

INDICE

1.	DIAGNÓSTICO	4
1.1	PROCESO DE DESARROLLO URBANO	4
1.1.1	CONTEXTO TERRITORIAL.....	4
1.1.2	EXPANSIÓN URBANA.....	10
1.1.3	FACTORES NATURALES	11
1.1.4	EVOLUCIÓN DEL ÁREA CÉNTRICA	13
1.2	ANTECEDENTES TÉCNICOS DE BASE	14
1.2.1	PLAN REGULADOR COMUNAL DE LA UNION	14
1.2.2	RED VIAL MOP	16
1.2.3	INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DEL POTENCIAL TURÍSTICO DE LA CIUDAD DE LA UNIÓN (UACH – MUNICIPALIDAD DE LA UNIÓN).....	16
1.3	SÍNTESIS DE REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA.....	18
2.	PLAN.....	20
2.1	OBJETIVOS	20
2.2	ACCIONES Y PROYECTOS	20
2.3	SINTESIS DE INTERVENCIONES	30

EDICIÓN COORDINADA POR:

DANIEL BIFANI I.
DIRECCIÓN REGIONAL DE PLANEAMIENTO MOP
REGIÓN DE LOS RÍOS

PRESENTACIÓN

El Plan Ciudad La Unión se inserta dentro de un esfuerzo de planificación integrada entre el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo respecto a los requerimientos de infraestructura en el ámbito urbano y en su entorno relacionado, recogiendo el compromiso formulado por el Intendente de la Región de los Ríos, Iván Flores G., en su discurso de suscripción del Convenio de Programación “Integración para la Nueva Región” entre el MOP y el Gobierno Regional de los Ríos.

En relación al horizonte del Bicentenario de nuestra República, la acción de los ministerios de infraestructura (Ministerio de Obras Públicas y Ministerio de Vivienda y Urbanismo) se han orientado no sólo hacia la ejecución de proyectos relevantes que aporten sustancialmente a la calidad de vida de chilenos y chilenas, sino que, además, esos proyectos respondan a una visión integrada de los procesos y demandas propias del desarrollo urbano. Esto ha sido enmarcado en **tres lineamientos estratégicos**, todos con directa influencia en el ámbito urbano, ya que en éste se sintetizan los grandes desafíos nacionales de alcanzar un nivel de desarrollo que equilibre las variables económicas, sociales y ambientales.

En específico, el lineamiento de integrar Chile, tiene su expresión a nivel urbano en el mejoramiento de las condiciones de competitividad de nuestras ciudades en el contexto internacional e interregional. En segundo lugar, la interrelación con su entorno natural apunta a un desarrollo urbano sustentable, en que las ciudades posean espacios gratos para la recreación de sus habitantes y en que algunas se posicionen, además, como destinos turísticos de relevancia. Finalmente, la habitabilidad en ciudades más modernas se expresa en una nueva forma de vida urbana, con mejor accesibilidad e integración al interior de ellas, con un rol cívico potenciado mediante mejores edificios y espacios públicos y, también, con más protección ante inclemencias climáticas y riesgos naturales.

Para la aplicación de esos lineamientos se hace necesario comprender el dinámico proceso de desarrollo de las urbes en las últimas décadas, en los que las ciudades se han consolidado como los centros de mayor concentración poblacional y económica de las naciones. Chile no escapa a esta tendencia: de acuerdo al Censo de 2002, la tasa de crecimiento de nuestras 20 principales ciudades casi duplica el resto del territorio nacional, por lo cual sólo estas ciudades concentran el 67% de la población nacional.

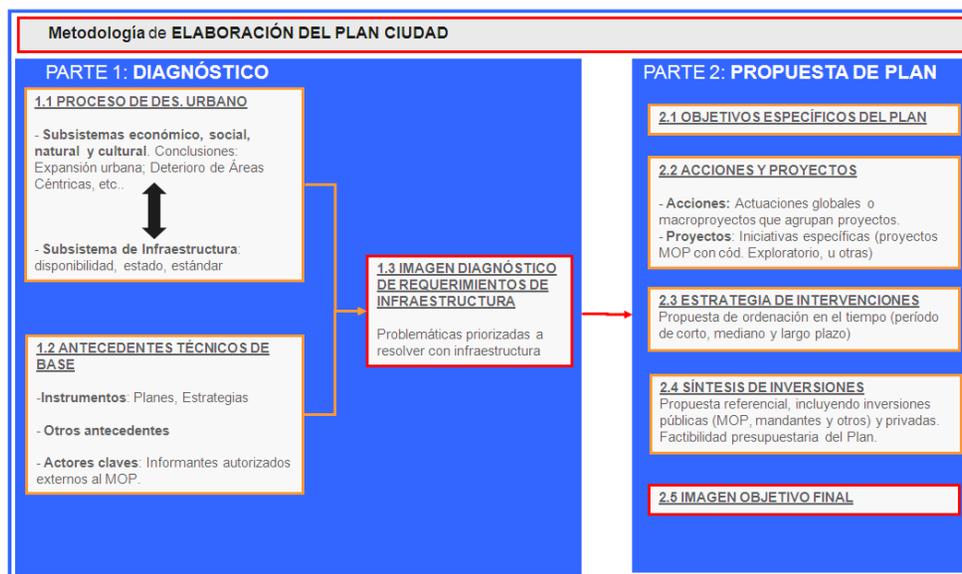
En general, en Chile se ha consolidado un modelo urbano de crecimiento expansivo, en desmedro de sectores céntricos con menor capacidad de atracción de inversiones pero que, en general, cuentan con mejor accesibilidad y servicios. Se observa, además, un aumento en fenómenos de segregación social y conflictos ambientales urbanos. No obstante lo anterior, se reconoce simultáneamente que **cada urbe presenta particularidades en su desarrollo** según su geografía, sus actividades y su identidad social y cultural, lo cual ha ameritado el desarrollo de planes de inversión en forma específica para las distintas ciudades, bajo un marco metodológico común para el conjunto de ellas. Este marco ha buscado sistematizar la acción integrada de la infraestructura pública en las ciudades, en forma coherente con una visión de ciudad hacia el Bicentenario, mediante un encadenamiento de diversas escalas territoriales, desde la continental y nacional hasta la escala propiamente urbana.

La metodología utilizada replica a nivel regional una línea de trabajo implementada por el MOP al alero del Comité de Ministros de Ciudad y Territorio (COMICYT), y que ha conllevado en algunos casos la firma de Convenios de Programación para la implementación de obras de impacto urbano. En específico, a partir del reconocimiento de los **procesos de desarrollo de la ciudad** y de su entorno relacionado, de la **infraestructura existente** y de los **antecedentes técnicos de base**, se han relevado problemáticas relacionadas con infraestructura. Sustentados en la anterior secuencia, se han definido objetivos específicos y proyectos, ordenados en períodos temporales al 2015. Lo anterior apunta a optimizar la acción de los organismos ejecutores de infraestructura del Estado, en cuanto a la planificación y materialización de inversión pública, en coordinación con otros ministerios y agencias públicas.

En síntesis, el presente documento se concibe como una **carta de navegación** que: i) defina la estrategia de intervenciones referidas a infraestructura en La Unión y su entorno a partir de una visión territorial integrada; ii) sirva de coordinación con otras instancias regionales y comunales, tales como el Gobierno Regional de los Ríos y los municipios; y iii) se transforme en una instancia para levantar nuevas temáticas e iniciativas vinculadas al quehacer de la infraestructura.

Finalmente, este documento se concibe también como un aporte analítico a la comprensión de cómo las actividades productivas, que fijan la base económica de las ciudades, tienen como soporte las vinculaciones físicas entre los procesos regionales de intercambio comercial y las realidades locales de los centros poblados. A su vez, esto se complementa con las demandas internas y ciudadanas que se generan en cada urbe. El desafío inherente al Plan es congeniar ambas dimensiones, aportando mediante infraestructura a la consolidación de ciudades más competitivas en un entorno globalizado y, a la vez, y justamente para ello, urbes más integradas, equitativas y a escala humana.

FIG. 1: ESQUEMA METODOLÓGICO DEL PLAN DE INVERSIONES PARA LA CIUDAD



1. DIAGNÓSTICO

1.1 PROCESO DE DESARROLLO URBANO

El actual territorio de La Unión estuvo poblado en forma dispersa por indígenas huilliches y, desde fines del siglo XVIII, además por colonos españoles. A partir de 1843, tras el decreto de fundación por parte del Intendente José Ignacio García, fue consolidándose una villa urbana en el sector de colinas entre los ríos Llollehue y Radimadi, a cierta distancia del margen norte del río Bueno. Esta villa serviría en su origen como punto intermedio entre Valdivia y Osorno y como lugar que estimulara la concentración de la población rural dispersa, en proximidad directa a una vasta planicie de buen suelo agrícola, denominada Los Llanos desde el período hispánico.

La comuna de La Unión es actualmente un extenso territorio de 2.136 km², la tercera mayor superficie de la Región de los Ríos, cuya forma transversal abarca desde el margen poniente del lago Ranco hasta el borde costero del Océano Pacífico. Posee 65% de población urbana, la cual se concentra únicamente en su cabecera comunal, la ciudad homónima de La Unión, emplazada en forma relativamente céntrica respecto al territorio comunal. En el año 2002 esta ciudad poseía 25.615 habitantes y 7.140 viviendas¹.

1.1.1 CONTEXTO TERRITORIAL

Ciudad de alto desarrollo agroindustrial

Luego de fundada la ciudad, la llegada de inmigrantes europeos (vascos y posteriormente alemanes a partir de 1858) consolidó su desarrollo urbano con un carácter comercial e industrial que mantiene hasta la actualidad. En sus primeros años surgieron las industrias de destilación de alcohol de grano, curtiembre, molinos y producción de cerveza, apoyándose esta actividad en la calidad y cantidad de los recursos productivos provenientes de los campos y bosques de su entorno.

De acuerdo a la Memoria Explicativa de Plan Regulador Comunal de La Unión², “las razones geográficas hicieron que, desde su origen, esta comuna se desarrollara en forma aislada, situación que definió la mentalidad del unionino, responsable de su propio destino. Por lo tanto, es natural que las principales fuentes de trabajo y muchas obras de progreso local fueran el resultado de su propia iniciativa, aplicada sobre sus propios recursos y armonizada con su propia identidad”.

Las principales actividades económicas de la comuna corresponden a la agricultura (trigo, remolacha, papas y fruticultura menor), ganadería, lechería y silvicultura, en tanto que a nivel urbano la mayor dedicación se refiere a agroindustria, industria procesadora de productos forestales y comercio (mayor y menor).

