



**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN
DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS**

**PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL
DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTE
DOCUMENTO SIN AUTORIZACIÓN DE LA CÁMARA
CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**

15

Enero 2009

Visión de Ciudad para Punta Arenas

**PROPUESTA DE LA
CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**

**Este documento fue elaborado por
la Delegación de Punta Arenas
junto a Pilar Giménez y Carmen
Gloria Troncoso, arquitectas de la
Gerencia de Estudios de la Cámara
Chilena de la Construcción.**

Documento aprobado por:

Javier Hurtado C. Gerente Estudios CChC	Carlos Pérez Y. Presidente Delegación Puerto Montt
Fecha aprobación:	Fecha aprobación:



Visión de Ciudad para Punta Arenas **Propuesta de la Cámara Chilena de la Construcción**

CONTENIDOS

RESUMEN EJECUTIVO Y PRINCIPALES CONCLUSIONES

- I. ANTECEDENTES GENERALES DE PUNTA ARENAS
- II. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE VISIÓN DE CIUDAD
- III. LA “ESPECIFICIDAD” DE PUNTA ARENAS
- IV. LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE LA VISIÓN DE CIUDAD
- V. ANEXOS

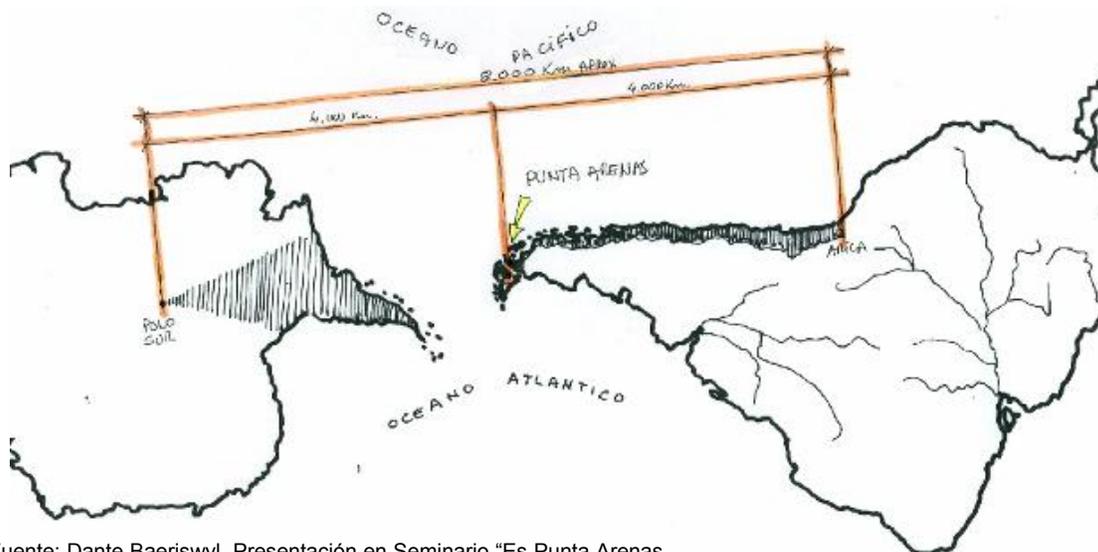
Visión de Ciudad para Punta Arenas Propuesta de la Cámara Chilena de la Construcción

RESUMEN EJECUTIVO Y PRINCIPALES CONCLUSIONES

Este documento tiene como objetivo proponer una Visión de Ciudad para Punta Arenas.

Por Visión de Ciudad se entiende una definición estratégica de la “especificidad” de la ciudad, es decir, su sello característico que debe ser potenciado, porque es parte de su identidad y porque, en el contexto global, tienen ventajas comparativas. Esta definición se complementa luego con unos lineamientos estratégicos, muy concretos, que guían las futuras acciones del sector público y privado, de tal forma de construir la Visión de Ciudad.

En el caso de Punta Arenas, y de acuerdo a la información obtenida del seminario “¿Es Punta Arenas la ciudad que queremos?”, realizado por la Delegación de Punta Arenas de la Cámara Chilena de la Construcción en Octubre 2008, se determinó que el rasgo particular y único de Punta Arenas, que la distingue respecto a otras ciudades equivalentes en Chile y Sudamérica, es su **LOCALIZACIÓN ESTRATÉGICA** que posibilita consolidar un rol de capital de la Patagonia Austral y nexo con el Territorio Antártico Chileno.



Fuente: Dante Baeriswyl. Presentación en Seminario “Es Punta Arenas la Ciudad que queremos?”, CChC, Octubre 2008.

Con base en esta “especificidad”, como Visión de Ciudad se propone la consolidación de Punta Arenas como “**CAPITAL DE LA PATAGONIA Y NEXO CON EL TERRITORIO ANTÁRTICO**”. Esta visión implica potenciar a Punta Arenas como ciudad plataforma de servicios asociados principalmente a la industria del turismo (hotelería, excursiones, deporte, comercio, ocio y cultura) y de la logística (aprovisionamiento de suministros para la antártica, reparación de naves, soporte médico, etc.).



DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Para impulsar esta visión de Ciudad, se proponen 5 lineamientos estratégicos:

1. ACCESIBILIDAD EXTERIOR Y MOVILIDAD INTERNA, asociado a las comunicaciones físicas e inteligentes.
2. REGENERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, con un alto estándar de calidad, ya que éste constituye la cara visible y habitable de la ciudad para el turista.
3. CENTRALIDAD CULTURAL, buscando la dinamización interna, y la “captura” del turista por los atributos y oportunidades urbanas que ofrece la ciudad.
4. DIVERSIFICACIÓN DE FUENTES PRODUCTIVAS, asegurando la sostenibilidad económica.
5. DESARROLLO DE CAPITAL HUMANO Y TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA, adecuando la oferta educativa a las nuevas circunstancias.

I. ANTECEDENTES GENERALES DE PUNTA ARENAS

La ciudad de Punta Arenas se localiza en el extremo sur de Chile y del continente americano, en la ribera poniente del Estrecho de Magallanes, sobre la península de Brunswick.

Figura nº1
Plano localización de Punta Arenas



Punta Arenas fue fundada el 18 de Diciembre de 1848 como un fuerte militar para reforzar las pretensiones chilenas de soberanía sobre el estrecho de Magallanes, desplazando al Fuerte Bulnes, que no se consideraba adecuado para el asentamiento de una población estable. La consolidación de Punta Arenas se produjo entre los años 1875 y 1885, luego de varios motines que la destruyeran. A partir de ese entonces la ciudad se fortaleció gracias al desarrollo de la ganadería, que atrajo sucesivas olas de inmigrantes. En 1945 se descubrió la existencia de pozos petrolíferos, lo que dio un nuevo impulso a la ciudad, convirtiéndola en un centro administrativo y residencial de los personeros de la explotación.

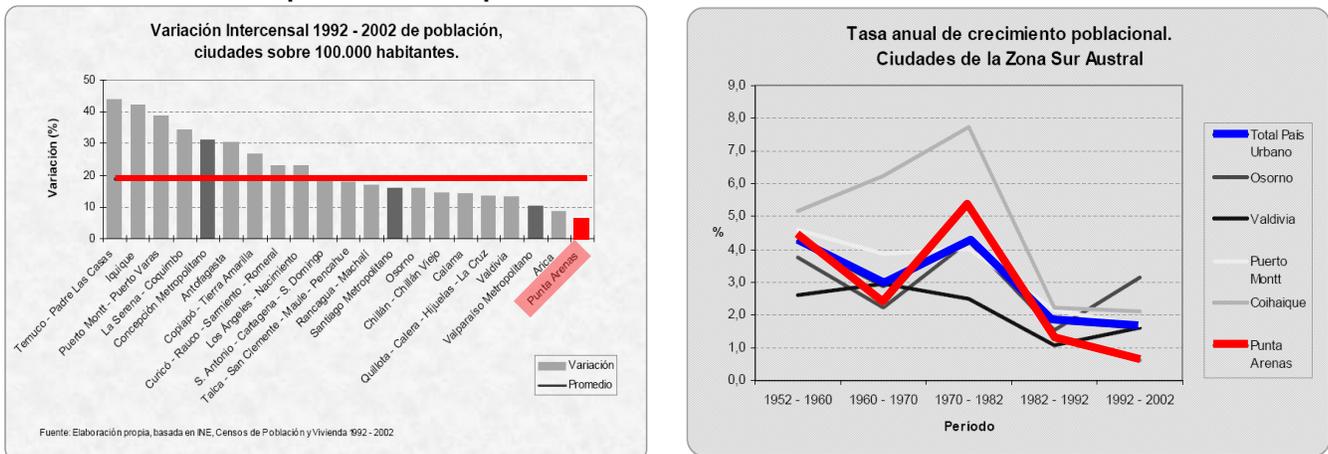
Actualmente, Punta Arenas cumple un importante rol político-administrativo al ser capital de la XII Región de Magallanes y de la Antártica Chilena y de la Provincia de Magallanes, sirviendo de nexo entre el territorio continental y antártico nacional.

Con una población urbana de 116.005 habitantes al año 2002 (97% del total comunal), concentra el 79.2% de la población regional. Entre los censos de 1992 y 2002 tuvo una variación de 5,1%, la menor de todas las



ciudades de más de 100.000 habitantes del país¹. Esto ha incidido en que la ciudad posea la menor tasa anual de crecimiento poblacional de las ciudades de la Zona Sur Austral, bajo el total urbano del país.

Gráfico n°1
Comparación datos poblacionales Punta Arenas con otras ciudades

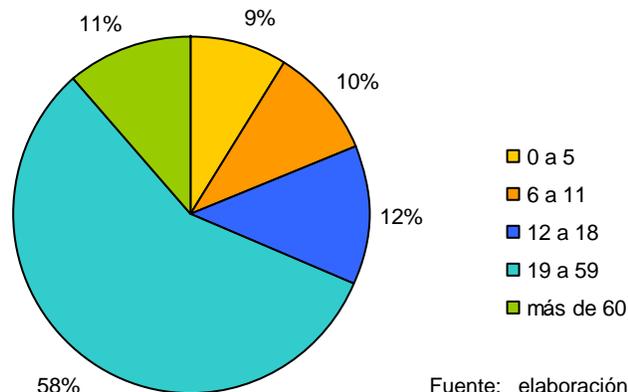


Fuente: Diagnóstico Urbano 1990 – 2006, Observatorio Urbano – MINVU, Mayo 2007

Esto se contrapone a los altos ingresos de la población, con un ingreso per cápita bastante mayor al promedio nacional (Promedio Nacional = \$540.000; Punta Arenas = \$589.000)².

La población masculina alcanza un 50,7%, mientras la femenina un 49,3%³. Y la distribución etárea al año 2002 muestra una amplia mayoría de población en edad activa, con baja proporción de tercera edad.

Gráfico n°2
Distribución etárea comuna de Punta Arenas
Censo 2002



Fuente: elaboración propia en base a datos comunales Observatorio Urbano – MINVU.

¹ La población urbana de Punta Arenas al año 1992 era de 109.110 habitantes.

² Fuente: Presentación Luis Eduardo Bresciani, Seminario "Es Punta Arenas la ciudad que queremos?", CChC, octubre 2008.

³ Fuente: estudio "Chile: Ciudades, Pueblos, Aldeas y Caseríos", INE, 2005, en base a resultados censo 2002.

Por otra parte, 5,79% de la población comunal pertenece a algún pueblo indígena, entre los que destacan los Kawésqar (Alacalufes) y Yaganes. En la ciudad de Punta Arenas vive el 18,8% de la población alacalufe y el 9,2% de la población yámana nacional⁴.

Antecedentes urbanos⁵

El desarrollo urbano de Punta Arenas contempló 4 etapas:

Entre los años 1868 – 1888: promulgación del decreto que facilitó la radicación de colonos. Se da comienzo al primer ordenamiento urbano del poblado con la generación de la primera malla vial, la que comprendió unas 30 manzanas en damero delimitadas al norte por la avda. Cristóbal Colón, al sur por la avda. de la Independencia, y al Oeste por la avda. de la Libertad, actual España.

Figura n°2
Plano de la primera malla vial de Punta Arenas



Figura n°3
Crecimiento de la ciudad hacia 1920

Entre los Años 1898 – 1918: periodo de gran dinamismo urbano, consolidándose la edificación de grandes e imponentes edificios de época que son hoy la base del patrimonio arquitectónico ciudadano. Esta época coincide con el periodo de mayor crecimiento económico, calificada como la era dorada de la ciudad, con un aumento de población explosivo hasta los 20.000 habitantes.



⁴ Fuente: “El Censo y Encuestas Territoriales”, Jorge Sanderson Espinoza (Corporación Nacional de Desarrollo Indígena), presentación en seminario internacional “Pueblos Indígenas y Afrodescendientes de América Latina y el Caribe: Relevancia y pertinencia de la información sociodemográfica para políticas y programas”, CEPAL, Santiago de Chile, 27 al 29 de abril de 2005.

⁵ Este capítulo se basa en información e imágenes presentada por Julio Fernández, en el Seminario “Es Punta Arenas la ciudad que queremos?”, CChC, Octubre 2008.



DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS
CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Entre los Años 1938 – 1958: inicio de grandes inversiones fiscales con la construcción de los primeros conjuntos habitacionales (Federación Obrera, Población Explotadora) e infraestructura educacional, realizando el primer Plano Regulador de la ciudad.

Se abre un primer polo de desarrollo hacia el sector norte de la ciudad con la Población de Empleados Particulares que es la primera construcción de tipo social masiva en la ciudad que combina edificación en altura y vivienda, por lo que marca un hito dentro de los periodos de crecimiento.

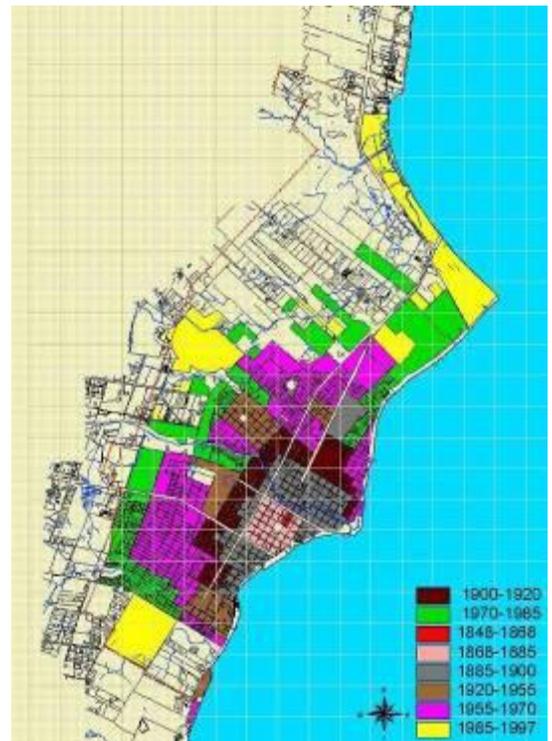
Hacia el sur de la ciudad se desarrolla la Población Fízt Roy, uno de los más emblemáticos conjuntos habitacionales de la historia urbano-arquitectónica de la ciudad de Punta Arenas.

Hacia el poniente, se asignan lotes a la clase Trabajadora, consolidándose barrios sin una organización planificada (población 18 de Septiembre).

Y hacia el oriente la ciudad creció con escasa regulación, lo que ha requerido de un largo proceso para su regularización de urbanización y servicios sanitarios.

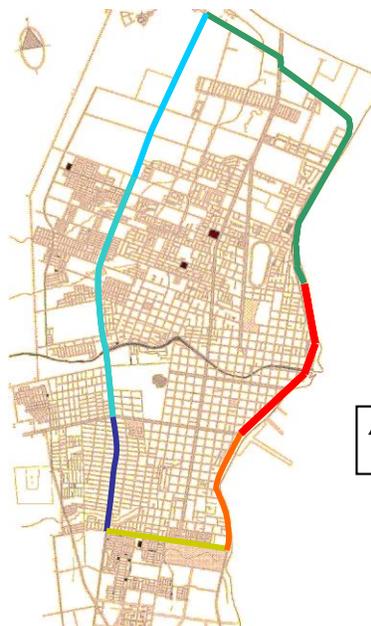
El principal inconveniente durante este periodo fue la falta de ejecución de obras viales complementarias para la comunicación armónica entre los nuevos Barrios que nacían. A mediados de los años 60 se interviene por segunda vez el Plano Regulador de la ciudad, adaptándolo a las nuevas necesidades.

Figura nº4
Crecimiento de la ciudad 1900-1997



Entre los Años 1988 – 2008: hito en el crecimiento económico y desarrollo de la ciudad en lo concerniente a la planificación y la ejecución de obras de inversión Pública.

Figura nº5
Anillo de Circunvalación



- **Ruta 9 – Calle Club Hípico** MM\$ 7.000, 4.028 metros lineales 1998 y 2001
- **Avda. Eduardo Frei** MM\$ 9.600, 6.122 metros lineales 1997 – 1999 y 2001 - 2004
- **Avda. Martínez de Aldunate** MM\$ 3.500, 1.700 mts. lineales En Construcción
- **Avda. Pedro Aguirre Cerda** MM\$ 1.100, 1.700 metros lineales 1998 - 1999
- **Avda. Costanera Sur** MM\$ 2.800, 1.550 metros lineales 1999 - 2000

Anillo de Circunvalación de Punta Arenas 1997 - 2006
Longitud : 15.100 metros lineales, MM\$24.000 app.

- **Costanera Estrecho de Magallanes 2006 – 2010**
Longitud : 2.700 metros lineales
Inversión Estimada MM\$13.000 8



DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Posterior al Plan Regulador de 1960, y teniendo presente los nuevos adelantos urbanos, el año 1987 el Ministerio de Vivienda encarga la elaboración de un nuevo Plan Regulador que entraría en vigencia a fines del año 1988.

Luego, y dado los avances experimentados por la ciudad, en el año 1998 la Municipalidad de Punta Arenas se propuso actualizar el Plan Regulador para lo cual, a través de licitación pública, adjudicó esta tarea a la empresa URBE. Sin embargo, y pese a encontrarse ampliamente avanzado el desarrollo del nuevo Plan regulador, se canceló el contrato con URBE. Posteriormente, el año 2002, la Municipalidad de Punta Arenas hace un llamado para el desarrollo de los seccionales Norte y Sur de la ciudad.

Así, el Plan Regulador actual data de 1988 sin grandes modificaciones, lo que en definitiva ha provocado un crecimiento no planificado, trayendo consigo los inconvenientes expuestos por distintos actores públicos en el Seminario realizado en Octubre de 2008 denominado “¿Es Punta Arenas la ciudad que queremos?”, organizado por la Cámara Chilena de la Construcción (CChC), Delegación Regional Punta Arenas.

Actualmente, la ciudad posee una superficie urbana edificada de 2.300 ha con una densidad promedio de 53.81 hab/ha y aún existen 580 ha de superficie urbanizable disponible⁶.

II. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE VISIÓN DE CIUDAD

Se reconocen dos enfoques posibles para abordar una Visión de Ciudad.

1. El primer enfoque apunta a generar un escenario de máxima flexibilidad que permita al sector privado, a través de las dinámicas propias de la oferta y la demanda, determinar hacia dónde se dirige el desarrollo, según las ventajas comparativas de cada actividad.
2. El segundo enfoque, rescatado de los estudios de la socióloga y economista holandesa Saskia Sassen, señala que se debe potenciar el desarrollo de las “especificidades” propias del lugar mediante la implementación de políticas públicas dirigidas a ello⁷.

Integrando ambos puntos de vista, el objetivo principal de la Visión de Ciudad que se propone en este documento, es **fortalecer el rol e identidad de Punta Arenas que se basa en ciertas dinámicas productiva particulares de la ciudad y competitivas en su macro región, pero sin discriminar otras actividades económicas**, las que debe producirse libremente, de acuerdo a las necesidades de las personas, en la medida que no atenten contra el espíritu de la Visión.

Para esto es necesario, en primer lugar, determinar cuál es la “especificidad” de Punta Arenas, su sello característico que debe ser potenciado, porque es parte de la identidad de la ciudad y porque, en el contexto global, tienen ventajas comparativas.

Una vez identificada esta “especificidad”, corresponde determinar de qué manera ésta será reconocida y potenciada mediante lineamientos estratégicos que guíen las futuras acciones a realizar.

⁶ Fuente: Presentación “Punta Arenas desde la visión urbana”, Luis Eduardo Brescianni, Seminario “Es Punta Arenas la ciudad que queremos?”, CChC, Octubre 2008.

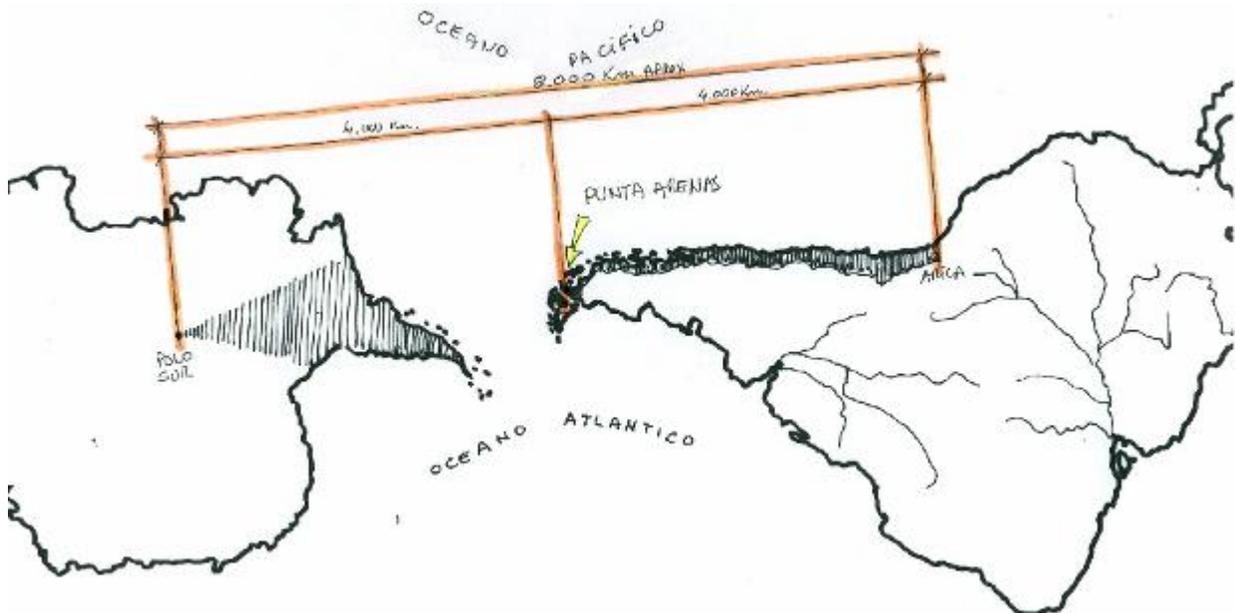
⁷ Saskia Sassen propone plantearse ante el futuro desarrollo de una ciudad preguntándose cuál es la especificidad de ésta, partiendo del supuesto de que las ciudades no son todas iguales. Aunque visualmente las ciudades tienden a asimilarse cada vez más, hacia una especie de ciudad genérica (Koolhaas, 2006), basada en un orden visual urbano homogéneo, cada ciudad debe encontrar su especificidad. Es necesario que las ciudades recodifiquen su orden visual, ya que éste funciona como infraestructura, toda vez que cumple funciones fundamentales y su valor es indeterminado. (Fuente: Charla dictada por Saskia Sassen en el Lanzamiento del Observatorio de Ciudades UC, 08 de agosto 2007)

III. LA “ESPECIFICIDAD” DE PUNTA ARENAS

De acuerdo a la información obtenida del seminario “¿Es Punta Arenas la ciudad que queremos?”, realizado por la Delegación de Punta Arenas de la Cámara Chilena de la Construcción en Octubre 2008, se determinó que el rasgo particular y único de Punta Arenas, que la distingue respecto a otras ciudades equivalentes en Chile y Sudamérica, es su **LOCALIZACIÓN ESTRATÉGICA** en el siguiente sentido:

1. A nivel continental y oceánico: Punta Arenas es ciudad entre dos océanos (Atlántico y Pacífico), que además enfrentan al Estrecho de Magallanes, que es uno de los tres pasos naturales australes entre estos océanos⁸.
2. A nivel nacional: Punta Arenas es el centro geográfico del territorio nacional. Y mientras que los 4.000 kilómetros de territorio ubicados al norte de la ciudad , están ocupados por centenares de ciudades y pueblos, los 4.000 kilómetros ubicados hacia el sur no tiene prácticamente centros poblados, siendo Punta Arenas la ciudad cabecera de este gran territorio.
3. A nivel local. Punta Arenas es la única ciudad atlántica de Chile, ubicada al oriente de la Cordillera de Los Andes, con una bóveda celeste única y con cercanía a áreas lacustres y nativas de reconocimiento mundial.

Figura nº 6
Situación geográfica Punta Arenas respecto al territorio nacional



Fuente: Dante Baeriswyl. Presentación en Seminario “Es Punta Arenas la Ciudad que queremos?”, CChC, Octubre

Con base en esta “especificidad”, como Visión de Ciudad se propone la consolidación de Punta Arenas como **“CAPITAL DE LA PATAGONIA Y NEXO CON EL TERRITORIO ANTÁRTICO”**. Esta visión implica potenciar a **Punta Arenas como ciudad plataforma de servicios asociados principalmente a la**

⁸ Junto al Canal Beagle y al Cabo de Hornos.



industria del turismo (hotelería, excursiones, deporte, comercio, ocio y cultura) y de la logística (aprovisionamiento de suministros para la antártica, reparación de naves, soporte médico, etc.)⁹.

A continuación se presentan los lineamientos estratégicos que deben abordarse desde el sector público y privado para potenciar esta Visión de Ciudad.

IV. LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE LA VISIÓN DE CIUDAD

Para impulsar a Punta Arenas como ciudad-plataforma de servicios asociados al turismo, se reconocen cinco ejes de desarrollo:

1. ACCESIBILIDAD EXTERIOR Y MOVILIDAD INTERNA
2. REGENERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO
3. CENTRALIDAD CULTURAL
4. DIVERSIFICACIÓN DE FUENTES PRODUCTIVAS
5. DESARROLLO DE CAPITAL HUMANO Y TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA

1. ACCESIBILIDAD EXTERIOR Y MOVILIDAD INTERNA

Las comunicaciones físicas e inteligentes son determinantes a la hora de atraer inversiones a una zona. Para ello se debe potenciar, a través de inversión pública y privada, la infraestructura de transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo, consolidando la ciudad como una plataforma a nivel nacional e internacional para el intercambio comercial y el turismo.

