



**CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN
DELEGACIÓN DE PUERTO MONTT**

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

13

Octubre 2007

Visión de Ciudad para Puerto Montt

**PLANTEAMIENTO Y PROPUESTA DE LA
CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**

Este documento fue elaborado por la Comisión de Desarrollo Urbano de la Delegación de Puerto Montt junto a Pilar Giménez, arquitecta de la Gerencia de Estudios de la Cámara Chilena de la Construcción, Magdalena Vicuña y Carmen Gloria Troncoso, asesoras de esta Institución.

Documento aprobado por:

| | |
|---|---|
| Javier Hurtado Gerente Estudios CChC | Carlos Seguel Presidente Delegación Puerto Montt |
| Fecha aprobación: 14.07.2008 | Fecha aprobación: 14.07.2008 |



CONTENIDOS

RESUMEN EJECUTIVO Y PRINCIPALES CONCLUSIONES

- I. ANTECEDENTES GENERALES DE PUERTO MONTT
- II. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE VISIÓN DE CIUDAD
- III. LA “ESPECIFICIDAD” DE PUERTO MONTT
- IV. LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE LA VISIÓN DE CIUDAD
 1. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE
 2. FUENTES PRODUCTIVAS
 3. PLATAFORMA TURÍSTICA
 4. CALIDAD DE VIDA
 5. MEDIO AMBIENTE
 6. CRECIMIENTO URBANO
- V. LINEAMIENTOS ESPECÍFICOS PARA ÁREAS CARACTERÍSTICAS
 1. Sector Centro
 2. Borde costero
 3. Borde Terrazas
- VI. ANEXOS



Desarrollo de una Visión de Ciudad para Puerto Montt desde la perspectiva de la Cámara Chilena de la Construcción

RESUMEN EJECUTIVO Y PRINCIPALES CONCLUSIONES

El siguiente documento presenta la Visión de Ciudad para Puerto Montt realizada por la Delegación de Puerto Montt de la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) y resume las conclusiones de lo que fue un ejercicio inédito hecho en conjunto con un equipo multidisciplinario de la Gerencia de Estudios de la CChC.

Este documento surge a partir del encargo de la Delegación de Puerto Montt de desarrollar una visión de ciudad desde la perspectiva de la CChC, que sirviera como marco de referencia para un Plan Estratégico del territorio en corto, mediano y largo plazo, con el objetivo de servir de base a las autoridades comunales para iniciar un proceso similar coordinado con todos los actores que integran la ciudad.

Para esto, en primer lugar se definió el concepto de “visión de ciudad”, entendido como la identificación de la “especificidad” o elementos clave que definen el rol de la ciudad y que deben ser potenciados para avanzar en su desarrollo.

En base a la información obtenida del seminario “Construyendo Ciudad, Nuestra Visión de Puerto Montt”, realizado por la Delegación de Puerto Montt de la Cámara Chilena de la Construcción en Junio 2007 (Anexo 13), se determinó que el rasgo particular y único de Puerto Montt, que lo distingue respecto a otras ciudades equivalentes en Chile y Sudamérica, es su posición estratégica respecto al Cono Sur.

La localización geográfica de Puerto Montt, la escala de la ciudad y las características de su desarrollo económico, determinan un **rol de nexo estratégico** entre Chile Continental e Insular y entre Chile y las ciudades argentinas del cono sur.

En consecuencia, el eje de la Visión de Ciudad propuesto por la CChC es reconocer a **Puerto Montt como “CIUDAD - NEXO”**, plataforma de servicios asociada principalmente a la industria del turismo y de la acuicultura.

A partir de lo anterior, se definieron seis lineamientos estratégicos para abordar esta visión:

- 1. Infraestructura y transporte.** Se debe potenciar la infraestructura de transporte, tanto terrestre como aéreo y fluvial, a través de inversión, consolidando la ciudad como una plataforma a nivel nacional e internacional para la provisión de servicios, el intercambio comercial y el turismo. Esto implica potenciar los flujos aéreos y portuarios en relación al turismo, principalmente, y las conexiones terrestres con las localidades vecinas.



DELEGACIÓN PUERTO MONTT

2. **Fuentes productivas.** Se debe facilitar el desarrollo de actividades productivas de diferente magnitud y orden, reforzando y ampliando la diversidad de las fuentes de crecimiento y empleo hoy existentes en Puerto Montt, fomentando su crecimiento.
3. **Plataforma turística.** Se debe desarrollar la ciudad como una plataforma turística de escala nacional e internacional, reforzando su rol de conexión hacia los diferentes centros de turismo de la zona sur del país, y logrando prolongar la permanencia de los turistas en la ciudad.
4. **Calidad de vida.** Se debe mejorar la calidad de vida de la población de Puerto Montt, asegurando estándares mínimos mediante el acceso equitativo a los bienes, servicios y oportunidades que entrega la ciudad, con el objetivo de aumentar los niveles de educación y reducir los niveles de pobreza y delincuencia.
5. **Medio ambiente.** Se debe definir y aplicar estándares medioambientales para la preservación de los atributos naturales de la zona, considerando un diagnóstico de lo que se debe y puede preservar.
6. **Crecimiento urbano.** Se debe potenciar el desarrollo inmobiliario mediante instrumentos de regulación flexibles que permitan administrar el crecimiento de la ciudad en forma eficiente y aseguren la disponibilidad del recurso suelo, según las necesidades de las personas. Para esto se requiere la implementación de un Plan Regulador que respete las dinámicas naturales del desarrollo y la implementación de mecanismos de planificación por condiciones que permita enfrentar sus impactos.

Finalmente se definieron lineamientos específicos vinculados a áreas características de la ciudad, para las cuales se debieran definir inversiones públicas y normativas orientadas a potenciar sus fortalezas y desarrollar sus oportunidades:

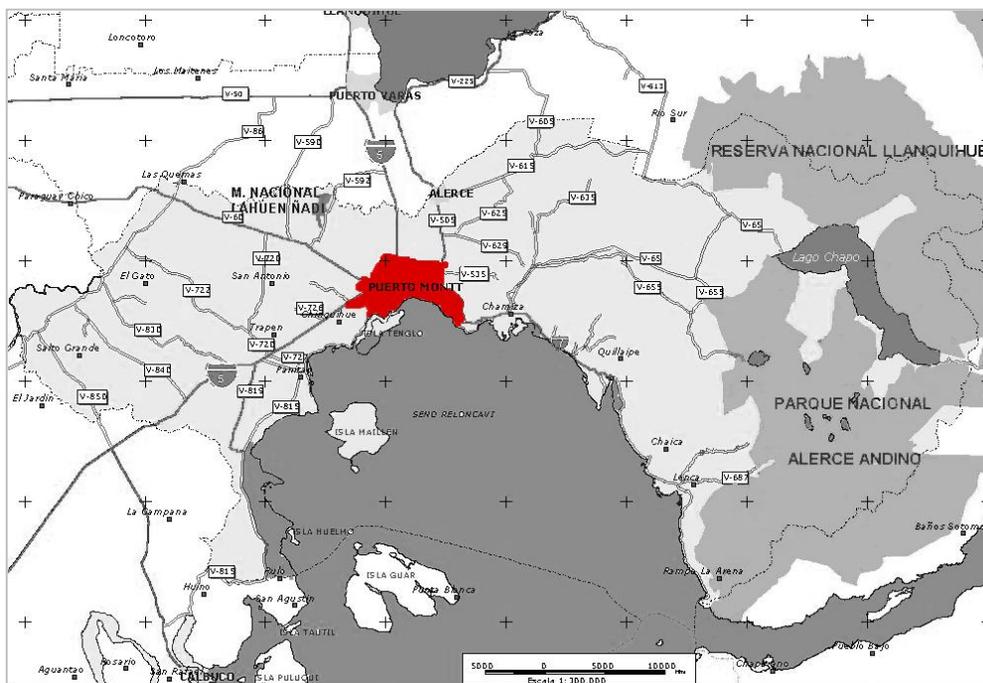
- a. **Sector Centro:** posibilitar su desarrollo armónico al permitir una actividad inmobiliaria residencial y comercial razonable, en un contexto de respeto a los valores patrimoniales y urbanos de la ciudad.
- b. **Borde costero:** potenciar su importante rol turístico.
- c. **Borde terrazas:** potenciar la conexión de las diferentes terrazas de la ciudad, fortaleciendo su latente rol turístico.

En suma, para llevar a cabo la visión de Puerto Montt como Ciudad – Nexos se debe unir los esfuerzos del sector público y privado con el fin de generar las condiciones e inversiones que la ciudad requiere para consolidar una posición protagónica tanto en el contexto nacional como sudamericano.

I. ANTECEDENTES GENERALES DE PUERTO MONTT

La ciudad de Puerto Montt se localiza en el extremo sur de Chile continental, junto al seno de Reloncaví, y posee una superficie de 1.673 km², según el Censo 2002. Cumple un importante rol político – administrativo al ser capital de la X Región de los Lagos y de la Provincia de Llanquihue, a la vez que sirve de nexo estratégico entre Chile Continental e Insular. En concordancia, el perfil económico comunal es ser proveedora de servicios privados y públicos a todo su entorno provincial, regional e internacional, asociado principalmente a la industria del salmón y el turismo¹.

Carta base rural de Puerto Montt



Fuente: www.puertomonttchile.cl

La ciudad fue fundada el 12 de febrero de 1853 por Vicente Pérez Rosales, en el sitio de un antiguo astillero conocido como Melipulli, descubierto por Bernardo Philippi en sus viajes de reconocimiento para llevar a cabo la colonización alemana de la zona. El lugar era una planicie angosta, parte de una terraza marina que enfrentaba el seno de Reloncaví. Ahí se trazaron las primeras calles y manzanas, bajo un esquema de cuadras pequeñas en relación a las calles: 50m de ancho de manzana versus 16m de calle (Anexo n°1).

¹ Fuente: www.puertomonttchile.cl

DELEGACIÓN PUERTO MONTT

El crecimiento de la ciudad siguió un orden dado por la geografía aterrazada del territorio. En un principio el crecimiento fue lento, apropiándose de lo que es la primera terraza (Anexo n°2). Pero ya hacia 1908 esta barrera natural de la ciudad es superada, y empieza la construcción de nuevos barrios en la segunda terraza (Anexo n°3). Hacia 1955 aparecen las primeras construcciones en la tercera terraza, pero es con el terremoto de 1960 que se desencadena definitivamente su ocupación, con la construcción de conjuntos habitacionales realizados por la CORVI (Anexo n°4). Finalmente, la ocupación de la cuarta terraza se inicia con el Plan Regulador Comunal de 1990, que la consagra como el área de expansión natural de la ciudad, destinándola principalmente a vivienda de clase media².

Plano actual de Puerto Montt



Fuente: www.puertomonttchile.cl

Según el censo 2002, la comuna de Puerto Montt posee una población de 175.938 habitantes, lo que representa al 16,39% del total de la región, con una tasa de crecimiento anual de 2,29%, muy por sobre la tasa de 1,4% del país³. Su población urbana alcanza un

² Fuente: exposición arquitecto Gianpiero Cherubini, seminario CChC "Construyendo Ciudad, nuestra visión de Puerto Montt".

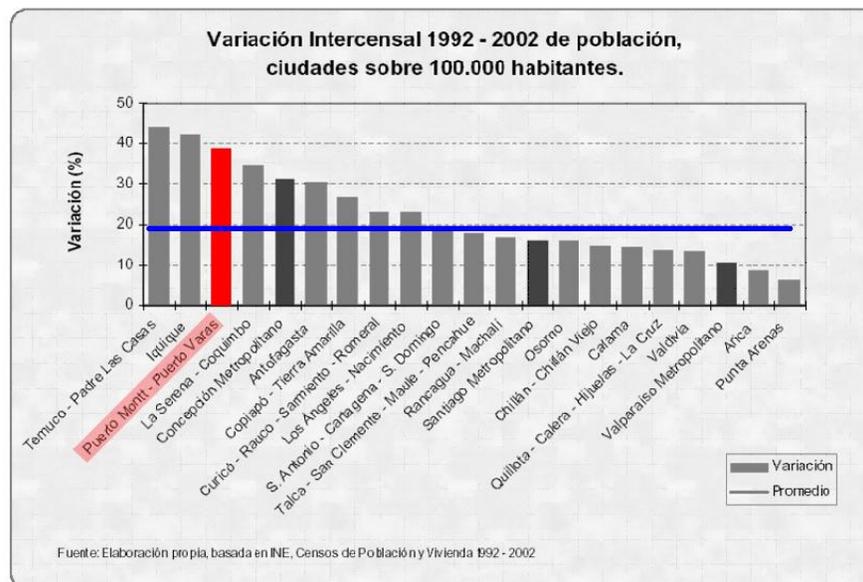
³ Fuente: UNICEF, período 1990-2005.

DELEGACIÓN PUERTO MONTT

88,61%, mientras que la rural un 11,39%. Por su parte, la población femenina representa el 50,9% del total, y la masculina el 49,1%.

La densidad poblacional actual es de 74,71 hab/há, prácticamente idéntico al promedio de las mayores ciudades intermedias (76,6%), habiendo sufrido una variación de 4,61% entre los censos 1992 y 2002.

Puerto Montt ha experimentado un fuerte crecimiento poblacional, muy por sobre el promedio nacional, sólo superado por Temuco e Iquique.



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

Este importante aumento demográfico se debe en parte a un fuerte fenómeno de migraciones al interior de la región. Según estudios sobre el tema⁴, hacia el año 2002 la población inmigrante representaba el 14% de la población total comunal, localizándose casi exclusivamente en la zona urbana, y caracterizándose por ser predominantemente masculina y de edades entre 15 y 59 años⁵.

Apoyando esta información, el estudio “Diagnóstico Urbano 1990 – 2006”, realizado por el Observatorio Urbano – Minvu, posiciona a las ciudades de Puerto Montt y Puerto Varas con la quinta mayor inmigración entre los años 1997 – 2002, con alrededor de 25.000 inmigrantes.