¹ Instituto Nacional de Estadísticas: Censo de Población y Viviendas, 2002

² Plan Regulador Comunal de La Unión, aprobado en 2003

En específico, en la actualidad **destacan tres agroindustrias de importancia nacional**, emplazadas en el área urbana o en su proximidad inmediata, por sus efectos en el empleo y en el dinamismo de la economía local, y también por los flujos de transporte que utilizan la red vial y, en menor medida, la red ferroviaria. Estas industrias son:

- Planta de productos lácteos de la Cooperativa Agrícola y Lechera de La Unión Ltda. (COLUN). Se ubica en el sector oriente de la ciudad, próxima a la línea férrea longitudinal, y tiene su casa matriz en pleno centro de la ciudad (oficinas, atención a socios, sala de ventas y auditorio). De los 70 fundadores que la cooperativa tuvo en su origen en 1949, ha pasado a tener 784 socios en la actualidad. En los últimos 10 años COLUN ha duplicado su recepción de leche, alcanzando en 2005 a procesar 331 millones de kilos de leche, lo que ubica a esta empresa en el tercer lugar entre las plantas lecheras de Chile, con casi 20% del país. Produce 31,6% de quesos a nivel nacional, lo que la posiciona como la primera en este rubro a nivel nacional.
- Molino Mariposa – Carozzi (ex Sociedad Industrial Teófilo Grob). Se ubica en el sector oriente de la ciudad, próxima a la línea férrea longitudinal. En 1997 el tradicional molino Grob de La Unión fue adquirido por Empresas Carozzi, con lo cual se produce la fusión de las dos más importantes marcas de harina del sur del país en un solo producto: “TG Mariposa”. Esta planta, modernizada integralmente en 1999, concentra el 100% de la actividad de molienda en esa ciudad, alcanzando una capacidad de 300 toneladas de trigo por día.
- Planta azucarera IANSA. Se ubica en la localidad de Rapaco, a sólo 7 km de La Unión por el eje vial compuesto por las rutas T-712 y T-60. Su operación es fuertemente dependiente de la producción de remolacha, para lo cual la empresa contrata las siembras de este vegetal para el suministro de materia prima, cultivándose mayoritariamente en el valle longitudinal de las comunas de La Unión, Río Bueno y Paillaco. Una vez elaborada y refinada el azúcar, su proceso productivo está directamente vinculado con la central de envasado y de distribución de azúcar localizada en Santiago. Es una de las 5 plantas azucareras que funcionan en Chile, de propiedad de la empresa IANSA (a través de su filial Iansagro). Esta empresa, creada por parte del Estado en 1953, fue posteriormente privatizada en 1980 y constituida en holding de empresas de alimentos en 1996. En total, IANSA tiene una participación de 77% del mercado de azúcar del país, el cual totalizó en 2006 un volumen estimado de 666 mil toneladas métricas, excluidas las regiones I, II y XII, las cuales son abastecidas principalmente con importaciones. En el presente año se encuentra en receso.

En general los flujos agroindustriales se orientan principalmente a:

- i) provisión de insumos (circuitos lecheros en el caso de COLUN) desde los terrenos agrícolas del valle longitudinal, principalmente al oriente de la ciudad, con destino a la plantas procesadoras; y
- ii) producción destinada al mercado, por lo cual los camiones distribuidores se conectan con la Ruta 5. En el caso de COLUN y Molino TG Mariposa, esto se da principalmente a través de la Ruta T-70; en el caso de IANSA Rapaco, a través de la ruta T-712 hacia la Ruta 5 (acceso norte a La Unión).

Centro de servicios para la actividad forestal

Dada su cercanía con la extensa área de bosques al poniente de la ciudad, La Unión históricamente ha asumido un rol de servicios para el sector forestal y han surgido diversas industrias procesadoras en este rubro.

En la actualidad, parte de la superficie cubierta por bosque nativo (y en especial, con presencia de alerces) es un área silvestre protegida denominada “Monumento Natural Alerce Costero”, de 2.308 há, la cual será ampliada a 25.000 hectáreas a partir de 2009, cuando se constituya el Parque Nacional Alerce Costero en las comunas de La Unión y Corral. Lo anterior potencia la vocación de La Unión como acceso oriente a un sector de bosque valdiviano de alto interés turístico, fomentando el desarrollo de una industria turística de intereses especiales.

En forma complementaria a lo anterior, la comuna de La Unión posee un extenso anillo de plantaciones forestales en la precordillera costera, en un radio aproximado de 30 km al norponiente de la ciudad. Parte de la cosecha de estos bosques transita por la red vial de la ciudad de La Unión para su destino a las plantas productoras de aserrío, tableros o celulosa, lo que ha deteriorado las vías principales, como la Av. Prat (eje longitudinal y fundacional de la ciudad).

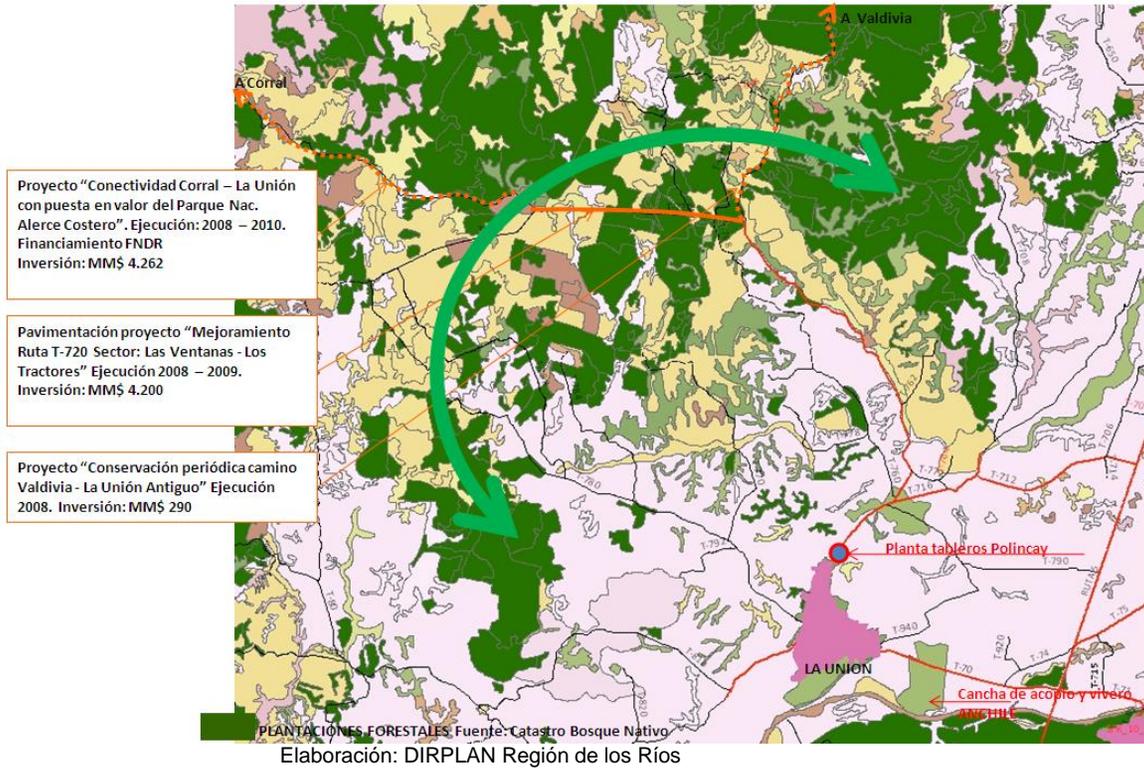
No obstante, se encuentran en desarrollo tres proyectos de infraestructura vial interurbana que facilitan la derivación de flujos de carga forestal mediante un anillo vial por el sector norponiente de la comuna, ya sea hacia las plantas procesadoras como, eventualmente, al puerto de Corral:

- Pavimentación del proyecto “Mejoramiento Ruta T-720 Sector: Las Ventanas - Los Tractores”. Ejecución 2009 - 2010. Longitud: 10,3 km.
- Proyecto “Conectividad Corral – La Unión con puesta en valor del Parque Nac. Alerce Costero”. Ejecución: 2008 – 2010. Longitud: 43,1 km. Financiamiento FNDR.
- Proyecto “Conservación periódica camino Valdivia - La Unión Antiguo”. Ejecución 2008.

A nivel urbano destaca la reciente puesta en operación de una nueva industria forestal en La Unión, correspondiente a la planta de tableros MDF y aserradero de la empresa Polincay, emplazada en el acceso norte a la ciudad, en la ruta T-60, a corta distancia del límite urbano. Esta empresa, posicionada como tercer principal actor en el mercado de puertas y molduras en Chile, abrió en 2007 su planta de tableros que produce anualmente 150.000 metros cúbicos, cuya operación en conjunto con el aserradero demanda 8 MW, es decir más de lo que utiliza eléctricamente toda La Unión en su área domiciliaria. A su vez, en 2008 se coloca en operaciones una segunda planta de tableros delgados y melanina, en esto último produciendo cerca de 72.000 metros cúbicos anuales.

Al oriente de la Ruta T-70 se encuentra, además, una cancha de acopio y vivero forestal de Forestal Anchile, una de las forestales que tiene predios en el área norponiente de la comuna.

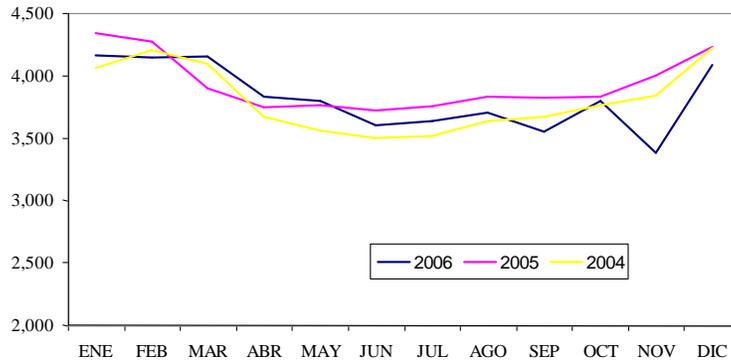
FIG. 2: ESQUEMA RED VIAL Y PLANTACIONES FORESTALES EN LA UNIÓN



Fuerte vinculación interurbana entre La Unión y Río Bueno

La Unión posee una fuerte relación funcional con la ciudad de Río Bueno, de 15.054 habitantes según el censo de 2002. Ambos centros comparten una base económica sustentada en la actividad agroganadera y se emplazan a sólo 13 km de distancia, conectados entre sí por el eje conformado por la ruta T-70 / T-71. Esta vía sirve de conexión, además, con el sector sur de la cuenca del lago Ranco, y en especial con la ciudad de Lago Ranco, cabecera de la comuna homónima.

FIG. 3: TRÁNSITO MEDIO DIARIO MENSUAL EN RUTA T-70 (CRUCE LOS TAMBORES)



Fuente: Dirección de Vialidad. Elaboración gráfica: CIS Consultores Ltda.

La ruta T-70 / T-71 intersecciona a la Ruta 5 en el cruce Los Tambores, punto de servicios generales al tránsito interregional longitudinal. En este sector se verifica un tránsito en

torno a 3.900 vehículos diarios entre 2004 y 2006, con alta estabilidad mensual (es decir, sin oscilaciones relevantes entre la temporada de verano y la normal), todo ello medido a través del equipo contador automático que dispone la Dirección de Vialidad. Un relevante porcentaje de 21% corresponde a vehículos pesados y buses, lo que es coherente con los flujos productivos e industriales antes indicados.

