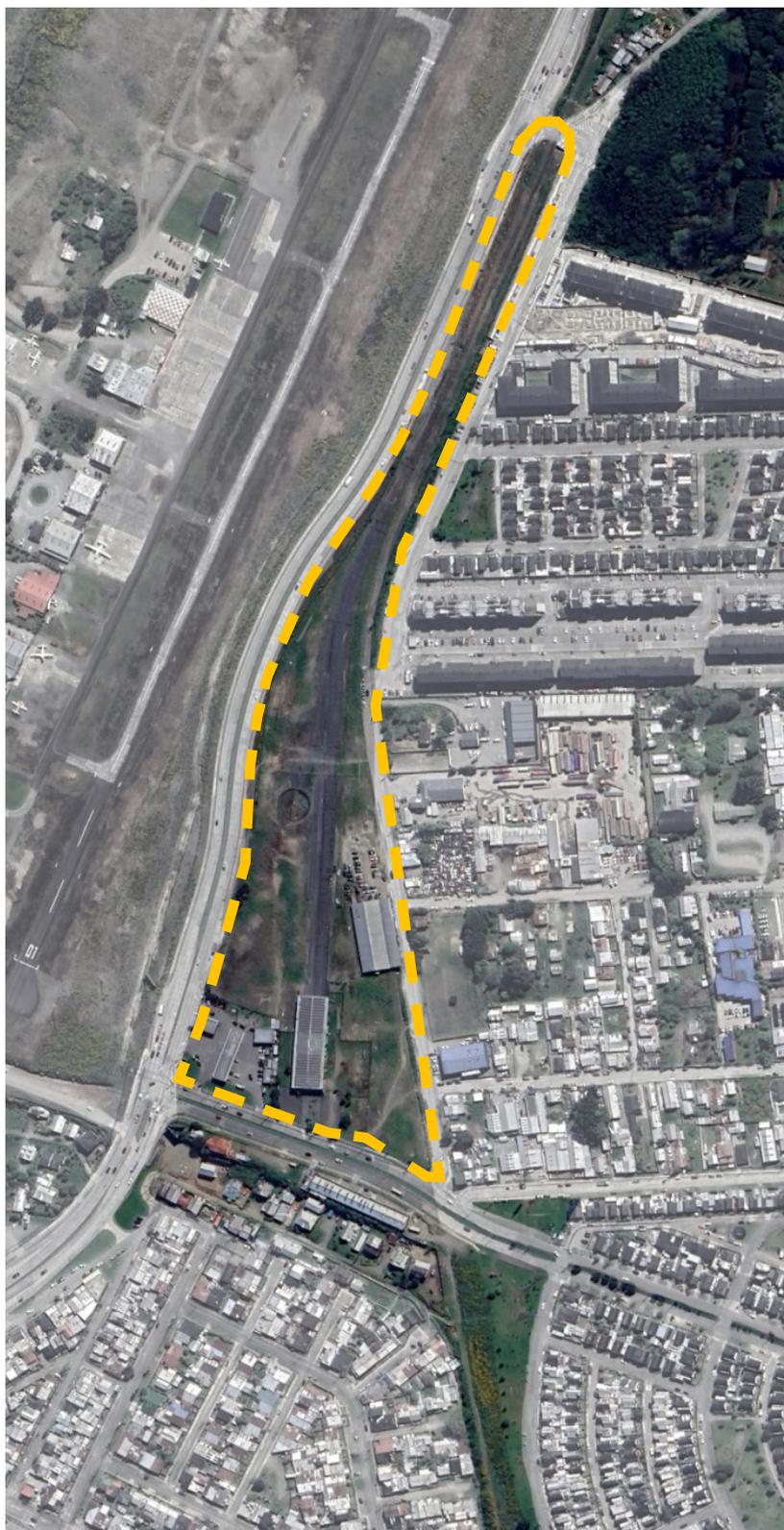
1. Reconocimiento de preexistencias y dinámicas locales
2. Consolidación de equipamientos y retranqueamiento de la estación
3. Generar un acceso peatonal y jerarquizar los programas mediante el trabajo de piso
4. Conectar y permeabilizar los programas con el subcentro

## Definición de la ubicación

El proyecto se ubica en el predio perteneciente a la actual estación de ferrocarriles de Puerto Montt, ubicado en la intersección de las calles av. Cuarta Terraza y av. Camino a Alerce. El predio enfrenta hacia el poniente al aeropuerto privado de Marcel Marchant, y al oriente la calle Volcán Corcovado, cuyas calzadas presentan programas variados entre residenciales y de bodegajes. Geográficamente se encuentre entre el límite entre la tercera y cuarta terraza, a una altura de 125 metros sobre el nivel del mar.