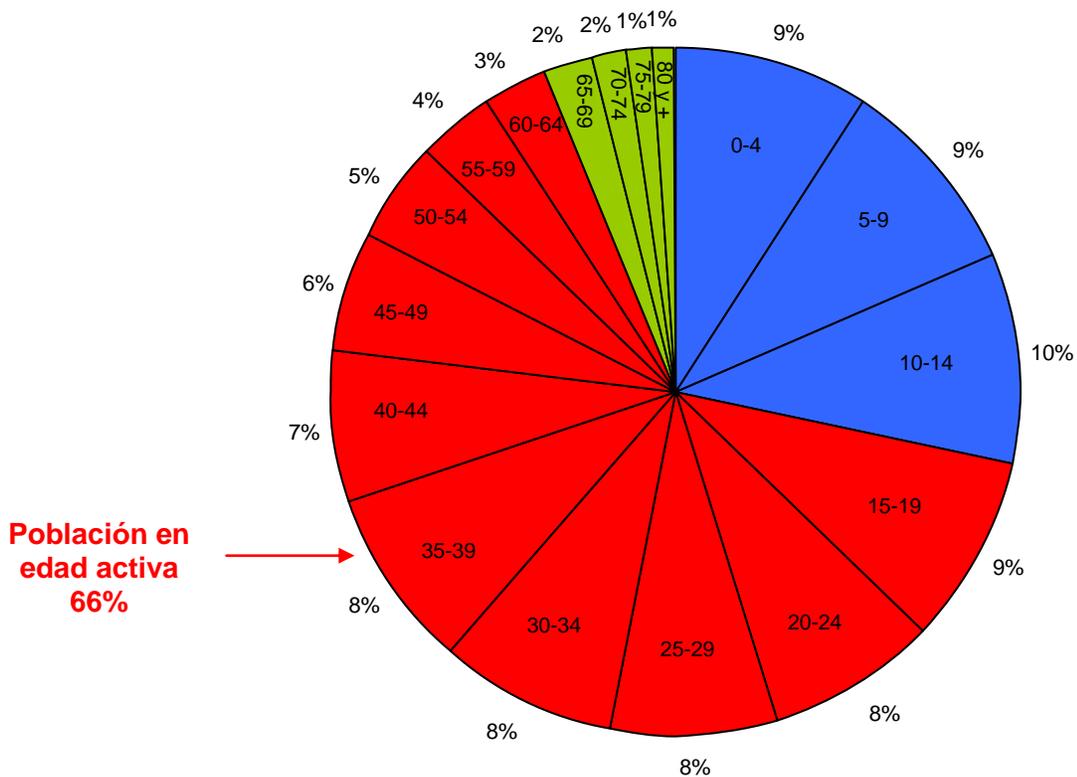
⁴ Ferrer 2006, en Gil, Troncoso: “Dinámica de la pobreza en la comuna de Puerto Montt”, Tesis Taller de Titulación Sociología UC, 2005.

⁵ Fuente: Gil, Troncoso: “Dinámica de la pobreza en la comuna de Puerto Montt”, Tesis Taller de Titulación Sociología UC, 2005.



En cuanto a la distribución etárea comunal, es posible observar un amplio predominio de la población en edad activa, la que alcanza el 66% del total.

Población por grupos de edad comuna Puerto Montt 2002



Fuente: Elaboración propia en base a datos INE



II. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE VISIÓN DE CIUDAD

Se reconocen dos enfoques posibles respecto a lo que implica generar una Visión de Ciudad.

1. El primer enfoque apunta a generar un escenario de máxima flexibilidad que permita al mercado 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 ello⁶.

Integrando ambos puntos de vista, **el objetivo principal de la Visión de Ciudad es potenciar aquellos aspectos clave de la dinámica productiva particular de la ciudad, fortaleciendo su rol e identidad, pero sin discriminar las demás ramas de actividad, las que deben ser dirigidas por las propias dinámicas del mercado en la medida que no atenten contra el espíritu de la visión.**

Para esto es necesario, en primer lugar, determinar cuál es el sello característico que debe ser potenciado, el que debe ser reconocido mediante un diagnóstico que abarque tanto la realidad contemporánea como la tradición del lugar.

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

III. LA “ESPECIFICIDAD” DE PUERTO MONTT QUE ORIENTA LA VISIÓN DE CIUDAD

De acuerdo a la información obtenida del seminario “Construyendo Ciudad, Nuestra Visión de Puerto Montt”, realizado por la Delegación de Puerto Montt de la Cámara Chilena de la Construcción en Junio 2007, se determinó que el rasgo particular y único de Puerto Montt, que la distingue respecto a otras ciudades equivalentes en Chile y Sudamérica, es su **POSICIÓN ESTRATÉGICA RESPECTO AL CONO SUR.**

La localización geográfica de Puerto Montt, la escala de la ciudad y las características de su desarrollo económico, determinan un **rol de nexo estratégico**:

⁶ 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)



- entre Chile Continental e Insular.
- entre Chile y las ciudades Argentinas del cono sur

Por lo tanto, se propone el reconocimiento de Puerto Montt como “CIUDAD - NEXO”, plataforma de servicios asociada principalmente a la industria del turismo y de la acuicultura, como eje de la Visión de Ciudad.

A continuación se presentan seis lineamientos estratégicos que deben abordarse desde el sector público y privado para llevar a cabo y potenciar esta “VISIÓN DE CIUDAD - NEXO”.

IV. LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE LA VISIÓN DE CIUDAD

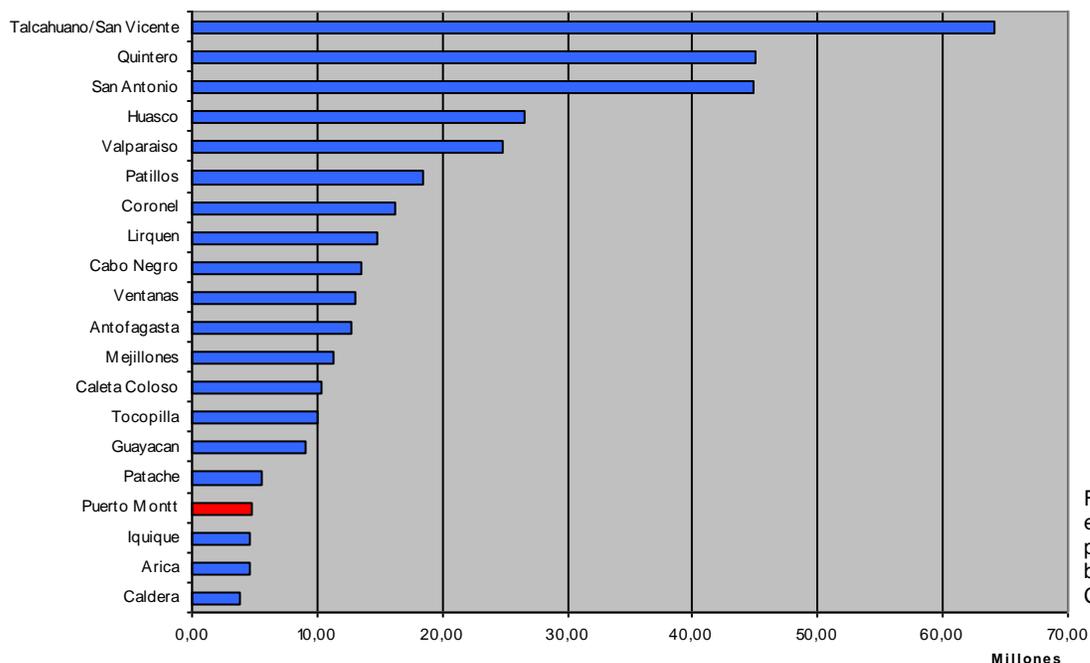
Para llevar a cabo el fortalecimiento del rol de Puerto Montt en cuanto a su posición geográfica estratégica, se reconocen 6 ejes de futuro desarrollo.

1. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Potenciar, a través de inversión, la infraestructura de transporte, tanto terrestre como aéreo y fluvial, consolidando la ciudad como una plataforma a nivel nacional e internacional para la provisión de servicios, el intercambio comercial y el turismo.

Según datos de movimiento portuario de la Cepal, la importancia de Puerto Montt como puerto de carga es bastante baja respecto a otras ciudades-puerto del país, ocupando apenas el puesto 17. Incluso se ha constatado un descenso del movimiento portuario desde el año 2003 al 2006, desde aproximadamente 1,4 MM de toneladas a alrededor de 0,9 MM.

Movimiento Portuario 20 puertos más dinámicos
Toneladas totales 2003-2006



Fuente:
elaboración
propia en
base a datos
Cepal

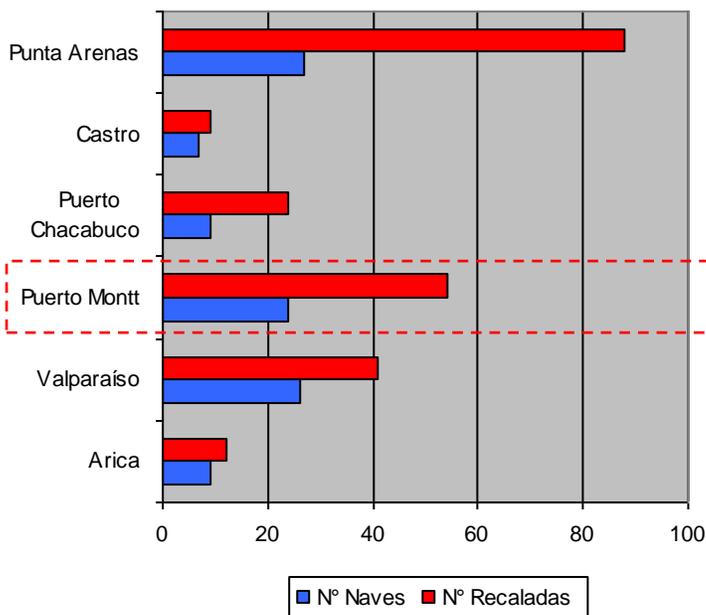


CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN

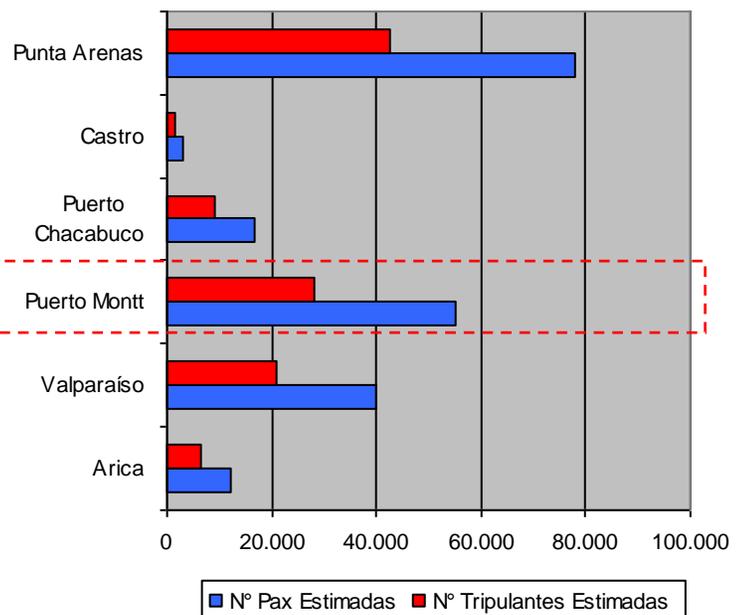
DELEGACIÓN PUERTO MONTT

Por el contrario, el puerto de Puerto Montt está entre los tres con mayor número de recaladas de cruceros y transatlánticos, junto a Valparaíso y Punta Arenas. Entre los tres concentran el 80% de los arribos a nivel nacional, además de recibir alrededor de 200 mil turistas en la temporada 2006-2007⁷.

**Movimiento portuarios de naves de pasajeros.
Temporada 2006-2007**



**Movimiento portuario de pasajeros
Temporada 2006-2007**



Fuente: elaboración propia en base a datos estudio Miño, G., Silva, V

Entre el 03 de noviembre de 2006 hasta el 06 de abril de 2007, periodo de duración de la temporada 2006-2007, Puerto Montt fue el segundo puerto con más recaladas de naves, y el tercero con mayor número de naves arribadas. En cuanto al movimiento de pasajeros, esta ciudad recibió la segunda mayor cantidad de pasajeros (recalados), y la tercera de tripulantes.

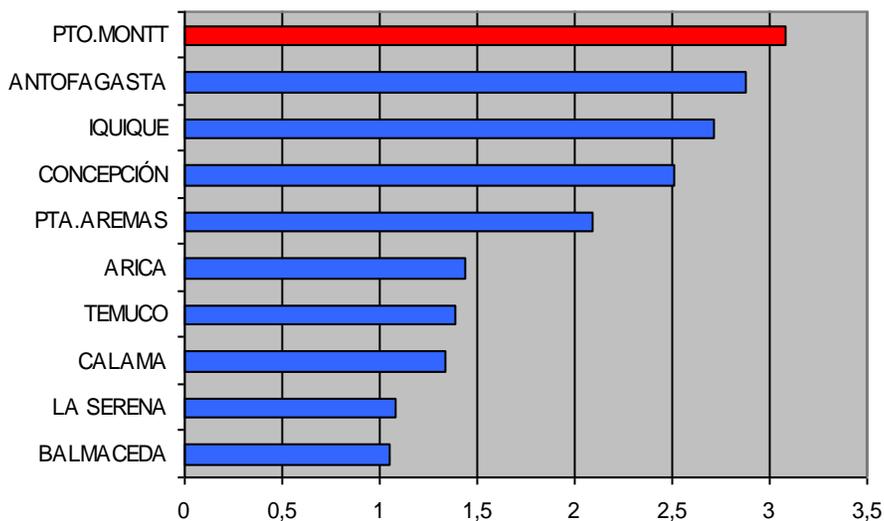
Considerando las altas cifras de ingresos que este tipo de turismo puede generar para la ciudad, sumado al escaso protagonismo del puerto en materia de movimiento de carga, el perfil turístico del puerto debiera ser potenciado a su máxima expresión.

⁷ Miño, G., Silva, V: "Chile: temporada de Cruceros Internacionales 2006-2007 y reseña de la oferta nacional. Departamento de promoción y fomento, Sernatur, abril 2007.