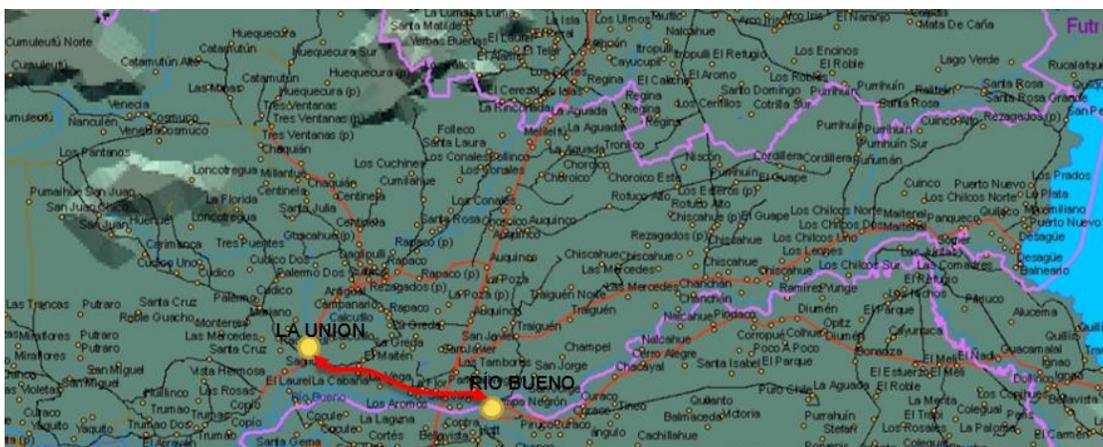
El Plan Nacional de Censos que efectúa cada dos años la Dirección de Vialidad ratifica la cifra anterior en lo que respecta al punto de medición de Los Tambores. Se identifica mayor flujo desde el cruce hacia La Unión -con 4.405 vehículos / día registrados en 2006-, que hacia Río Bueno, con 3.625 en ese mismo año (de los cuales cerca de 3.000 tienen por origen o destino dicha ciudad, en tanto el resto prosigue hacia el oriente). Según esta medición, el flujo de camiones corresponde a 16% del total, en tanto que 10% son buses.

De este flujo se estima que aproximadamente 2.000 vehículos diarios tienen por origen y destino las ciudades de La Unión y Río Bueno.

Densa red de localidades rurales en el entorno comunal

La posición de la ciudad de La Unión en forma central respecto a su territorio comunal determina que se haya constituido en un nodo estrechamente vinculado a su entorno rural local. 35% de la población comunal reside en zonas rurales. Esto determina relaciones de flujo productivo agroganadero con una densa malla de localidades rurales, como Centinela y Rapaco hacia el norte, Cudico hacia el poniente, Las Trancas y Trumao hacia el surponiente. A este tipo de flujo se suma el tránsito derivado del acceso a servicios urbanos por parte de la población rural, lo que es abastecido en gran parte por locomoción pública rural con asiento en La Unión.

Hacia el sur de la ciudad se ubica el sector de Cocule que, además de su característica agropecuaria, representa un balneario de acceso ciudadano para los habitantes de La Unión, dado su emplazamiento en la ribera norte del río Bueno.



Nueva capital provincial del Ranco

A partir de la promulgación de la Ley N° 20.174 que creó la nueva Región de los Ríos en Marzo de 2007, la ciudad de La Unión tiene un nuevo estatus político administrativo, aparte de su rol de cabecera comunal: ser capital provincial de la naciente Provincia del Ranco.

Una vez constituida ésta en Octubre de 2007, por primera vez la ciudad ha tenido una Gobernación Provincial; de hecho, en Julio de 2007 se había efectuado la entrega oficial del edificio público para funcionamiento de la Gobernación, ubicado en calle Letelier 365, hasta ese entonces en manos del Ejército de Chile, en donde operaba anteriormente la Comandancia y Guarnición del Regimiento de la Unión y el cantón de reclutamiento.



En la actualidad funcionan, o están en vías de entrar en operación, una serie de otras dependencias provinciales de las reparticiones públicas con mayor presencia territorial. Por el momento, estas dependencias han funcionado en inmuebles arrendados o provisoriamente adaptados para dichos fines, por lo cual se identifica el requerimiento de habilitar un centro cívico provincial en el área céntrica de La Unión, potenciando el nuevo rol que posee la ciudad.

TABLA 1: DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA – CONTEXTO TERRITORIAL

INFRAESTRUCTURA	DESCRIPCIÓN
RUTA T-70 Y PUENTE TRAIGUÉN (Dirección de Vialidad)	Vía de calzada simple bidireccional que une la Ruta 5 (enlace Cruce Los Tambores) con la ciudad de La Unión. Al entrar en la zona urbana se denomina Ricardo Boettcher, siendo de tuición del MOP hasta el cruce bajo nivel de la línea férrea. Posee pavimento de hormigón al término de su vida útil, y un puente mecano sobre el estero Traiguén desde hace 2 años, ante riesgo de colapso estructural. En la zona urbana posee ciertos niveles de congestión, sobre todo en la intersección no regulada con población Daiber y con Av. Francisco de Aguirre (en este caso, por acceso de vehículos pesados desde / hacia la planta procesadora de lácteos COLUN.
RUTA T-71 Y PUENTE RÍO BUENO (Dirección de Vialidad)	Vía de calzada simple bidireccional que une la Ruta 5 (enlace Cruce Los Tambores) con la ciudad de Río Bueno, con un trazado que se extiende por territorio rural de la comuna de La Unión. Posee pavimento de hormigón al término de su vida útil . Al entrar a Río Bueno la ruta empalma en el puente sobre el río homónimo, cuyo principal déficit es su estrechez que impide el tránsito simultáneo en dos sentidos, ocasionando problemas de congestión, incomodidad e inseguridad a los usuarios.
RUTA T-712 / T-60 (Dirección de Vialidad)	Vía de calzada simple bidireccional asfaltada que une la Ruta 5 en el enlace Rapaco (Acceso Norte a La Unión) con la ciudad de La Unión, pasando por el costado de las plantas IANSA y Polincay y empalmando en la vía urbana Av. Prat al interior del límite urbano. Presenta alta demanda ciclista en las inmediaciones de La Unión.

1.1.2 EXPANSIÓN URBANA

Marcada oscilación en el crecimiento demográfico

Entre 1992 y 2002 La Unión experimentó una tasa de crecimiento de sólo 0,97%, inferior a la tasa de 3,26% del período inmediatamente anterior. En general, el comportamiento del crecimiento demográfico de la ciudad tuvo una marcada oscilación en la segunda mitad del siglo XX, entre tasas cercanas a 0 y tasas de nivel alto, vinculado directamente a los períodos de mayor y menor actividad económica local y a la interrelación dinámica con los centros jerárquicos más próximos (Osorno y Valdivia).

De acuerdo a la Memoria del Plan Regulador Comunal de La Unión, “en el ámbito regional La Unión está en una muy especial situación, por cuanto se encuentra bajo áreas de influencia tanto del subsistema de Valdivia como del subsistema de Osorno; esta influencia compartida se aprecia al verificar que sus habitantes acuden principalmente a la ciudad de Valdivia para acceder a servicios de salud y educación superior, los que no pueden obtener en su comuna, concurriendo en cambio a la ciudad de Osorno a fin de acceder a los principales servicios comerciales”.

En tanto, la vecina ciudad de Río Bueno ha tenido un crecimiento más estable con tasas intercensales de nivel medio entre 1 y 2 % en los últimos decenios, alcanzando 15.054 habitantes en 2002.

TABLA 2: EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE CIUDADES

CIUDAD		CENSO 60	CENSO 70	CENSO 82	CENSO 92	CENSO 02
La Unión	Población	11.558	15.239	16.881	23.265	25.615
	Tasa de crec.		2,80	0,86	3,26	0,97
Río Bueno	Población	7.544	9.565	11.047	13.149	15.054
	Tasa de crec.		2,40	1,21	1,76	1,36

Crecimiento urbano supera las barreras físicas y naturales

La ciudad se fundó en una terraza rodeada de ríos: al oriente y sur el Llollehue y al poniente el Radimadi, los que actuaron como límite natural en el primer período de desarrollo urbano de La Unión. Posteriormente, en torno al tendido ferroviario (al oriente de la ciudad y del río Llollehue), se consolidó durante el siglo XX un activo sector industrial que en la actualidad mantiene plena vigencia con el molino TG Mariposa y el industria láctea COLUN, y en torno al cual crecieron villas residenciales de trabajadores. Este hecho, así como la influencia que genera el hecho que el trazado de la Ruta 5 pase al oriente de La Unión, tensionaron naturalmente el crecimiento urbano hacia este sector, reforzado con la consolidación de barrios de vivienda subsidiada.

La presión por uso del escaso suelo urbano con fines residenciales ha detonado un proceso incremental de expansión en continuidad que ha superado las barreras naturales (ríos, mediante los puentes 21 de mayo, Comercio y Prat) y de infraestructura ferroviaria (existe un único cruce en desnivel en calle Ricardo Boettcher). De acuerdo al análisis efectuado en el contexto del estudio “Investigación y desarrollo del potencial turístico de

la ciudad de La Unión³, el crecimiento inorgánico ha traído aparejado los siguientes problemas de desarrollo urbano:

- Áreas urbanas periféricas ubicadas en laderas y zonas de peligro resultado de invasiones frecuentes por pobladores organizados en Comités Pro-Vivienda.
- Sistema de abastecimiento de servicios básicos inadecuados (Agua y Luz), ubicadas principalmente en la delimitación urbana.
- Tendencia dinámica de las actividades económicas a lo largo de las principales vías de transporte vehicular.

A su vez, la Memoria del Plan Regulador identifica los siguientes problemas referidos a conectividad:

- Inadecuada distribución de las vías que, atravesando el río Llolelhue, comunican el centro de la ciudad con los sectores industriales ubicados al oriente y los sectores poblacionales ubicados al sur;
- Poca fluidez en el acceso desde el camino T-70 que comunica con Ruta 5; y la continuidad con posibles circuitos viales que pudieran racionalizar la trama.
- No obstante que el sector oriente cuenta con la calle Caupolicán, que conforma un par con Av. Ricardo Boettcher, su utilización actual es menor, por encontrarse interrumpida por la línea férrea y no contar con pavimentos. Se estima imprescindible resolver los dos inconvenientes antes señalados, ya que no es lógico que el acceso a la ciudad de La Unión esté restringido a una sola vía.

Nuevo polo suburbano en acceso oriente

En la actualidad se encuentra próximo a implementar un nuevo polo suburbano como portal de acceso oriente a La Unión, entre las avenidas Ricardo Boettcher y Caupolicán, colindando con la Av. Padre Hurtado, cuando se pongan en operación dos iniciativas de edificación pública de alto impacto comunal y provincial: el Polideportivo de La Unión y la nueva Escuela de Cultura, ambas con diseño terminado.

Esta tendencia consolida la dinámica de extensión hacia el oriente que ha experimentado la ciudad en los últimos decenios, y debiera ser acompañada del surgimiento de actividades comerciales y de equipamiento privado.

1.1.3 FACTORES NATURALES

Riesgo de inundación de zonas urbanas por desbordes fluviales

El emplazamiento de La Unión sobre una topografía de colinas suaves, entre dos ríos que confluyen, determina que coexistan sectores planos o de escasa pendiente en las cercanías del río Llolelhue y en su casco antiguo, con áreas de pendientes moderadas a pronunciadas en terrenos adyacentes al estero Radimadi y en dirección norte.

³ Escuela de Arquitectura UACH / Municipalidad de la Municipalidad de La Unión, 2006

La ciudad de La Unión no posee un Plan Maestro de Aguas Lluvias, de acuerdo a la definición legal que, a partir de 1997, determina la generación de este tipo de instrumentos para ciudades de más de 50.000 habitantes. Esta ciudad, al igual que gran parte de la Región de los Ríos, tiene alta pluviosidad producto de su clima templado mediterráneo de carácter lluvioso, lo que se expresa ocasionalmente en altos índices de agua caída en muy poco tiempo, ocasionando efectos desastrosos de inundaciones, tales como las verificadas en el invierno de 2008 (en particular los días 15 y 16 de Julio).