En el plan regulador actualizado define su uso de suelo como Infraestructura Ferroviaria (I3), con un área de 2500 m<sup>2</sup>, coeficientes de ocupación de superficie 0.6, coeficiente de constructibilidad de un 1.2, con sistema de agrupamiento aislado y con altura máxima de 9 m (SECPLA, 2020).

**Fig 35.** Esquemas: Estrategias de Diseño  
Elaboración Propia



**Fig 36.** Plano: Emplazamiento  
Terreno de EFE actual estación de trenes de Puerto Montt  
Ubicado en la Intersección de las calles Avenida Camino a Alerce  
y Avenida Cuarta Terraza

Elaboración Propia

## **Definición del Usuario**

Este proyecto está enmarcado en la eventualidad del retorno del tren en la zona sur de nuestro país. En primera instancia con enfoque en los flujos provenientes del trayecto Llanquihue - Puerto Montt, pero posteriormente buscará consolidarse como la estación puerta a la zona sur austral de nuestro país. Es en base a estas proyecciones que se busca plasmar en ella la cultura correspondiente tanto de la ciudad, como de la zona sur.

Por otro lado, busca conectar a los ciudadanos de la zona a este centro multiprogramático, con un rápido acceso a movilizaciones de transporte que permitan moverse tanto dentro de la ciudad, como fuera de esta. El rol principal de la estación en ese sentido es conectar inter y urbanamente la ciudad de Puerto Montt, física y culturalmente hablando.

## **Definición de Programática**

En cuanto al proyecto arquitectónico a desarrollar y los programas que busca incluir, estos corresponden a 3 programas estructurantes como son la estación de trenes, la estación de buses urbanos y un centro cultural con espacios itinerantes. Anexos a estos, se encuentran espacios intermedios como cafeterías, espacios públicos, estacionamiento de bicicletas, oficinas para EFE, boleterías, lobby principal y un parque buffer que separa la ciudad de las vías del tren.

