

# IMAGEN OBJETIVO





La presente publicación fue desarrollada por la Corporación Ciudades.

#### **EQUIPO**

Juan Manuel Sánchez Medioli

Marcela Ruiz-Tagle Ortiz

Juan Eduardo García-Huidobro Torres

Fernanda Gómez Sáenz

Álvaro Saavedra González

#### **COLABORADORES**

Javiera Godoy Muñoz

Sofía Valdivia Contreras

Silvana Aguilera Oyarzún

Leonardo Paz Montes

#### **DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN**

Juan Eduardo García-Huidobro Torres

Ana María González Estay

#### **REVISIÓN GENERAL DE TEXTOS**

Enrique Barrera Burgos

#### **IMPULSADO POR:**



**IMAGEN  
OBJETIVO**



# ÍNDICE

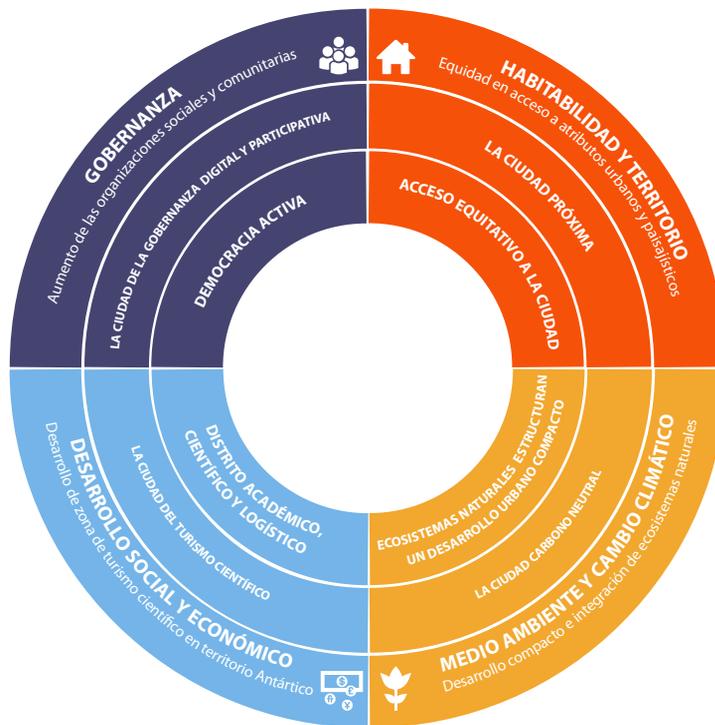
<b>PRESENTACIÓN</b> .....	<b>7</b>
<b>I. CAMBIEMOS EL MAPA</b> .....	<b>13</b>
<b>II. PRINCIPIOS DE DISEÑO</b> .....	<b>19</b>
<b>III. PROYECTOS URBANOS DETONANTES</b> .....	<b>29</b>
Río Las Minas .....	<b>34</b>
Casco histórico .....	<b>66</b>
Distrito del conocimiento .....	<b>78</b>
Corazones de barrio sur y oeste .....	<b>90</b>
Eje transversal sur .....	<b>104</b>
Costanera .....	<b>118</b>
<b>IV. EVOLUCIÓN ESPERADA</b> .....	<b>139</b>
<b>V. CONCLUSIONES</b> .....	<b>172</b>
Desafíos .....	<b>173</b>
Implementación visión de ciudad .....	<b>178</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>182</b>





# PRESENTACIÓN

DIAGRAMA IMAGEN OBJETIVO



Fuente: Corporación Ciudades.

*La historia de Punta Arenas no es tan diferente a la historia de Chile. Un pueblo nacido en el desarraigo, olvidado al final del fin. Donde acaba América, donde acaba el mundo.*

*Una tierra que cobijó a quienes se aventuraron a cruzar el mar en busca de un nuevo horizonte, de un nuevo hogar. Chilenos, Europeos.*

*Es curioso lo de Punta Arenas o Sandy Point, desde donde deriva el nombre "Punta de Arena", Tierra Arenosa, como fue que un explorador británico alguna vez se refirió a esta región. Los Selk'nam, Onas, Yaganes, Tehuelches y Kawéskar, lo sabían. Esta no es tierra arenosa, es tierra fértil, la tierra del viento, del fuego y del agua dulce.*

*Aquí es donde comienza todo. Donde la humanidad se empieza a aventurar desde el extenso e inmaculado hielo antártico, hacia el futuro más brillante. Este fue el fin del mundo alguna vez, donde todos los viajeros confluían. El umbral hacia nuevos mares, pero hoy ya no es solo eso.*

*Hoy tomamos toda la herencia, nos hacemos cargo para plantear Punta Arenas como un punto de partida. Una ciudad que una vez más nos logre cobijar a todas y a todos, un pacto para que disfrutemos de una Punta Arenas sostenible, cercana, equitativa, democrática e integrada.*

*Una ciudad que nos acerque. Que considere las diferencias como parte de su identidad. El orgullo magallánico, una ciudad que se muestre orgullosa al mundo. Donde nos volveremos a encontrar, pero ahora para fijar nuevas bases. Nuevos clanes y nuevos horizontes, desde donde surja el nuevo mundo que queremos construir, "**Punta Arenas: la ciudad que queremos**".*

El desafío **Punta Arenas: La ciudad que queremos** fue abordado a partir de la iniciativa impulsada por la Cámara Chilena de Construcción de Punta Arenas y Corporación Ciudades, una experiencia inédita y de carácter colaborativo, que congregó a distintos actores de la comunidad, pertenecientes al ámbito público, privado, acadé-

mico y la sociedad civil, los que conformaron la Mesa de Ciudad y tras un arduo trabajo y compromiso mancomunado realizado entre septiembre de 2019 y enero de 2021 concordaron una visión de ciudad. Una hoja de ruta consensuada para proyectar el desarrollo de Punta Arenas en los próximos 30 años. Un pacto por la ciudad y el bienestar de sus habitantes.