Punta Arenas ya tiene avanzado en esta área, al ser el principal puerto de recalada de turistas a nivel nacional, tal como se indica en el Gráfico n°3.

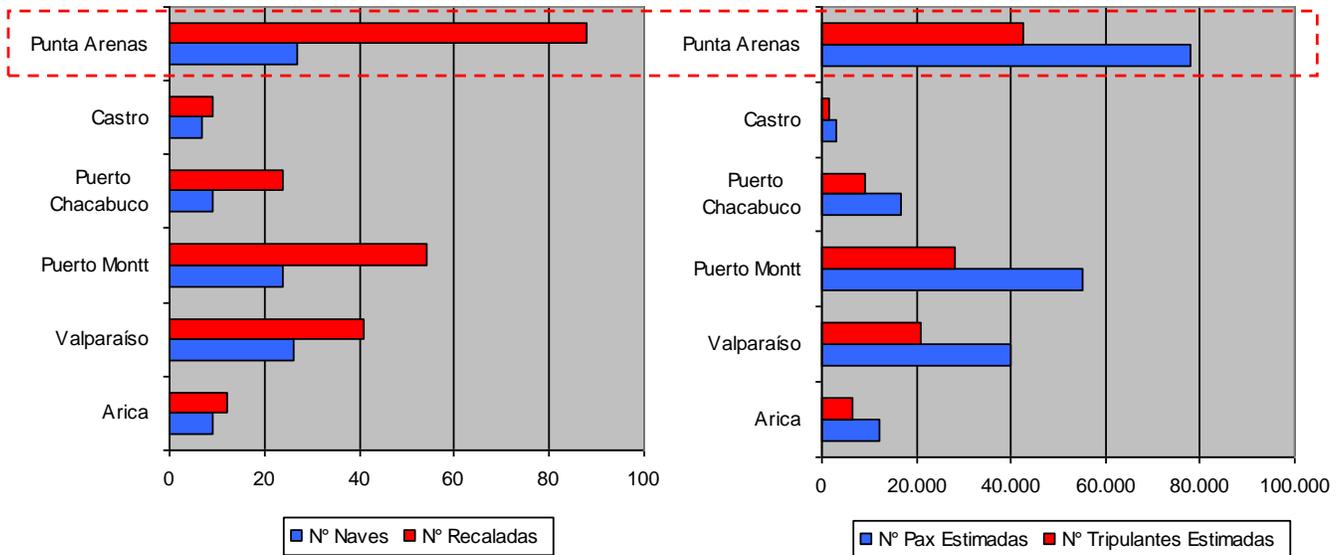
⁹ Esta visión de ciudad, que se orienta a potenciar la industria del turismo, está muy en línea con una estrategia país. De hecho, en la Visión País 2020, desarrollada recientemente por el MOP, Innova Chile (Corfo) indica que en el año 2012 las exportaciones de este sector pueden fluctuar entre MMUS\$2.700 y MMUS\$4.000. Por otra parte, las estimaciones de la Comisión Turismo del Proyecto País del Colegio de Ingenieros señalan que el ingreso de divisas en turismo al 2020 serán de US\$ 4.800 millones en turismo de larga distancia y US\$ 1.250 millones en turismo regional, con un total de US\$6.050 millones. Las estimación en el mercado de larga distancia considera mantener inicialmente la tasa de crecimiento registrada en el período 2002-2005 de 18,2%, bajando a 10% a fines del horizonte. Esto significa un crecimiento de 5.3 veces en el gasto de este tipo de turistas. FUENTE: Seminario MOP 2020.



Gráfico n°3
Movimiento portuario de pasajeros

Movimiento portuarios de naves de pasajeros.
Temporada 2006-2007

Movimiento portuario de pasajeros
Temporada 2006-2007



Fuente: Elaboración propia en base a datos estudio "Chile: temporada de cruceros internacionales 2006-2007 y reseña de la oferta nacional", Miño, G., Silva, V, abril 2007.

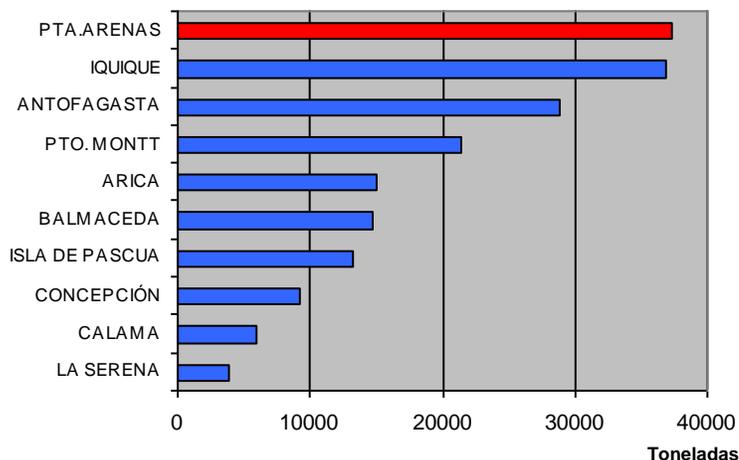
Considerando las altas cifras de ingresos que este tipo de turismo puede generar para la ciudad, sumado al escaso protagonismo del Muelle Mardones en materia de movimiento de carga (N°35 de los 56 puertos chilenos, según datos CEPAL, 2006), la orientación turística del Muelle Prat debiera ser potenciada en su máxima expresión.

Por otra parte, el aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas es el segundo con mayor tráfico de carga, después del aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, aunque no tiene la misma importancia en cuanto al tráfico aéreo de pasajeros, tal como se aprecia en el Gráfico n°4.

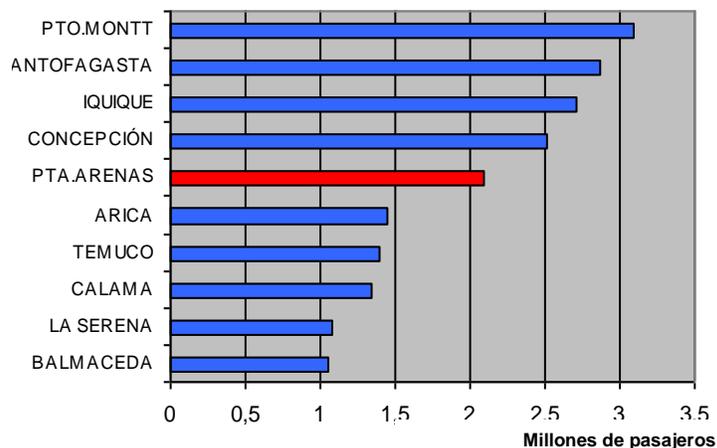
Gráfico nº4¹⁰

Movimiento de pasajeros y carga aérea

Tráfico de carga total 2000 a 2005
10 aeropuertos con mayor movimiento, exceptuando
A.M.Benítez



Tráfico de pasajeros total 2000 a 2005
10 aeropuertos con mayor movimiento, exceptuando
A.M.Benítez



Fuente: elaboración propia en base a datos Dirección General Aeronáutica Civil.

Lo anterior indica que se debieran potenciar los flujos aéreos y marítimos en relación al turismo, con obras de infraestructura necesarias, las cuales debieran complementarse con infraestructura de carreteras que den respuesta a la creciente demanda de conexión con localidades vecinas, incluida la conexión con Argentina. También es necesario un mejor desarrollo del transporte público urbano e interurbano, de tal forma que los habitantes y las personas que visitan la ciudad puedan fácilmente conectarse con los destinos de su interés y las nuevas áreas de desarrollo de la ciudad.

Los proyectos prioritarios en este ámbito son:

- desarrollo de Muelle Prat como terminal de pasajeros, por ventaja de su cercanía al centro de Punta Arenas
- construcción de una marina y concesión a privados (sector antiguo ASMAR de propiedad municipal)
- desarrollo de Muelle Mardones como terminal de carga
- construcción de Puerto Seco
- ampliación del aeropuerto y operación como aeropuerto internacional
- ejecución del proyecto de conectividad terrestre
- mejoramiento vialidad provincial (conexión con Argentina y apertura de nuevas rutas en la Península de Brunswick (ruta costera)
- ordenamiento del transporte público y construcción de infraestructura asociada (paraderos, estaciones de transferencia intermodal, terminales, vías segregadas, etc)
- autopistas de la información (cableado de fibra óptica y otros por Chile para evitar dependencia con Argentina)

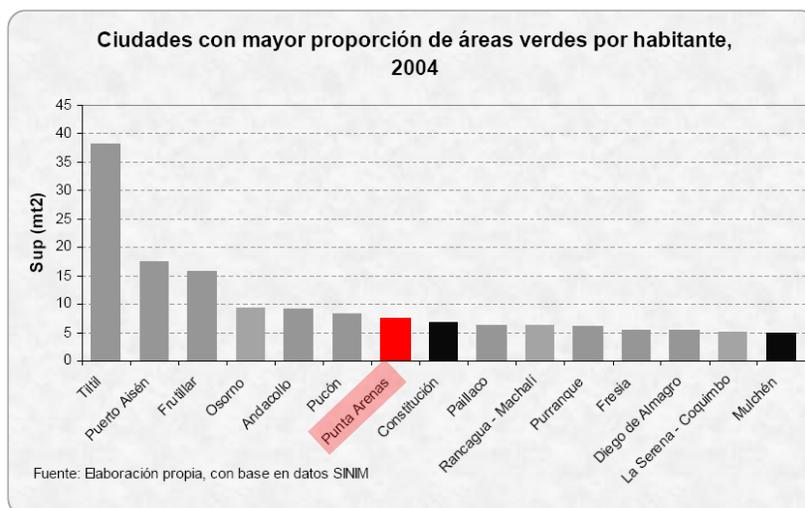
¹⁰ Para los gráficos comparativos se consideraron todas las regiones excepto la Región Metropolitana, dado que por su enorme escala dificulta la comparación de las demás regiones.

2. REGENERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Una ciudad que quiere impulsar el turismo y los servicios asociados requiere de un espacio público de calidad, ya que éste constituye la cara visible y habitable de la ciudad para el turista.

No obstante Punta Arenas cuenta con una alta tasa de áreas verdes por habitante, entre las mayores del país (ver Gráfico n°5), el FODA realizado en el marco del Seminario de Visión de Ciudad reveló una fuerte preocupación por su descuido, falta de equipamiento y deterioro, y ejecución de proyectos aislados sin considerar una planificación global. Además, se reconoce una carencia de parques urbanos formales. A lo anterior se suma un aumento alarmante de la contaminación de los espacios públicos urbanos, lo que es considerado como una de las crecientes debilidades de la ciudad, y una amenaza directa a su desarrollo turístico.

Gráfico n°5



Fuente: Diagnóstico Urbano 1990 – 2006, Observatorio Urbano – MINVU, Mayo 2007

Asimismo, Punta Arenas tiene como tarea pendiente potenciar su borde costero, concretando la unión de todo el borde y vinculándolo de mejor manera con la trama de la ciudad.

Los proyectos prioritarios en este ámbito son:

- programa de mantención de áreas verdes existentes¹¹
- construcción de equipamiento en áreas verdes existentes
- recuperación de parques urbanos existentes (María Behety y Don Bosco)¹²
- construcción de nuevos parques urbanos, incluyendo el entorno del Río Las Minas y Río de La Mano
- desarrollo de microparques, siendo éstos plazas pequeñas pero de gran importancia (Centenario, Esmeralda, Lautaro, El Pingüino, Sampaio, etc.).

¹¹ Para ello se puede complementar el financiamiento directo Municipal o Regional, con fondos del sector privado. Una alternativa es aplicar el Artículo 2.1.31 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones que permite la ocupación de hasta un 20% del área verde a cambio de la materialización y mantención de áreas verdes equivalentes como mínimo a 4 veces la superficie utilizada por el proyecto.

¹² Idem nota 10.



- consolidación de un sistema interconectado de áreas verdes y ciclovías entre hitos urbanos
- habilitación de balcones urbanos de la ciudad¹³
- construcción de Costanera (Proyecto Bicentenario)
- apertura de la trama urbana peatonal hacia el borde costero (como complemento al proyecto de la Costanera)
- control de microbasurales, rallado de muros y perros vagos en la ciudad
- modernización de la normativa urbana incorporando incentivos al desarrollo del espacio público y borde costero (requiere cambio del plan regulador comunal, incorporando planificación por condiciones)
- aplicación de instrumentos de gestión alternativos en el borde costero¹⁴
- consolidación de parques rurales como Chabunco, Cerro Mirador y Parque Japonés (Reserva Forestal Magallanes, CONAF)
- concesión al Consulado Yugoslavo/Croata del monumento Croata

3. CENTRALIDAD CULTURAL

La actividad cultural es un elemento de dinamización interna, que logra la “captura” del turista por los atributos y oportunidades urbanas. También funciona como un elemento de promoción de cara al exterior.

