

Refugio de Pasajeros Puerta Norte de la Carreta Austral.

Hornopirén, X Región de Los Lagos, Chile

Proyecto para optar al HNrado de Arquitecto.

ANGÉLICA OLIVARES GODOY

Profesor guía

Prof. Arq. Eduardo Emparanza Monreal.



*DEDICADA A MI FAMILIA:
Gloria, Guillermo y Florencia
Por el amor incondicional.*

*Hija tu afecto y cariño son los
detonadores de mi felicidad, de mi
esfuerzo y mis ganas de buscar una
mejor vida para ti.*

*Te agradezco por enseñarme las
cosas que realmente importan, por
mirarme y querer volar junto a mí
lo más alto que lleguemos.
Eres mi motivación y fuente de
inspiración más grande.*

INDICE

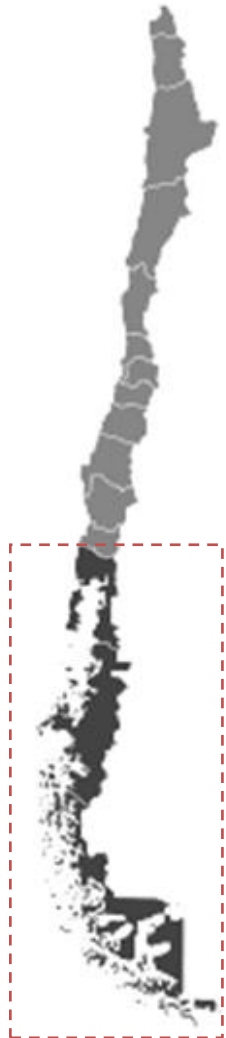
RESUMEN _____	4	<i>REFUGIO DE PASAJEROS PUERAT NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.</i> _____	32
INTRODUCCION _____	5	<i>ORGANIZACIÓN DE ESPACIOS</i> _____	35
CONECTIVIDAD AUSTRAL DE CHILE. _____	7	<i>estructura</i> _____	36
<i>Estructura interna</i> _____	9	PLANTA DE EMPLAZAMIENTO _____	38
RUTA 7 CARRETERA AUSTRAL _____	11	PLANTA DE ARQUITECTURA NIVEL 1 _____	39
<i>Puerto monnt a Hornopiren</i> _____	17	PLANTA DE ARQUITECTURA NIVEL 2 _____	40
<i>EL CAMINO A LA BELLEZA</i> _____	19	IMÁGENES DE PROYECTO _____	41
FUNDAMENTO _____	21		
<i>Tramos Transbordadores.</i> _____	24		
UBICACIÓN. _____	27		
<i>SITUACIÓN ACTUAL</i> _____	28		
PROPUESTA URBANA _____	30		
PROPUESTA ARQUITECTÓNICA _____	32		

RESUMEN

La propuesta intenta dar una respuesta al análisis de la problemática de la conectividad de la zona Austral de Chile, en donde por la demanda de pasajeros que existe hoy en la conectividad marítima-terrestre se necesitan terminales funcionales y transporte acorde a la necesidad, ya que cada año, según estadísticas, crece un 3,5% los turistas a la Carretera Austral.

El proyecto funda la orilla del poblado reorientando su acontecer hacia el mar, habilitando espacio público en Hornopirén a partir de la instalación de la obra portuaria.

INTRODUCCION



Chile está dividido en dos grandes unidades en sentido norte - sur. La primera de ellas, propiamente continental, se conforma en términos generales por una planicie central, que en la zona norte se expresa en pampas áridas y hacia el sur en fértiles valles, flanqueada por dos cadenas montañosas (las cordilleras de los Andes y de la Costa). Unida por la carretera 5 sur.

En tanto, la segunda unidad, localizada al sur el

Golfo de Reloncaví en la X Región y extendida hasta el Cabo de Hornos por el sur, corresponde a un territorio de geografía desmembrada, interrumpida por fiordos, canales y campos de hielo, con más de 5.800 islas e islotes.

La segunda unidad por su geografía desmembrada, poseen mayor dificultad de accesibilidad. Esto se traduce en una situación de aislamiento común para Chiloé, Palena y la comuna de Cochamó (provincia de Llanquihue). Se expresa en vastas zonas de aislamiento extremo y crítico emplazadas en el mar interior, en la cuenca del río Puelo y en sectores costeros e interiores de Palena. Ambas provincias son altamente dependientes en términos

administrativos y funcionales de Puerto Montt, ciudad que presenta la mayor cantidad de servicios e industrias y el principal puerto y aeropuerto regional, entre otros aspectos. En este sentido, **Puerto Montt asume un rol de puerta de conexión** con el territorio del centro-sur de Chile, en donde se concentra mayormente la población y las actividades productivas.

El servicio de transporte de pasajeros y vehículos en la zona austral e insular de nuestro país, que va desde la Región de los Ríos al sur, se caracteriza por el empleo de modos combinados de transporte, con un amplio número de puntos de transferencia modal. Es decir, los/as usuarios hacen una parte del viaje en vehículos y otra en embarcaciones, para luego retomar el viaje por vía terrestre. En el 2007 usaron esta forma de viaje 4,1 millones

de personas y 958 mil vehículos. Las estadísticas muestran una tasa de crecimiento del 3,5% anual en el número de pasajeros, lo que permite proyectar que de aquí al 2020 se moverán 6,3 millones de personas al año, por lo cual es necesario hacer las inversiones en rampas, muelles y terminales de pasajeros, nuevos y mejores transbordadores para transporte multimodal, con menores tiempos de viaje y más comodidades, incluyendo la accesibilidad universal; y contratos regulados para garantizar frecuencias, tiempos de viaje y disponibilidad de servicios.

CONECTIVIDAD AUSTRAL DE CHILE.



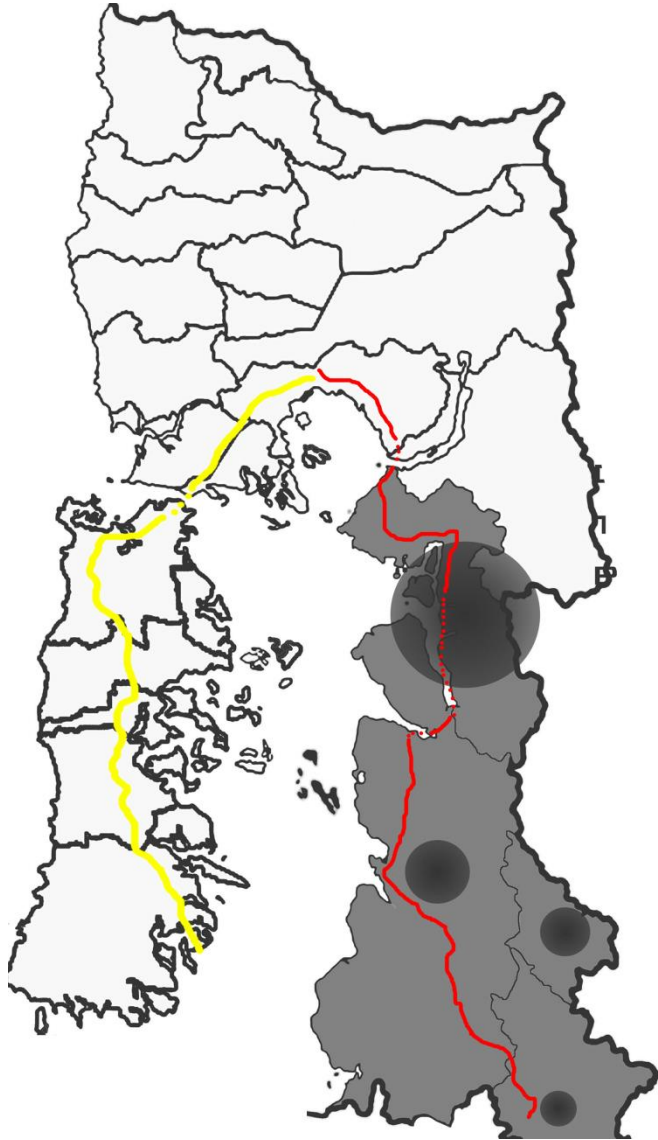
En cuanto a la conectividad marítima de Chile, existe la necesidad de mejorar la integración física de importantes sectores insulares y en la zona austral, desde la región de Los Ríos hasta la región de Magallanes y la Antártica Chilena.