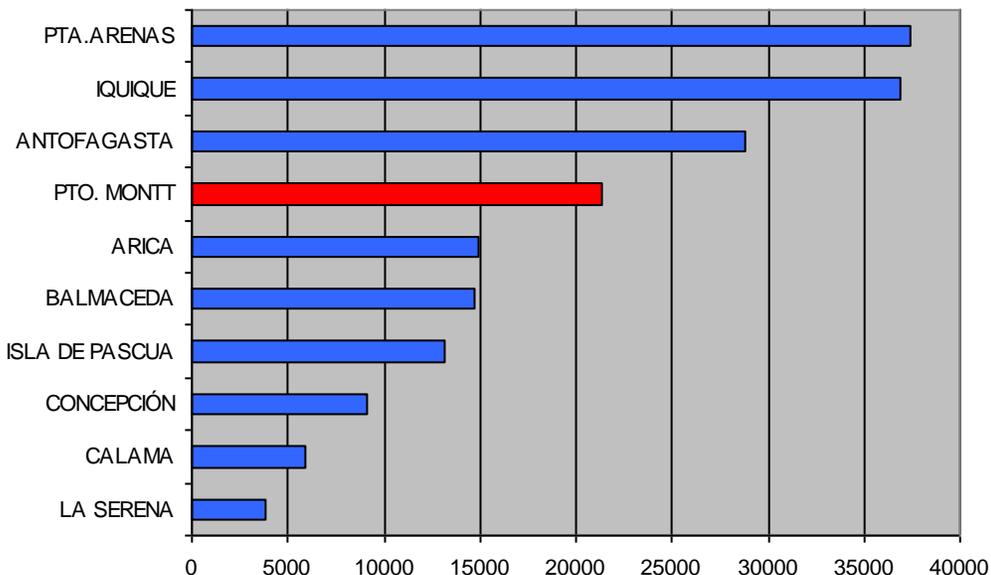


Por otra parte, el aeropuerto El Tepual de Puerto Montt es el segundo con mayor tráfico de pasajeros, después del aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, pero no tiene la misma importancia en cuanto al tráfico aéreo de carga.

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



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



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



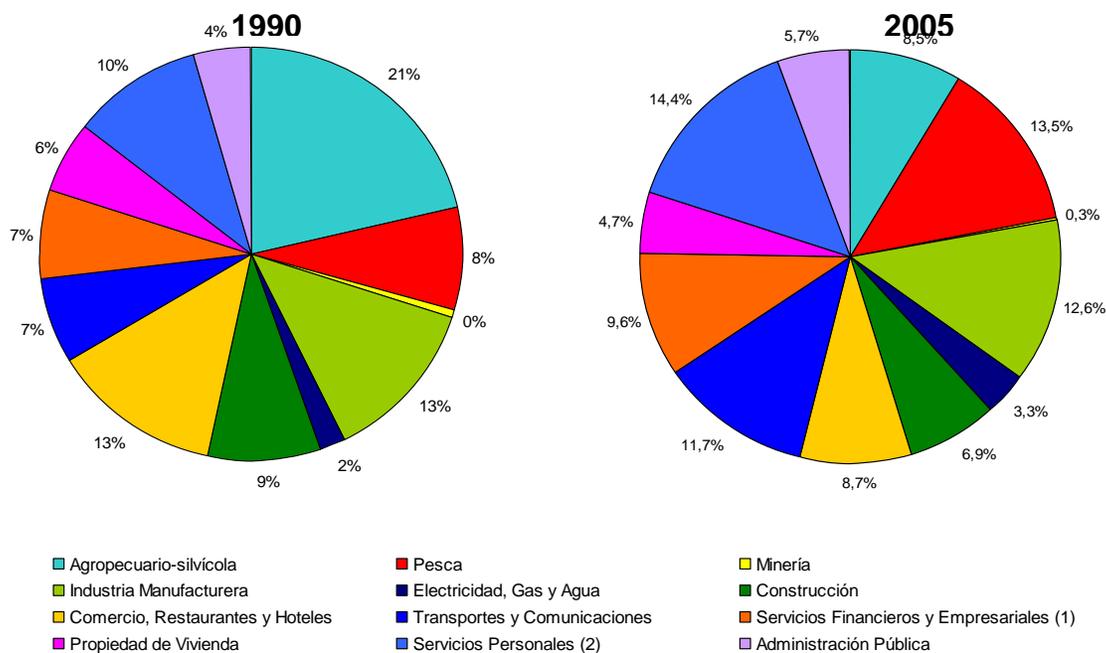
Esta situación indica que las obras de desarrollo de infraestructura debieran potenciar los flujos aéreos y portuarios en relación al turismo, complementándolos con la necesaria infraestructura de carreteras y transporte público urbano e interurbano, de tal forma que las personas que visitan la ciudad puedan fácilmente conectarse con los destinos de su interés. Además, es necesario considerar el desarrollo de las conexiones terrestres de la ciudad, determinando obras que sean capaces de responder a su crecimiento sostenido y a la creciente demanda de conexión por parte de las localidades vecinas⁸.

2. FUENTES PRODUCTIVAS

Facilitar el desarrollo de actividades productivas de diferente magnitud y orden, reforzando la diversidad de las fuentes de crecimiento y empleo y permitiendo su crecimiento.

Como demuestra la distribución del PIB regional, la Región de los Lagos presenta un panorama de gran diversidad de actividades, sin un predominio claro de alguna rama productiva. Las actividades que mayor aumento presentaron en el periodo graficado fueron Pesca, Transporte y Comunicaciones y las vinculadas a los Servicios personales y empresariales.

Producto Interno Bruto X Región de los Lagos



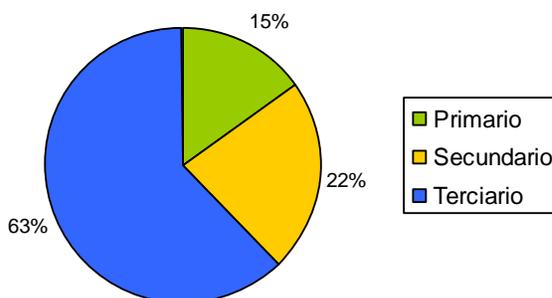
Fuente: elaboración propia en base a datos Banco Central

⁸ En este sentido, el sector público ha generado ya una carpeta de obras a realizar para el período 2007 – 2012. Queda pendiente una revisión de éstas y nuevas propuestas por parte del sector privado (Anexo nº 5).



En tanto, la comuna de Puerto Montt presenta un fuerte predominio de empleos en el sector terciario, sin embargo la presencia de los sectores primario y secundario no deja de ser relevante.

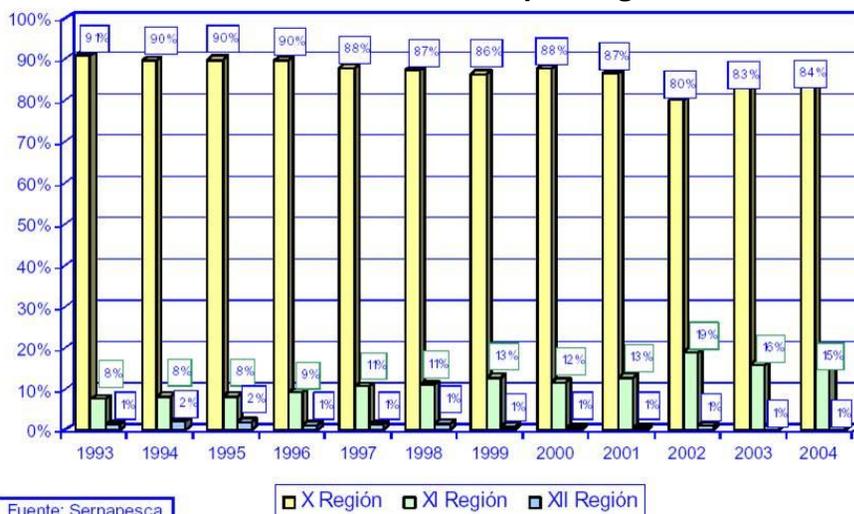
Personas empleadas por Sector Económico Comuna de Puerto Montt
Porcentaje 2002



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

El fuerte crecimiento del sector pesquero reflejado en el PIB se debe principalmente al boom que la industria salmonera ha vivido en la zona. Según datos de SalmonChile A.G., actualmente Chile es el segundo productor mundial de salmón y primero en trucha, con una tasa de expansión promedio de 22% anual durante la última década, lo que significó un aumento desde US\$ 159 millones exportados en 1991 a US\$ 1.721 millones en el 2005, crecimiento dado principalmente en la X Región.

Producción de Salmón por Región %



Fuente: Sernapesca

X Región XI Región XII Región

Fuente: SalmónChile A.G.



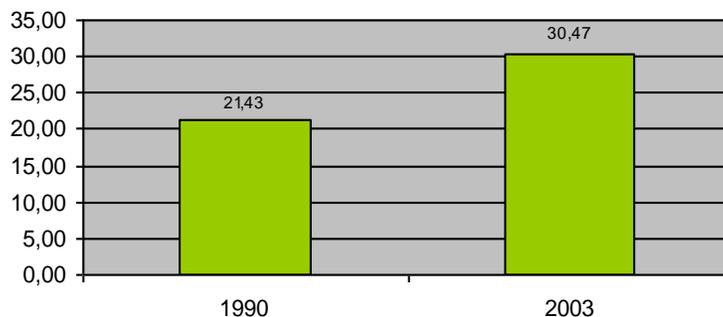
CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN

DELEGACIÓN PUERTO MONTT

A su vez, el desarrollo de la industria mitilicultura (mejillones – choritos) en la X Región ha tenido un crecimiento explosivo desde 1998 en adelante, duplicando cada año la producción y creciendo sobre el 50% anual entre los años 2002 y 2004, donde prácticamente el 100% de la producción se obtuvo en la X Región⁹.

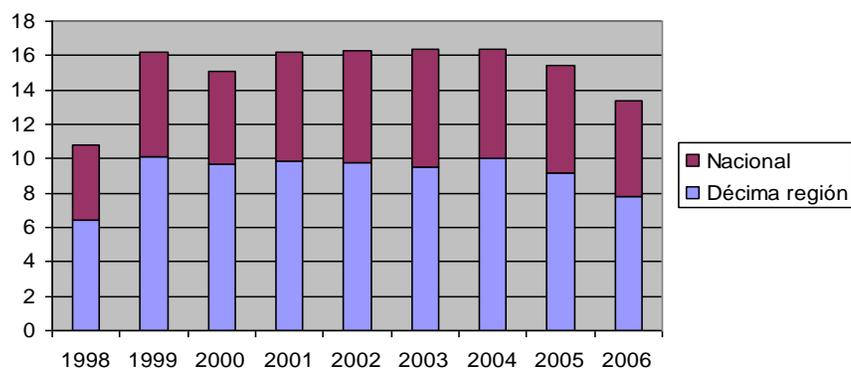
Todo este enorme desarrollo ha mejorado el ingreso medio de los hogares de Puerto Montt, el que al año 2003 alcanzaba \$514.725 (30,47 UF), situando a la ciudad por sobre el promedio nacional total (\$ 443.514) y nacional sin RM (\$ 363.514), y permitiendo, además, mantener tasas de desempleo menores al promedio nacional a lo largo del tiempo.

Ingreso medio hogares Puerto Montt 1990 - 2003
UF comparable



Fuente: elaboración propia en base a datos comunales, Observatorio Urbano – MINVU y datos UF anuales Banco Central.

Tasa de desocupación X Región v/s Chile



Fuente: elaboración propia en base a datos INE, cifras correspondientes a la Encuesta Nacional del Empleo.

En definitiva, en este eje de desarrollo, Puerto Montt debiera potenciar las condiciones que permiten la diversidad de actividades productivas, generando especialmente un ambiente favorable para el desarrollo de las actividades predominantes.

⁹ Fuente: "Identificación y estudio de cluster exportadores regionales. Región de los Lagos". www.prochile.cl

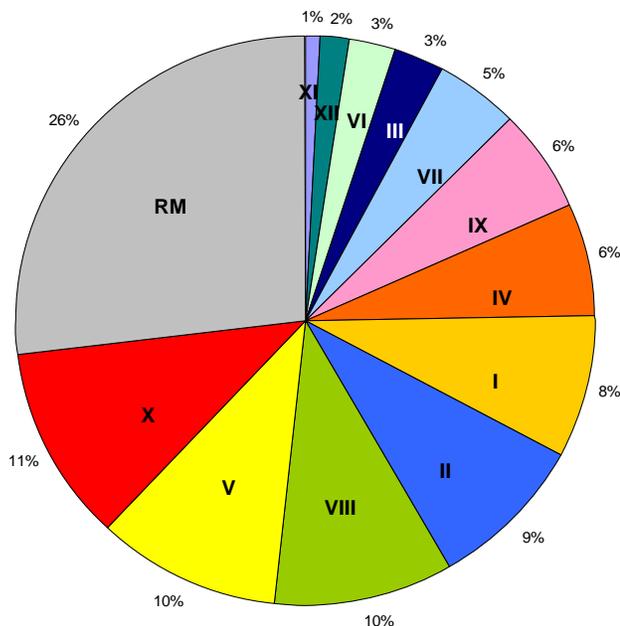


3. PLATAFORMA TURÍSTICA

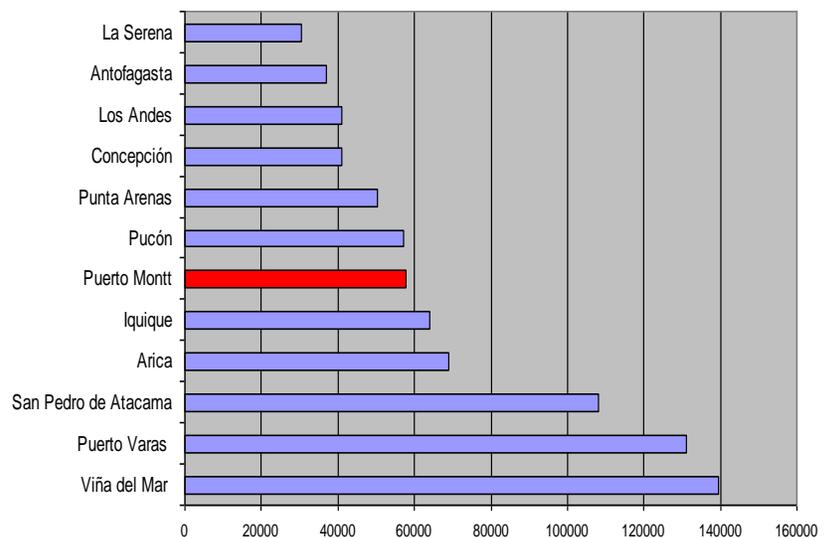
Desarrollar la ciudad como una plataforma turística de escala nacional e internacional.