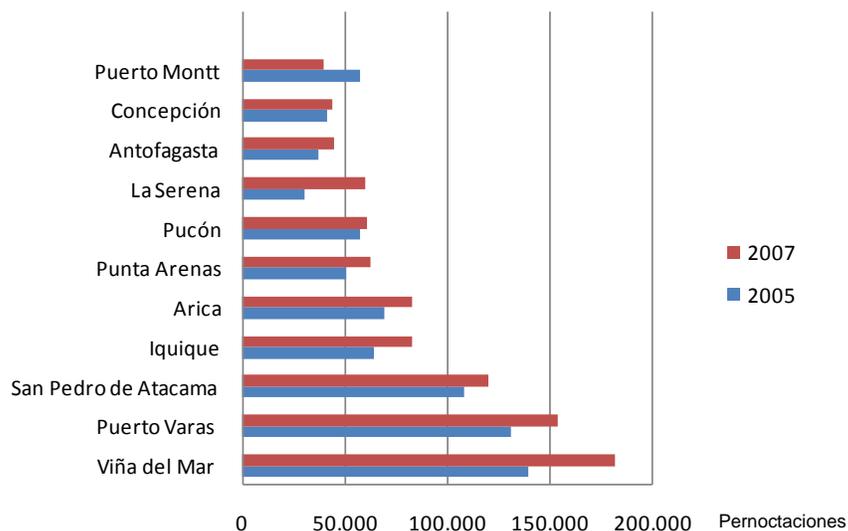
En el caso de Punta Arenas, la ciudad NO ha logrado atraer el turista hacia sí misma, sino más bien servir de plataforma de conexión hacia otros centros de turismo, sobre todo de turismo de naturaleza, como Torres del Paine y otros circuitos de ecoturismo en la zona. Lo anterior se refleja en el Gráfico n°6 que muestra el número de pernoctaciones de extranjeros por ciudad, donde Punta Arenas presenta una cifra más bien modesta. Sin embargo en los gráficos siguientes (n°7 y n°8) se aprecia una importancia considerable en el número de turistas extranjeros recibidos en el aeropuerto y puerto.

¹³ Algunos ejemplos:

- Cerro La Cruz (Fagnano, Waldo Seguel, José Menendez y Av. Colón)
- Río de la mano (Arauco con Pérez de Arce)
- Av. Independencia (parte alta con calle Patagona)
- Av. Salvador Allende con Av. Circunvalación
- Pedro Aguirre Cerda con Manuel Rodríguez (parte alta del Parque María Behety)
- Eusebio Lillo y Circunvalación (lado sur)

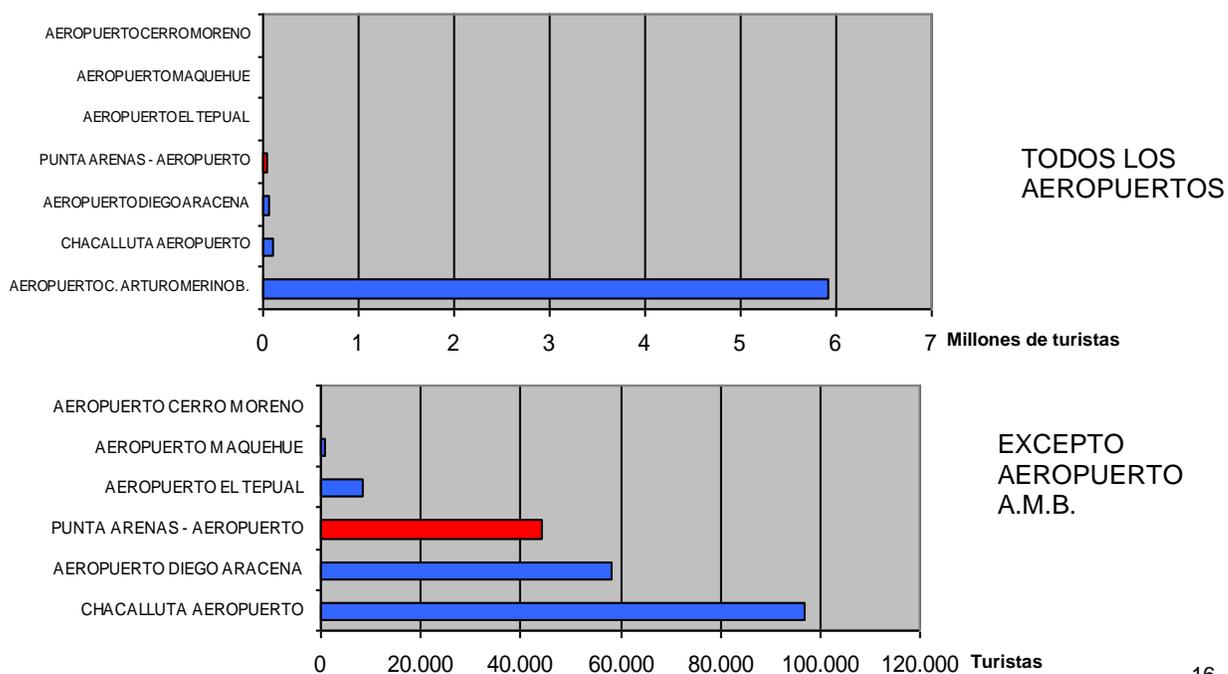
¹⁴ Para lograr un mejor desarrollo del borde costero (más allá de lo posible a través de las concesiones marítimas), se debiera (i) realizar gestiones con la Empresa Portuaria para obtener concesiones turístico comerciales, incluso ampliando el área operacional del puerto y, (ii) difusión de la aplicación del artículo N°10 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, que permite el traspaso al sector privado de terrenos ribereños recuperados de las aguas (ver Minuta N°16 de la Gerencia de Estudios de la CChC).

Gráfico n°6
Pernoctaciones de Extranjeros por Ciudad, años 2005 - 2007
(más de 30.000 anuales, sin considerar Santiago)



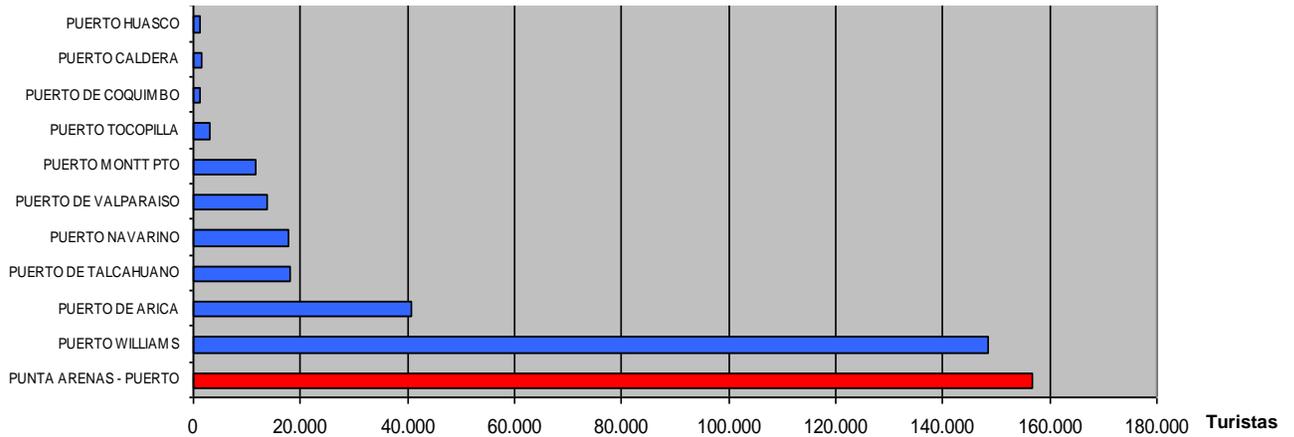
Fuente: Elaboración propia en base a datos INE

Gráficos n°7
Ingreso de Turistas Extranjeros a través de Aeropuertos
Turistas extranjeros entrados 1999-2007 según lugar de entrada
AEROPUERTOS INTERNACIONALES



Fuente: elaboración propia en base a datos Sematur.

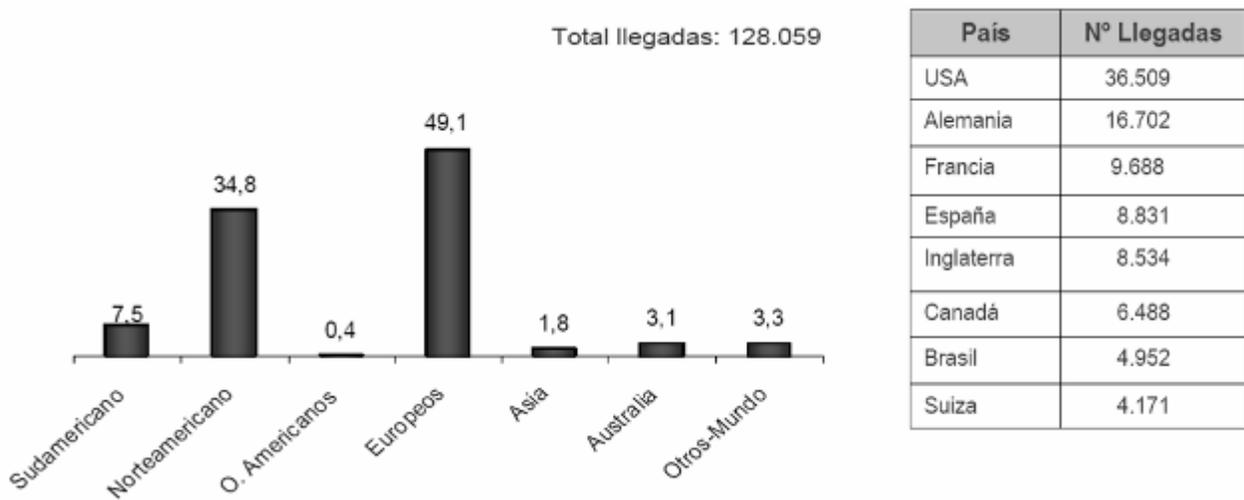
Gráfico n°8
Ingreso de Turistas Extranjeros a través de Puertos



Fuente: elaboración propia en base a datos Sernatur.

Una manera de revertir esta situación, en el sentido de que la ciudad aproveche de mejor manera la actividad generada por los turistas que “pasan” por la ciudad, es dinamizar culturalmente la ciudad de modo de capturar al turista por algunos días. La oferta cultural que se desarrolle debiera orientarse a satisfacer el estándar de turistas que provienen principalmente de Norteamérica y Europa, tal como se aprecia en el Gráfico n°9.

Gráfico n°9
Procedencia de los turistas llegados a Punta Arenas – Torres del Paine
Año 2007



Fuente: estudio “Turismo Receptivo en Chile: evolución y características actuales”, Sernatur, agosto 2008.

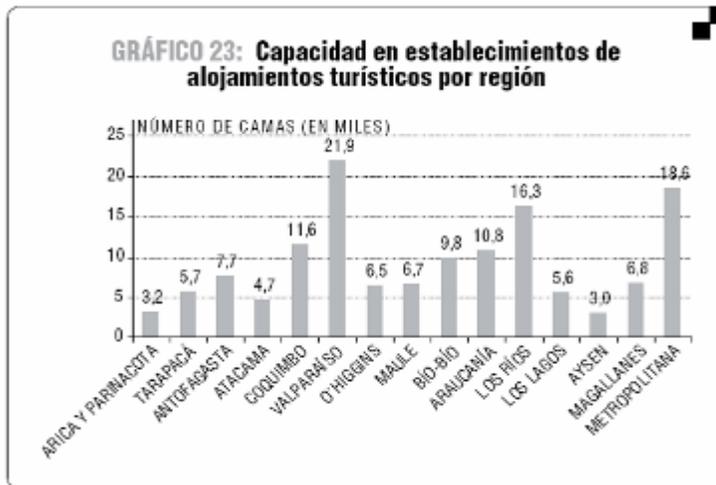
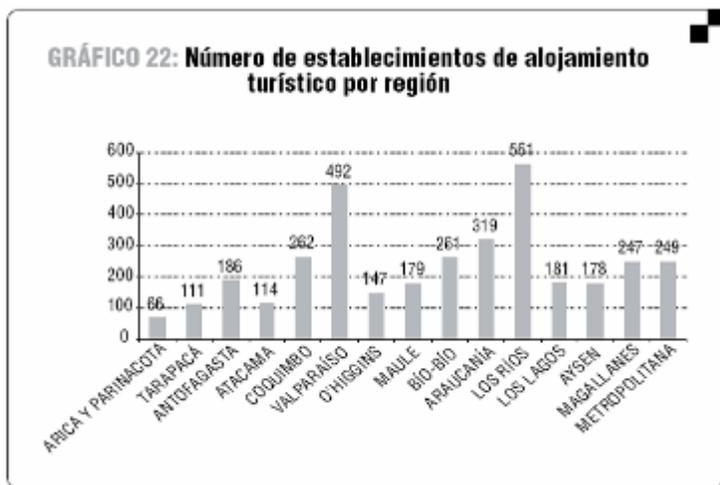
Finalmente, una de las principales medidas a tomar es potenciar la oferta hotelera (ver cuadros siguientes), aunque esto ocurrirá en forma natural al aumentar la estadia de los turistas en la ciudad.