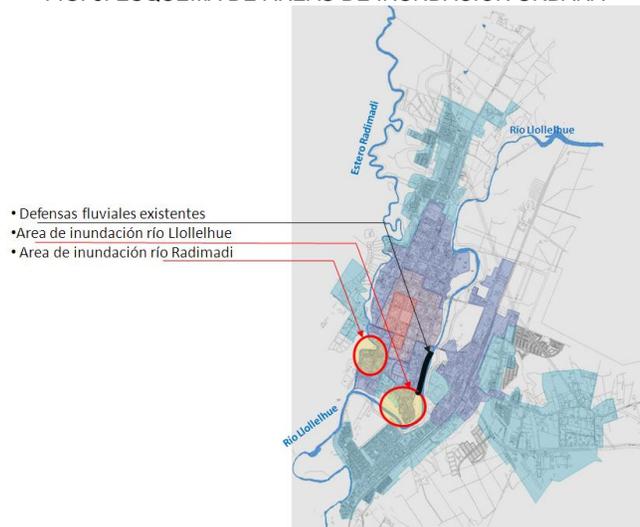
Los principales riesgos de inundación corresponden a las salidas de los cauces del estero Radimadi y del río Llolelhue. En el caso del Radimadi, se trata de un cauce estrecho con falta de limpieza y mantención de la estructura de conducción del drenaje, el cual ante eventos de alto escurrimiento de agua se ve sobrepasado en su capacidad, inundando las calles aledañas. En el caso del Llolelhue, principal cauce que atraviesa la ciudad, cuenta con taludes de contención construidos en los últimos años, aguas abajo del puente Comercio, los que reducen los riesgos de inundación.

Las principales inundaciones del río Llolelhue se producen en parte del sector Carlos Condelll y en el sector de población Foitzick, ubicada en la confluencia de ambos cauces. Esta población corresponde a un área urbana reconocida con zonificación residencial por parte del Plan Regulador Comunal, la que sin embargo se ubica en una plataforma urbana muy próxima al río en distancia y altitud. El estero Radimadi, al recibir aguas lluvias, se desbordó inundando su ribera oriental, afectando a la calle Camilo Henríquez y contribuyendo en la inundación de la población Foitzick.

FIG. 4: NOTA DE PRENSA



FIG. 5: ESQUEMA DE ÁREAS DE INUNDACIÓN URBANA



Uso del borde fluvial para uso ciudadano

El área próxima al río Llollelhue es identificado por el Plan Regulador Comunal como un área de restricción utilizable como área verde, en parte de cuya superficie se localiza el Parque Municipal, de acceso público para la ciudadanía.

Este hecho es recogido por la propuesta de espacios públicos patrimoniales que generó el estudio “Investigación y desarrollo del potencial turístico de la ciudad de La Unión”, efectuado por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Austral en convenio con la Municipalidad de La Unión en 2006. Esta propuesta incentiva el mayor uso y la revalorización de los bordes fluviales, integrándolos al desarrollo de la ciudad.

Esta área de esparcimiento tiene como contrapartida la contaminación fluvial del área por residuos industriales y de aguas servidas, descrita en la Memoria del Plan Regulador Comunal.

1.1.4 EVOLUCIÓN DEL ÁREA CÉNTRICA

Ciudad monocéntrica en torno a la Plaza de la Concordia

El Plan Regulador Comunal identifica a La Unión como una “ciudad monocéntrica” con un único núcleo en donde se superponen el mayor porcentaje de actividades económicas y administrativas, principalmente correspondiente a la administración pública de la comuna (y a partir de 2007, también de la provincia del Ranco).

Este centro se desarrolla en torno a la principal plaza de la ciudad, denominada “Plaza de la Concordia”, en donde converge la principal vía fundacional, la Av. Prat, y se localiza la Gobernación Provincial, el Edificio Consistorial, la Iglesia Católica y la Casa Matriz de la empresa láctea COLUN.

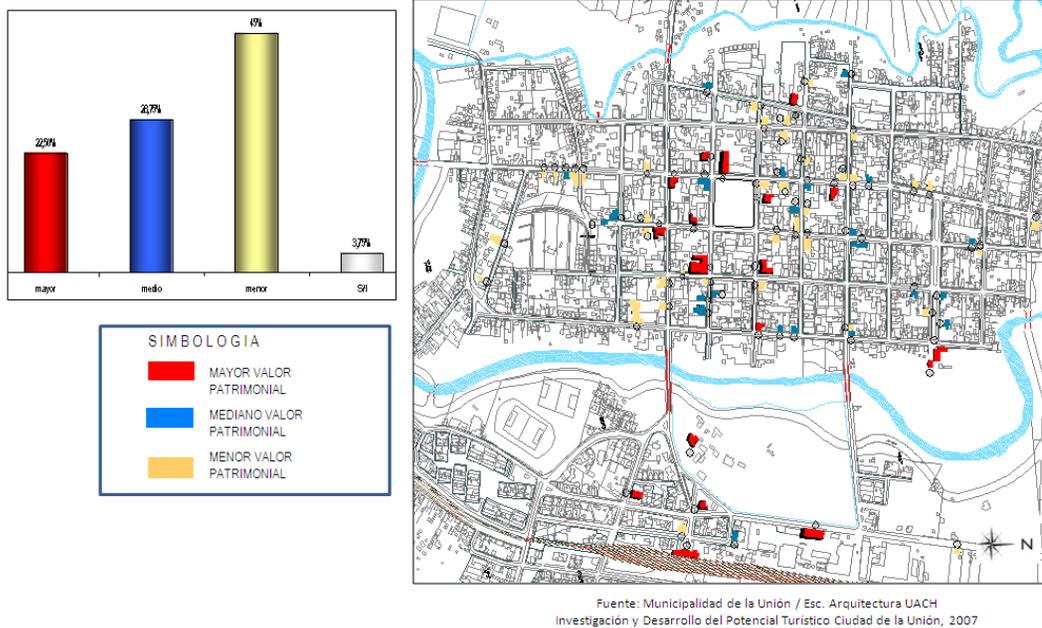
Alto valor patrimonial del centro histórico

En general, la ciudad de La Unión (y en particular el área céntrica) es reconocida por su alta calidad de su edificación patrimonial en madera del siglo XIX y de principios del siglo XX. Esto se expresa tanto en inmuebles puntuales de tipo residencial (como las casas Duhalde, Larre y Siegle-Reif), religioso (como la Iglesia Católica de La Unión) y fabril (como el antiguo molino Grob), así como en el tejido urbano en general, dada la continuidad de construcciones de valor arquitectónico en su conjunto (en especial en torno a la Av. Prat).

Al respecto, de la síntesis de catastros de valor arquitectónico, urbano, histórico, económico y social efectuada en esta ciudad, se obtiene que existen 18 edificaciones con mayor valor patrimonial, 23 con mediano y 32 con menor valor, mayormente concentradas en el casco histórico de la ciudad⁴.

⁴ “Investigación y desarrollo del potencial turístico de la ciudad de La Unión” (Escuela de Arquitectura UACH / Municipalidad de la Municipalidad de La Unión, 2006)

FIG. 6: PLANO SÍNTESIS DE VALOR PATRIMONIAL



1.2 ANTECEDENTES TÉCNICOS DE BASE

Los requerimientos de infraestructura pública necesarios para potenciar, sustentar o revertir las tendencias de desarrollo urbano ya identificadas, han sido deducidos a partir del análisis de los siguientes antecedentes técnicos, correspondientes a visiones estratégicas, planes, estudios y otras fuentes de información:

1.2.1 PLAN REGULADOR COMUNAL DE LA UNION

La comuna de La Unión cuenta con un Plan Regulador Comunal (PRC) reciente, aprobado el año 2003 por la SEREMI de la Región de los Lagos, publicado en el Diario Oficial del 11 de Marzo de 2003. Este Plan reemplazó al promulgado por D.S. N° 77, de fecha 18 de mayo de 1982, y a sus sucesivas tres modificaciones que ampliaron en una relativa pequeña magnitud la superficie urbana:

- Resolución N°09, del 08/11/89, que amplió el límite urbano en la prolongación hacia el oriente de calles Caupolicán y Boettcher;
- Resolución N°05, del 08/02/91, que amplió el límite urbano en el sector El Maitén para incorporar terrenos adquiridos por SERVIU Regional; y
- Resolución Afecta N°31, del 23/06/98, que amplió el límite urbano en el sector El Manzanal, al oriente de la ciudad, con el fin de implementar programas de edificación de viviendas sociales.

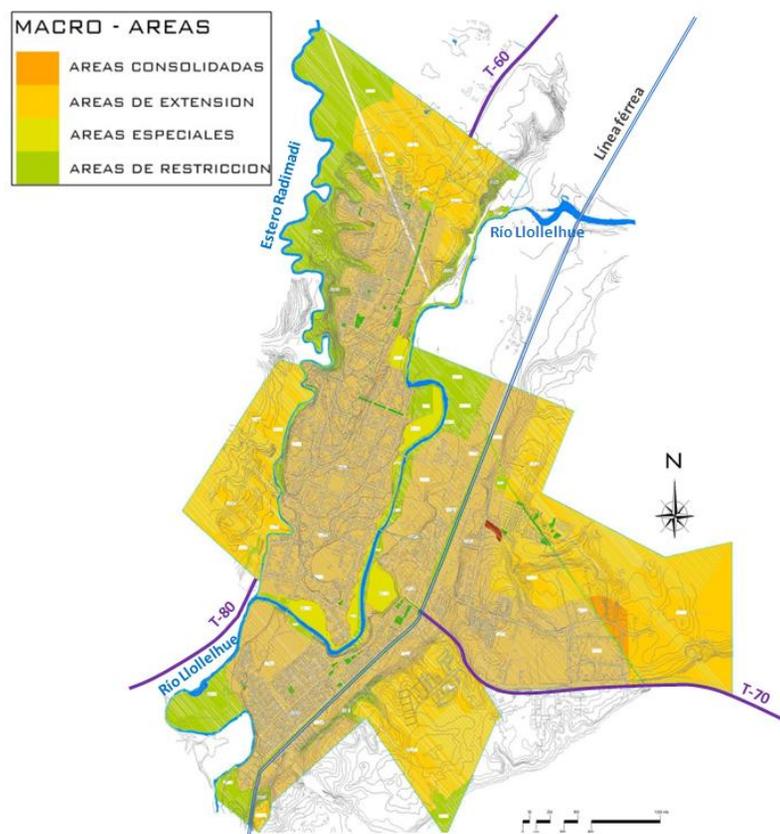
El nuevo PRC se hizo necesario, dado que la dinámica de crecimiento de la ciudad de La Unión había sobrepasado con creces las 386,74 hás. que contemplaba el Plan Regulador

de 1982, sobre todo en dirección oriente a través de las vías de acceso de Caupolicán y Ricardo Boettcher.