Las localidades apartadas presentan un déficit de infraestructura portuaria para un desembarco seguro de pasajeros

y de carga . En este contexto existe una demanda social por mayor integración física , la que requiere de importantes inversiones en infraestructura portuaria , de naves que presten los servicios de transporte de carga, pasajeros y vehículos y, en determinados casos, de subsidios al transporte a través de procesos de asociación público-privada.

El aporte innovador recae en la forma de proyectar la conectividad tanto marítima como terrestre de la zona austral, siendo estos puertos articuladores de la conexión total al resto del país. Estos deben

contar con la implementación de un programa arquitectónico que facilite y regule la combinación intermodal del transporte terrestre y el marítimo, es decir, refugio de pasajeros, área administrativa, área comercial, almacenes portuarios, sectores de paseo y oseo . Por lo tanto, considerando que los proyectos viales son de largo trayecto y los dirigidos a superpuentes son poco viables, el mar seguirá siendo el vehículo principal de transporte en la zona austral



ESTRUCTURA INTERNA

La estructuración interna de cada provincia está dada por una carretera longitudinal, Ruta 5 y Ruta 7 en la provincia de Palena.

- RUTA 5

La principal vía de conexión dentro del país es la Ruta 5, que parte en la frontera con Perú y termina en la localidad de Quellón en la Isla de Chiloé, en la Región de Los Lagos, recorriendo 3.364 kms

-Está compuesta por 14 tramos, 4 de vía simple bidireccional administrados por la Dirección de Vialidad y 10 tramos de autopistas bajo el sistema de concesión de obra pública.

-La conectividad de la Ruta 5 se interrumpe entre la Isla de Chiloé y el

continente, al cruzar el canal de Chacao

- RUTA 7 O CARRETERA AUSTRAL

Con más de 1.000 km en sus partes norte y sur, que une las localidades de Puerto Montt y Villa O'higgins, en las Regiones de Los Lagos y Aysén, con conexión bimodal

-Bimodal (Tramos terrestres y Tramos marítimos)

-586 km en total 4 tramos marítimos caleta La Arena-Puelche, Hornopirén- Leptepú, Fiordo Largo-Caleta Gonzalo, Caleta Yungay-Rio Bravo.

REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.

RUTA 7 CARRETERA AUSTRAL

“UN CAMINO EN UNO DE LOS TERRITORIOS
MÁS PRÍSTINOS DE SUDAMÉRICA.”

Rolando Toloza



LA CARRETERA AUSTRAL, PROPIAMENTE EL CAMINO LONGITUDINAL AUSTRAL, tiene su inicio en Puerto Montt (capital de la región de Los Lagos). Desde allí por extensión de más de 1.200 km atraviesa toda la provincia de Palena y la región de Aisén, conectando vía terrestre Chaitén (capital de la provincia de Palena), Coihaique (capital de la región de Aisén) y Cochrane (capital de la provincia de Capitán Prat), hasta alcanzar Puerto Yungay en el extremo sur de esta región. A través de una barcaza permite continuar más al sur hasta el desagüe del río Pascua en el fiordo Steel y hacia el sureste hasta Villa O'Higgins (lago compartido con Argentina, donde se denomina San Martín). Para completar este largo camino, aún falta por construir un tramo del orden de 90 km en la provincia de Palena, específicamente entre Pichanco y Caleta Gonzalo.

La carretera Austral en su extensión actual constituye el acceso longitudinal a la puerta norte de la Patagonia occidental comprendida aproximadamente entre los paralelos $41^{\circ}28'$ y $47^{\circ}56'$. Este camino es la principal ventana para apreciar un territorio de ecosistemas aún prístinos y geomorfología diversa, caracterizado por lagos, montañas, ventisqueros, bosques, ríos, campos de hielo y volcanes. Es aquí donde la historia reciente de los primeros pobladores se conjuga con nuevas iniciativas de ocupación y explotación, generando controversias en quienes habitan este territorio y también en aquellos que desde la distancia observan a la Patagonia como un lugar muypreciado.

Desde el inicio del siglo XX la ocupación del territorio desde Puerto Montt hasta el extremo sur de la región

de Aisén respondió básicamente a un proceso de colonización. El principal desafío para los colonos fue aprender a vivir en un entorno desconocido, con condiciones climáticas adversas y sin mayor conexión con centros de servicios, lo que fue conformando una identidad con el territorio que se ocupa. LA generación de pequeños polos de servicios que se van transformando en centros poblados, crean la necesidad de conectarse. Nace así en el territorio la continua demanda por construir una red vial que permita accesibilidad en toda la Patagonia y paulatinamente se va instalando la idea de tener un camino longitudinal que una esta gran extensión de territorio "con Chile".

Los proyectos actualmente en marcha de pavimentación de todos los tramos en ípico de la ruta al 2017,

particularmente entre Puerto Montt y Coihaique, junto a un sistema de transbordadores en los fiordos Reloncaví, Comau y Reñihue que favorezcan una continuidad de tráfico acorde a la demanda, serán pruebas importantes.



En los últimos años la carretera austral se ha transformado en uno de los destinos turísticos más importantes del país, teniendo una tasa de crecimiento de un 3,5% anual (según estadísticas).

Desde antaño los caminos han sido la vanguardia de la civilización- el medio de expansión de los asentamientos humanos, permitiendo el transporte del comercio y facilitando el intercambio cultural-. Durante la era moderna las redes de carreteras se han multiplicado de forma exponencial. Cada vez con mayor frecuencia, los caminos que han sido propuestos para penetrar las últimas áreas primitivas y salvajes que quedan en el planeta, están siendo objeto de discusión.

Sin duda la Carretera Austral ha generado controversia a través de los años. Prolongándose desde la vibrante

ciudad de Puerto Montt, en el sur de Chile, a través de los fiordos de Chiloé continental, atravesando a continuación de arriba abajo la región de Aisén en la Patagonia, para terminar en el extremo norte del Campo de Hielo Sur, la construcción de la carretera y su ampliación ha sido foco de polémicas sobre las políticas de desarrollo rural de Chile. Este debate de larga data, abarca varios temas sociales; ecológicos y culturales y es probable que continúe durante las próximas décadas, y tal vez nunca se resolverá por completo. Lo que es indiscutible es el hecho que la Carretera Austral atraviesa algunas de las áreas rurales y naturales más espectaculares de la Tierra; un paisaje de maravillas escénicas, pobladas por personas orgullosas- y con razón- de su patrimonio cultural.