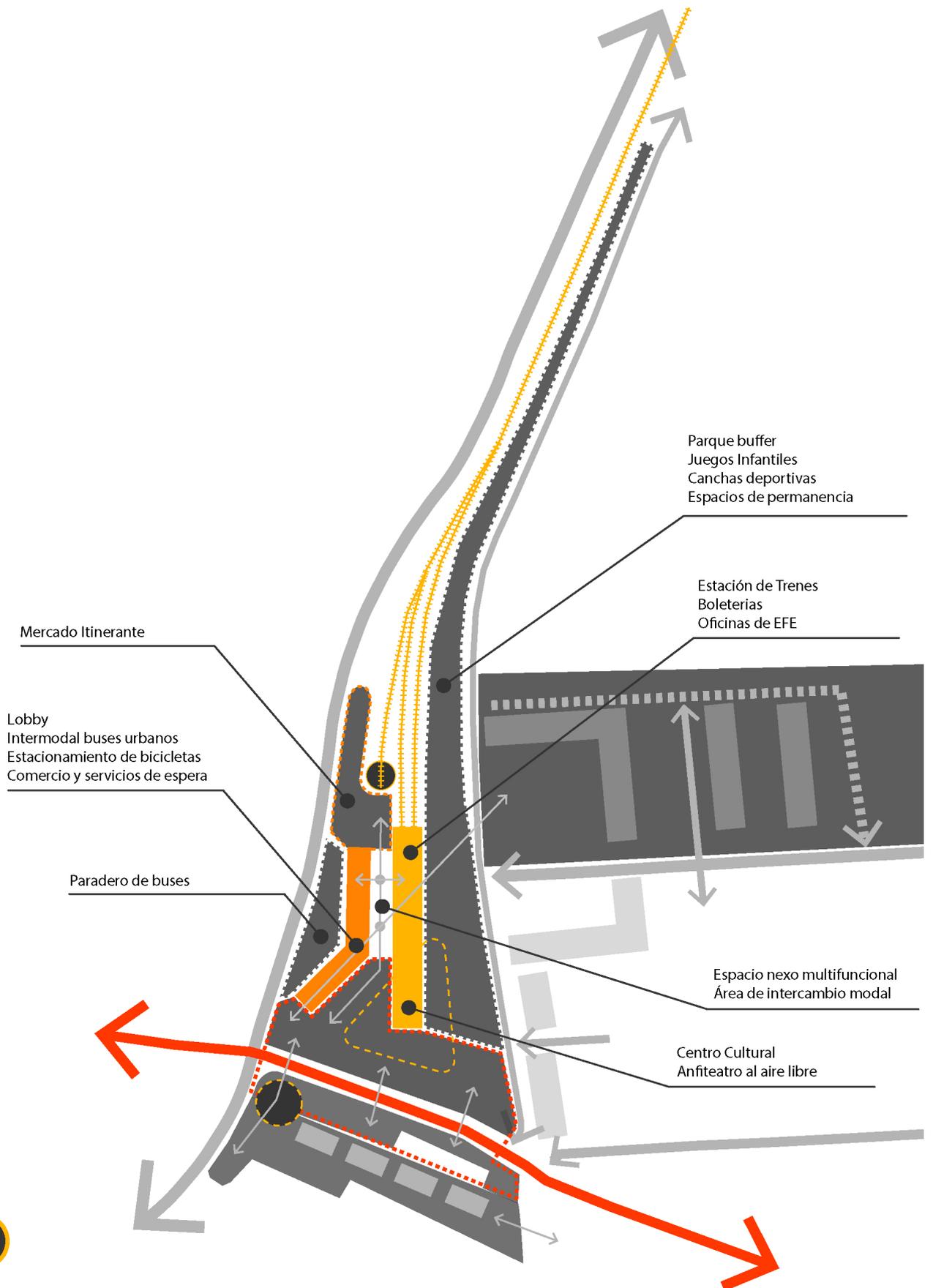


Fig 37. Esquema: Definición Programática  
Elaboración Propia

# 06

## Cierre

---

Gestión  
Comentarios Finales  
Referentes  
Anexos



Fig 38. Foto trochas de la vía férrea - Elabración Propia

## Gestión

Para poder materializar el proyecto Centro Intermodal La Paloma, es necesario la congregación de distintos actores que puedan aportar a la gestión del proyecto. Para llevar a cabo dicho proceso es necesario explorar las entidades involucradas y explorar las opciones de financiamiento, dentro de las cuales se pueden ver interesados diferentes actores.

En primera instancia tenemos la intervención de EFE, como entidad operativa de la estación de trenes. Esta puede obtener el financiamiento correspondiente del estado mediante herramientas institucionales como pueden ser los Planes Trienales que se han hecho con anterioridad, o por conversaciones de inversiones en el mercado público. Hay que comprender que, para la vuelta del tren al sur, no es simplemente renovar la estación como tal, también significa analizarla rentabilidad de demanda de pasajeros, el estado actual de las vías, disponer los trenes necesarios, entre otros aspectos de que la empresa debe hacerse cargo.

En cuanto a lo que compete sobre los recorridos de los buses eléctricos como tal, es necesario gestionar desviaciones de los preexistentes, la creación de nuevos recorridos y disponer de la flota de buses como tal. Dicha tarea está asociada con la Dirección de Tránsito perteneciente a la Municipalidad de Puerto Montt. Esta encargada de planificar el desarrollo del tránsito y del transporte público como tal, por lo que la coordinación entre EFE y esta es indispensable para diseñar y gestionar la conexión entre ambos medios de transportes.

El proyecto también podría postular al Programa Concursable de Espacios Públicos, el cual "se orienta al mejoramiento y construcción de espacios públicos para fomentar el desarrollo, la equidad y la calidad de vida en la ciudad, protegiendo el patrimonio urbano y reforzando la identidad local. Asimismo, permite rehabilitar obras existentes como construir obras nuevas, a fin de permitir la recuperación de plazas, plazoletas, avenidas, calles, pasajes, paseos, sendas peatonales y de otros espacios urbanos." Dicho financiamiento podría llegar a estar destinado y orientado a la realización del parque buffer y el mejoramiento de las calzadas que separan las vías del tren con la ciudad.

También puede optar a el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR), el cual es “un programa de inversiones públicas, con fines de compensación territorial, destinado al financiamiento de acciones en los distintos ámbitos de infraestructura social y económica de la región, con el objetivo de obtener un desarrollo territorial armónico y equitativo”. El proyecto entraría dentro de ambas clasificaciones.