A pesar de que la X Región de los Lagos fue la segunda con mayor afluencia de pasajeros por turismo del año 2006¹⁰, el promedio de pernoctaciones en Puerto Montt es bastante bajo, incluso en relación a la vecina ciudad de Puerto Varas.

Llegada de pasajeros por regiones.
Total 2006



Pernoctación extranjeros por ciudades
(más de 30.000 anuales) 2005



Fuente: elaboración propia en base a datos INE

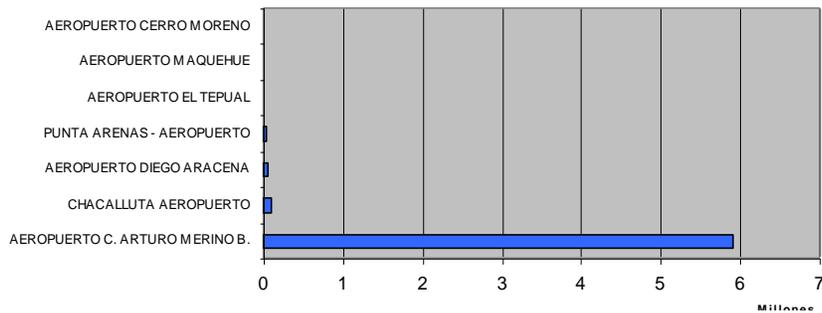
Esto indica que el rol turístico de Puerto Montt no ha sido atraer hacia sí misma a los turistas, sino servir de plataforma de conexión hacia los diferentes centros de turismo de la zona sur del país. Esta realidad debe ser reconocida y potenciada, buscando maneras de sacar el máximo de provecho al tiempo de estadía de las personas en la ciudad.

¹⁰ Hay que considerar la probabilidad de que un volumen importante de personas no vayan a Puerto Montt sino a otras ciudades turísticas de la región, por ejemplo, Valdivia. Además, desde este año esa ciudad es capital de la nueva Región de los Ríos.

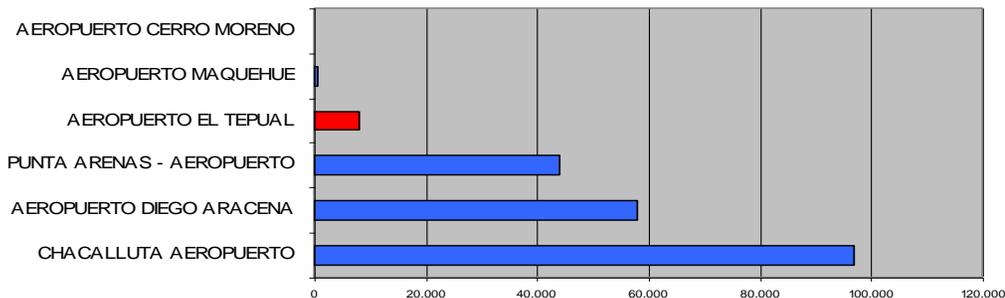


Sin embargo, la llegada de extranjeros al aeropuerto el Tepual también es baja en relación a otras ciudades de Chile, especialmente si se lo compara con los otros seis aeropuertos internacionales del país. Así mismo ocurre con el puerto de Puerto Montt.

Turistas extranjeros entrados 1999-2007 según lugar de entrada
AEROPUERTOS INTERNACIONALES

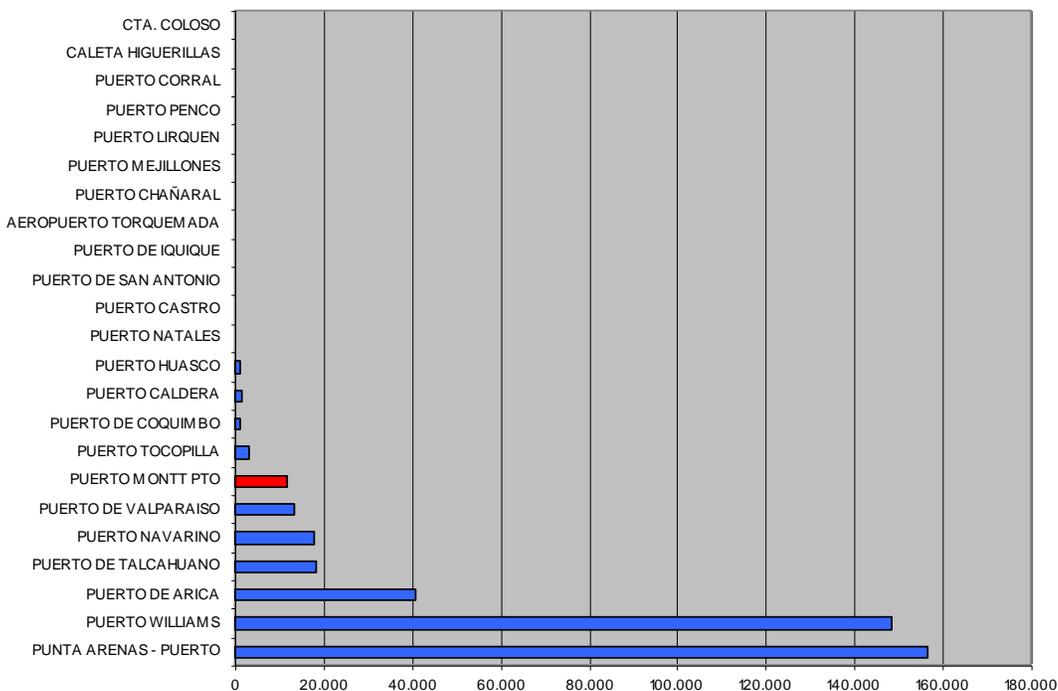


TODOS



EXCEPTO
A.M.B.

Turistas extranjeros entrados entre 1999-2007 según lugar de entrada
PUERTOS



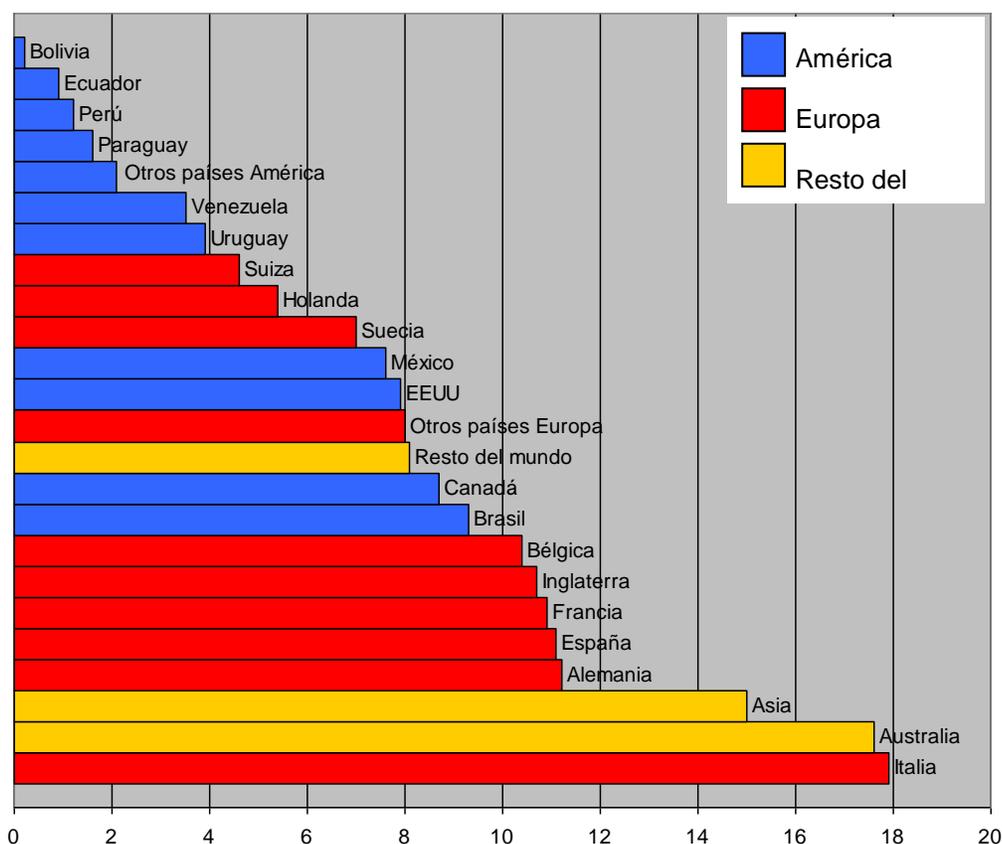


CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN

DELEGACIÓN PUERTO MONTT

Por otra parte, aunque un escaso porcentaje de turistas extranjeros viene a Puerto Montt y sus alrededores como destino turístico principal, la preferencia es evidentemente más fuerte entre los turistas europeos y de lugares distantes como Asia y Australia. Esto indica que el desarrollo turístico de la zona debe orientarse a este perfil de turista, generando una oferta adecuada en cantidad y estándar a sus altas exigencias.

Preferencia por Puerto Montt y alrededores como destino de llegada según nacionalidad del turista
Porcentajes año 2000



Oferta de servicios turísticos 2006 - Sernatur

| | | 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: elaboración propia en base a datos Sernatur, remarcando los máximos valores por categoría.

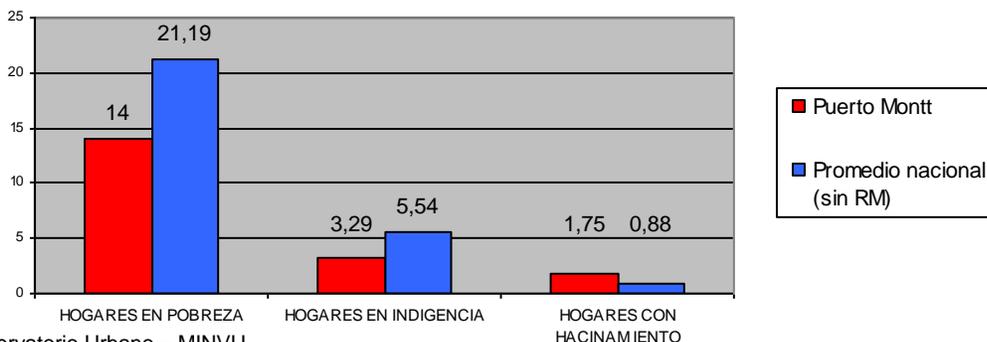


4. CALIDAD DE VIDA

Mejorar la calidad de vida de la población de Puerto Montt, asegurando un estándar mínimo de vida mediante el acceso equitativo a los bienes, servicios y oportunidades que entrega la ciudad.

A pesar de que el desarrollo económico de la ciudad ha influido positivamente en el estándar de vida de sus habitantes, generando una importante disminución de la pobreza, de tal forma que tanto el porcentaje de hogares pobres como indigentes es menor al promedio nacional (sin RM¹¹), los niveles siguen siendo importantes, sobre todo en relación a la pobreza no indigente.

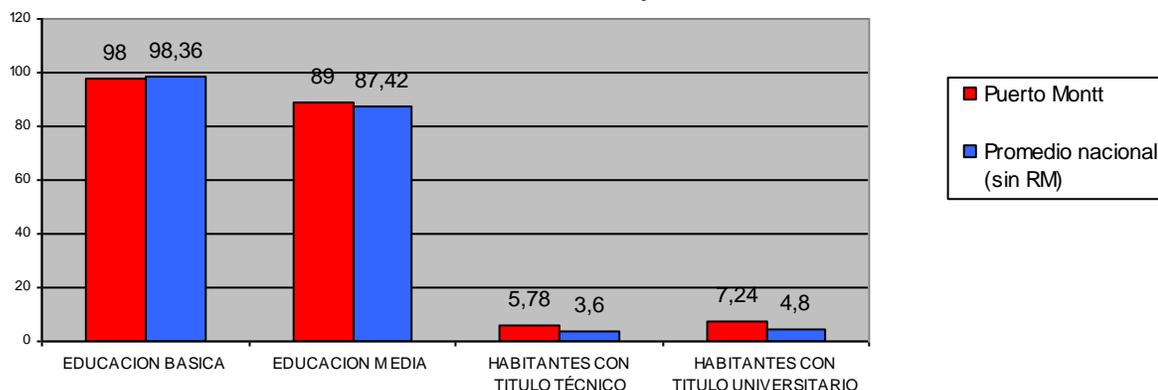
Hogares en situación de necesidad
Puerto Montt v/s promedio nacional (sin RM)
Porcentaje 2003



Fuente: Observatorio Urbano – MINVU.

En cuanto a la cobertura educacional, mientras en la educación básica y media bordea el 100%, existe un fuerte déficit en educación superior, tanto técnica como profesional, a pesar de ser sede de la Universidad de los Lagos.

Cobertura educacional
Puerto Montt v/s Promedio nacional (sin RM)
Porcentaje 2002

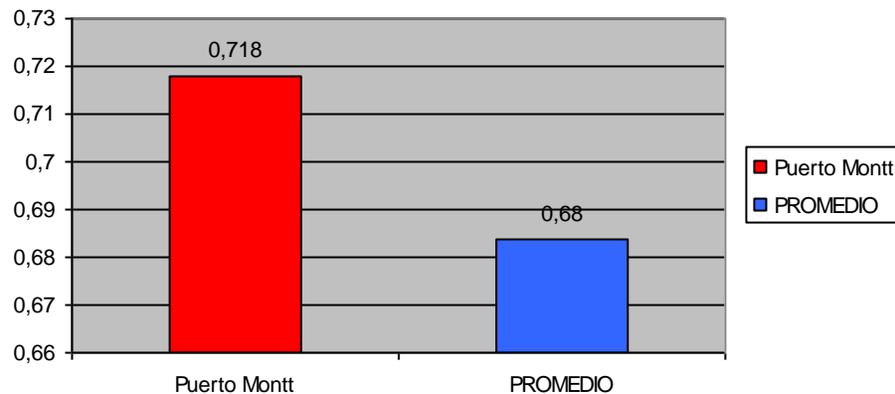


¹¹ Para los gráficos comparativos entre Puerto Montt y el Promedio nacional se consideraron todas las regiones excepto la Región Metropolitana, dado que por su enorme escala dificulta la comparación de las demás regiones.