La idea de designar a la Carretera Austral como una ruta de belleza escénica nacional- con una señalética armónica, reglas de mantención y estándares estéticos que acompañen tal designación- es muy atrayente. Hay cientos de caminos escénicos designados en todo el mundo (en Chile, el Parque Pumalín fue el primero en solicitar, en 1997, ser declarado oficialmente como Ruta Escénica cuando el ex presidente Ricardo Lagos Escobar era ministro de Obras Públicas durante el gobierno de Eduardo Frei Ruiz Tagle). Por lo general estos caminos se convierten en imanes para el turismo y los mejores se transforman en atracciones turísticas por derecho propio. El objetivo, por supuesto, no es alcanzar la velocidad máxima entre dos puntos, sino el máximo disfrute y agrado para el conductor.



La carretera Austral se inició en parte como sendero y en parte como huella para el movimiento del ganado a través de una naturaleza salvaje, a medida que el tiempo avanzaba, el camino se fue delimitando cada vez más. Finalmente, en la década de 1970, el régimen militar del general Augusto Pinochet se dio a la tarea de levantar la

topografía de la ruta y comenzaron las concesiones de las obras a contratistas privados y militares, que construyeron gran parte de sus 1200 km de longitud. Hoy en día, secciones de la carretera están siendo constantemente mejoradas; la senda de penetración inicial se ha convertido en una carretera muy usada, que continua con una gran superficie de tierra o ripio, pero ahora asfaltada en algunos tramos. El gobierno central se ha comprometido a pavimentar toda la ruta y terminar el así llamado "eslabón perdido"- La difícil sección no terminada de la provincia de Palena- ya sea mediante la construcción de una ruta terrestre a través de las montañas o completando una ruta costera, mas corta que una los caminos existentes con un servicio de barcasas moderno y eficiente.

La Carretera Austral se constituye por lo tanto en el portal de ingreso terrestre a esta región de especial belleza y espectaculares paisajes, cuyo impacto queda grabado en cada visitante.



PUERTO MONNT A HORNOPIREN

En el primer tramo de la Carretera Austral nos adentramos en un Chile completamente diferente. Quedan atrás los campos lecheros de la región de Los Lagos y se recibe un paisaje mas agreste, menos domesticado y mucho menos habitado. Menos abierto, menos amable, menos acogedor. Pero aún así gratificante y deslumbrante con su inmensidad de naturaleza.



La primera señal de que este es un territorio salvaje viene cuando el camino, la Carretera Austral, apenas comenzando se detiene en la rampa Caleta La Arena. Aquí se encuentra el Estuario Reloncaví, el primero de numerosos fiordos que cortan esta costa. No es un largo viaje, pero ya comienza un nuevo paisaje. Empinadas laderas boscosas se elevan abruptamente desde el borde del agua hacia las

sinuosas cimas y largas hileras de picacho, primero verdes y luego cubiertos de nieve. Los campos agrícolas son cada vez menos y mas pequeños.

La llegada a Hornopiren viene alrededor de un promontorio verde, un pueblo que pareciera casi provisorio , arrojado a la orilla de un fiordo aún mas grande. Un fiordo que parece incitar a ir aún más lejos

EL CAMINO A LA BELLEZA



LOS SERES HUMANOS SON VIAJEROS DE NACIMIENTO. Incluso una rápida revisión de nuestra especie lleva a la conclusión de que la pasión por los viajes está profundamente codificada en nuestro ADN. Más allá de las necesidades fundamentales de alimentación, vivienda y compañía, hay

pocos rasgos tan importantes para la condición humana como el deseo de ver qué hay al otro lado de la montaña y saber de la gente que vive allí. Aventurarse en los amplios caminos debe ser un impulso intercultural, porque gran parte de la expresión artística de la humanidad, desde la mitología antigua hasta las formas populares de entretenimiento actuales, nos hablan de historias de viajes.

Los primeros humanos siguieron senderos hechos por animales salvajes, vagando en busca de comida, compañía o aventuras (o quizás una combinación de los tres). Esos primeros pasadizos de caza se convirtieron en senderos y luego vías aptas para carros tirados por animales domésticos. Los caminos construidos se remontan unos seis mil años, pero la expansión exponencial de

las redes de carreteras de la era moderna surgió de un fenómeno demográfico: el explosivo crecimiento de la población humana y la proliferación del automóvil. El empresario industrial estadounidense Henry Ford hizo el "carruaje sin caballos" accesible a las masas a través de sus innovaciones de fabricación; Ford sentó así las bases para el hoy casi universal deseo de poseer un automóvil, desde Mumbai hasta la Patagonia.

El automóvil ofreció un nivel de movilidad personal sin precedentes en la historia de la humanidad. También abrió una era de automovilismo recreativo que coincidió con la creación de los primeros parques nacionales. El primer director del sistema de parques nacionales en los Estados Unidos se adelantó a esa

tendencia mediante la promoción de la construcción de caminos dentro y entre los parques...

La raíces del "ecoturismo" moderno se remonta a la época en que individuos acomodados viajaban a ver las maravillas naturales y culturales por tren o barco. Con el surgimiento en los países en desarrollo de una importante clase media y el aumento de masas y con ello surgió un movimiento para establecer "rutas escénicas". Estas rutas no fueron diseñadas para que el tráfico entre distintos puntos fuera tan rápido como sea posible, sino para hacer del viaje una experiencia relajada, agradable, con frecuentes áreas de descanso al costado del camino ubicadas estratégicamente para apreciar las mejores vistas...

FUNDAMENTO

La Carretera Austral se inicia en Puerto Montt y llega hasta Villa O'Higgins. Sin embargo, es justamente en la provincia de Palena donde pierde continuidad. Por diversas razones los habitantes de las localidades costeras quedaron fuera del plan de desarrollo vial. Solo se logró construir un pequeño tramo de 10 km en la península Hueiquei, faltando aún 100 km por construir.

Desde el 2009 el gobierno central ha mostrado una fuerte voluntad de dar conectividad a la zona. Pero el desarrollo actual de CONECTIVIDAD MARITIMO-TERRESTRE. (O BIMODAL) nuevamente está dejando afuera el circuito a las comunidades costeras. Por esta razón sus habitantes la reclaman. Sería muy fácil dar la conectividad por la costa en el corto



plazo, con una alta rentabilidad social, bajo impacto ambiental y reducidos costos de construcción. Este camino BIMODAL costero permitiría ahorrar combustible, en un futuro donde será cada vez mas escaso y caro. Efectivamente, los transbordadores mueven personas y carga a menores costos que los medios individuales como autos o camiones.

Las alternativas posible para dar respuesta a la problemática son diversas, aunque la DISCUSIÓN BÁSICAMENTE SE CENTRA ENTRE EL CAMINO INTERIOR Y COSTERO.

LA RUTA INTERIOR es un proyecto de conectividad cien por ciento terrestre, que por sus características y complejidad, implica significativos costos de construcción y mantención, alto impacto ambiental y menor seguridad en el traslado. Tampoco

asegura la conectividad la totalidad del tiempo, debido principalmente a la orografía del lugar, donde son frecuentes los derrumbes, dejando los caminos interrumpidos por semanas. Sigue siendo una opción válida, cuando pueda tener un flujo que justifique la inversión en el futuro.



EL PROYECTO DE RUTA COSTERA, por otro lado, es 50 o 100 veces mas barato. Tiene mayor rentabilidad social, menor impacto ambiental, menores costos de

construcción y de ingeniería, mayor seguridad y confort de viaje, mayor velocidad de circulación y mayor eficiencia energética.

El camino interior involucra viajar mayores distancias, con la consecuente pérdida de tiempo, desgaste de los vehículos y gasto de combustible

Para la construcción del camino interior se requerirá de millonarias obras, como varios puentes y túneles, habiéndose incluso propuesto algunos túneles submarinos para atravesar los fiordos.

REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.



REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.

Centrándonos en el tramo norte de la carretera Austral, desde Puerto Montt hasta Coyhaique existen una serie de transbordos marítimos-terrestre, es decir, se deja la vía terrestre para embarcarse y seguir el recorrido por vía marítima, volviendo a retomar tierra.



Navegación Estuario de Reloncaví

Distancia: 6 millas náuticas

Tiempo de Viaje. 45 min aprox.

REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.

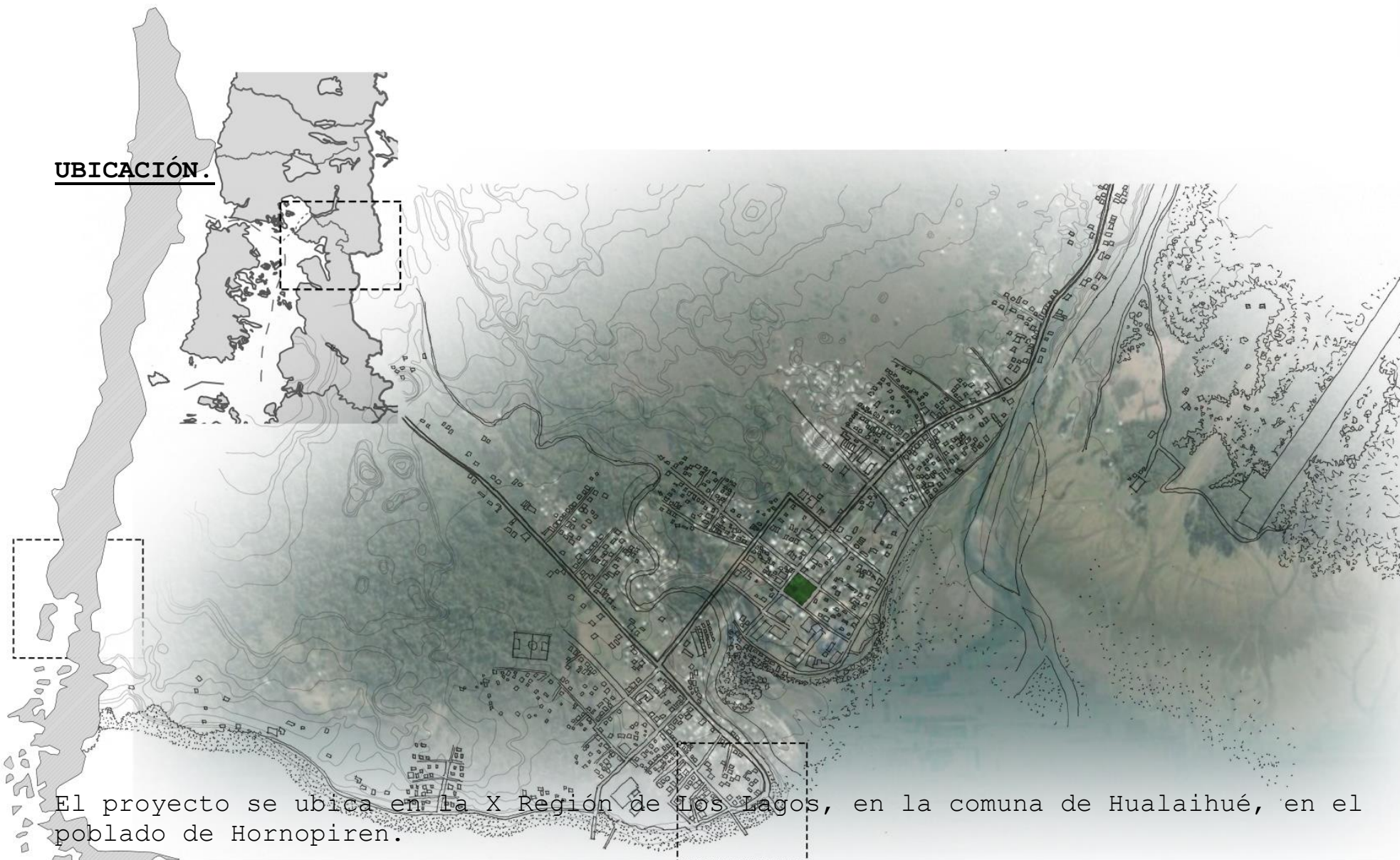


Navegación Hornopirén- Leptepú
Distancia: 33 millas náuticas
Tiempo de viaje: 3 hrs. 30 min. Aprox.



Navegación Fiordo Largo- Caleta Gonzalo
Distancia: 5 millas náuticas
Tiempo de Viaje. 45 min aprox.

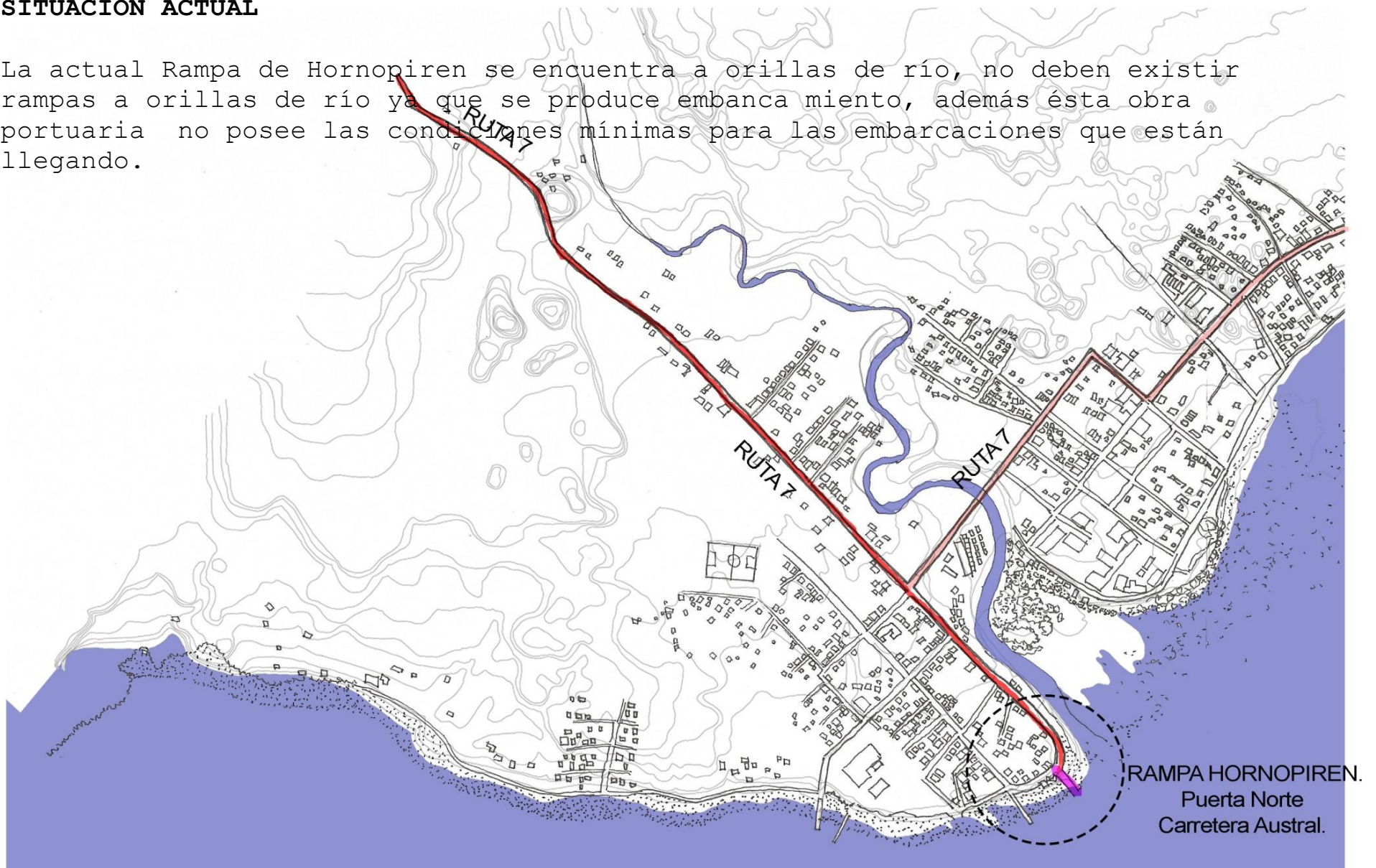
UBICACIÓN.