Entre los objetivos específicos del Plan se identifican:

- Obtención de una disponibilidad de terrenos factibles de ocupación, suficiente como para satisfacer la demanda por suelo urbano calculada para vivienda, industria y equipamiento dentro de un horizonte de 30 años, orientando al mismo tiempo la acción y la administración de su desarrollo urbano.
- Determinación de un sector del área urbana que privilegie el emplazamiento de las actividades productivas – industriales en la ciudad, cautelando al mismo tiempo que ésta no afecte negativamente a la actividad residencial y demás funciones urbanas.
- Incorporación del río Llolelhue al quehacer urbano mediante el tratamiento adecuado de sus riberas, fomentando actividades recreativas y su equipamiento necesario.
- Optimización en el aprovechamiento de la infraestructura sanitaria y energética de la ciudad, propendiendo a la densificación del casco urbano consolidado y definiendo áreas de expansión posible de dotar de infraestructura a costos normales.
- Optimización de la trama urbana, a través de ensanches de calles existentes o aperturas de nuevas vías, con especial énfasis en la obtención de una fluidez del tránsito a pesar de los obstáculos naturales y artificiales (río Llolelhue y línea férrea).

FIG. 7: PLAN REGULADOR COMUNAL VIGENTE, ORDENADO POR MACRO-AREAS



Finalmente, la Memoria del PRC identifica los siguientes requerimientos referidos a infraestructura de conectividad:

- “Inadecuada distribución de las vías que, atravesando el río Llolel hue, comunican el centro de la ciudad con los sectores industriales ubicados al oriente y los sectores poblacionales ubicados al sur;
- Poca fluidez en el acceso desde el camino T-70 que comunica con Ruta 5; y la continuidad con posibles circuitos viales que pudieran racionalizar la trama.
- El sector oriente cuenta con la calle Caupolicán, que conforma un par con Av. R. Boettcher, su utilización actual es menor, por encontrarse interrumpida por la Línea férrea, y no contar con pavimentos. Se estima imprescindible resolver los dos inconvenientes antes señalados, ya que no es lógico que el acceso a la ciudad de La Unión esté restringido a una sola vía.”

1.2.2 RED VIAL MOP

En relación a la ciudad de La Unión, la red vial estructurante de tuición del MOP está conformada por las siguientes rutas:

VIAS ESTRUCTURANTES INTERURBANAS

- T-60 Acceso norte (conexión a Ruta 5 vía Rapaco y camino antiguo a Valdivia)
- T-70 Acceso principal (conexión a Ruta 5 vía Los Tambores)
- T-80 Acceso poniente (conexión a Hueicolla y Trumao)
-

VIAS URBANAS (DECRETADAS “CAMINO PÚBLICO”)

- T-70 Acceso oriente hasta cruce FFCC (calle Ricardo Boettcher)

1.2.3 INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DEL POTENCIAL TURÍSTICO DE LA CIUDAD DE LA UNIÓN (UACH – MUNICIPALIDAD DE LA UNIÓN)

En 2006 se desarrolló un estudio de investigación del potencial turístico de La Unión, con énfasis en su valioso patrimonio arquitectónico y urbanístico, efectuado por la Escuela de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Austral de Chile en convenio con la Municipalidad de La Unión.

De la síntesis del análisis se concluyen los siguientes puntos:

1. **SINERGIA CAMPO CIUDAD:** El intercambio entre lo rural y lo urbano alimenta el sistema que condiciona la cultura agroindustrial de la ciudad, la que tiene su soporte físico en el equipamiento y los servicios con que la ciudad cuenta.
2. **CIUDAD FRAGMENTADA Y LÍMITES DIFUSOS:** La constante expansión de la ciudad sin un adecuado plan de crecimiento territorial potencia el deterioro del espacio público y de la calidad de vida, consolidando una “ciudad discontinuada”.
3. **CONSOLIDACIÓN DE UN NUCLEO URBANO CON CARÁCTER PATRIMONIAL:** La transformación que el casco histórico ha tenido desde sus inicios, modificando su estructura física y funcional, ha establecido un marco referencial con carácter

de “núcleo urbano”, en que los elementos patrimoniales acogen las actividades públicas de la ciudad.

El estudio plantea tres ejes de desarrollo urbano: i) MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA Y DEL ESPACIO PÚBLICO; ii) DIVERSIFICACION DE LA ECONOMIA, y iii) INTEGRACION TERRITORIAL

En el primer eje se postula consolidar acciones tendientes a mantener y reforzar espacios de apropiación ciudadana, generadores de cultura e identidad, mejorando parques y plazas públicas y haciendo del centro histórico la pieza central de renovación urbana. El estudio plantea la conformación de 12 plazas públicas temáticas vinculadas a los espacios patrimoniales, consolidando el área central con la inyección de nuevos programas y servicios necesarios para la ciudad y otros asociados al turismo. Una de las plazas se propone, en específico, para la recuperación del borde río del Llollelhue, con un planteamiento urbanístico de un elemento capaz de estructurar distintas actividades, además de tejer a manera de traspaso, dos zonas actualmente disociadas (Casco Histórico y Placa Industrial).

En cuanto al tercer eje, el estudio propone la jerarquización y mejoramiento de las conectividades viales, con un mejor “enganche con Panamericana Sur” para posicionar a La Unión turísticamente. En tanto, a escala local, reforzar las conectividades al interior de la ciudad, con el fin de responder en forma coherente a la renovación urbana propuesta.

FIG. 8: PROPUESTA DE ESPACIOS PÚBLICOS – ESTUDIO UACH



1.3 SÍNTESIS DE REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA

Los requerimientos de infraestructura considerados para la elaboración del Plan fueron recogidos a partir de: i) visitas de terreno efectuadas por profesionales de las dependencias regionales del MOP y del MINVU; ii) análisis y revisión de antecedentes ya descritos en los capítulos 1.1 y 1.2; iii) proceso de reuniones técnicas con el municipio de La Unión; y iv) reuniones sostenidas por el Ministro de Obras Públicas con las autoridades locales.

Este último punto se desglosa en:

- Reunión con alcaldesa María Angélica Astudillo en Santiago 02.06.2008, en que se abordó el compromiso del Intendente Regional de los Ríos y del Ministro de Obras Públicas, de llevar a cabo un Plan Ciudad entre el MOP – MINVU – GORE que considera obras que mejoren el sistema de conexión de la ciudad; y
- Reunión con el Concejo Municipal de La Unión, de fecha 24.07.2008, la que contó con la participación del Senador Eduardo Frei y del Diputado Enrique Jaramillo, además del Gobernador Provincial del Ranco, Director Nacional de Vialidad y SEREMI MOP, y en la cual se hizo un seguimiento amplio a los requerimientos de infraestructura en la comuna y estado de situación de los proyectos por ejecutar.

El detalle de las reuniones técnicas con el municipio es el siguiente:

- **Fecha: 13.06.2008**

Participantes: María Angélica Astudillo (alcaldesa), Patricio Pantoja (concejal), María Isabel Frías (administradora municipal), Marcela Rojas (Directora Regional de Arquitectura MOP), Leyla Sade (Encargada de patrimonio Dirección Regional de Arquitectura MOP), Enrique Suárez (Jefe Unidad de Gestión Ambiental y Territorial SEREMI MOP), Daniel Bifani (Director Regional de Planeamiento MOP), Carlos Saavedra (profesional Dirección Regional de Planeamiento MOP).

Temas: proposición de trabajo conjunto para elaborar un plan de inversiones en infraestructura MOP – MINVU “Plan Ciudad La Unión”; revisión de cartera de proyectos patrimoniales en la ciudad de La Unión para postulación a fondo Puesta en Valor del Patrimonio (FNDR-BID); propuesta municipal de generar un circuito patrimonial turístico (inmuebles históricos, patrimonio fabril, paseo puente Comercio).

- **Fecha: 18.06.2008**

Participantes: María Isabel Frías (administradora municipal), Juan Carlos Carrasco (Director SECPLA Municipalidad de La Unión), Sara Santana (Directora de Cultura y Turismo Municipalidad de La Unión), Sergio Lara (Director de Obras Municipales de La Unión), Carlos Moreno (profesional SECPLA La Unión), Daniel Bifani (Director Regional de Planeamiento MOP).

Temas: Definición de temas de interés municipal y del MOP para inclusión en Plan Ciudad La Unión:

- Mejoramiento de accesibilidad oriente a La Unión (Ruta T-70, Felis Quechu – Caupolicán – nuevo cruce FFCC)
- Mejor interconexión vial La Unión – Río Bueno
- Circuito patrimonial turístico (inmuebles históricos, patrimonio fabril, paseo puente Comercio)
- Nuevo centro cívico provincial
- Inundaciones recientes en zona urbana de La Unión por desborde de ríos Radimadi y Llollehue (Julio de 2008)

• **Fecha: 22.07.2008**

Participantes: María Isabel Frías (administradora municipal), Sara Santana (Directora de Cultura y Turismo Municipalidad de La Unión), Sergio Lara (Director de Obras Municipales de La Unión), Carlos Moreno (profesional SECPLA La Unión), Víctor Gatica (profesional SEREMI MINVU), Daniel Bifani (Director Regional de Planeamiento MOP)

Temas: Exposición MOP-MINVU de estado de avance en la elaboración del Plan Ciudad La Unión. Las observaciones subsistentes del equipo municipal se refieren a:

- Contemplar solución al cruce ferroviario en la prolongación de la calle Caupolicán, materia atinente al MINVU;
- Generar solución a las inundaciones de población Foitzick.

2. PLAN

2.1 OBJETIVOS

El presente Plan plantea los siguientes siete objetivos a desarrollar mediante infraestructura pública, en forma integrada entre las distintas reparticiones públicas de nivel ministerial y municipal, de acuerdo a las tendencias urbanas observadas y a la identificación de requerimientos de obras públicas para sustentar, revertir o potenciar esas tendencias:

- I. Renovación de la conectividad norte - sur en La Unión
- II. Mejoramiento del eje estructurante oriente – poniente de La Unión
- III. Mayor vinculación con la vecina ciudad de Río Bueno
- IV. Mejores nexos de la ciudad con su entorno suburbano
- V. Mayor protección urbana ante inundaciones
- VI. Fortalecimiento del valor cívico y patrimonial del área céntrica
- VII. Nuevo subcentro oriente: edificación pública y mejores accesos.

2.2 ACCIONES Y PROYECTOS

I. Renovación de la conectividad norte - sur en La Unión

Dada la conformación topográfica de La Unión, existen dos vías jerárquicas de acceso a la ciudad, una desde el norte y la otra desde el oriente, las que al interior de la ciudad se constituyen en las principales avenidas urbanas (Av. Prat y eje Ricardo Boettcher – Comercio, respectivamente). Respecto del principal eje norte-sur, éste corresponde a la ruta T-60 (que conecta con el camino viejo a Valdivia vía Los Ulmos, con el área industrial norte de la ciudad y con la Ruta 5 a través del enlace Rapaco), el cual pasa a denominarse Av. Prat al interior de la zona urbana, con un carácter de principal eje comercial, patrimonial y cívico de la ciudad.

Los proyectos considerados para la rehabilitación integral del eje norte – sur son:

- **Mejoramiento de Avenida Prat**

Responsable técnico: MINVU / SERVIU
Código BIP: 30084015-0

Reposición integral de la carpeta de pavimento de la principal avenida comercial y cívica de la ciudad de La Unión.

Ejecución: 2010

- **Habilitación de ciclovía en Ruta T-60**

Responsable técnico: Dirección de Vialidad MOP. Financiamiento MOP

Código BIP: 30076539-0

Consiste en la habilitación de berma mediante lechada asfáltica para tránsito ciclista, con separadores reflectantes como medida de seguridad para sus usuarios, entre el Límite Urbano de La Unión y la bifurcación de la Ruta T-60 hacia Rapaco. Esta zona posee distintas industrias, las que concentran flujo ciclista desde / hacia La Unión. Proyecto incluido en contrato "Conservación vial Global Sur Costa 2ª Etapa".