Por su parte, el Índice de Desarrollo Humano¹² de Puerto Montt al año 2003 fue mayor al promedio nacional (sin RM), lo que explica la alta afluencia migratoria hacia la ciudad.

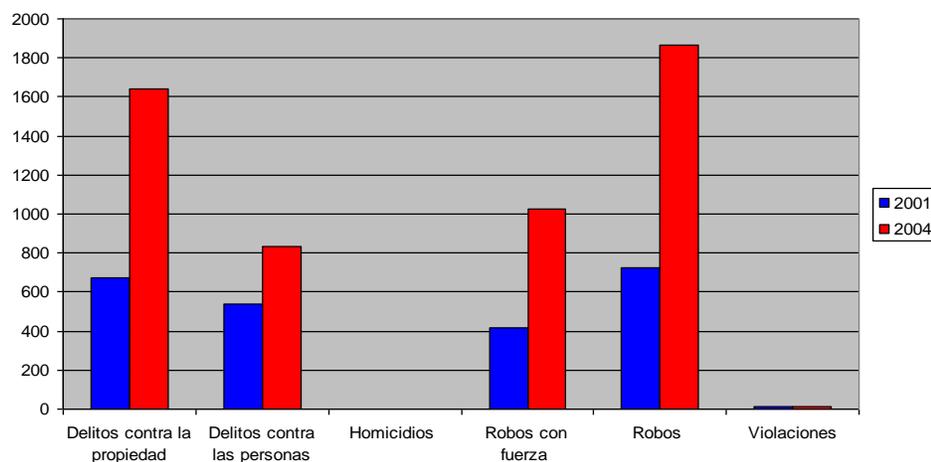
**Índice de Desarrollo Humano 2003 comparable
Puerto Montt v/s Promedio nacional (sin RM)**



Fuente: Observatorio Urbano – MINVU.

Pese a estas estadísticas más bien positivas, un problema bastante grave que ha afectado crecientemente la calidad de vida de la población de Puerto Montt ha sido el aumento de la delincuencia en casi todos los tipos de delitos, bastante por sobre el promedio nacional (sin RM).

**Seguridad. Crecimiento denuncias por tipo de delito
Comuna Puerto Montt
Denuncias/hab**

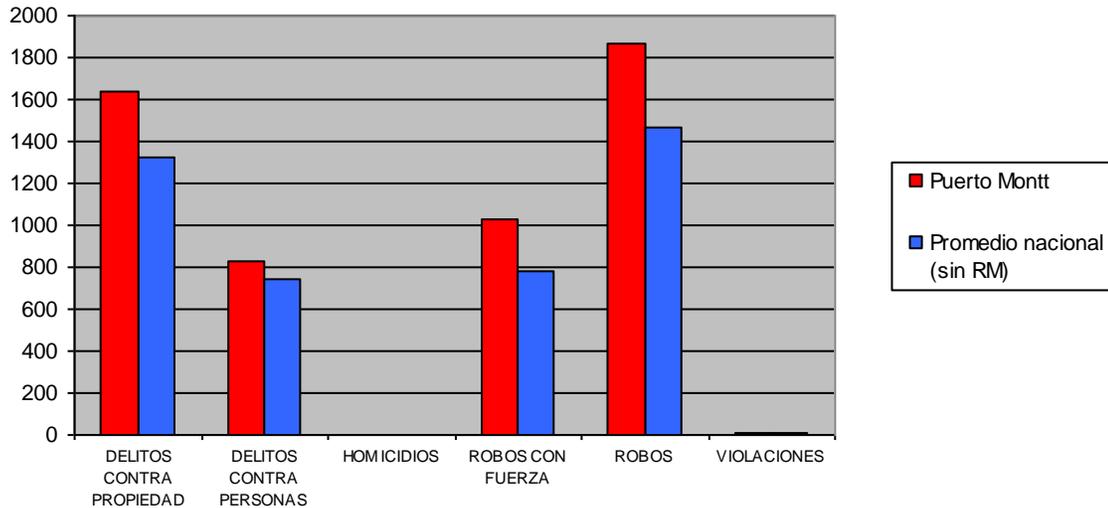


Fuente: Observatorio Urbano – MINVU.

¹² 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



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



Fuente: Observatorio Urbano – MINVU.

Este hecho ha quedado de manifiesto en el estudio “City Marketing en Puerto Montt”, que reveló que la principal preocupación de la población es la Delincuencia, Robos y Violencia¹³.

En definitiva, para consolidar el desarrollo económico y urbano de Puerto Montt es necesario asegurar un buen estándar de vida para su población, mejorando los niveles de educación, acceso a servicios y reduciendo los niveles de pobreza, puesto que sólo perfeccionando el capital humano de la ciudad se podrán mantener y aumentar las tasas de desarrollo.

¹³ Fuente: estudio City Marketing Puerto Montt, enero 2007, realizado por Adimark por encargo de la Corporación de Desarrollo de Puerto Montt.



5. MEDIO AMBIENTE

Definir y aplicar **estándares medioambientales** para la preservación de los atributos naturales de la zona, considerando un diagnóstico de lo que se debe y puede preservar.

Dado que los atributos paisajísticos de un lugar determinan en gran medida su atractivo turístico, el cuidado del medioambiente se constituye en un importante aspecto de alcance económico. Es por esto que las autoridades deben incentivar su protección mediante normativas y recursos específicos orientados a ello.

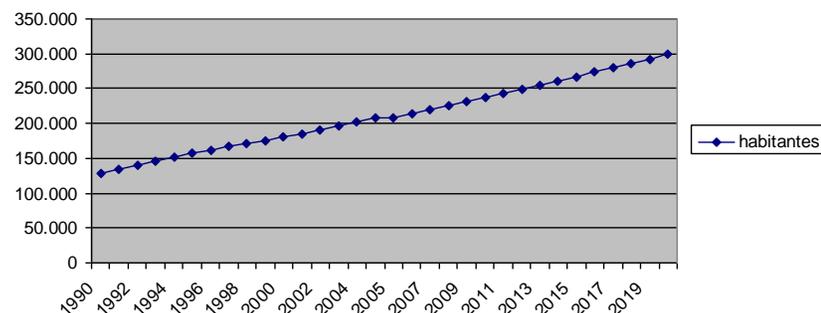
Para esto se debe hacer una definición previa de las áreas de protección que la sociedad considera valiosas y dignas de ser conservadas, dada las externalidades positivas que generan a la sociedad, y considerando los recursos adecuados para hacer posible dicha conservación.

6. CRECIMIENTO URBANO

Potenciar el desarrollo inmobiliario mediante **instrumentos de regulación flexibles** que permitan administrar el crecimiento de la ciudad en forma eficiente y aseguren la disponibilidad del recurso suelo, según las necesidades de las personas.

Puerto Montt ha experimentado un fuerte crecimiento poblacional, con una variación intercensal cercana al 40%, muy por sobre el promedio nacional (alrededor de 19%). Si a esto sumamos que según las proyecciones poblacionales del INE, hacia el año 2020 Puerto Montt alcanzaría una población aproximada de 300.000 habitantes, aumentando en promedio 5.668 habitantes al año, es previsible un fuerte aumento de la demanda habitacional.

Proyecciones de Población para Puerto Montt
1990 - 2020



Fuente: elaboración propia en base a datos INE

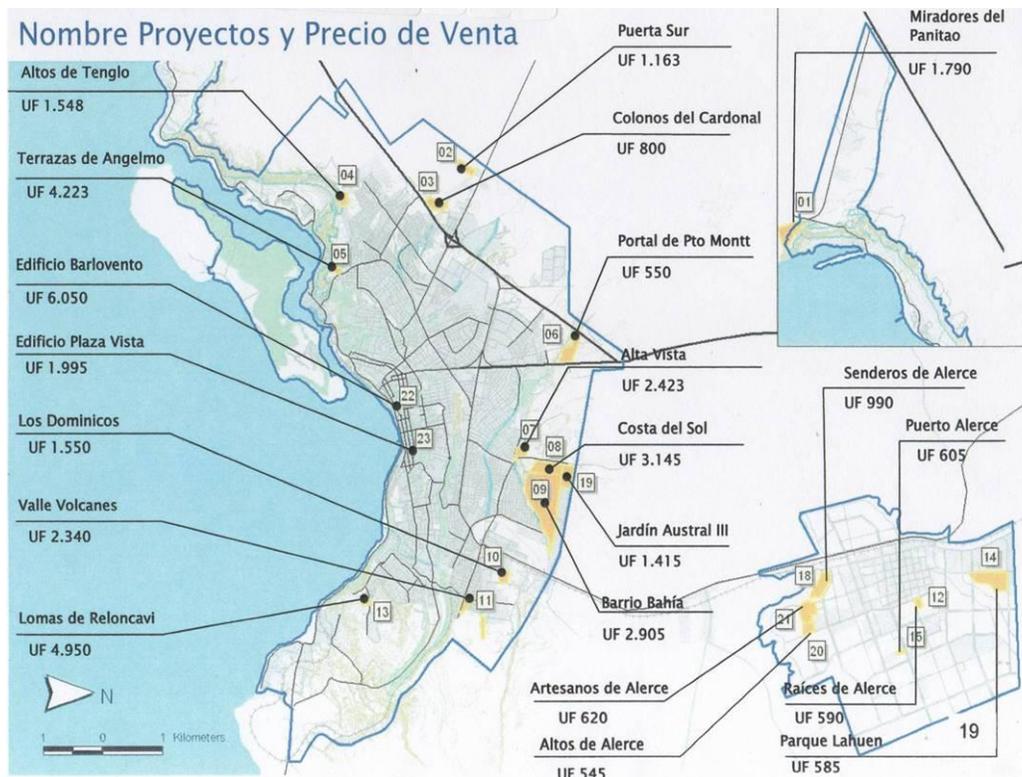
Actualmente el déficit habitacional de Puerto Montt asciende a 6.564 nuevas viviendas, lo que la sitúa como la quinta ciudad intermedia con mayor requerimiento.

Ante este panorama se requieren medidas que permitan acoger esa demanda de manera armónica y sustentable para la ciudad. Las medidas propuestas son:

(i) En el corto plazo: implementar un nuevo **Plan Regulador que no imponga dinámicas ajenas a las preferencias y necesidades de las personas**, permitiendo el desarrollo natural de la actividad inmobiliaria, la que en Puerto Montt se ha desplegado a todo lo largo del territorio, determinando de manera autónoma y eficiente el perfil de oferta y demanda más adecuado a cada sector.

De hecho, en Puerto Montt existe una fuerte preferencia por las viviendas unifamiliares por sobre los departamentos, la que se ha mantenido bastante estable a lo largo de las últimas décadas. Esto, sumado al crecimiento poblacional, conlleva una alta demanda por suelo, que debe ser acogida por el nuevo instrumento.

(ii) A largo plazo: a futuro, y en la medida que se realicen los ajustes necesarios a nivel de Ley General de Urbanismo y Construcciones, la planificación de la ciudad debiera tender a implementar mecanismos de **Planificación por condiciones**, los que entregan gran flexibilidad al desarrollo urbano en la medida que los proyectos se hagan cargo de los impactos que generan.



Fuente: exposición Claudio Gaete, seminario CChC "Construyendo Ciudad, nuestra visión de Puerto Montt"



CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN

DELEGACIÓN PUERTO MONTT

Finalmente, y tal como demuestra el Inacor de la X Región de los Lagos para los dos primeros trimestres de 2007, la dinámica del sector construcción es bastante fluctuante y sensible. Esto lleva a cuidar especialmente el no sobre-regular la actividad o generar restricciones artificiales de suelo urbano, lo cual podría generar un congelamiento de los desarrollos en la ciudad.

Inacor e indicadores parciales al primer trimestre de 2007
(variación en 12 meses)

| | Indicadores Parciales | | | INACOR |
|------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|--------|
| | Empleo Sectorial | Permisos de Edificación | Consumo de Cemento | |
| I Tarapacá | ▲ | ▼ | ▲ | 9.0 |
| II Antofagasta | ▲ | ▲ | ▼ | 11.2 |
| III Atacama | ▲ | ▲ | ▲ | 46.4 |
| IV Coquimbo | ▲ | ▼ | ▼ | 6.8 |
| V Valparaíso | ▼ | ▼ | ▲ | -0.6 |
| VI O'Higgins | ▲ | ▼ | ▼ | 2.4 |
| VII Maule | ▼ | ▼ | ▲ | -3.2 |
| VIII Bío Bío | ▼ | ▲ | ▼ | -3.7 |
| IX La Araucanía | ▲ | ▼ | ▲ | 11.2 |
| X Los Lagos | ▲ | ▼ | ▲ | 8.6 |
| XI Aysén | ▲ | ▲ | ▼ | 21.4 |
| XII Magallanes | ▼ | ▼ | ▲ | 9.2 |
| RM Metropolitana | ▲ | ▼ | ▲ | 3.6 |
| TOTAL | ▲ | ▼ | ▲ | 4.2 |

▲ Variación positiva en doce meses

▼ Variación negativa en doce meses

INACOR e indicadores parciales (segundo trimestre de 2007)
(variación en 12 meses)

| | Indicadores Parciales | | | INACOR |
|-----------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|--------|
| | Empleo Sectorial | Permisos de Edificación | Consumo de Cemento | |
| I Tarapacá | ▲ | ▼ | ▲ | 17.8 |
| II Antofagasta | ▲ | ▲ | ▲ | 14.8 |
| III Atacama | ▲ | ▼ | ▲ | 23.6 |
| IV Coquimbo | ▲ | ▼ | ▲ | 8.6 |
| V Valparaíso | ▲ | ▼ | ▼ | -4.6 |
| VI O'Higgins | ▲ | ▼ | ▼ | 11.0 |
| VII Maule | ▼ | ▼ | ▲ | -0.8 |
| VIII Bío Bio | ▼ | ▲ | ▼ | -11.4 |
| IX La Araucanía | ▲ | ▼ | ▲ | 6.3 |
| X Los Lagos | ▼ | ▲ | ▲ | 0.1 |
| XI Aysén | ▼ | ▼ | ▲ | -10.7 |
| XII Magallanes | ▼ | ▲ | ▲ | 38.4 |
| RM | ▲ | ▼ | ▲ | 7.4 |
| Total | ▲ | ▼ | ▲ | 4.8 |

▼ Variación negativa en doce

Fuente: Cámara Chilena de la Construcción



V. LINEAMIENTOS ESPECÍFICOS PARA ÁREAS CARACTERÍSTICAS

Finalmente, una vez identificados los lineamientos estratégicos para el desarrollo general de la ciudad, se deben definir inversiones públicas y normativas orientadas a potenciar las fortalezas y desarrollar las oportunidades propias de la estructura urbana de la ciudad, en su escala más inmediata:

- d. **Sector Centro:** a través de un cuerpo normativo adecuado, posibilitar un desarrollo armónico de este sector de la ciudad, permitiendo una actividad inmobiliaria residencial y comercial razonable, en un contexto de respeto a los valores patrimoniales y urbanos de la ciudad.
- e. **Borde costero:** potenciar su rol en el desarrollo de Puerto Montt como plataforma para el turismo.
- f. **Borde terrazas:** potenciar la conexión de las diferentes terrazas de la ciudad, fortaleciendo su latente rol turístico, mediante sistemas de transporte adecuados (funiculares, tranvías, etc.)