Gráfico n°10
Oferta de servicios turísticos 2006

		Puerto Montt	Valparaíso-Viña	Punta Arenas	Valdivia	Iquique	La Serena
Alojamiento	Hoteles	17	25	10	10	27	19
	Cabañas	15	0	0	17	4	13
	Lodge	1	0	0	0	0	0
	Residenciales	41	34	45	22	21	25
	Hospedajes	14	20	6	10	0	4
	Apart Hotel	6	1	1	4	3	7
Agencias de viaje		28	74	36	13	34	28
Restaurantes		34	263	45	34	47	56

Fuente: Sernatur

Gráfico n°11
Oferta de establecimientos de alojamiento turístico por región
Año 2007



Fuente: Anuario turismo 2007, Sernatur.

Como apoyo a este eje estratégico, se proponen los siguientes proyectos prioritarios:

- potenciar el patrimonio histórico de la ciudad y el desarrollo de actividades culturales en ella (conciertos, ferias, festivales, exposiciones, muestras, seminarios, etc,)
- mejorar entorno y accesibilidad peatonal al nuevo casino desde Muelle Prat y Plaza de Armas (circuito)
- Impulsar proyectos emblemáticos (Centro Sky Tres Morros, Parque Isla Carlos Tercero (Francisco Coloane), sala de espectáculos, Fuerte Bulnes, Isla Magdalena (Pinguineras), otros)



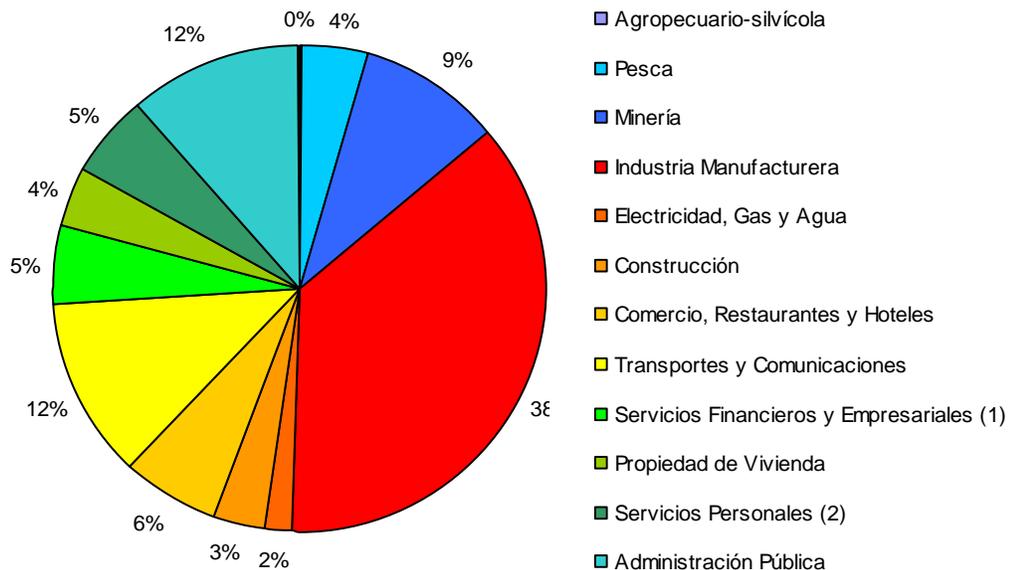
4. DIVERSIDAD DE FUENTES PRODUCTIVAS

Para asegurar La sostenibilidad económica de Punta Arenas se debe facilitar el desarrollo de actividades productivas de diferente magnitud y orden, reforzando la diversidad de las fuentes de crecimiento y empleo y permitiendo su fortalecimiento.

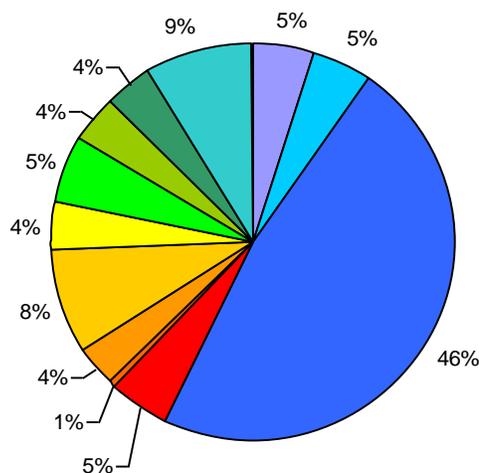
Observando los gráficos de distribución del PIB de la región de Magallanes desde 1985 a 2006, salta a la vista la fuerte disminución del sector Minería, contrario al impresionante aumento de la Industria Manufacturera. Otro sector que ha aumentado significativamente es el de Transporte y Comunicaciones, así como ha disminuido el sector agropecuario – silvícola.

Gráfico n°12

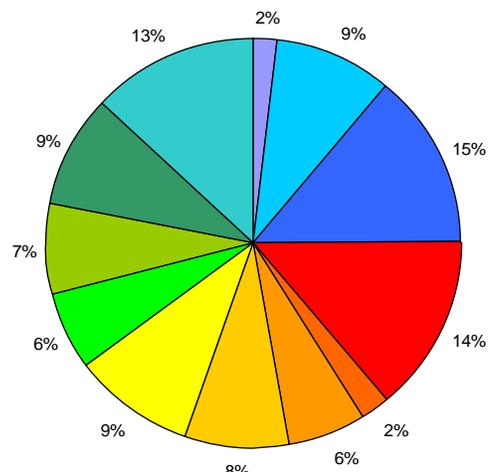
PIB XII Región por actividades
Año 2006



PIB XII Región por actividades
Año 1985



PIB XII Región por actividades
Año 1996

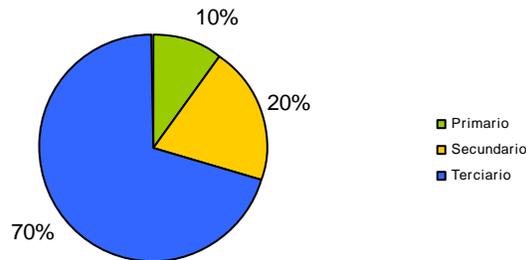




DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS
CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

Por otra parte, el sector económico Terciario es el que emplea mayor cantidad de personas en la comuna de Punta Arenas, como puede verse en el Gráfico n°13.

Gráfico n°13
Personas empleadas por sector económico
Comuna Punta Arenas
Año 2002

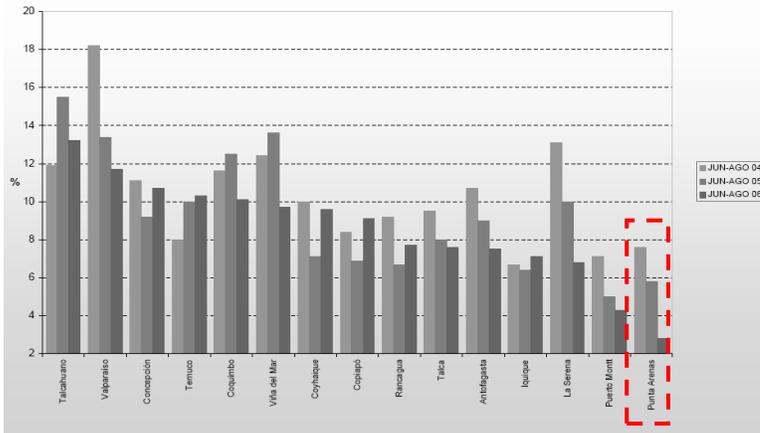


Fuente: elaboración propia en base a datos Observatorio Urbano - MINVU

El desarrollo de Punta Arenas ha permitido lograr tasas de desempleo de 5,09%, bastante bajo la media nacional de 7,8%¹⁵. De todas las capitales regionales, Punta Arenas cuenta con la menor tasa de desempleo, la que ha disminuido radicalmente desde 2004 hasta ahora. Consecuentemente la tasa de desocupación de la Región de Magallanes ha seguido una tendencia constante por debajo de los niveles nacionales, brecha que ha ido creciendo en el tiempo.

Gráfico n°14

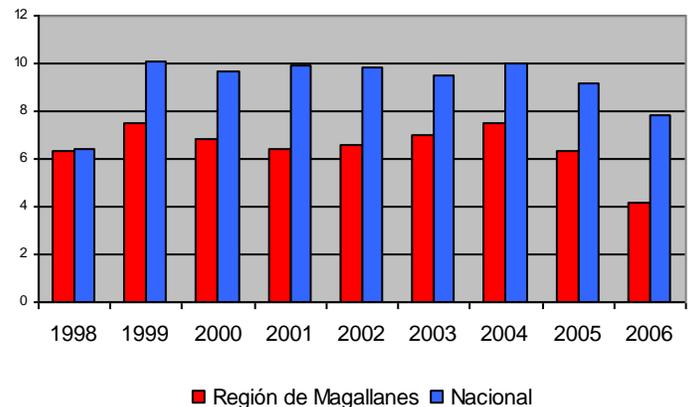
DESEMPLEO EN LAS CAPITALES REGIONALES
Fuente: INE, Encuesta Nacional del Empleo



Fuente: Diagnóstico Urbano 1990 – 2006, Observatorio Urbano – MINVU, Mayo 2007

Gráfico n°15

Tasa de desocupación
Región de Magallanes v/s Chile



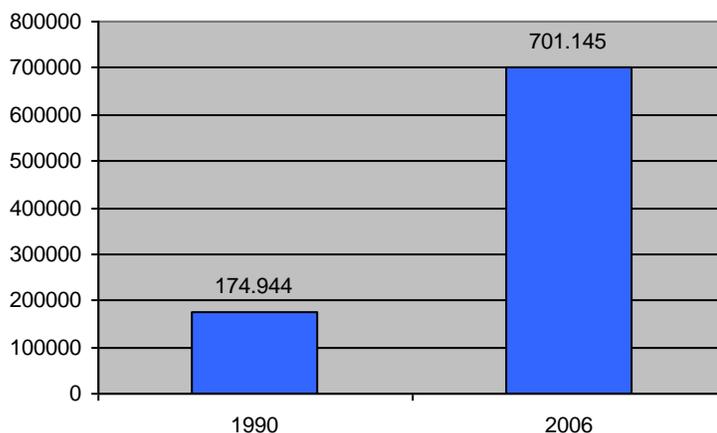
Fuente: elaboración propia en base a datos INE.

¹⁵ Fuente: Observatorio Urbano MINVU, dato año 2006.



Lo anterior, ha impactado positivamente en el ingreso medio de los hogares de Punta Arenas.

Gráfico n°16
Ingreso medio hogares comuna Punta Arenas 1990-2006
Pesos

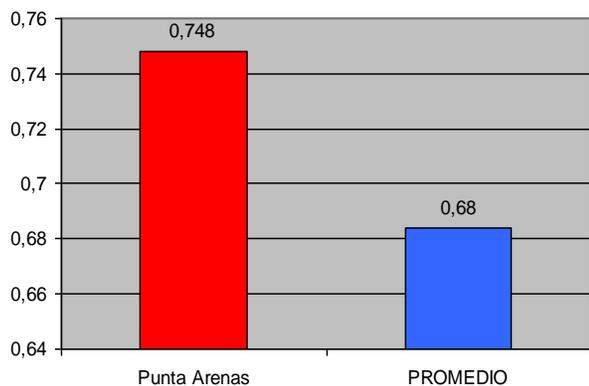


Fuente: elaboración propia en base a datos Observatorio Urbano - MINVU

Lo anterior también se refleja en los bajos niveles de pobreza de Punta Arenas, apenas un tercio del promedio nacional, y el alto Índice de Desarrollo Humano¹⁶ respecto al promedio nacional.

Gráfico n°17

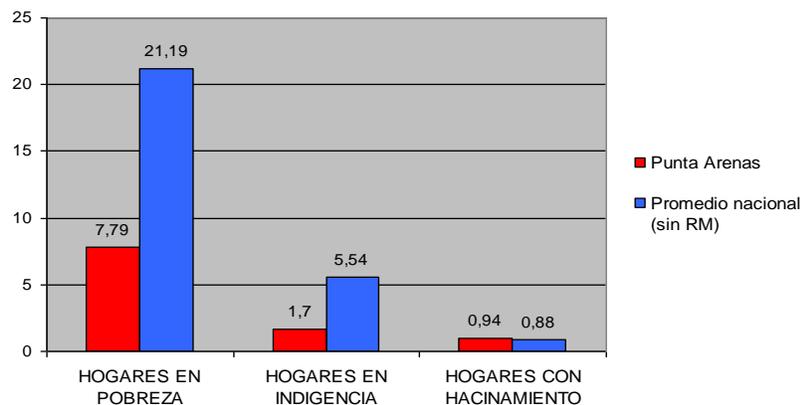
Índice de Desarrollo Humano 2003 comparable
Punta Arenas v/s promedio nacional (sin RM)



Fuente: Observatorio Urbano – MINVU.