Ejecución: inicio en Octubre 2008

II. Mejoramiento del eje estructurante oriente – poniente de La Unión

El eje oriente – poniente es el principal acceso a la ciudad de La Unión. Su tramo interurbano es constituido por la ruta T-70, conectando con la Ruta 5 a través del enlace Los Tambores, y que hacia el oriente de ese cruce se denomina ruta T-71 para acceder a Río Bueno y Lago Ranco. Al interior del límite urbano pasa a denominarse Av. Ricardo Boettcher, para luego empalmar en el puente Comercio sobre el río Llollehue, con lo cual se ingresa al área céntrica a través de la calle Comercio. Los proyectos considerados, tanto en ejecución como programados, son una serie de intervenciones de carácter integral que renuevan completamente la accesibilidad oriente y, además, duplican la capacidad vial en el ingreso a la zona urbana de La Unión mediante la habilitación del par Ricardo Boettcher y del nuevo eje Felis Quechu – Caupolicán. Ordenados en sentido de salida desde La Unión hacia el oriente, son:

- **Mejoramiento de calle Comercio**

Responsable técnico: MINVU / SERVIU

Consiste en el mejoramiento de Calle Comercio en el tramo comprendido entre puente Cudico y Ramírez. Postulado a fondos FNDR.

Programación de ejecución: 2009 – 2010

- **Rehabilitación de antiguo puente Comercio para uso peatonal**

Forma parte de la puesta en valor del patrimonio histórico y cultural de La Unión para uso ciudadano, considerando su interés tipológico de puente construido en la primera mitad del siglo XX, adaptado para el tránsito de ganado, y también por su valor de apropiación por parte de la comunidad local. Postulado a fondos del Programa Puesta en Valor del Patrimonio Arquitectónico, con recomendación del CORE Los Ríos, según Acuerdo 13-05 de fecha 10.07.2008.

- **Construcción de puente Comercio**

Responsable técnico y financiero: MINVU / SERVIU

Construcción de un nuevo puente sobre el río Llollehue, inmediatamente aguas abajo del puente antiguo, con un trazado que facilita la conexión directa entre la calle Ricardo Boettcher y la calle Comercio, ya en el área céntrica de la ciudad. La longitud del puente es de 50 m, en dos tramos de 25 m cada uno. El proyecto, desarrollado por la empresa consultora de Ingeniería INTRAT y revisado por la Dirección de Puentes de la Dirección de Vialidad del MOP, fue licitado para construcción a la empresa CAV Construcciones Ltda., con un plazo de ejecución de 300 días corridos. El proyecto se encuentra actualmente en ejecución, iniciado en Enero de 2008 por Resolución del SERVIU de la Región de Los Lagos, entidad que traspasó el contrato al SERVIU de la Región de Los Ríos para su gestión administrativa, inspección técnica y recepción. Ejecución: 2008

- **Recuperación Paseo – Puente Peatonal La Unión**

Una vez materializado el nuevo puente Comercio por parte del SERVIU, a raíz de la solicitud efectuada por el Concejo Municipal de La Unión, fue paralizada la demolición del antiguo puente, emplazado a corta distancia del nuevo, aguas arriba del río Llollehue. Esta decisión se debe a la representatividad histórica del puente y su significancia cultural para los habitantes de La Unión. Dado lo anterior, se pretende mejorar su condición de paseo histórico de la ciudad.



Estudios y ejecución: Es susceptible de intervención una vez declarada Monumento Histórico o parte de Zona Típica (ver punto VI).

- **Construcción de calle Filis Quechu**

Responsable técnico: MINVU / SERVIU.

Se consulta la pavimentación de calle Filis Quechu entre la calle Caupolicán y el acceso oriente de la ciudad de la Unión. Con este eje se habilita un nuevo acceso al sector oriental de la ciudad, caracterizado por su expansión residencial y localización industrial, con lo cual parte de los flujos dirigidos a esta área dispondrán de alternativas de acceso. La iniciativa se inicia con el diseño de ingeniería, para pasar luego a la ejecución en la medida que las conclusiones del estudio sean favorables.

- **Reposición Puente Traiguén N°2 Camino T-70.**

Responsable técnico: Dirección de Vialidad MOP. Financiamiento MOP
Código BIP: 30078428-0

Proyecto a iniciarse durante el segundo semestre de 2008, con finalización programada en segundo semestre de 2009. Consiste en la construcción de un nuevo puente sobre el río Traiguén en la ruta T-70 de acceso oriente a La Unión. El antiguo puente Traiguén, construido en la primera mitad del siglo XX, fue decretado en emergencia mediante el decreto N° 394 del 08.06.2007, debido a los daños estructurales que se presentaron en la cepa poniente, lo cual sumado al alto flujo vehicular del camino (TMDA 4.555) hacían peligrosa su utilización. Con posterioridad

se instaló en forma temporal un puente mecano para poder mantener habilitado el camino.

Ejecución: 2008 - 2009

- **Reposición Ruta T-70 (Tramo Cruce FFCC Cruce Los Tambores)**

Responsable técnico: Dirección de Vialidad MOP.
Financiamiento MOP

Forma parte del proyecto “Reposición Ruta T-70 / T-71” (Código BIP 30080631-0).

Consiste en dotar de una nueva carpeta de pavimento en calzada bidireccional al principal acceso a La Unión, incluyendo la zona urbana (Av. Ricardo Boettcher) hasta el cruce en desnivel de la línea férrea. Además contempla la construcción de bermas y el mejoramiento de virajes en la zona urbana (en particular en el acceso a la Población Irene Daiber).

Ejecución: 2009 – 2010



III. Mayor vinculación con la vecina ciudad de río Bueno

Esta acción se complementa con la anteriormente indicada en II., dado que la ruta T-70 de acceso a La Unión tiene su continuidad física en la ruta T-71 al oriente de la Ruta 5 (cruce Los Tambores) para el acceso a la ciudad de Río Bueno, en territorio comunal de La Unión. A través de esta vía, además de acceder a la capital de la comuna de Río Bueno, se conecta con la comuna de Lago Ranco.

- **Reposición Ruta T-71 (Tramo Los Tambores – puente Río Bueno)**

Responsable técnico: Dirección de Vialidad MOP. Financiamiento MOP

Forma parte del proyecto “Reposición Ruta T-70 / T-71” (Código BIP 30080631-0).

Consiste en dotar de una nueva carpeta de pavimento en calzada bidireccional a la ruta que interconecta La Unión con Río Bueno.

Ejecución: 2009 – 2010

- **Reposición del Puente Río Bueno**

Responsable técnico: Dirección de Vialidad MOP. Financiamiento de estudios: MOP
Código BIP: 20177439-0

Durante el año 2008 se ha desarrollado el estudio de prefactibilidad que analiza las mejores opciones técnicas y económicas de la conectividad entre la Ruta 5 y la ciudad de Río Bueno, de modo de solucionar el problema de capacidad del actual Puente Carlos Ibáñez del Campo, puente edificado en la primera mitad



del siglo XX con un ancho de calzada que no permite el tránsito bidireccional. Las alternativas consideradas implican la construcción de un nuevo viaducto aguas abajo del actual puente, con una longitud aproximada de 110 m, incluyendo sus respectivos accesos; en específico el acceso norte se emplazará en territorio comunal de La Unión. El estudio de prefactibilidad, en desarrollo por parte de la consultora CIS Ingenieros en Transporte Ltda., finalizará en el primer trimestre de 2009 con la definición de la alternativa más recomendable para pasar a etapa de diseño.

Desarrollo de ingeniería: 2009-2011

Ejecución: 2011-2012

IV. Mejores nexos de la ciudad con su entorno suburbano

Además de las rutas estructurantes indicadas en los puntos anteriores, la ciudad de La Unión cuenta con otras vías que permiten la conexión con sectores rurales: i) hacia el poniente, la ruta T-780 hacia Cudico, Carimanca y San Juan, correspondiendo a la continuación de la calle Comercio en el centro de La Unión; ii) hacia el surponiente, la ruta T-80 hacia Trumao y Hueicolla; y iii) hacia el sur hacia el sector de Cocule, correspondiendo a la continuación de la Av. Francisco de Aguirre, actualmente de bajo estándar tanto en el tramo rural como urbano, eje que será intervenido en forma integral. Los proyectos considerados son:

- Construcción pasarela Cudico en ruta T-780 sector Puente Cudico

Responsable técnico: Dirección de Vialidad MOP. Financiamiento: MOP

Consiste en habilitar un cruce acondicionado para peatones sobre el estero Radimadi, para los flujos entre la zona urbana de La Unión y el sector rural y suburbano al poniente de la ciudad, en torno al camino T-780 (a Cudico). Esta obra, adjudicada a la empresa constructora BACH Ltda., es complementaria al puente vehicular sobre el estero Radimadi, ejecutado recientemente.

Ejecución: 2008

- Pavimentación de camino básico La Unión – Balneario Cocule

Responsable técnico: Dirección de Vialidad MOP. Financiamiento: MOP

Pavimentación con estándar de camino básico del tramo rural del camino que conecta La Unión con la ribera norte del río Bueno, facilitando el acceso ciudadano al balneario de Cocule, utilizado con fines recreacionales principalmente en temporada de verano. La extensión de la intervención es de 1 km aprox. Proyecto incluido en contrato "Conservación vial Global Sur Costa 2ª Etapa".

Ejecución: 2008

- Mejoramiento calle Francisco de Aguirre

Responsable técnico: MINVU / SERVIU.

Código BIP: 30077003-0

Consiste en la pavimentación del eje vial al oriente de la línea férrea entre la calle Ricardo Boettcher y el límite urbano sur, empalmando en la vía hacia Cocule (la que también será pavimentada con camino básico en el área rural, de acuerdo a lo indicado arriba). En particular, este proyecto, con diseño ya efectuado y recomendación

favorable de MIDEPLAN, contempla la pavimentación de 2.100 m de longitud en un ancho de calzada de 7m de ancho en h.c.v de 18 cm de espesor y aceras de 1,5mt.de ancho, incluyendo sistema de aguas lluvias, obras de iluminación y mejoramiento de gestión de tránsito y seguridad peatonal.

Ejecución: 2009

V. Mayor protección urbana ante inundaciones

Para hacer frente a las inundaciones periódicas de las áreas bajas de La Unión (en particular del sector Población Foitzick), verificadas con especial agresividad en el invierno de 2008, se identifican los siguientes proyectos:

- Obras de emergencia de defensas fluviales en el río Llollehue y Radimadi

Responsable técnico y financiero: Dirección de Obras Hidráulicas MOP.

Código BIP: 30083068-0

Con fecha 22.08.2008 el Ministro de Obras Públicas estableció el Decreto N° 623 que declara de emergencia trabajos y obras de defensas fluviales en el río Llollehue y estero Radimadi. Las obras a ejecutar corresponden a: i) restitución de compuerta de descarga de aguas lluvias en Población Foitzick; ii) peralte de terraplén en ribera norte del río Llollehue, entre puente Arturo Prat y estero Radimadi; iii) refuerzo y prolongación de los espigones que protegen la descarga del estero Radimadi en el río Llollehue y de los espigones en ribera sur de dicho río frente a la Población Foitzick; y iv) corrección de trazado del enrocado en la ribera norte del río Llollehue, en el sector de Población Foitzick y protección del terraplén con enrocado.

Ejecución: Cuarto trimestre de 2008.