El proyecto se ubica en la X Región de Los Lagos, en la comuna de Hualaihué, en el poblado de Hornopiren.

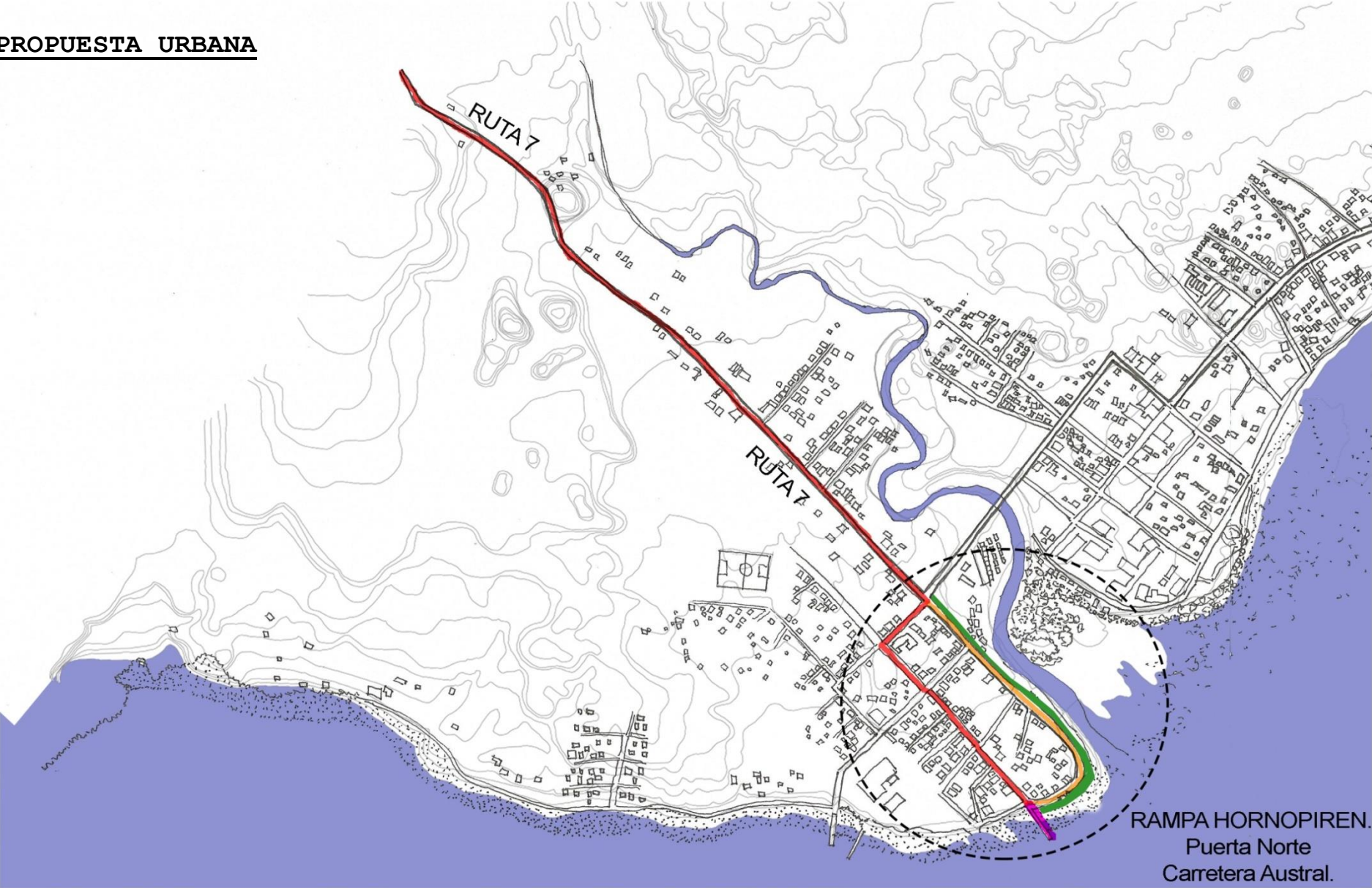
SITUACIÓN ACTUAL

La actual Rampa de Hornopiren se encuentra a orillas de río, no deben existir rampas a orillas de río ya que se produce embanca miento, además esta obra portuaria no posee las condiciones mínimas para las embarcaciones que están llegando.



- Por la demanda de turista en la carretera Austral en temporada alta (verano) los autos hacen fila de espera para poder embarcarse, lo que se traduce a una congestión en el camino costero.
- La solución a la problemática de la rampa en Hornopirén se traduce por parte del gobierno a la construcción de una Rampa en Pichanco, pero ésta es difícil que pueda operar, ya que hay 30 km por los que no puede haber tránsito expedito, no pueden arreglar el camino por del Parque Nacional Hornopirén, por lo que deberán ganarle camino al mar.
- No existe espacio público en este sector de Hornopirén, ya que su núcleo urbano está al otro lado del río.
- La actual rampa se encuentra en una posición (al lado del río) que en un futuro se embancará.

PROPUESTA URBANA



RAMPA HORNOPIREN.
Puerta Norte
Carretera Austral.

- Proyectar los puertos de acuerdo a las naves que allí recalen y no al contrario como al parecer se aprecia hoy con la conectividad al sur de Puerto Montt.
- Integrar el recinto portuario a la trama urbana. Principalmente se busca potenciar el sector de la rampa como nuevo polo urbano.
- El eje de la carretera austral se propone como vía exclusiva y eje peatonal que conecte y de espacio público al nuevo polo urbano de Hornopirén. BORDE COSTERO Y NUEVO ESPACIO PÚBLICO.
- Incorporar espacio público con carácter de plaza cubierta.

REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

REFUGIO DE PASAJEROS PUERAT NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.