Gráfico n°18

Hogares en situación de necesidad
Punta Arenas v/s promedio nacional (sin RM)
Porcentaje 2003



¹⁶ Índice compuesto que contiene tres variables que definen la situación de salud, educación e ingreso de las personas. (Logro en educación + Logro en salud + Logro en ingresos) / 3



Aún con este positivo escenario, es importante potenciar iniciativas de diversificación de la economía aprovechando ventajas competitivas de la región. Los proyectos prioritarios en este ámbito son:

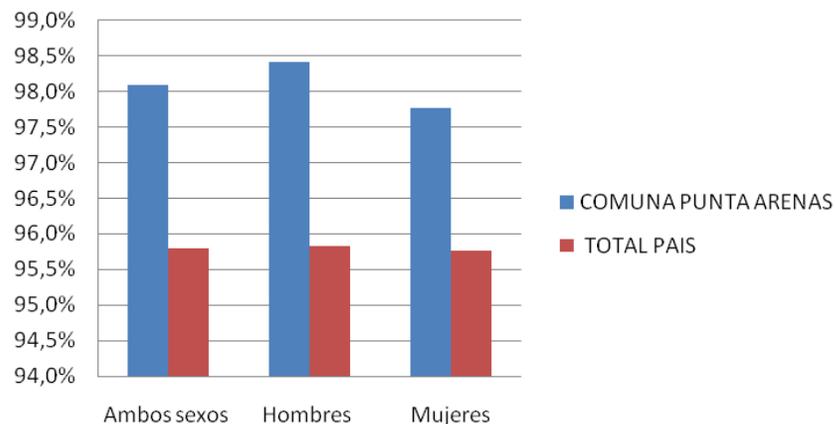
- fomento del sector terciario que es generador de empleo
- fomento de la explotación de recursos naturales energéticos renovables y no renovables.
- Mejoramiento del estándar ambiental de la ciudad
- fomento al desarrollo tecnológico de la industria

5. DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO Y TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA

Los nuevos motores económicos se asocian al conocimiento, la cultura y en general, a lo inmaterial. Por ello se requiere adecuar la oferta educativa a las nuevas circunstancias. La universidad, la formación profesional y técnica, la relación formación-empleo, la formación de postgrado y la política empresarial en recursos humanos deben ser campos de actuación preferente.

Por un lado, los datos de Alfabetismo de la comuna en relación al total del país del Censo 2002 muestran que Punta Arenas se encuentra bastante por sobre el promedio nacional.

Gráfico n°19
PORCENTAJE DE ALFABETISMO

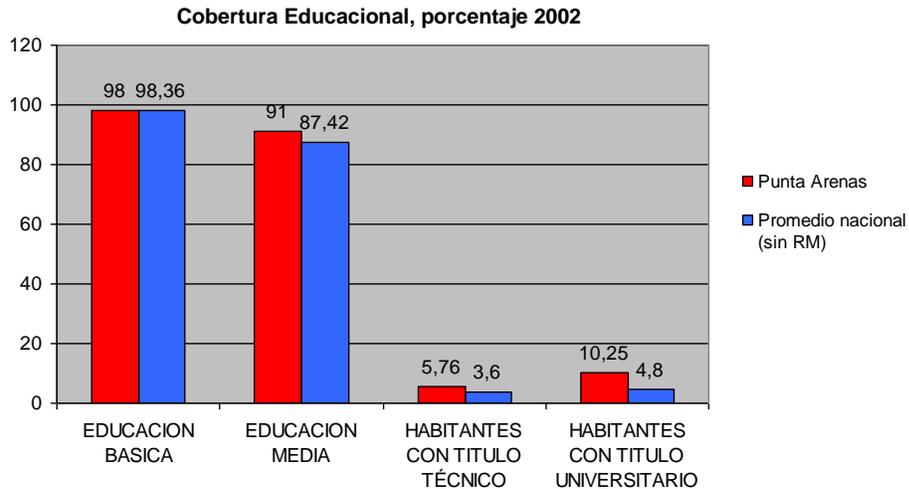


Fuente: elaboración propia en base a datos censales 2002, INE.

Por otro lado, la cobertura educacional de Punta Arenas muestra buenos índices respecto al promedio nacional (sin la Región Metropolitana), sobre todo en cuanto a la educación universitaria. Sin embargo, aún hay bastante que mejorar, si se considera por ejemplo que algunas comunas de Chile tienen más de un 40% habitantes con título universitario, siendo que en Punta Arenas este porcentaje es de 10.25%¹⁷ (ver Gráfico n°20).

¹⁷ Temuco= 15,09%, Viña del Mar= 16,76%, Concepción= 17,44%, Providencia= 43,03% y Vitacura= 41,57%. Fuente: Observatorio Urbano - MINVU

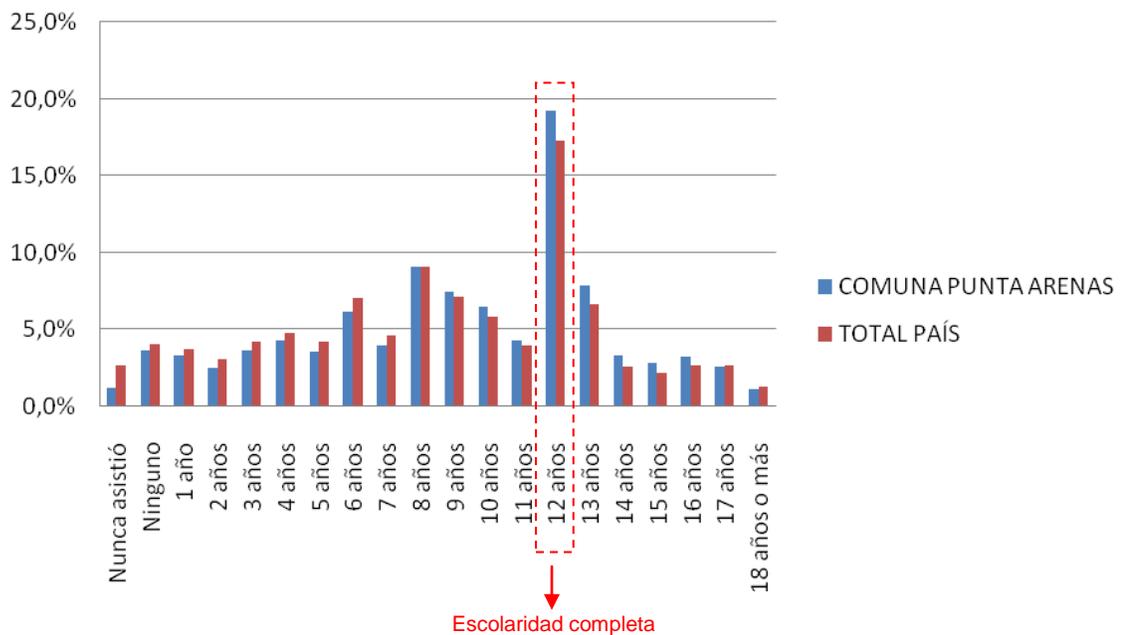
Gráfico n°20



Fuente: Observatorio Urbano – MINVU.

Al analizar los datos de Años de Estudio Aprobados (Censo 2002), se aprecia que la proporción de población con escolaridad básica de Punta Arenas es menor a la del total del país, aunque en la educación media la diferencia se invierte, posicionando a Punta Arenas con 2,1% más de población con escolaridad completa. Luego, en la educación superior esta diferencia se reduce paulatinamente hasta quedar por bajo el promedio nacional, representando una carencia de población con títulos de postgrado.

AÑOS DE ESTUDIO APROBADOS POR GRUPOS DE EDAD
Porcentajes 2002



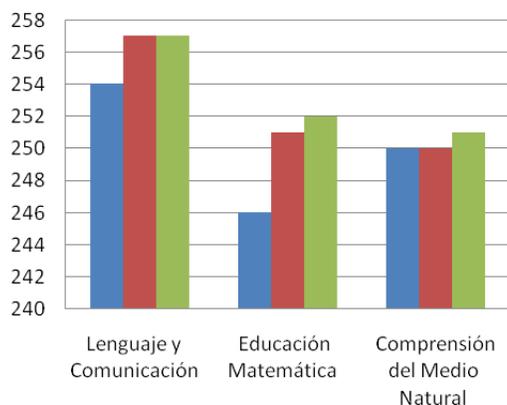
Fuente: elaboración propia en base a datos censales 2002, INE.



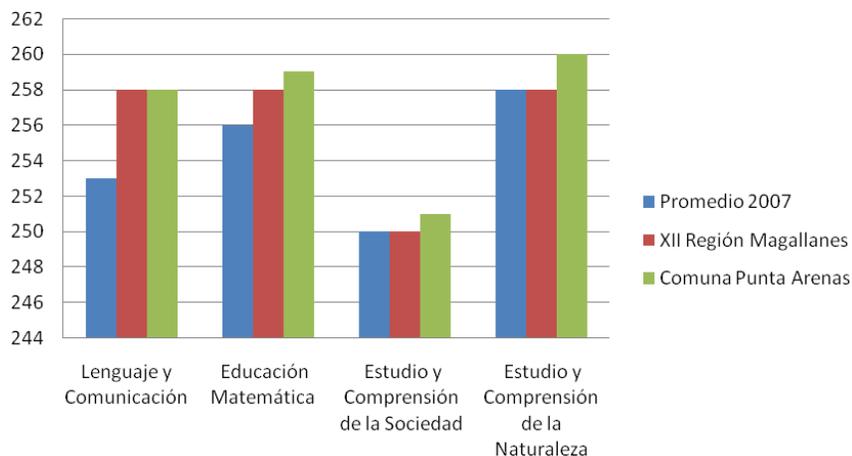
DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

En cuanto a los resultados del Simce 2007, Punta Arenas alcanzó muy buenos resultados en comparación tanto al promedio nacional como a la Región de Magallanes.

Resultados Simce 2007 - 4º Básico



Resultados Simce 2007 - 8º Básico



Sin embargo, en el reciente proceso de postulación universitaria, la Universidad de Magallanes no logró llenar los cupos de todos sus programas¹⁸, demostrando una urgente necesidad de aumentar la competitividad de los planteles de educación superior de la zona para atraer el interés de sus habitantes.

En consecuencia, los proyectos prioritarios en este ámbito son:

- fortalecer los planes de educación superior y postgrado, alentando la permanencia de la juventud en la zona.
- desarrollo de la investigación aplicada y el turismo de interés científico
- promover el dominio del inglés
- capacitación en temas medioambientales, patrimoniales, turísticos y de servicios, entre otros.
- programas de generación de oportunidades para los jóvenes, de tal forma de evitar su emigración a otras áreas del país.

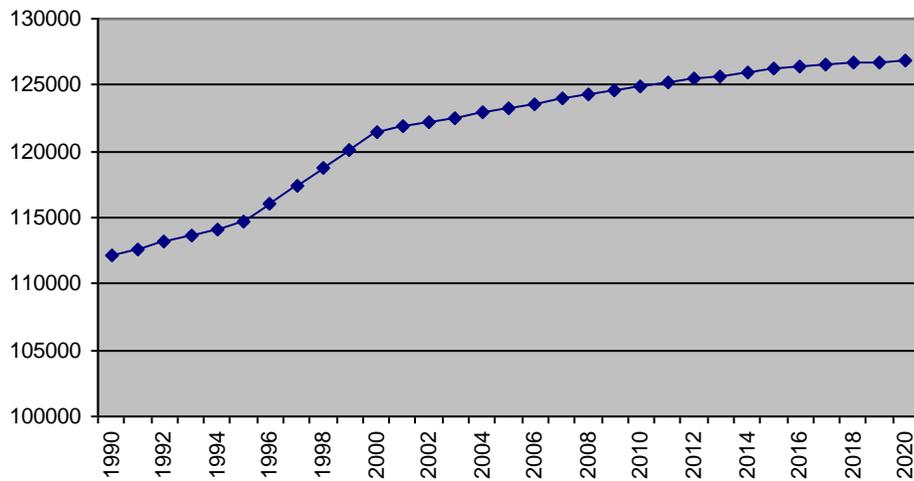
¹⁸ Noticia en prensa: "El 59% de las carreras de las Ues tradicionales subió su puntaje de corte y Enfermería en alza" - El Mercurio, 02/01/09.



ANEXOS

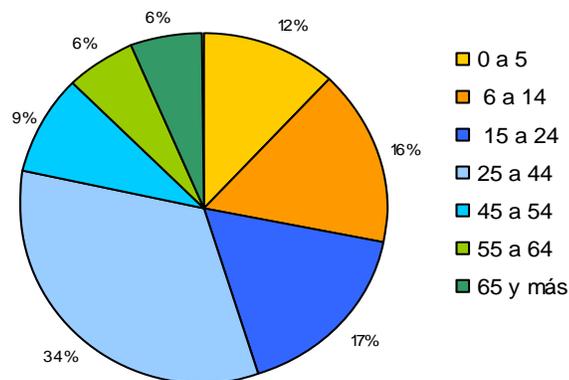
ANEXO N°1: ANTECEDENTES DE PUNTA ARENAS

Proyección población INE
Punta Arenas 1999-2020

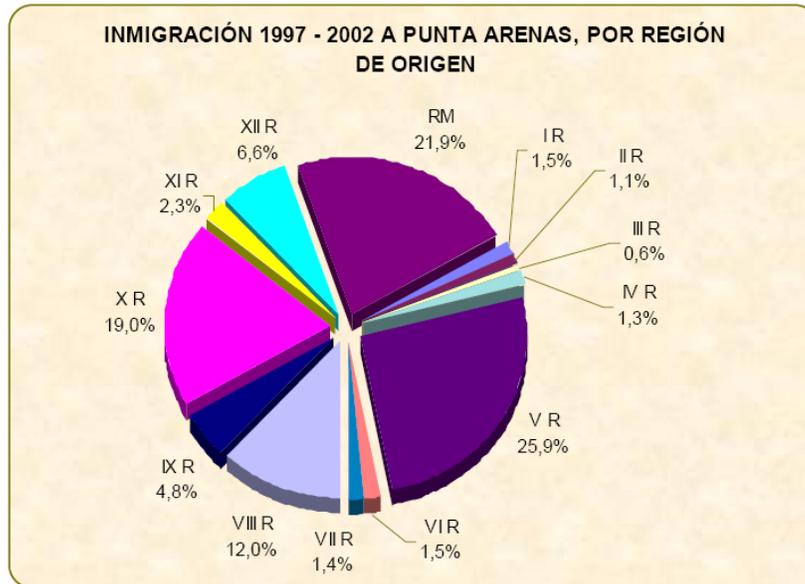


Fuente: elaboración propia en base a datos INE.