- Obras de solución definitiva para el cauce del estero Radimadi

Responsable técnico: Dirección de Obras Hidráulicas MOP.

Con recursos humanos propios, se efectuará un levantamiento topográfico y, posteriormente, el diseño para dar solución al cauce que se ve sobrepasado en la caja fluvial del estero Radimadi, aguas abajo del puente Cudico hasta su desembocadura en el río Llollehue. A partir del dimensionamiento de la obra requerida se evaluará la factibilidad técnica y presupuestaria de ejecutar obras de defensas fluviales u otras alternativas.

Ejecución de estudios: 2009

Ejecución de obras: por definir

VI. Fortalecimiento del valor cívico y patrimonial del área céntrica

En el marco del programa Puesta en Valor del Patrimonio (FNDR BID) el Consejo Regional de los Ríos ha validado una cartera de 5 iniciativas en La Unión, las que, una vez ejecutadas, apoyarán la mantención de la identidad arquitectónica y urbanística de la ciudad. A esto se adicionan otras iniciativas de edificación pública, espacios públicos y vialidad urbana en el área céntrica de la ciudad.

- Estudio de Declaratoria de Zona Típica y/o de Monumentos Históricos en La Unión

Responsable técnico: Dirección de Arquitectura MOP, Municipalidad de La Unión.

Responsable financiero: Dirección de Arquitectura MOP a través del Programa Puesta en Valor del Patrimonio.

La alta calidad arquitectónica de los inmuebles patrimoniales de la ciudad, cuantificados en 70 edificaciones⁵, así como su relevancia histórica en el desarrollo de la ciudad, justifican la ejecución de un estudio que apunte a generar la declaratoria de Zona Típica del área céntrica con mayor valor arquitectónico – urbanístico, y/o la declaratoria de Monumento Histórico para algunos inmuebles seleccionados, acorde a la Ley de Monumentos Nacionales, lo cual posibilitará las posteriores intervenciones físicas para la restauración y recuperación de inmuebles en el marco del programa “Puesta en Valor del Patrimonio” (ya que este programa, financiado por el BID y el Gobierno de Chile, sólo permite intervenciones físicas en inmuebles ya protegidos).

Ejecución de estudio: 2009

- Plan de Intervención Patrimonial Casa Duhalde

Responsable técnico: Dirección de Arquitectura MOP, Municipalidad de La Unión

Responsable financiero: validado por el CORE como iniciativa a postular al programa “Puesta en Valor del Patrimonio” (FNDR BID)



Consiste en la rehabilitación de la Casa Duhalde, inmueble fiscal cuyo uso actual alberga a la Escuela de Cultura y Difusión Artística. Este edificio data de 1900, ubicado en calle Manuel Montt 33, a una cuadra de la Plaza de la Concordia. Desde un punto de vista urbanístico este inmueble contribuye a la estructura y paisaje urbano de la ciudad, representando un período relevante en la historia, y posee elementos de gran calidad estética y arquitectónica; se encuentra en buen estado de conservación, sin modificaciones sustanciales que alteren su morfología original⁶.

La intervención de rehabilitación tendrá por objetivo el cambio de su uso educacional a otro tipo de servicios públicos de tipo cultural y de atención a público. Se iniciará cuando ya se encuentre declarado Monumento Histórico o perteneciente a una Zona Típica y, además, cuando entre en operaciones el nuevo edificio de la Escuela de Cultura, en el acceso oriente a la ciudad.

Ejecución de estudios: 2010-2011

Ejecución estimada de obras: 2011-2012, una vez declarada Monumento Histórico o parte de Zona Típica

⁵ Escuela de Arquitectura UACH / Municipalidad de la Municipalidad de La Unión, 2006

⁶ Id ant.

- Restauración Edificio 1ª Compañía de Bomberos “Casa Siegle / Reif”

Responsable técnico: Dirección de Arquitectura MOP, Municipalidad de La Unión. Responsable financiero: validado por el CORE como iniciativa a postular al programa “Puesta en Valor del Patrimonio” (FNDR BID)



Consiste en la rehabilitación de la Casa Siegle / Reif, inmueble privado que alberga a la 1ª Compañía de Bomberos de La Unión. Este edificio data de 1914, ubicado en calle Letelier S/N, a media cuadra de la Plaza de la Concordia. Corresponde a un volumen simple de 822 m², en buen estado de conservación, caracterizado por su fachada simétrica de gran aporte urbanístico y alta representatividad histórica⁷.

Complementariamente a esta inversión, el estudio efectuado por la UACH y el Municipio de La Unión plantean la recuperación del entorno asociado a este inmueble, proponiendo la generación de un museo al aire libre que exponga antiguas maquinarias, dada su condición de elementos protagonistas del desarrollo agroindustrial de la comuna.

Estudios y ejecución: Es susceptible de intervención una vez declarada Monumento Histórico o parte de Zona Típica.

- Restauración Iglesia Católica La Unión

Responsable técnico: Dirección de Arquitectura MOP, Municipalidad de La Unión.

Responsable financiero: validado por el CORE como iniciativa a postular al programa “Puesta en Valor del Patrimonio” (FNDR BID)



Se plantea una intervención de restauración del inmueble correspondiente a la Iglesia Católica, emplazada en la calle Prat s/n frente a la Plaza de la Concordia, edificada en 1914. Su valor está dado por su presencia urbanística, reconocimiento ciudadano y calidad estética y arquitectónica, destacando en este sentido “la decoración de sus torres y del pórtico de acceso, además del revestimiento exterior de la fachada⁸”. Es susceptible de intervención una vez declarada Monumento Histórico o parte de Zona Típica.

⁷ Id ant.

⁸ Id ant.

Estudios y ejecución: Es susceptible de intervención una vez declarada Monumento Histórico o parte de Zona Típica.

- **Prefactibilidad Edificio Centro Cívico**

Responsable técnico: DA como unidad mandatada.

Estudio de alternativas para la definición de la mejor opción de edificación que concentre los servicios públicos de alcance de la nueva Provincia del Ranco. Entre estas alternativas se cuentan aquellas del área céntrica, en donde existen terrenos públicos disponibles y edificación de interés patrimonial que es posible reciclar.

- **Mejoramiento Equipamiento Parque Municipal La Unión**

Responsable técnico: MINVU / SERVIU

Código BIP: 30082280-0

Se considera un mejoramiento completo de este espacio público, ubicado en el área céntrica de la ciudad en el costado ribereño del río Llolelhue.

Diseño: 2009

Ejecución: 2010

- **Mejoramiento Equipamiento Plaza Bandejón Central Calle Barros Arana**

Responsable técnico: MINVU / SERVIU

Código BIP:30082316-0

En complemento al mejoramiento del Parque Municipal de La Unión, se considera el diseño paisajístico de bandejones centrales, además de veredas de circulación, consolidando esta calle como un espacio público tipo paseo peatonal de acceso al Parque Municipal.

Diseño: 2009

Ejecución: 2010

VIII. Nuevo subcentro oriente: edificación pública y mejores accesos

En el acceso oriente a La Unión el municipio ha planificado el surgimiento de un nuevo polo de desarrollo urbano, inducido a partir de inversión pública en dos edificios de uso comunitario de alta relevancia ciudadana. Estos se emplazarán en el terreno ubicado entre la Av. Ricardo Boettcher y la Av. Caupolicán, e involucran la pavimentación de la vía que interconecta ambas avenidas (calle Padre Hurtado).



- **Reposición del Colegio de Cultura y Difusión Artística**

Responsable técnico del diseño: I. Municipalidad de La Unión; de la ejecución: Dirección de Arquitectura MOP (mandatada por Gobierno Regional de los Ríos).

Responsable financiero: Gobierno Regional de los Ríos (FNDR)

Código BIP: 30062583-0

El proyecto consiste en construir las nuevas dependencias del Colegio de Cultura y Difusión Artística de La Unión, actualmente en funcionamiento en el inmueble de interés patrimonial “Casa Duhalde”, en el centro de La Unión. Se reubicará en la Av. Ricardo Boettcher esquina calle Padre Hurtado, albergando una matrícula de 1.100 alumnos, en una superficie cerrada total de 6.740 m² distribuidos en áreas administrativa (202 m²), docente (2.898 m²), de servicios (728 m²), gimnasio (718 m²) y superficie abierta (3.513 m²). El diseño ya se encuentra efectuado por parte del propio Municipio de La Unión a través de consultoría, y en su desarrollo se tomó especial consideración a los espacios físicos requeridos para el óptimo desarrollo de programa educativo institucional. La construcción debiera finalizar en 2010, considerando un plazo estimativo de 18 meses para la ejecución.



- **Construcción de Polideportivo en Sector Caupolicán**

Responsable técnico del diseño: Dirección de Arquitectura MOP

Responsable financiero: por definir

Código BIP: 30065084-0

El proyecto consiste en la edificación de un polideportivo de 8 mil m² con capacidad para 2.500 espectadores, con el fin de que la comunidad en general pueda practicar deportes, cumpliendo además una labor social vinculada a la juventud en riesgo de vulnerabilidad social. Un primer volumen considera 3 canchas polideportivas y una capacidad para 2.000 espectadores sentados, alcanzando a las 5.000 personas con ocupación en cancha; en tanto un volumen anexo contempla salas de reuniones y multiuso para distintas disciplinas deportivas, además de un casino y cancha de tenis techada. El diseño ya fue efectuado, mandatado a la Dirección de Arquitectura del MOP, y se postula en la actualidad a financiamiento para la ejecución de las obras.



2.3 SINTESIS DE INTERVENCIONES

El Plan Ciudad para La Unión corresponde a una propuesta de intervenciones a nivel estratégico en relación a los siete objetivos ya identificados, con una programación táctica que obedece, principalmente, a criterios territoriales y a criterios de coordinación entre obras actualmente en ejecución y/o programadas.