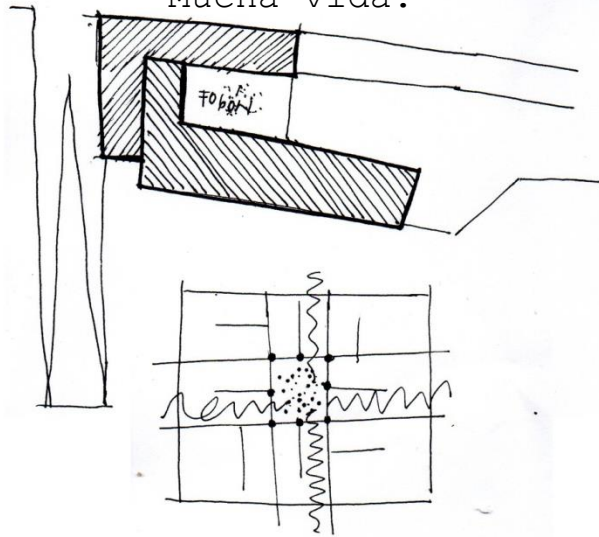
La propuesta intenta dar una respuesta al análisis de la problemática de la conectividad de la zona Austral de Chile, en donde por la demanda de pasajeros que existe hoy en la conectividad marítima-terrestre se necesitan terminales funcionales y transporte acorde a la necesidad, ya que cada año, según estadísticas, crece un 3,5% los turistas a la Carretera Austral. Por lo que, el proyecto REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL, busca consolidar la idea de un camino BIMODAL costero. No rompiendo la autentica forma de trasladarse en el sur de nuestro país. Se puede utilizar buenas y modernas barcazas, rampas y terminales de pasajeros con la tecnología necesaria para la actual y futura demanda de pasajeros.

LA FORMA-----EL ORDEN

Toda una vida asociada a las navieras.

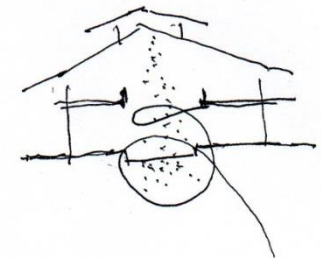
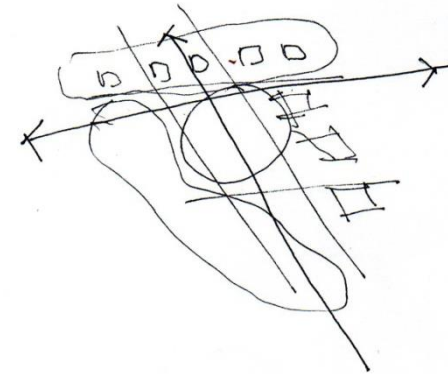
El lugar de:

- Compra
- Espera
- Mucha vida.



FOGÓN-----LUGAR DE CIRCULACIÓN

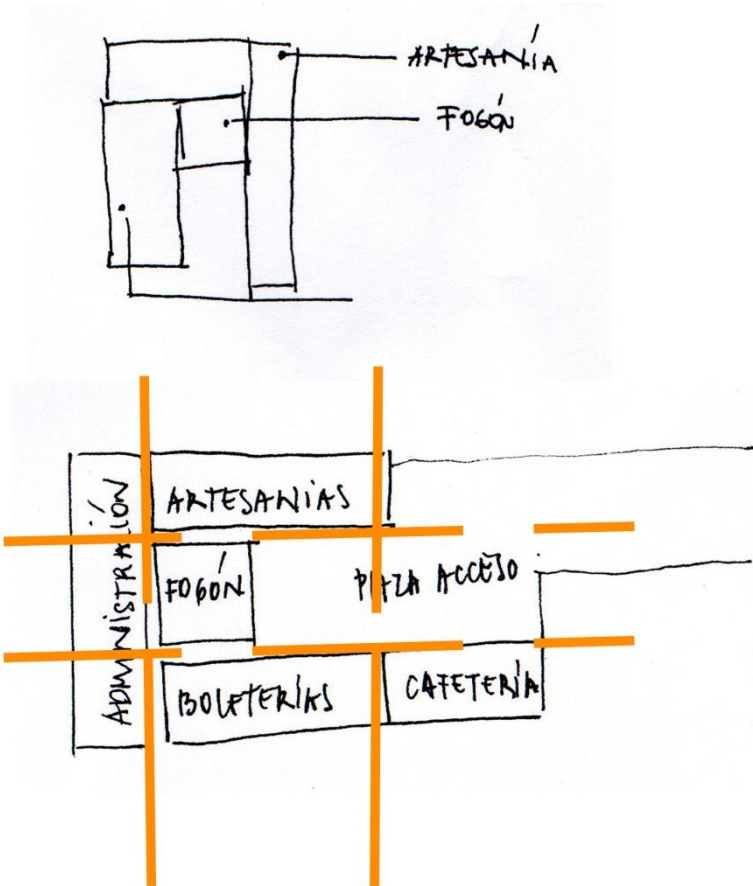
- Comunicación vertical entorno al fogón.
- Circulación y accesos.
- Espacio de orientación, lugar central.



ORGANIZACIÓN DE ESPACIOS

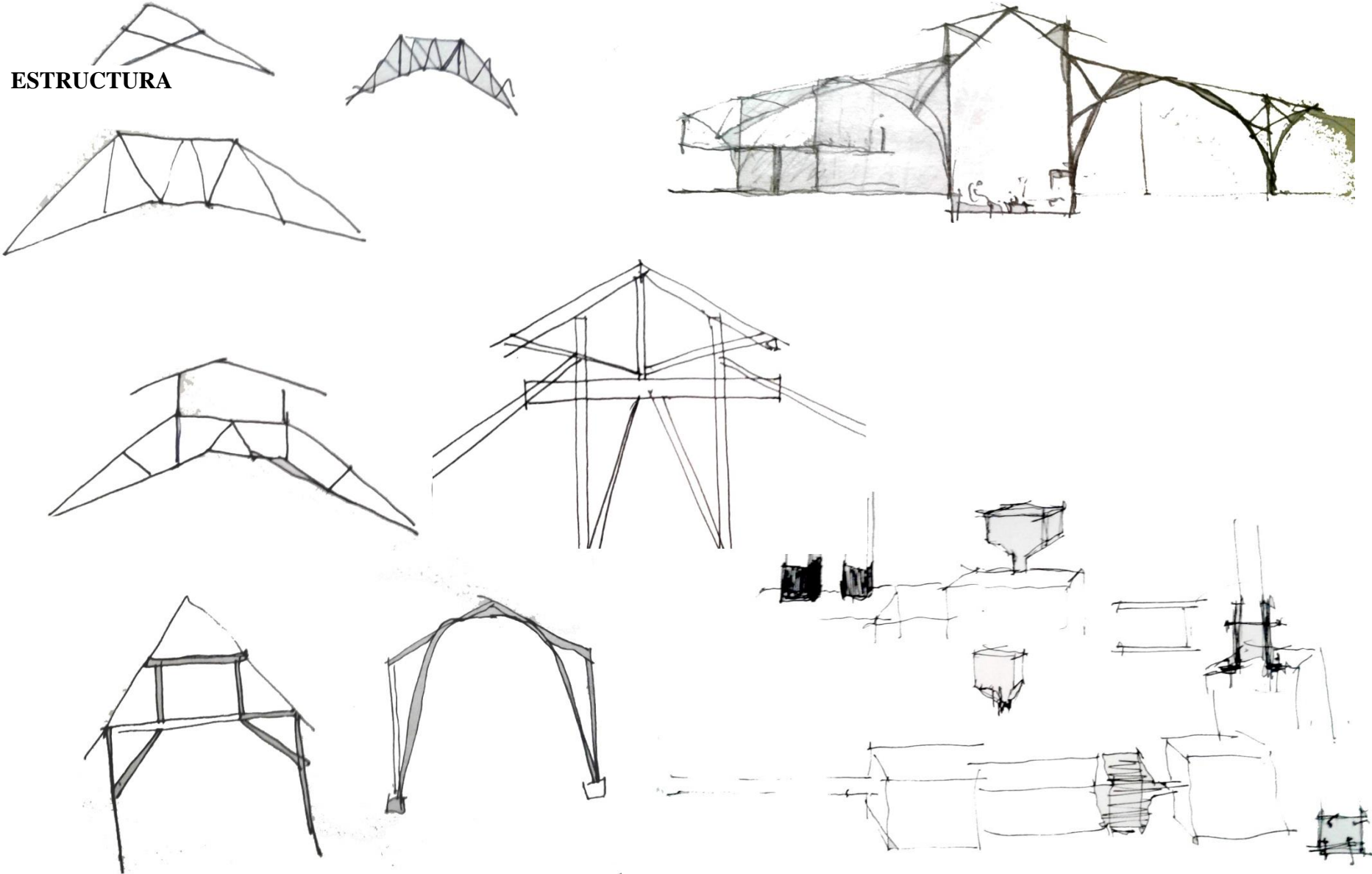
La organización de espacios se hace mediante los ejes de circulación, que separan venta de pasajes, administración.