Por último, para el desarrollo de comercios, cafeterías, relaciones turísticas o cualquier otro tipo de programa menor el proyecto puede ser valorado y de interés para las inversiones de sectores privados, cuya presencia sea significativa en el funcionamiento, variedad y pertinencia programática de la intermodal

### **Comentarios Finales**

La tarea de realizar como proyecto arquitectónico una estación intermodal para la ciudad de Puerto Montt es clave para lograr su descentralización de manera eficiente y sustentable. En esta memoria se intentó abarcar al máximo posible los antecedentes tienen una influencia en el desarrollo de dicho proyecto.

Queda claro que, para lograr la gestión y desarrollo de un proyecto de esta escala, es necesario una comunicación abierta y trabajo constante de una manera interdisciplinaria.

Al ser un proyecto en desarrollo, aún quedan muchos elementos que se pueden mejorar, pero dichos planteamientos urbanos en el Plan Maestro Cuarta Terraza, y la propuesta arquitectónica de Centro Intermodal La Paloma, buscan sustentar una base sólida para empezar a diseñar y reajustar imperfecciones o elementos que se podrían haber pasado de largo.

Por último, agradecer todas las orientaciones, comentarios y conversaciones que aportaron para el desarrollo de este proyecto.

## Bibliografía

- Álvarez, P., Arenas, F., & García, D. (2018). Desarrollo, deterioro y elementos de gestión del patrimonio cultural, urbano y arquitectónico de barrio puerto de la ciudad de Puerto Montt. *Revista Álbum*, 38-47.
- Berg, L., & Gian, C. (2009). *Ocupación, Arquitectura y Paisaje, Región de Los Lagos: 15.000 años de historia*. Santiago: Editorial Universitaria.
- Dazarola, G. (2019). *Descentralización en Chile: Avances y Temas Pendientes*. Santiago: Biblioteca del Congreso Nacional.
- GOPE de Los Lagos. (2020). *Plan de Acción Puerto Montt Puerto Varas, la construcción de un sistema metropolitano intermedio y sostenible*. Santiago: BID.
- Historia de Ley: Modifica los límites intercomunales en Región de Coquimbo y en Región de Los Lagos, 20.578 (Cámara de Diputados 2009).
- INE. (2017). *Resultados Censo 2017*. Obtenido de Region de los lagos: Comuna de Puerto Montt: <http://resultados.censo2017.cl/Region?R=R10>
- INE. (2020). *Migración Interna en Chile: Censo 2017*. Santiago: Instituto Nacional de Estadísticas.
- MINVU. (2014). *Política Nacional de Desarrollo Urbano: Ciudades Sustentables y Calidad de Vida*. Santiago: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- MINVU. (2021). *Dinámica de Crecimiento Urbano de las Ciudades de Chile*. Santiago: Centro de estudios de Ciudad y Territorio, Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Municipalidad de Puerto Montt. (2022). *Plan Municipal de Cultura PMC Puerto Montt 2022-2025*. Puerto Montt: Municipalidad de Puerto Montt.
- OCDE. (2017). *Revisión de Gobernabilidad Multinivel en Chile: Modernización del Sistema Municipal*. Santiago: OCDE.
- SECPLAN. (2017). *MEMORIA: ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACION TERRITORIAL MODIFICACION AL PLAN REGULADOR COMUNAL DE PUERTO MONTT*. Puerto Montt: Municipalidad de Puerto Montt.

SECPLAN Municipalidad de Puerto Montt. (2020).  
Memoria: Modificación Plan Regulador Comunal de  
Puerto Montt. Puerto Montt.

SECTRA . (2022). Informe Ejecutivo: Informe del Sistema  
de Transporte Urbano de la Ciudad de Puerto Montt,  
Etapa IV. Puerto Montt: Secretaria Interministerial de  
Planificación de Transporte.

Thomson, I. (1997). Historia del Ferrocarril en Chile.  
Santiago: Direccion de Bibliotecas, Archivos y Museos.