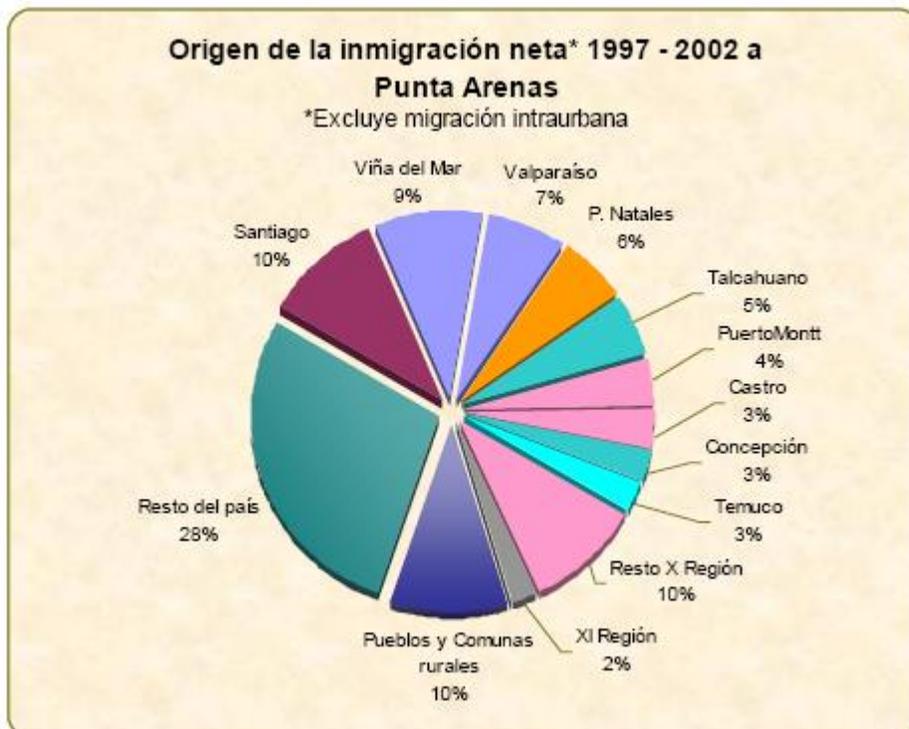
Distribución etárea Punta Arenas
Censo 1992



Fuente: elaboración propia en base a datos de estudio " Chile: Ciudades, Pueblos, Aldeas y Caseríos", censo 1992, INE.



Ciudad extrema, con régimen de zona franca aduanera: los inmigrantes provienen de las regiones con más población urbana (mayor contingente de sector terciario)



Cuadro N° 1: ÍNDICE DE COSTO DE VIDA - 2006

Lugar 2006	Ciudades	ICV2006
01	Santiago	100,0
02	Antofagasta	84,17
03	Punta Arenas	84,03
04	Concepción	83,83
05	Viña del Mar - Valparaíso	83,72
06	Coyhaique	81,89
07	Rancagua	81,75
08	Puerto Montt	81,14
09	Temuco	77,99
10	Iquique	75,46
11	La Serena	74,87
12	Copiapó	70,95

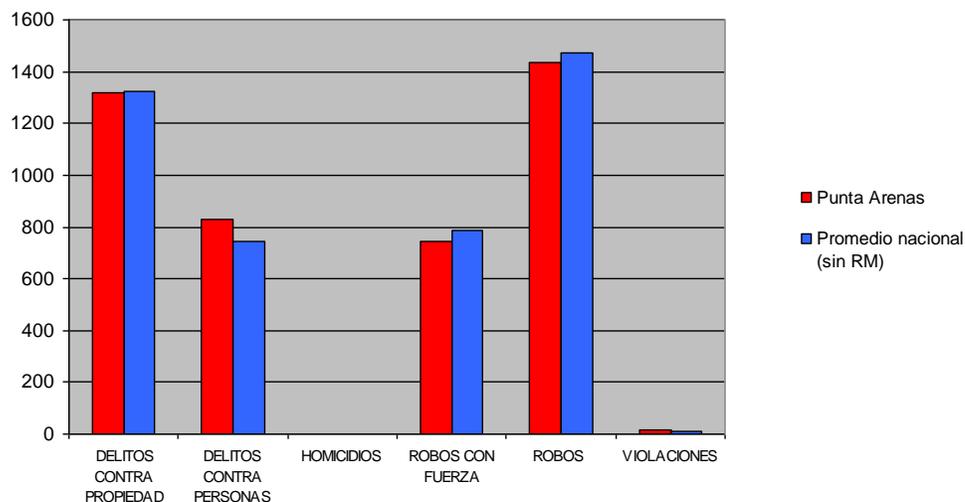
■ Caras ■ Intermedias ■ Baratas

• **Punta Arenas (84.03)**

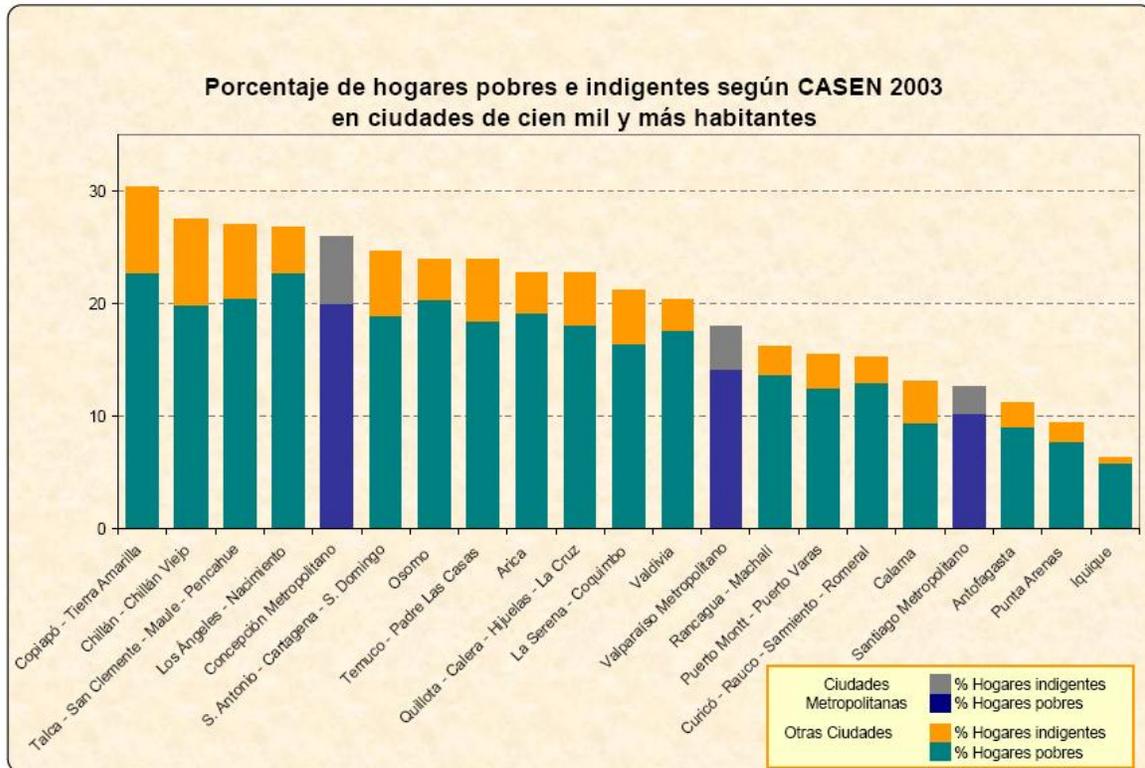
El grupo alimentos y bebidas es 0.34 puntos mayor que en Santiago, donde incide fuertemente el subgrupo abarrotes, siendo aproximadamente un 18% más caro que en la ciudad base. Aseo de la vivienda es un 12.8 % más caro. Los grupos que son más baratos que Santiago son enseñanza, con 67.95 puntos, transporte con 94.28 puntos, vestuario con 87 puntos y vivienda con 81.07 puntos.

Fuente: Informe CIEN n°71, Centro de Investigación en Empresas y Negocios, Universidad del Desarrollo, Agosto 2006.

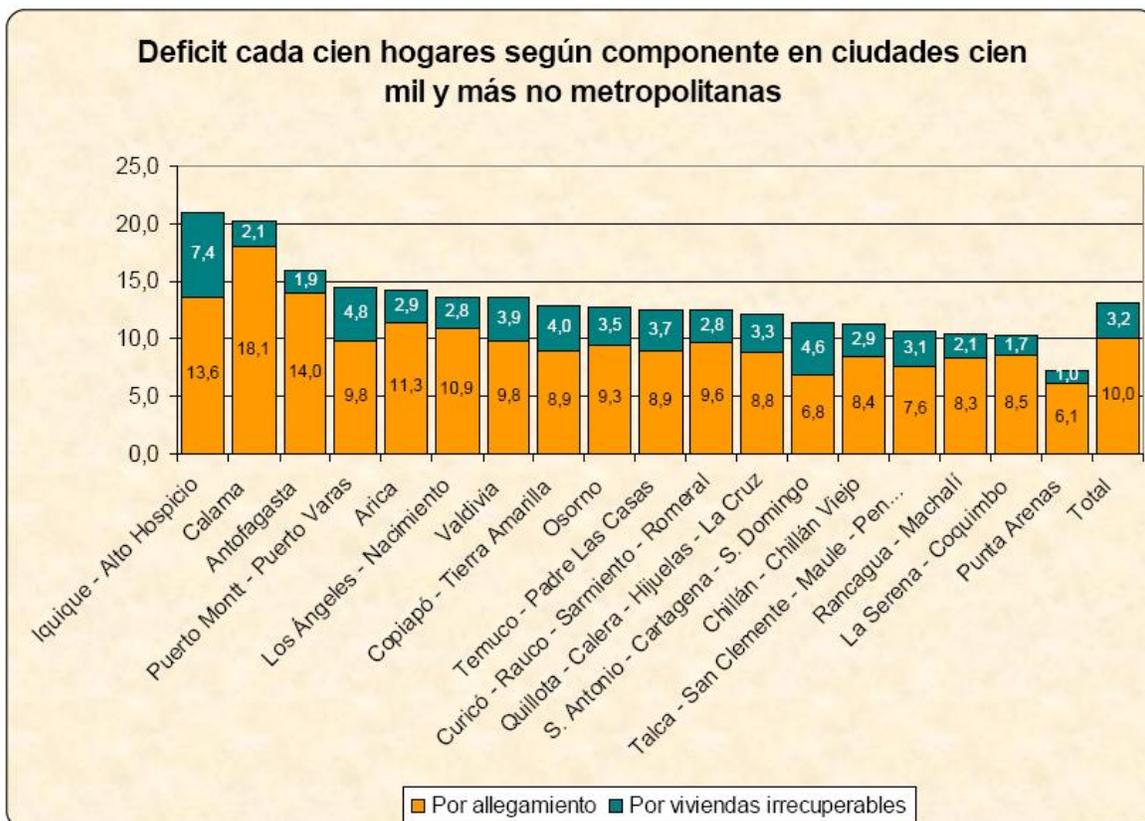
Seguridad. Denuncias por tipo de delito
Punta Arenas v/s Promedio nacional (sin RM)
Denuncias/hab 2004



Fuente: Observatorio Urbano – MINVU.