La estrategia de intervenciones se sintetiza en la siguiente figura:

FIG. 9: ESTRATEGIA DE INTERVENCIONES

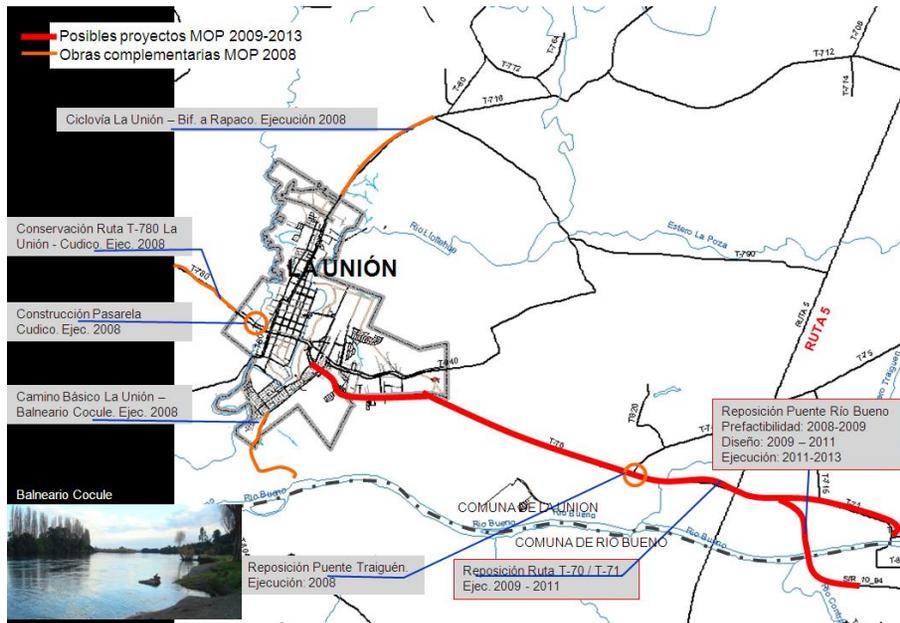
OBJETIVOS	2008-2010		2011-2015	
I. Renovación de la conectividad norte - sur en La Unión	CONSTRUCCIÓN HABILITACIÓN DE CICLOVÍA EN RUTA T-60' (DV-MOP)	MEJORAMIENTO DE AVENIDA PRAT (MINVU)		
II. Mejoramiento del eje estructurante oriente - poniente de La Unión	EJECUCIÓN 'CONSTRUCCIÓN DE PUENTE COMERCIO' (MINVU)	DISEÑO Y EJECUCIÓN 'MEJORAMIENTO DE CALLE COMERCIO' (MINVU)		
		DECLARATORIA MON. HISTÓRICO ANTIGUO PUENTE COMERCIO (DA-MOP / MUNICIPIO)	REHABILITACIÓN DE ANTIGUO PUENTE COMERCIO PARA USO PEATONAL (DA-MOP)	
		DISEÑO 'CONSTRUCCIÓN DE CALLE FILIS QUECHU' (MINVU)	EJECUCIÓN 'CONSTRUCCIÓN DE CALLE FILIS QUECHU' (MINVU)	ESTUDIO Y DEFINICIÓN DE CONSTRUCCIÓN DESNIVEL FFCC CALLE CAUPOLICÁN (MINVU)
	EJECUCIÓN 'REPOSICIÓN PUENTE TRAIQUÉN N°2 CAMINO T-70' (DV-MOP)	EJECUCIÓN 'REPOSICIÓN RUTA T-70' (TRAMO CRUCE FFCC CRUCE LOS TAMBORES) (DV-MOP)		
III. Mayor vinculación con la vecina ciudad de río Bueno		EJECUCIÓN 'REPOSICIÓN RUTA T-71' (TRAMO LOS TAMBORES - PUENTE RÍO BUENO) (DV-MOP)		
	PREFACTIBILIDAD 'REPOSICIÓN DEL PUENTE RÍO BUENO' (DV-MOP)	DISEÑO 'REPOSICIÓN DEL PUENTE RÍO BUENO' (DV-MOP)	EJECUCIÓN 'REPOSICIÓN DEL PUENTE RÍO BUENO' (DV-MOP)	
IV. Mejores nexos de la ciudad con su entorno suburbano	EJECUCIÓN 'CONSTRUCCIÓN PASARELA CUDICO EN RUTA T-780' (DV-MOP)	CONSERVACIÓN RUTA T-780 LA UNIÓN - CUDICO (DV-MOP)	PAVIMENTACIÓN BÁSICA RUTA T-780 LA UNIÓN - CUDICO (DV-MOP)	
	EJECUCIÓN 'PAVIMENTACIÓN DE CAMINO BÁSICO LA UNIÓN - BALNEARIO COCULE' (DV-MOP)	EJECUCIÓN 'MEJORAMIENTO CALLE FRANCISCO DE AGUIRRE' (MINVU)		
V. Mayor protección urbana ante inundaciones	OBRAS DE EMERG. DEFENSAS FLUVIALES EN RÍOS LLOLLELHUE Y RADIMADI (DOH-MOP)	DISEÑO DE OBRAS DE SOLUCIÓN PARA EL CAUCE DEL ESTERO RADIMADI (DOH-MOP)	EJECUCIÓN DE OBRAS DE SOLUCIÓN PARA EL CAUCE DEL ESTERO RADIMADI (DOH-MOP)	
VI. Fortalecimiento del valor cívico y patrimonial del área céntrica		ESTUDIO DE DECLARATORIA DE ZONA TÍPICA Y/O DE MONUMENTOS HISTÓRICOS EN LA UNIÓN (DA-MOP / MUNICIPIO)	DISEÑO Y EJECUCIÓN 'PLAN DE INTERVENCIÓN CASA DUHALDE' (DA-MOP / MUNICIPIO)	
			DISEÑO 'RESTAURACIÓN EDIFICIO 1ª COMPAÑÍA DE BOMBEROS CASA SIEGLE / REIF' (DA-MOP / MUNICIPIO)	EJECUCIÓN 'RESTAURACIÓN EDIFICIO 1ª COMPAÑÍA DE BOMBEROS CASA SIEGLE / REIF' (DA-MOP / MUNICIPIO)
			DISEÑO 'RESTAURACIÓN IGLESIA CATÓLICA LA UNIÓN' (DA-MOP / MUNICIPIO)	EJECUCIÓN 'RESTAURACIÓN IGLESIA CATÓLICA LA UNIÓN' (DA-MOP / MUNICIPIO)
		DISEÑO Y EJECUCIÓN 'MEJORAMIENTO EQUIPAMIENTO PARQUE MUNICIPAL' (MINVU)		
		DISEÑO Y EJECUCIÓN 'MEJORAMIENTO EQUIPAMIENTO PLAZA BANDEJÓN CENTRAL CALLE BARROS ARANA' (MINVU)		
VII. Nuevo subcentro oriente: edificación pública y mejores accesos	EJECUCIÓN 'REPOSICIÓN DEL COLEGIO DE CULTURA Y DIFUSIÓN ARTÍSTICA' (DA-MOP)			
		EJECUCIÓN 'CONSTRUCCIÓN POLIDEPORTIVO EN SECTOR CAUPOLICÁN' (DA-MOP)		

NOTA: (UNIDAD TÉCNICA INDICADA ENTRE PARÉNTESIS)

La implementación de intervenciones comprende la coordinación del MINVU y del MOP (en específico, de tres de sus Direcciones ejecutoras), tal como se sintetiza en los siguientes esquemas.

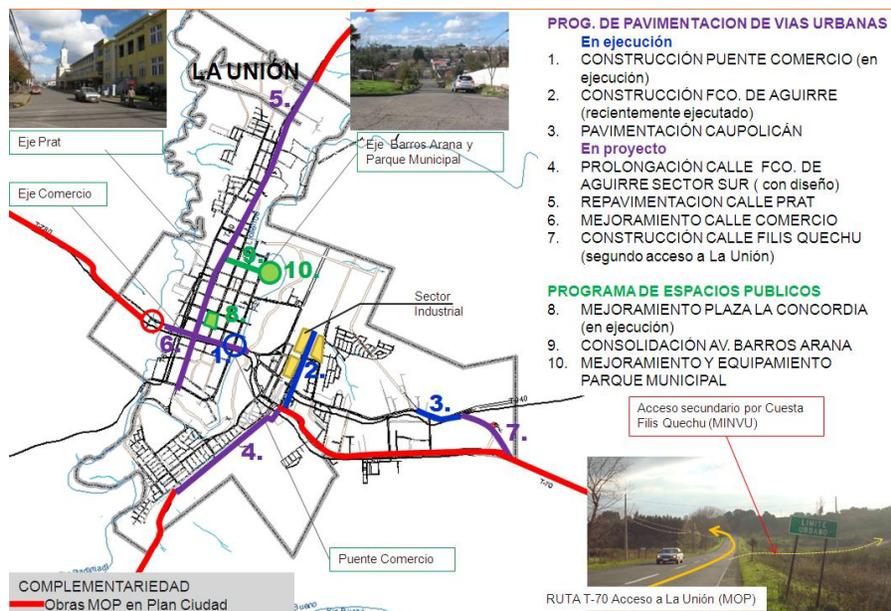
En el caso de la Dirección de Vialidad, se plantean dos obras relevantes para el período 2009-2013, las que complementan intervenciones en ejecución en el año 2008, todas abocadas al mejoramiento integral de accesos a la ciudad, y a su mejor vinculación con la vecina ciudad de Río Bueno.

FIG. 10: IMAGEN DE SINTESIS DE INTERVENCIONES – DIRECCIÓN DE VIALIDAD MOP



Por otra parte, las intervenciones del MINVU pertenecen a su Programa de Pavimentación de Vías Urbanas y a su Programa de Espacios Públicos. En el primer caso, se ha privilegiado el mejoramiento de los principales ejes urbanos de La Unión, los que son complementarios con las obras antes indicadas a materializar por parte de la Dirección de Vialidad. De ellos, cuatro proyectos son obras a implementar en el período 2009-2013.

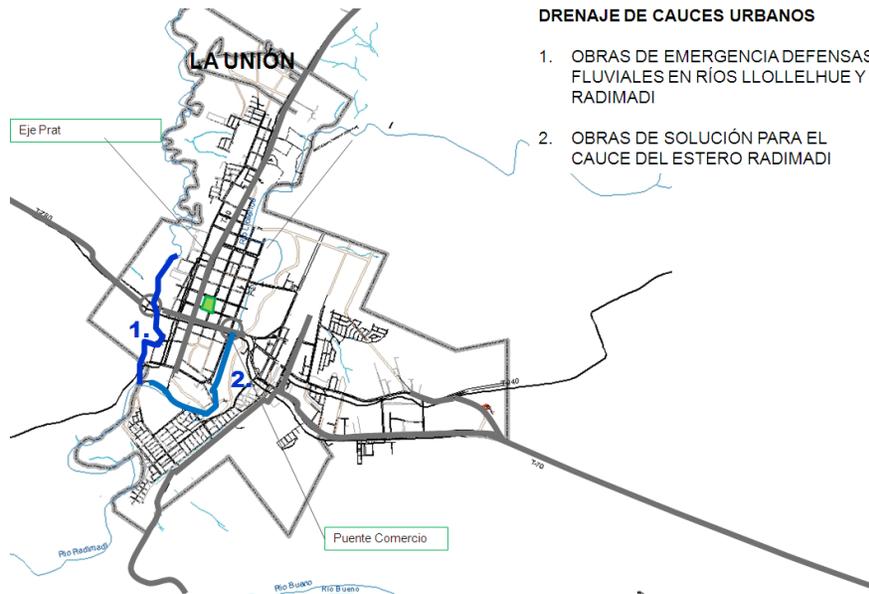
FIG. 11: IMAGEN DE SINTESIS DE INTERVENCIONES – MINVU



La Dirección de Obras Hidráulicas del MOP, a través de su Programa de Drenaje de Cauces Urbanos, aborda dos iniciativas, la primera de ella consistente en obras de

emergencia a materializar en 2008, y la segunda la materialización de soluciones definitivas para el cauce del estero Radimadi, a ejecutar en el período 2009-2013 en función de las conclusiones del estudio que desarrollará con recursos propios.

FIG. 12: IMAGEN DE SINTESIS DE INTERVENCIONES – DIRECCIÓN DE OBRAS HIDRÁULICAS MOP



Finalmente, la Dirección de Arquitectura aborda, como unidad técnica mandatada, la restauración de inmuebles de carácter patrimonial una vez declarados Monumentos Históricos (5 iniciativas), el estudio de alternativas para la edificación concentrada de servicios públicos en un Centro Cívico, y el desarrollo de dos proyectos de edificación pública que conforman un nuevo subcentro en el sector oriente de La Unión, actuando como un nuevo portal de acceso a la ciudad.

FIG. 12: IMAGEN DE SINTESIS DE INTERVENCIONES POR MANDATO – DIRECCIÓN DE ARQUITECTURA MOP



FIG. 13: MAGEN OBJETIVO PLAN CIUDAD DE LA UNION