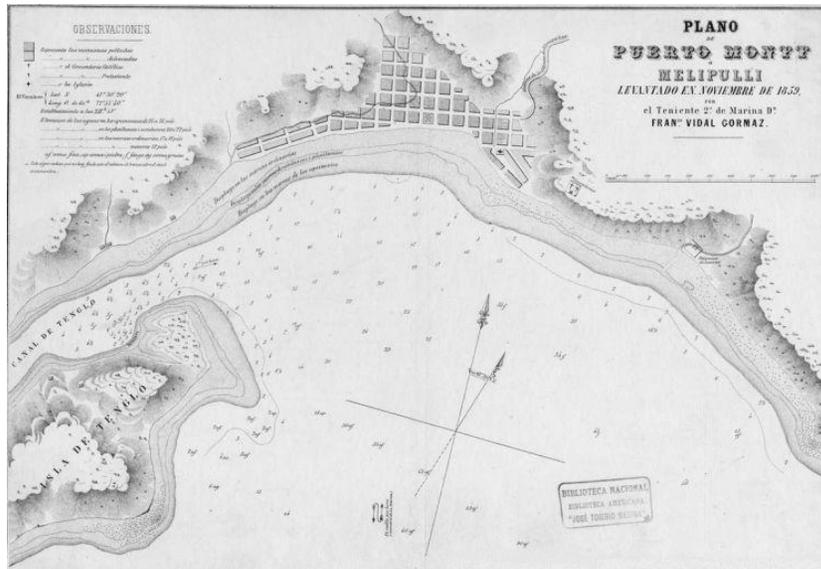


CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN

DELEGACIÓN PUERTO MONTT

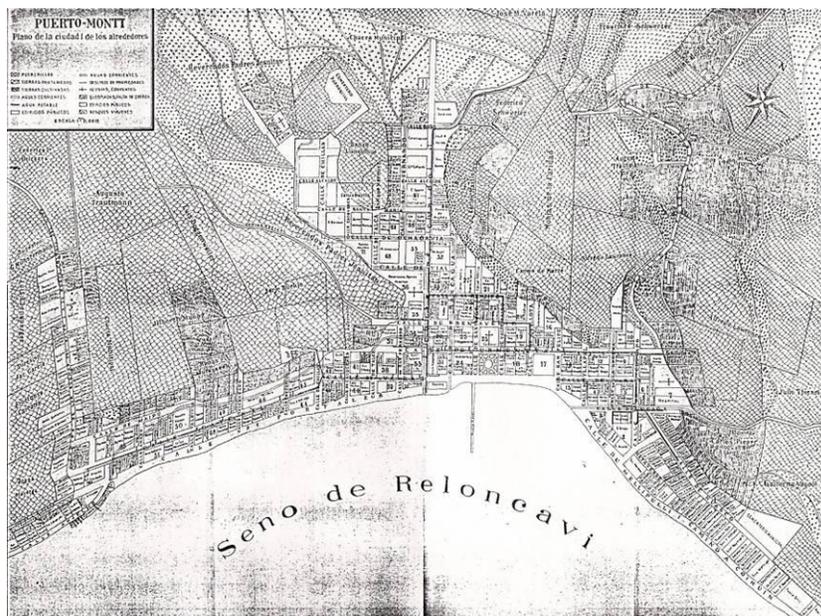
ANEXOS

ANEXO 1
Plano Puerto Montt – Melipulli 1859



Fuente: exposición Gianpiero Cherubini, seminario CChC “Construyendo Ciudad, nuestra visión de Puerto Montt”

ANEXO 2
Plano Puerto Montt 1895, Víctor Bordaí



Fuente: exposición Gianpiero Cherubini, seminario CChC “Construyendo Ciudad, nuestra visión de Puerto Montt”

ANEXO 3
Plano Puerto Montt 1920 (Álbum de la Zona Austral)



Fuente: exposición Gianpiero Cherubini, seminario CChC "Construyendo Ciudad, nuestra visión de Puerto Montt"

ANEXO 3
Foto aérea Puerto Montt 1970



Fuente: exposición Gianpiero Cherubini, seminario CChC "Construyendo Ciudad, nuestra visión de Puerto Montt"

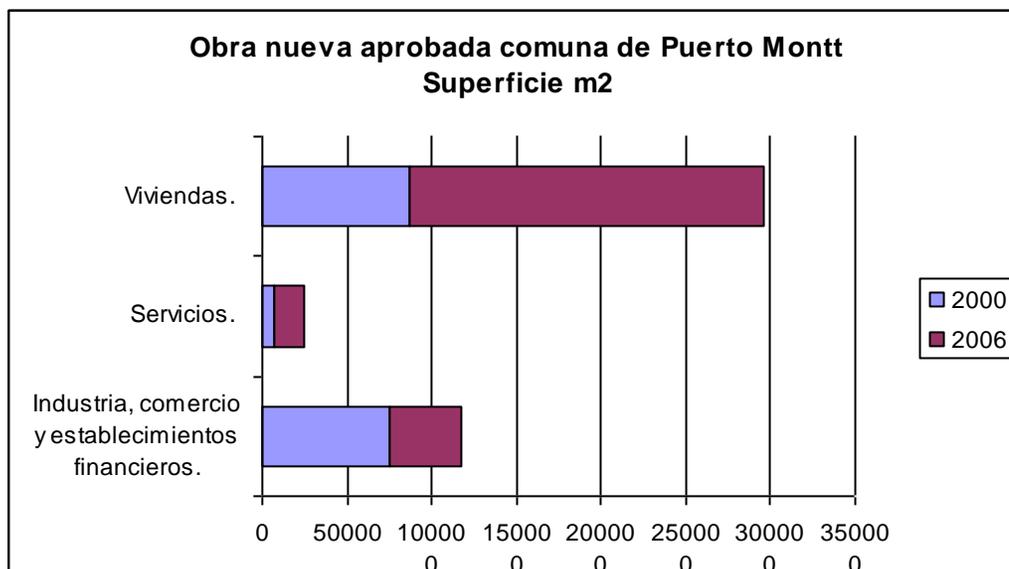


ANEXO 5
Convenio de programación para obras 2007 – 2012

| Proyectos | Responsable | Inversión total (M\$) |
|---|----------------------|-----------------------|
| Construcción Conexión Vial entre Ruta 5 (Puerto Montt) y Ruta 7 (Chamiza): tramo Volcán Puntagudo - Viaducto - Marathon - Río Puelche | Municipio MOP | 9.050.000 |
| Construcción Conexión Vial entre Ruta 5 (Puerto Montt) y Ruta 7 (Chamiza): tramo Av. Parque Industrial - Av. Presidente Ibáñez | MINVU MOP GORE | 8.092.500 |
| Mejoramiento Gestión de Tránsito Área Céntrica: modernización red de semáforos | MINVU | 2.850.000 |
| Mejoramiento y Apertura de Calle Petorca | MINVU | 2.000.000 |
| Equipos e insumos computacionales para la administración del Plan Ciudad | GORE | 18.000 |
| Mejoramiento Eje Guillermo Gallardo | MINVU | 5.294.000 |

Fuente: Convenio de Programación 2007-2012, GORE Región de los Lagos, MOP, MINVU, Municipalidad.

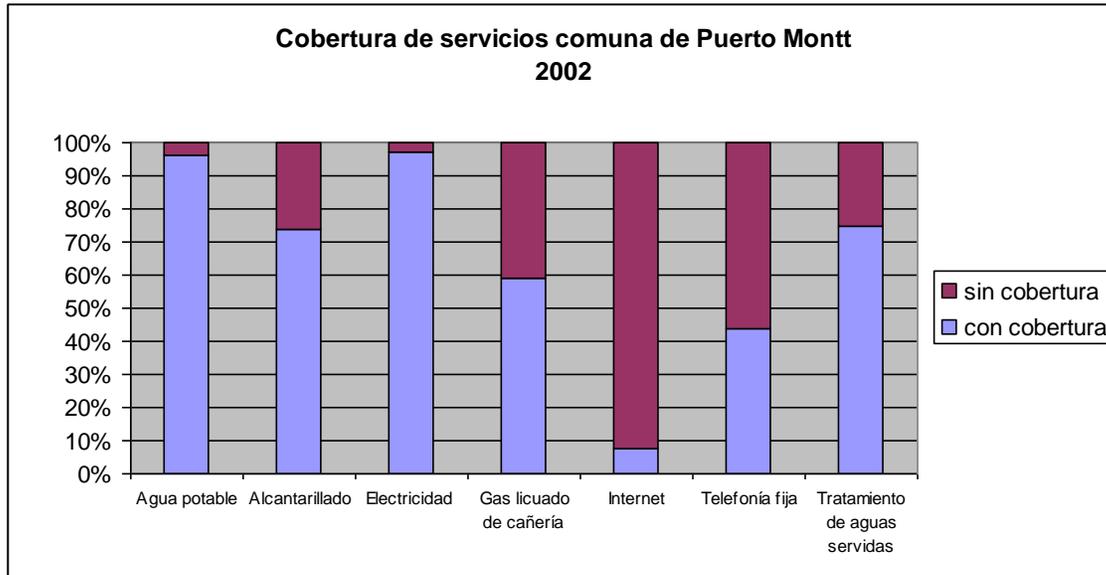
ANEXO 6



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

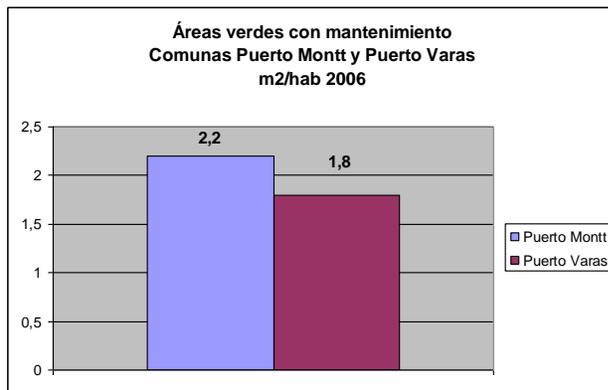
Se observa un fuerte incremento en la construcción de viviendas, y un estancamiento del sector industrial / comercial, ya que, a pesar de ser un crecimiento cuantitativamente mayor al del sector servicios, en términos relativos es mucho menor.

ANEXO 7

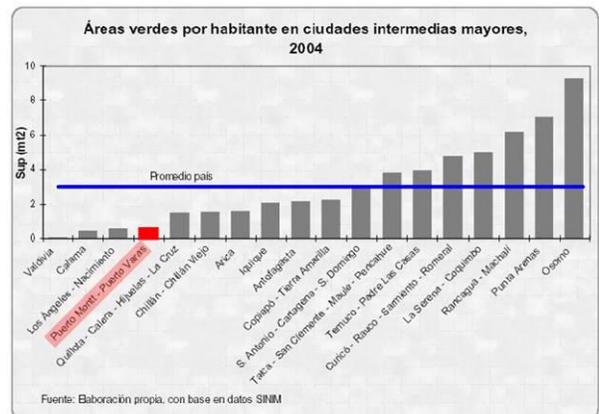


Fuente: elaboración propia en base a datos comunales, Observatorio Urbano – MINVU.

ANEXO 8
Áreas verdes comunales



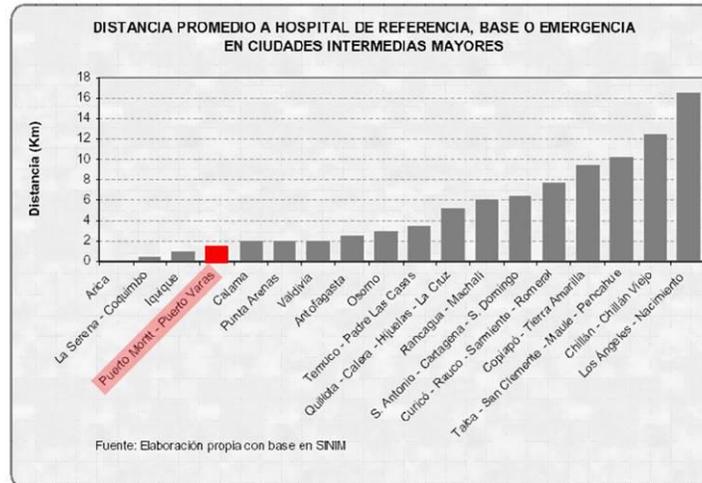
Fuente: elaboración propia en base a datos comunales, Observatorio Urbano – MINVU.



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

Una de las principales carencias urbanas de las ciudades de Puerto Montt – Puerto Varas es la cantidad de áreas verdes por habitantes, muy por debajo incluso de la media nacional. En Puerto Montt existen sólo 2,2 m2/hab., y en Puerto Varas 1,8 m2/hab. Esta carencia de áreas verdes sólo es superada, entre las ciudades intermedias mayores, por Valdivia, Calama y Los Ángeles – Nacimiento, lo que denota un problema grave para la ciudad.