La espera se produce en un pasillo amplio donde se puede sentar, ir a comprar el boleto, donde puedo mirar el fogón mientras espero.

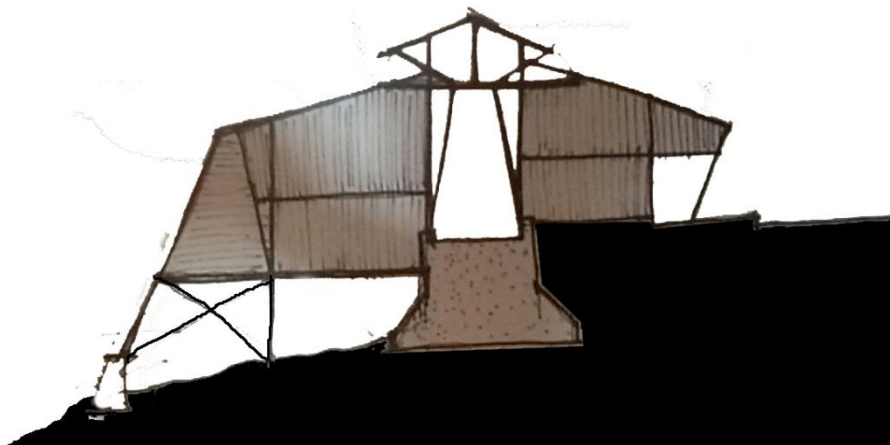


REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.

ESTRUCTURA



REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.



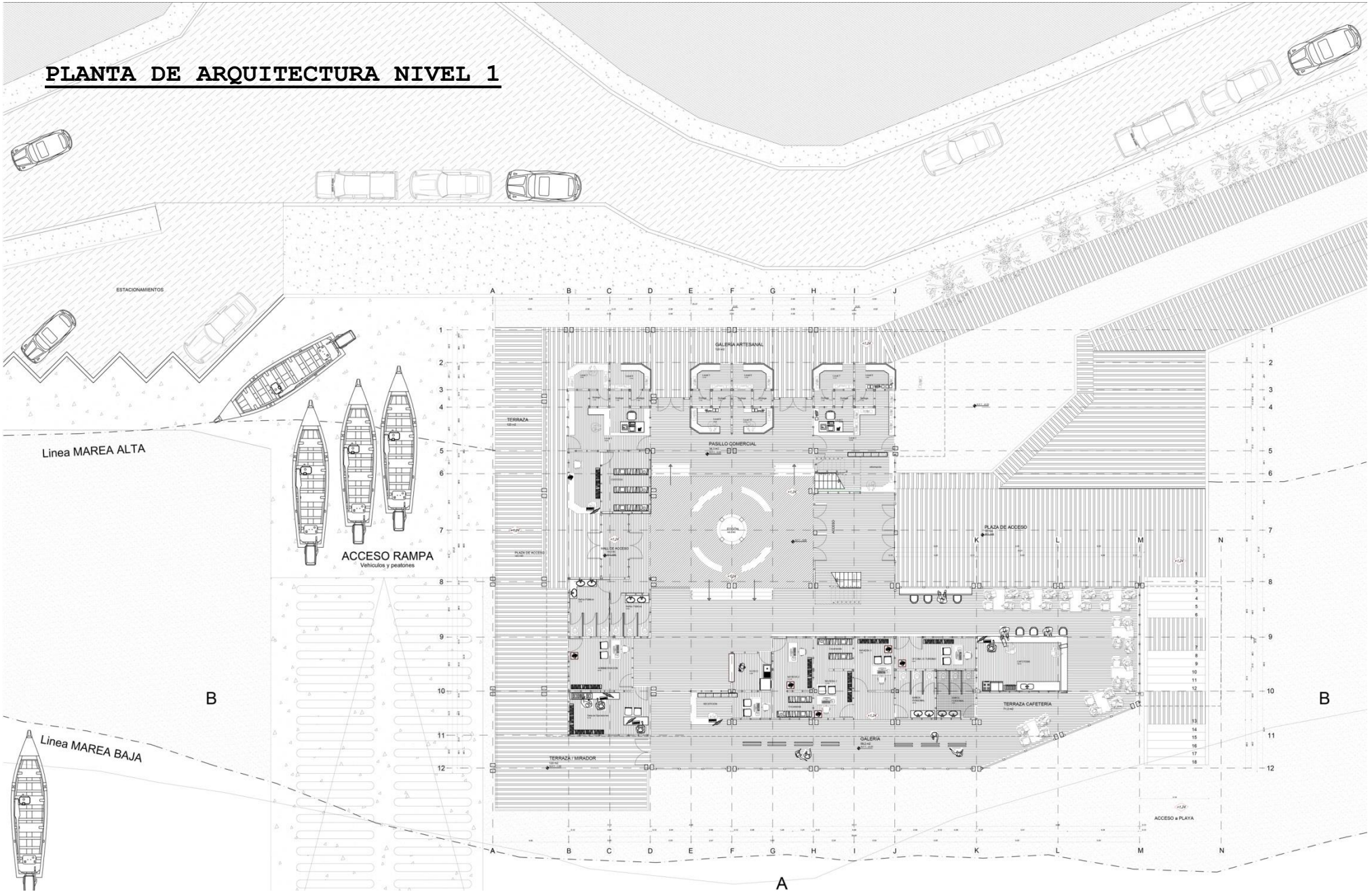
REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.