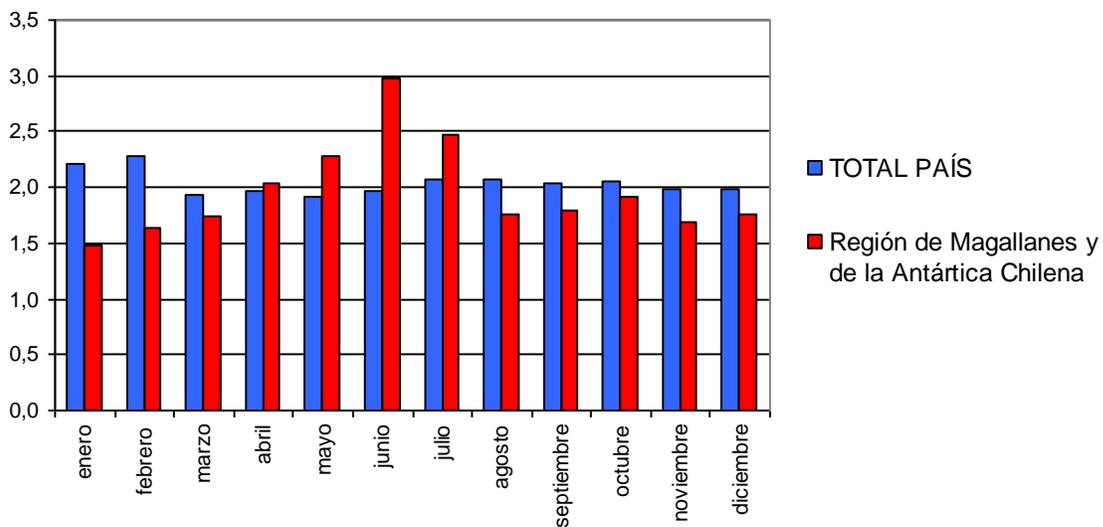
Fuente: Datos Encuesta CASEN, 2003. Procesamiento y elaboración Unidad Observatorio Urbano, DDU-MINVU 2002





Fuente: Elaboración Unidad Observatorio Urbano, DDU-MINVU a partir del procesamiento de microdatos censales. Censo de 1992 y 2002.

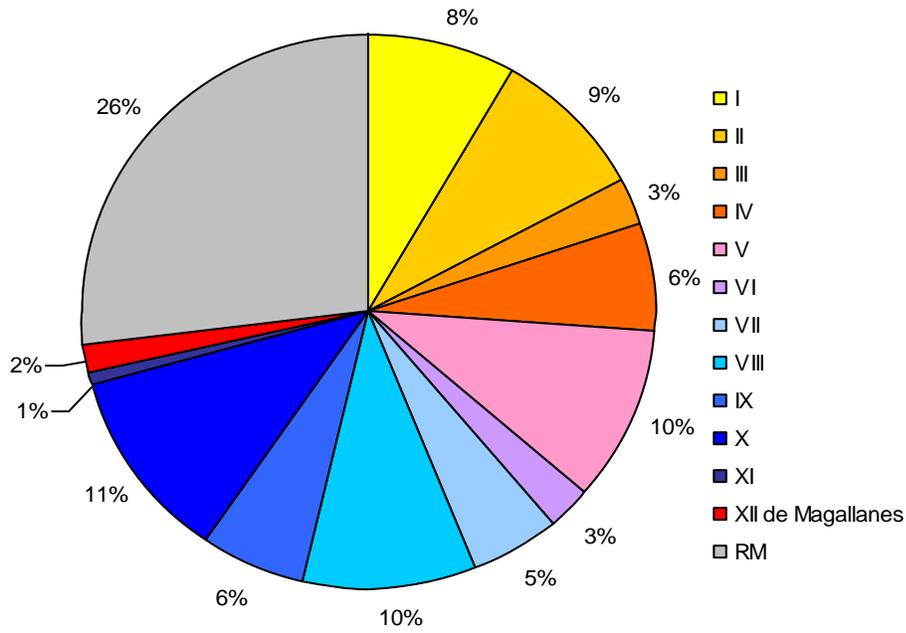
Promedio días de pernoctación por mes 2006



Fuente: elaboración propia en base a datos INE

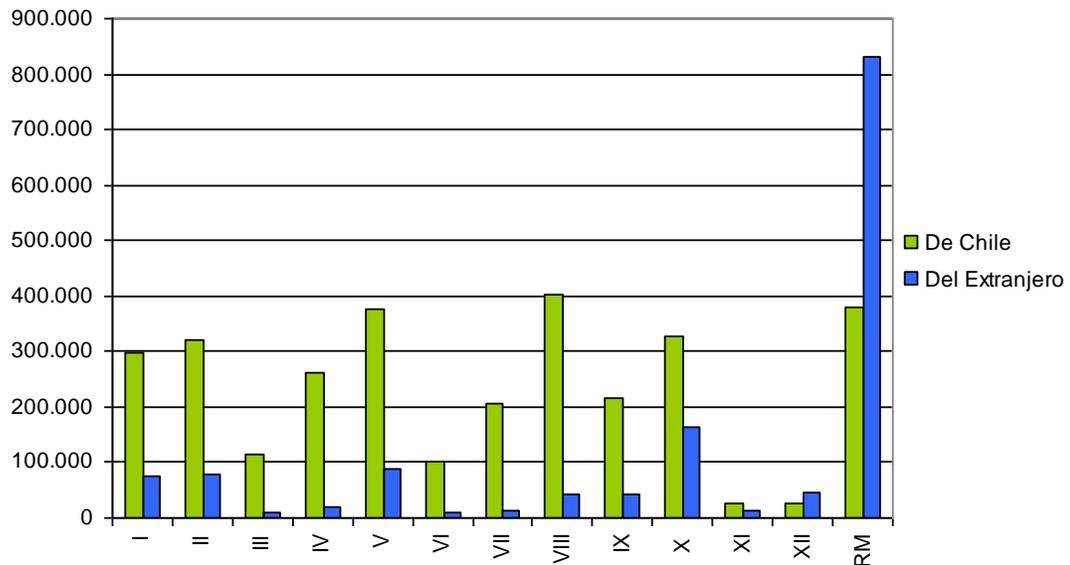


Llegada de pasajeros (chilenos y extranjeros) por regiones
2006



Fuente: elaboración propia en base a datos INE

Llegada de pasajeros por regiones
2006



Fuente: elaboración propia en base a datos INE

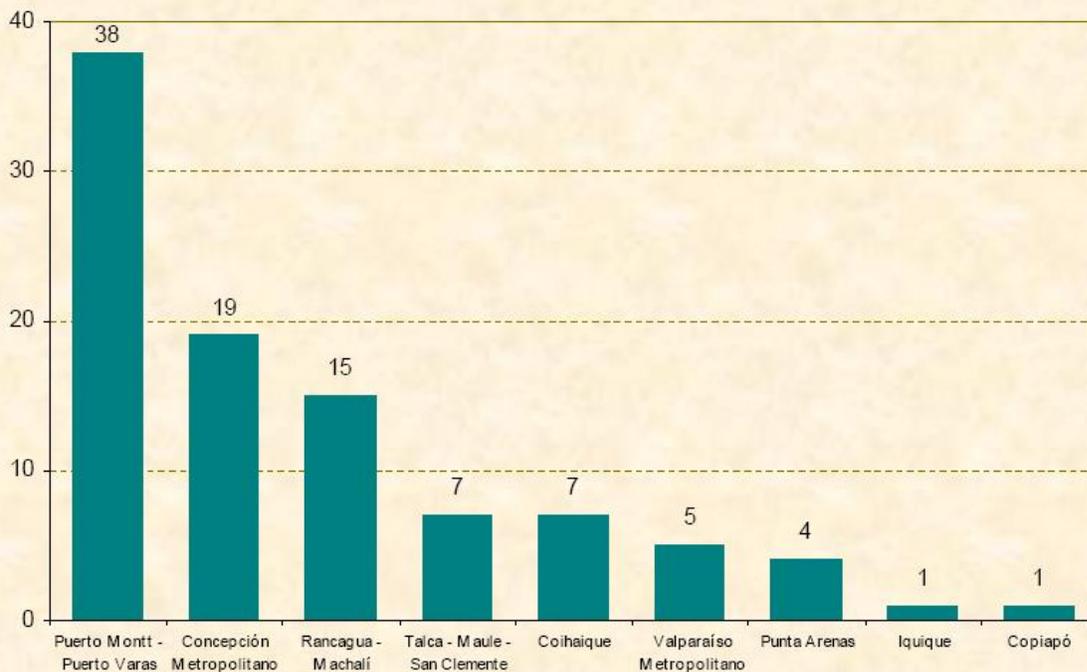
Porcentaje de hogares que emplean Combustibles Contaminantes para cocinar en Ciudades Intermedias Mayores, 2002

Fuente: INE, Censo 2002



Número de Fuentes de Emisión de Residuos Líquidos Industriales en Capitales Regionales.

Fuente: SISS, Catastro Fuentes Emisoras con Resolución de Programa de Monitoreo





ANEXO N°2: SÍNTESIS FODA PUNTA ARENAS

Recogido entre los asistentes al Seminario “¿Es Punta Arenas la ciudad que queremos?”, realizado por la Delegación de Punta Arenas de la Cámara Chilena de la Construcción en Octubre 2008.

FORTALEZAS

- Belleza del **paisaje**
- **Posición geográfica:** frente al Estrecho, puerta de entrada a la Antártica, en la Patagonia, entre dos océanos
- **Estructura urbana** de la ciudad ordenada, con núcleo urbano consolidado,
- Valioso **patrimonio** histórico y arquitectónico, en buenas condiciones
- Existencia de **recursos naturales** no explotados (hidrocarburos, gas, carbón)
- Baja contaminación medioambiental
- Autonomía
- Bajos niveles de delincuencia
- Bajas tasas de desempleo
- Identidad propia de la ciudadanía, con arraigo
- Buen equipamiento urbano para el turismo: aeropuerto
- Se están realizando inversiones para abrir la ciudad al mar
- Buenas relaciones entre autoridades públicas y actores privados
- Mercado desarrollado
- Municipio solvente
- Presencia de varias instituciones de educación superior
- Consenso de necesidad de actualizar el PRC
- Región con incentivos económicos; beneficios políticos, económicos y tributarios (ley de excepción, ley austral)
- Aumento participación ciudadana
- Capacidad profesional local capaz de potenciar y desarrollar las políticas necesarias para modificar el actual Plan Regulador
- Un sector empresarial privado comprometido con el medio y cada vez con mayor responsabilidad social

OPORTUNIDADES

- Desarrollo del **Turismo:** “capital de la Patagonia”, puerta de entrada a la Antártica, tránsito naval entre océanos, deportes de invierno, lugares históricos no explotados, aprovechar el patrimonio histórico de la ciudad. “Transformarse en centro de la cultura y economía de la zona austral del continente” (literal)
- Terrenos disponibles para la expansión de la ciudad
- Inversión pública ejecutada y por ejecutar
- Apertura de la ciudad al mar
- Potencial portuario
- Diversificación económica: nuevos negocios se instalan en la zona, requerimiento de más mercado
- Explotación de los recursos naturales (hidrocarburos, energía eólica)
- Crecimiento poblacional producto de nuevas empresas
- Modificación del Plan Regulador
- Convenios de programación
- Comercio y TLCs
- Integración patagónica chileno argentina



DEBILIDADES

- Distancia y **aislamiento**
- Baja tasa de crecimiento de la **población**
- Deficiente sistema de **transporte público**, muy caro e ineficiente
- Deficiente **conectividad** terrestre, portuaria y aérea, con Chile y Argentina
- **Plan Regulador** obsoleto y demasiado restrictivo
- Falta de **participación ciudadana** en la toma de decisiones
- Escaso aprovechamiento del **potencial turístico**: abandono del Fuerte Bulnes, bajo nivel de promoción internacional, falta inversión
- Falta de equipamiento portuario
- Descuido y escasez de áreas verdes y espacios públicos
- Descuido del patrimonio arquitectónico
- Problemas de salubridad: creciente contaminación visual, acústica y ambiental, perros vagos
- Mal estado de pavimentos
- Falta investigación y recursos para ella
- Crecimiento de la delincuencia e inseguridad ciudadana
- Baja calidad de la educación y bajo capital humano: escaso conocimiento técnico en materias ambientales, arqueológicas, mano de obra poco especializada
- Falta espacios adecuados para el desarrollo de la cultura
- Escasas fuentes laborales
- Falta de terrenos para desarrollo habitacional
- No se está reconvirtiendo suelo y se están construyendo viviendas en los suburbios
- Área de concesión de los servicios es muy pequeña
- Pobladores con situaciones de derechos de propiedad pendientes, tomas/allegados
- Mayor costo de la vida respecto al resto del país
- Recursos escasos
- Desidia de autoridades comunales para dar cumplimiento a la ley
- considerando el aumento del parque automotriz: vías de poca envergadura y falta de estacionamientos en el centro
- Desconocimiento del suelo de fundación de la ciudad, importante en el análisis tecno-económico de edificios en altura

AMENAZAS

- El **centralismo** del gobierno, que no escucha demandas de participación de autoridad local ni de la comunidad organizada
- Tendencia del gobierno de eliminar **leyes de excepción** e incentivos económicos: mano de obra – ley austral
- Escaso crecimiento vegetativo y envejecimiento de la **población**, éxodo poblacional
- **Crecimiento turístico argentino**
- **Crecimiento urbano** desmedido
- **Contaminación**, desprestigio para el turismo
- Aumento de consumo de alcohol y drogas
- Radiación solar
- Aumento creciente de la delincuencia
- Presión por iniciar actividades que atentarían contra potencialidades existentes
- Especulación del suelo urbano
- Estancamiento económico
- Sobredimensión del parque automotriz



DELEGACIÓN DE PUNTA ARENAS
CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

- Congelamiento de zonas desincentiva la inversión y el crecimiento; La no regulación del desarrollo genera descontrol y atenta contra un desarrollo sustentable y ordenado
- Intereses privados sobre lo público en desarrollo urbano
- Agotamiento de los recursos naturales, como el gas, por su derroche