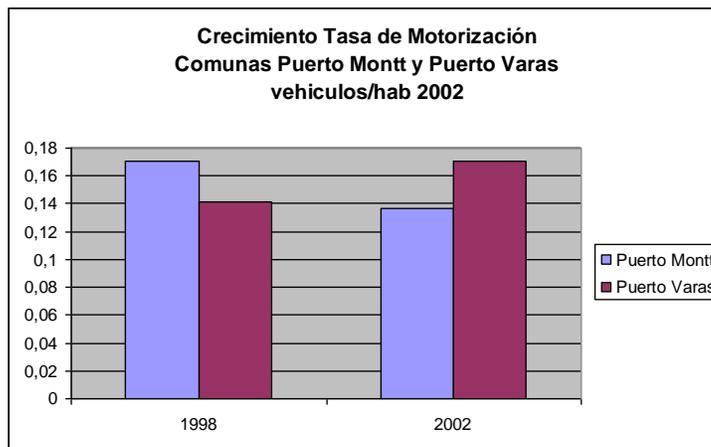
ANEXO 9
Cobertura de Salud – Distancia a hospitales



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

Un aspecto positivo de Puerto Montt – Puerto Varas es que la importante provisión de establecimientos de salud permite que sean de las ciudades con menor distancia a Hospitales, menos de 2 km en promedio.

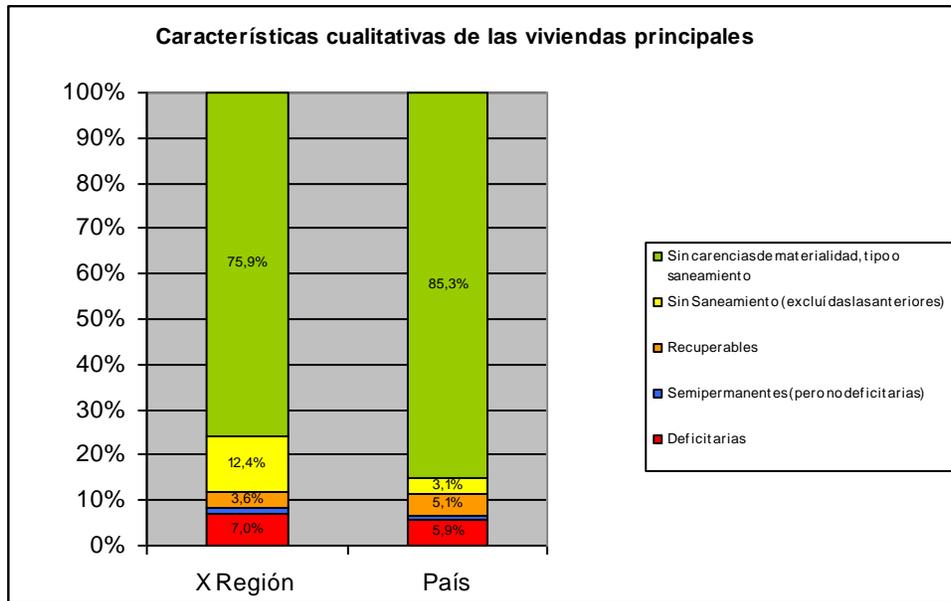
ANEXO 10



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

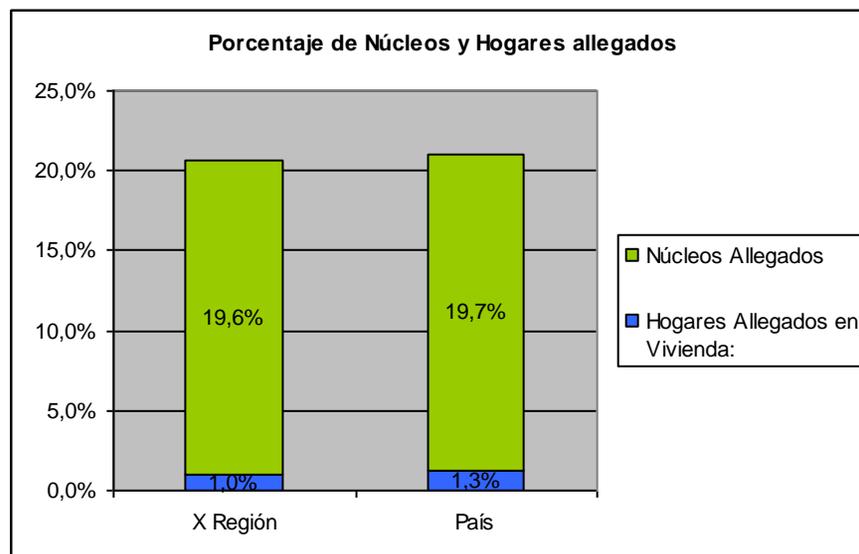
Entre 1996 y 2002 Puerto Montt vivió un leve retroceso de su parque automotriz, desde 0,171 a 0,141, mientras en Puerto Varas éste creció de 0,134 a 0,171. Esta situación sugiere una creciente presión sobre las infraestructuras viales de conexión entre ambas ciudades, puesto que gran parte de los residentes de Puerto Varas viajan diariamente a Puerto Montt.

ANEXO 11
Situación de la vivienda y el déficit habitacional



Fuente: Balance de Vivienda en Chile 2005, CChC.

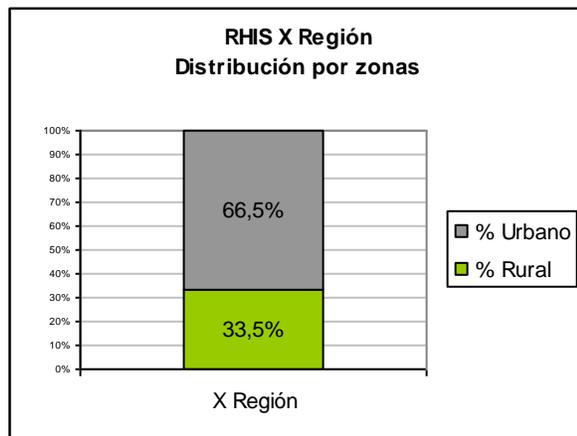
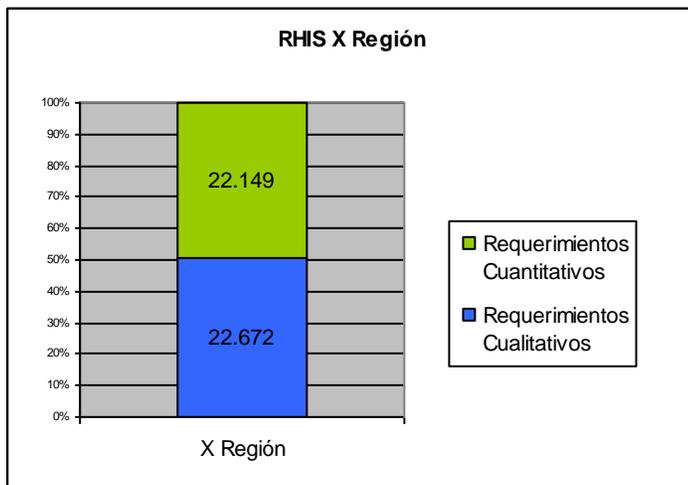
Se observa una importante proporción de viviendas sin saneamiento y deficitarias, muy por sobre la realidad nacional, y una proporción bastante menor de viviendas sin ningún tipo de carencias respecto al resto del país (apenas 75,9%). Por lo tanto, el estándar y nivel de conservación de las viviendas principales en la X Región es menor al promedio de Chile.



Fuente: Balance de Vivienda en Chile 2005, CChC.

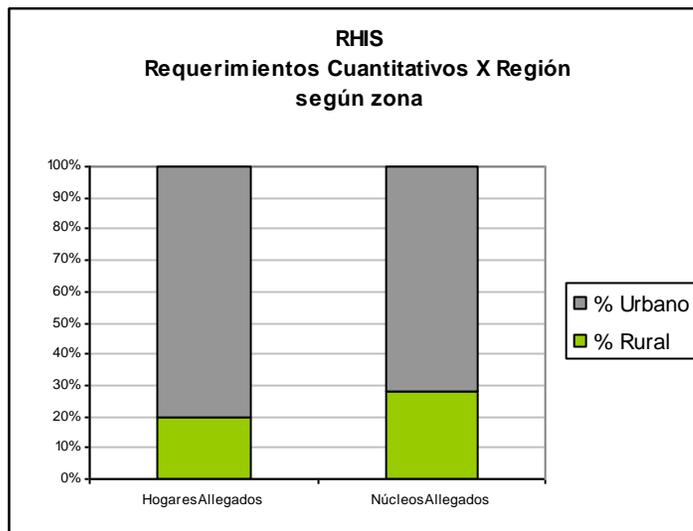
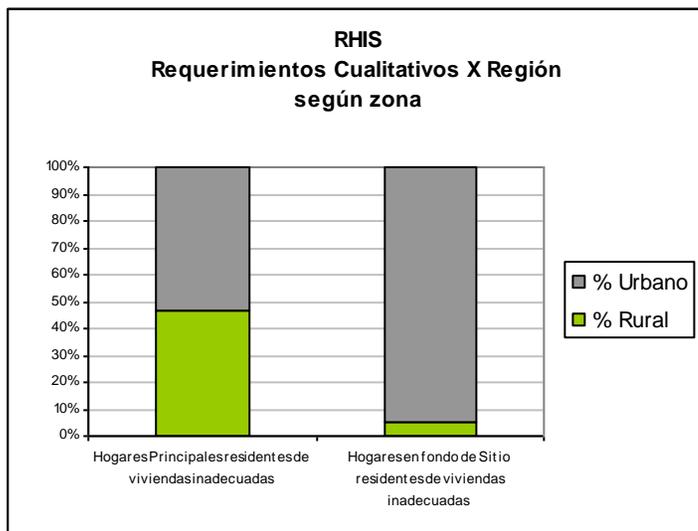


En cuanto a los Requerimientos Habitacionales de Interés Social, la X Región presenta cantidad similar de requerimientos cuantitativos y cualitativos, los que se distribuyen en mayor medida en la zona urbana. Sin embargo, el 33,5% de requerimientos en zona rural es ampliamente mayor al promedio nacional (19,2%)¹⁴.



Fuente: Balance de Vivienda en Chile 2005, CChC.

La desagregación de los requerimientos por zonas muestra que las viviendas inadecuadas de hogares de fondo de sitio se encuentran casi completamente en la zona urbana, mientras que las de hogares principales se distribuyen equitativamente en las dos zonas. Por su parte, tanto los hogares como los núcleos allegados predominan en la zona urbana. Esta información explica el que la mayor cantidad de RHIS se localice en zona urbana.



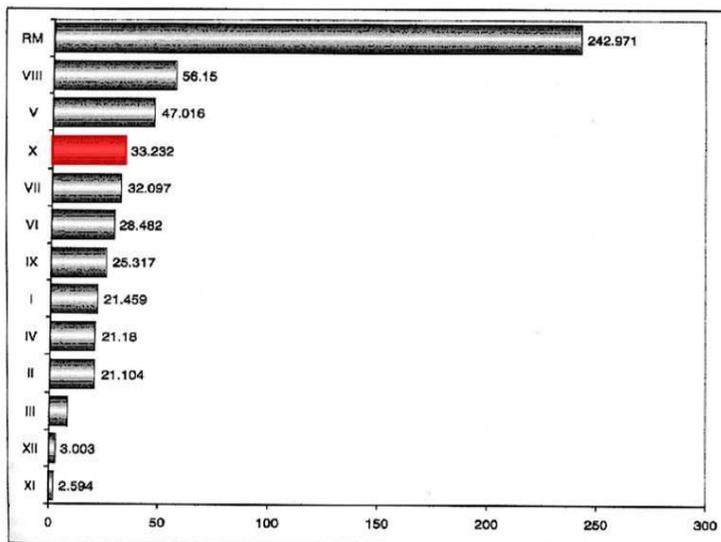
Fuente: Balance de Vivienda en Chile 2005, CChC.

¹⁴ Balance de Vivienda en Chile 2005, CChC.



Un estudio realizado por el Minvu el año 2004¹⁵ concluye que los requerimientos habitacionales de la X Región ascienden a 33.232, lo que la sitúa como la cuarta región con mayor déficit cuantitativo.

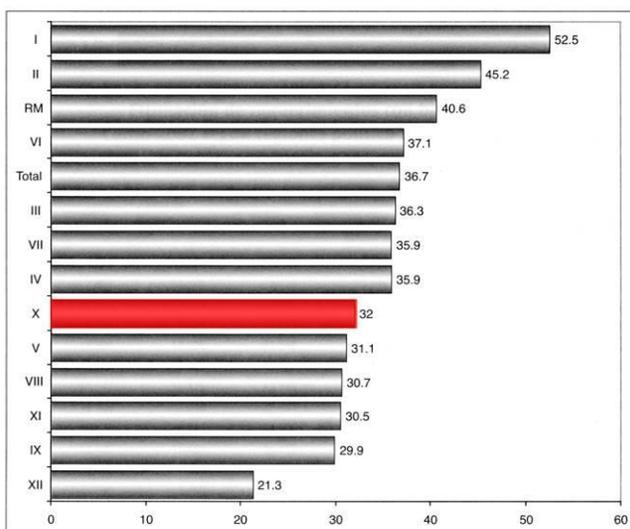
Ordenamiento de regiones según N° de requerimientos



Fuente: "El déficit habitacional en Chile", 2004.

Sin embargo, al cruzar el número de requerimientos habitacionales con la población regional, éste pierde relevancia relativa, y la X región pasa a ocupar el puesto número 9 dentro de las demás regiones.

Orden de regiones según requerimientos por cada mil habitantes



Fuente: "El déficit habitacional en Chile", 2004.

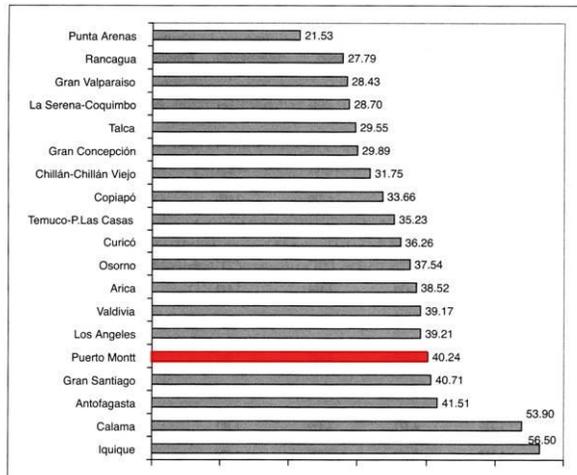
¹⁵ "El Déficit habitacional en Chile. Medición de requerimientos de vivienda y su distribución espacial", Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2004.