PLANTA DE EMPLAZAMIENTO

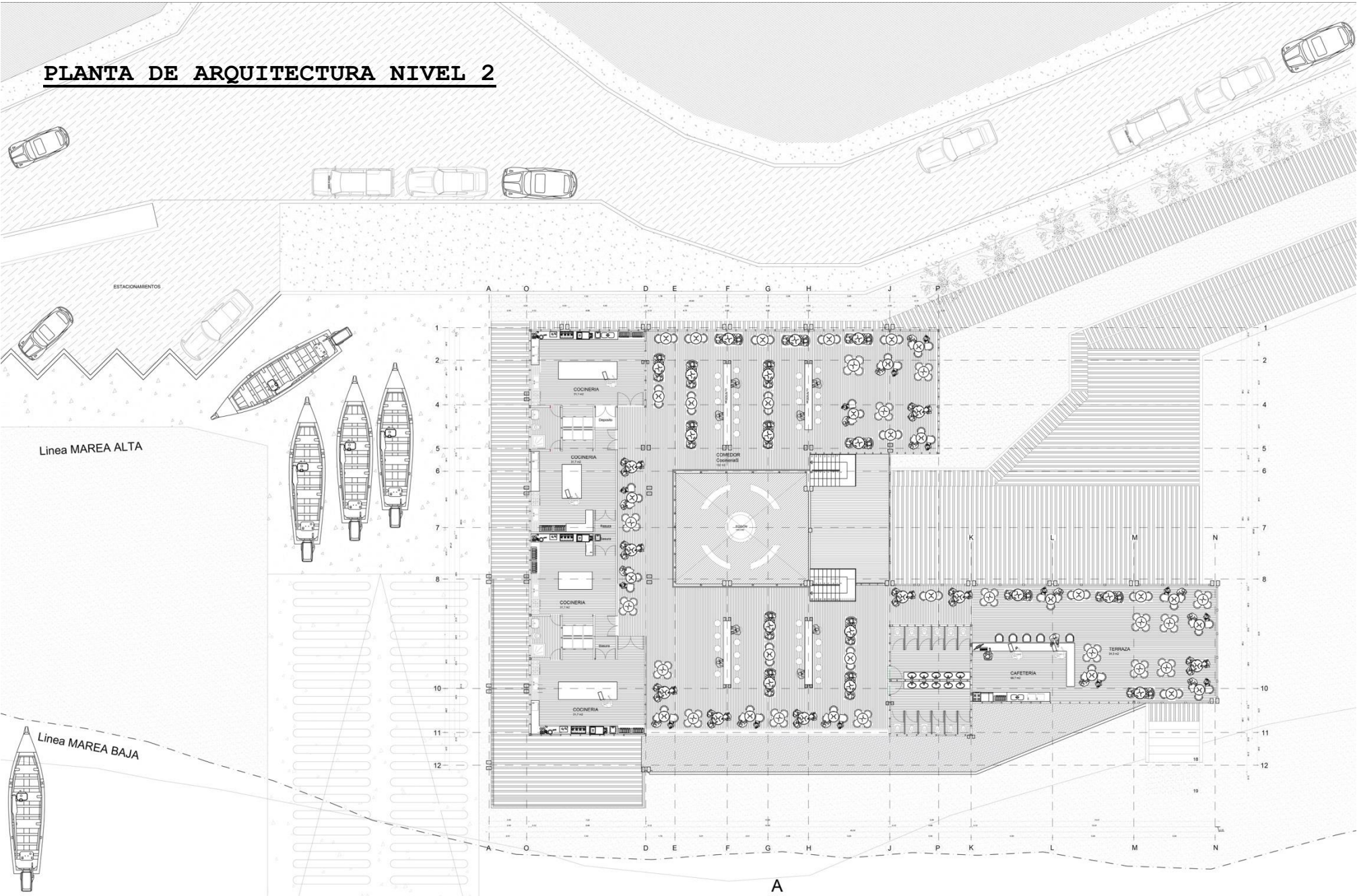


REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.

PLANTA DE ARQUITECTURA NIVEL 1



PLANTA DE ARQUITECTURA NIVEL 2

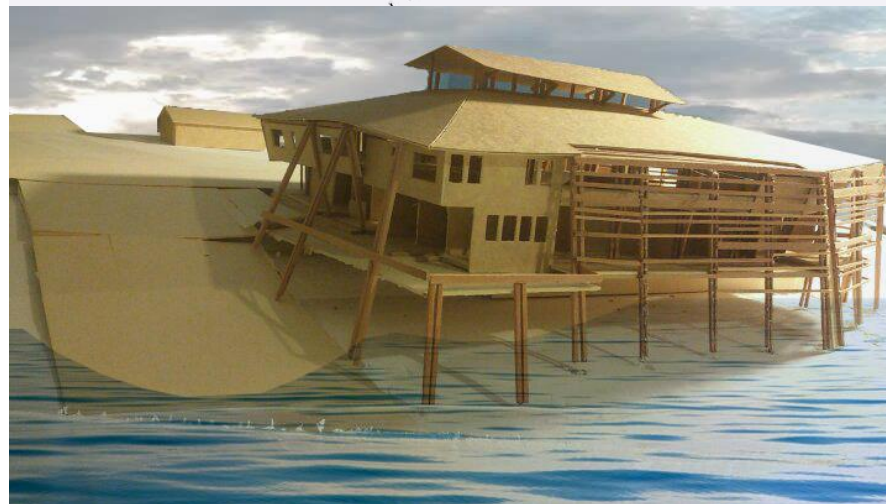
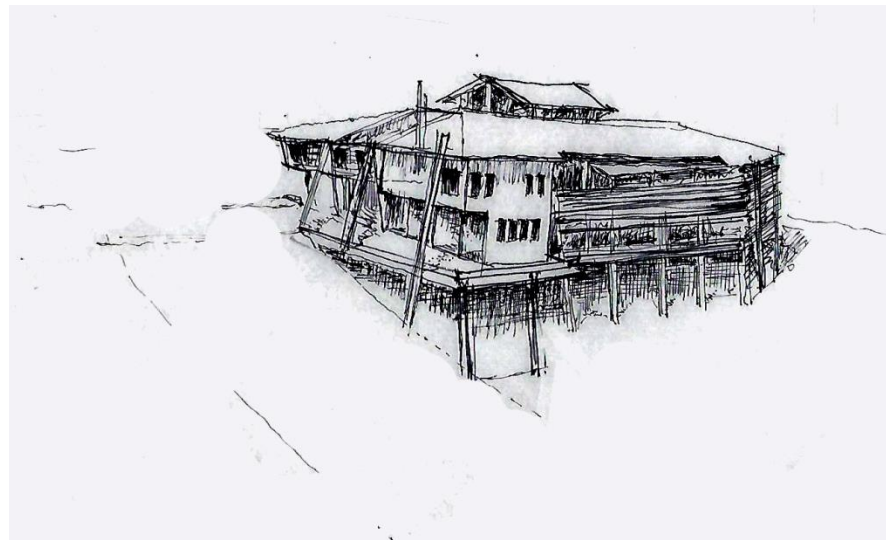


REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.

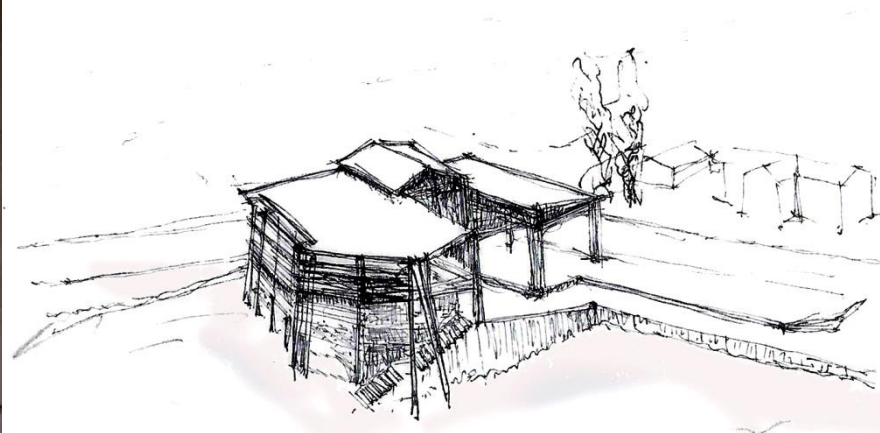
IMÁGENES DE PROYECTO



REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.



REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.



REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.



FACHADA SUR

REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.



FACHADA NORTE

REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.



FACHADA ORIENTE

REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.



FACHADA PONIENTE.

REFUGIO DE PASAJEROS PUERTA NORTE DE LA CARRETERA AUSTRAL.