## **Profesionales Consultados**

**Domingo Kauak** - Experto Ferroviario de EFE

**Francisco Orellana** - Arquitecto de la SECPLAN de Puerto  
Montt

**Antonieta Solé** - Subdirectora de la DOM de Puerto Montt

**Italo San Nicolo** - Director de la SECTRA de la Región de  
Los Lagos

**Francisco Benítez** - Arquitecto Docente de la Universidad  
de Chile

## **Recursos Web**

<http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-98568.html>  
Plano de 1859

<https://www.dgac.gob.cl/ad-marcel-marchant-ad-la-paloma-conmemora-79-anos-de-historia/> Vista aérea del  
sector

<https://www.soychile.cl/Puerto-Montt/Sociedad/2014/01/24/227576/Puerto-Montt-trasladaran-la-casa-Ebel-para-evitar-su-demolicion.aspx> Ejemplo. Casa  
ebel

<https://www.soychile.cl/puerto-montt/sociedad/2023/05/27/813663/casa-fernandez-puerto-montt.html> Casa Fernandez

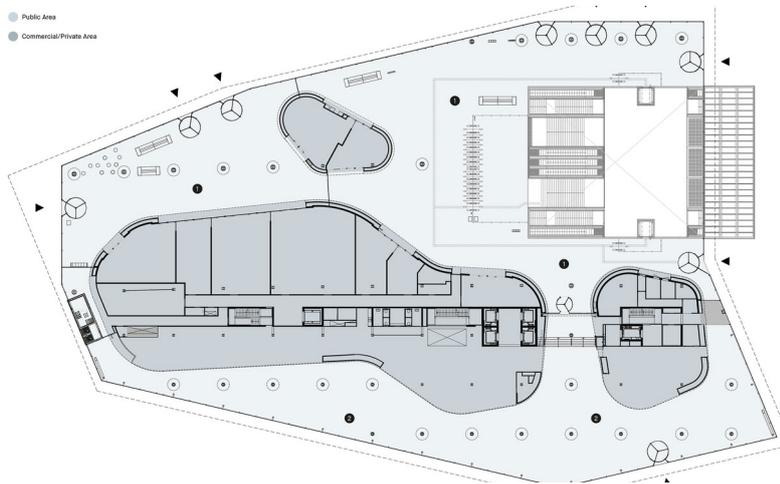
## Referentes - Estaciones en Dinamárca



**Estación de trenes de Ede-Wageningen, Países Bajos**  
Por: Mecanoo  
2018 -2025



**Estación de trenes de Assen, Países Bajos**  
Por: Powerhouse Company  
2020



**Estación de trenes de Delft, Países Bajos**  
Por: Mecanoo  
2018



**Acceso a los Jardines Keukenhof en Lisse, Países Bajos**  
Mecanoo  
2015-2016

## Referentes - Chile



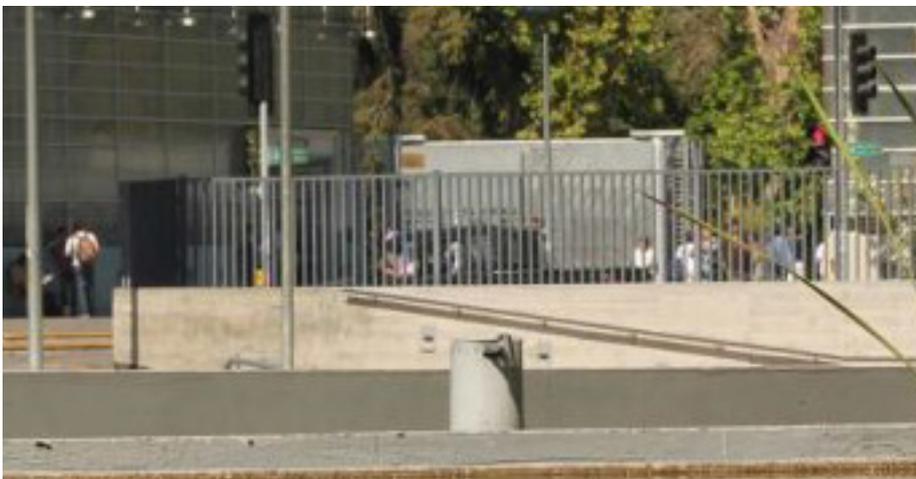
**Pabellón Expo Milán, Chile**  
Por: Undurraga Devés Arquitectos  
2015



**Centro Cultural Estación Mapocho, Chile**  
Remodelación por: Teodoro Fernández, Montserrat Palmer,  
Rodrigo Pérez de Arce y Ramón López  
1994



**Estación Intermodal la Cisterna, Chile**  
Por: Acsa Agbar Construcción S.A. y Alsa Chile S.A.  
2008



**Estación de Metro Quinta Normal, Chile**  
Por: Gubbins Arquitectos  
2004