DELEGACIÓN PUERTO MONTT

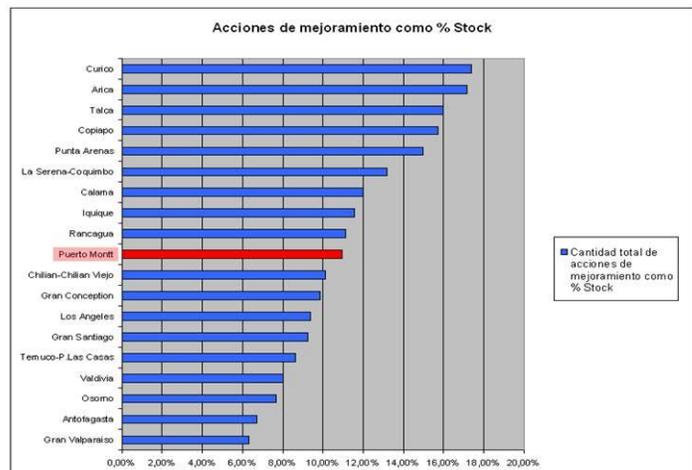
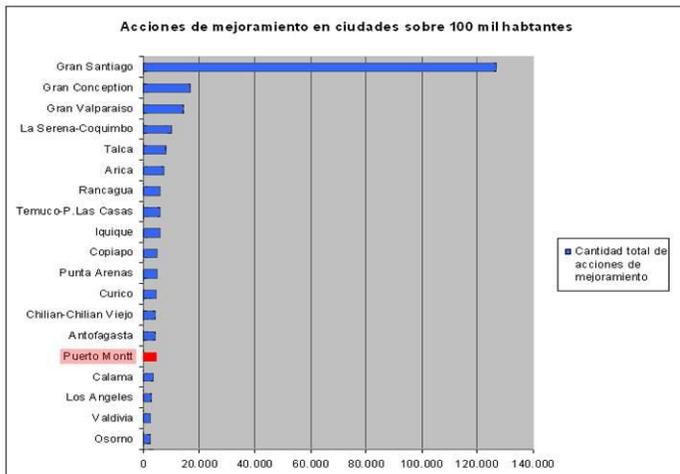
Según este estudio, los requerimientos de vivienda para la ciudad de Puerto Montt indican que existen 2.086 viviendas irrecuperables, 2.316 hogares allegados, 2.349 núcleos allegados hacinados, de los cuales 1.663 son núcleos allegados con autonomía. Estas cifras indican que el requerimiento habitacional total es de 6.751 viviendas¹⁶, pero que el **requerimiento de construcción de nueva vivienda es de 6.065**¹⁷. Esta cifra, cruzada con la población, posiciona a Puerto Montt como la quinta ciudad sobre cien mil habitantes con mayor déficit habitacional del país.

Ranking de las Ciudades de 100 mil y más Hbtes. Al 2002 según índice de Requerimientos de Nuevas Viviendas por cada mil Hbtes.



Fuente: "El déficit habitacional en Chile", 2004.

Por otra parte, en cuanto a las necesidades de mejoramiento de viviendas, al 2002 Puerto Montt presenta una necesidad de 4.278 acciones de mejoramiento, tanto por material como por saneamiento, posicionándose entre las ciudades con menor necesidad. Pero al observar las cifras en relación al stock de viviendas, la situación cambia, indicando a Puerto Montt como una ciudad con bastantes requerimientos de ambos tipos.

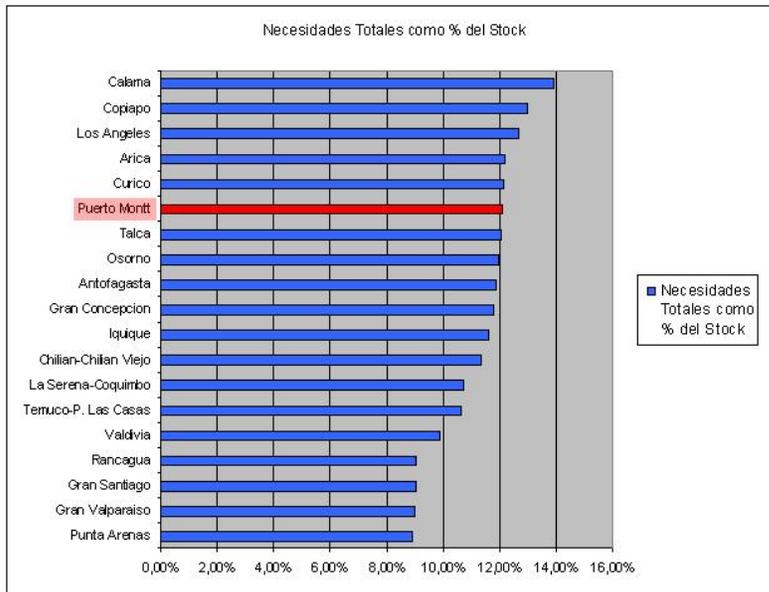


¹⁶ Viviendas irrecuperables + Hogares allegados + Núcleos allegados hacinados.

¹⁷ Para este cálculo sólo se consideran los núcleos allegados con autonomía, puesto que son los únicos capaces de independizarse del hogar receptor.

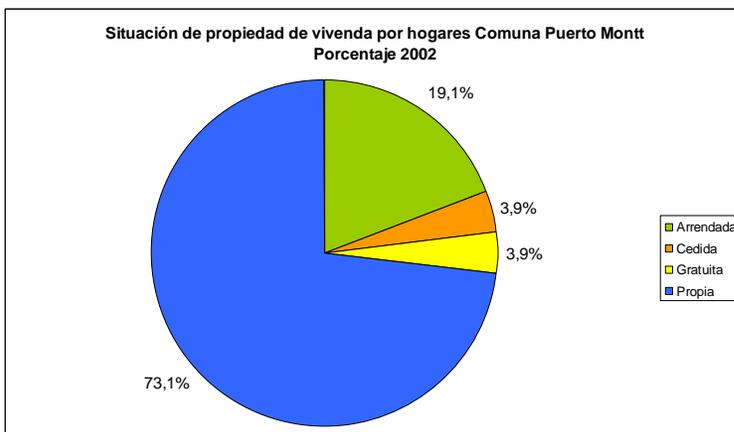


En cuanto a las necesidades de ampliación, Puerto Montt requiere 4.724 intervenciones de ampliación, de las cuales 988 son urgentes. Esta situación la sitúa como la sexta ciudad con más requerimientos de ampliación entre las ciudades sobre 100 mil habitantes.



Fuente: "El déficit habitacional en Chile", 2004.

Finalmente, en relación a la situación de propiedad de las viviendas, el 73,1% de los hogares es propietario de su vivienda, mientras que el 19,1% la arrienda. Apenas un 7,8% de las viviendas ha sido cedida o gratuita.



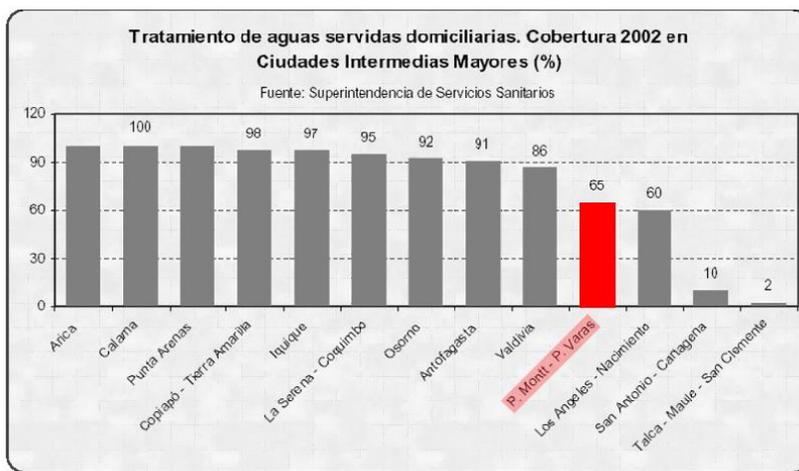
Fuente: Observatorio Urbano – MINVU.



ANEXO 12 Medio ambiente y contaminación

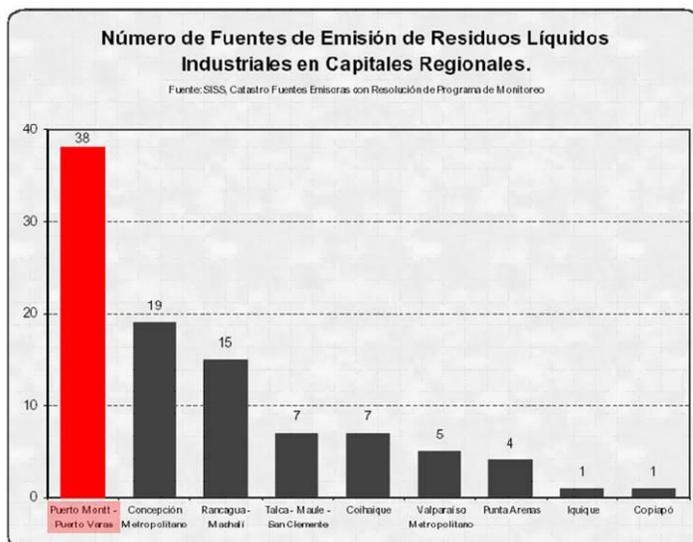
Puerto Montt presenta situaciones bastante críticas en relación a su situación medioambiental, con altas cifras de emisores contaminantes y bajo manejo de los residuos.

Respecto al tratamiento de aguas servidas domiciliarias al año 2002, las ciudades de Puerto Montt y Puerto Varas presentan una cobertura de 65%, bastante bajo, lo que las ubica en situación desventajosa respecto a las demás ciudades intermedias mayores.



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

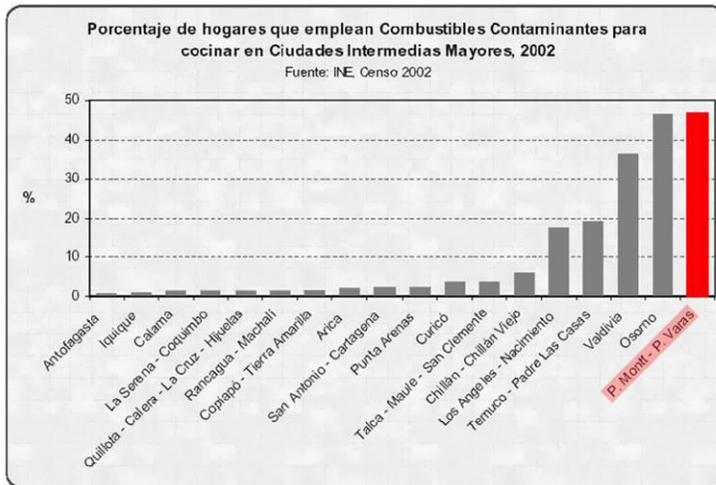
En cuanto a la emisión de residuos líquidos industriales, las ciudades de Puerto Montt y Puerto Varas presentan el mayor número de fuentes, muy por sobre el resto de las capitales regionales.



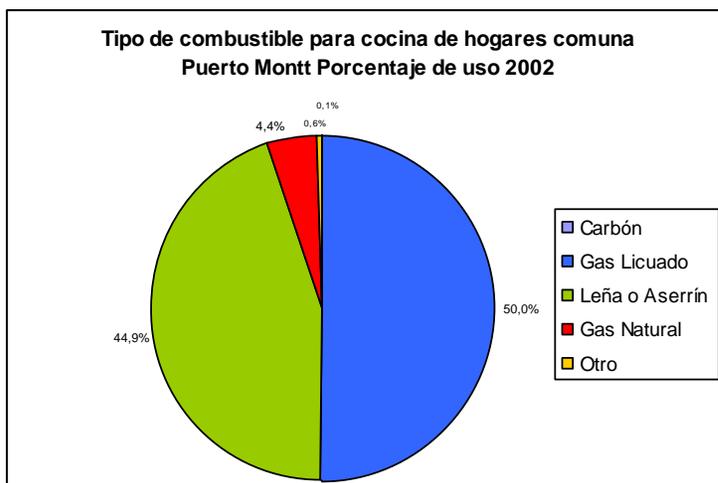
Fuente: Diagnóstico Urbano 1990 – 2006, Observatorio Urbano – MINVU, Mayo 2007



Finalmente, estas ciudades concentran el mayor porcentaje de hogares que emplean combustibles contaminantes para cocinar. Sólo en Puerto Montt, el 44,9% de los hogares utiliza leña o aserrín como combustible de cocina.



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



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



ANEXO 13

Actividades realizadas como preparación a este documento

I. Seminario “Construyendo Ciudad, Nuestra Visión de Puerto Montt”

Fecha y lugar: 20 de Junio de 2007, en el Club Alemán de Puerto Montt.

Objetivo: Se realizó un análisis estratégico de Puerto Montt, dando cuenta de su situación actual, problemas y potencialidades de desarrollo futuro.

Ponencias:

- Perspectiva histórico-territorial: Gianpiero Cherubini, Arquitecto.
- Perspectiva del ciudadano: Jorge Loncón, Jefe Departamento de Cultura y Universidades, Gobierno Regional.
- Visión de las autoridades: Marcelo Vera, Arquitecto SECPLAC.
- Perspectiva económica: Máximo Antonioletti, Doctor en Economía y Académico U.L.A.
- Perspectiva de la Infraestructura: José Sáez, Gerente Gral. ESSAL S.A.
- Perspectiva de la Construcción: Claudio Gaete, Consejero Nacional de la C.Ch.C.

II. Análisis FODA

Realizado por gran parte de los asistentes al seminario.

III. Taller interno Delegación de Puerto Montt:

“Construyendo una Visión de Ciudad desde la Perspectiva de la CChC”.

IV. Recopilación de antecedentes de Puerto Montt:

Datos demográficos, económicos, urbanos, etc., recopilados por la Gerencia de Estudios para respaldar la formulación de una Visión de Ciudad para Puerto Montt.