El trabajo realizado se publica en dos partes. Un primer tomo que contiene el diagnóstico urbano integrado, el cual abordó el estudio de un amplio abanico de temáticas referidas a la ciudad actual así como el levantamiento de percepciones y preferencias urbanas de sus habitantes, y que finalizó con los lineamientos acordados para impulsar la visión de ciudad a largo plazo en Punta Arenas.

En este segundo tomo se presenta la propuesta de imagen objetivo, que representa un plantea-

miento urbano para la materialización de la visión de ciudad a través de la articulación y priorización de inversión pública y privada.

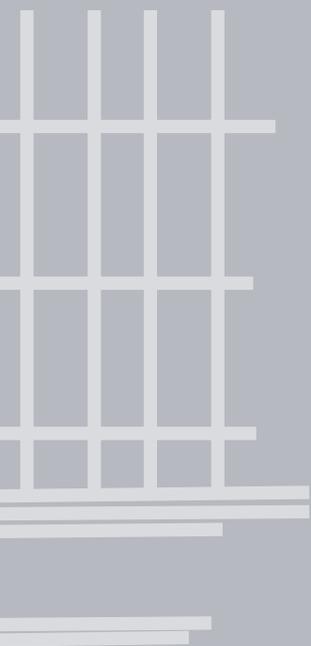
Las cuatro dimensiones abordadas en el diagnóstico urbano integrado dan lugar a los desafíos/invitaciones que estructuran a su vez, cuatro principios rectores de diseño como se observa en el diagrama de la imagen objetivo. Estos lineamientos se materializan en una primera fase, en la propuesta de priorización de seis proyectos urbanos detonantes en distintas zonas de la ciudad, sumado a la incorporación de otras cuatro aspiraciones urbanas para el mediano y largo plazo.

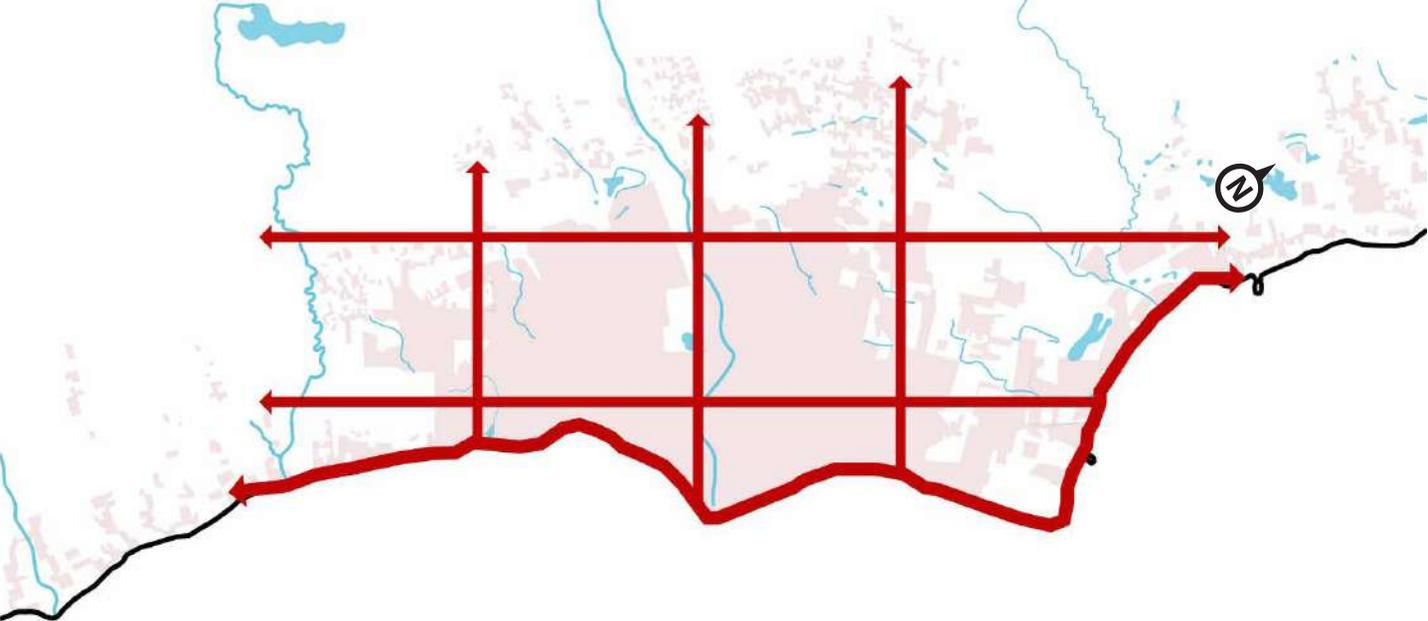
**CORPORACIÓN CIUDADES**  
IMPULSANDO EL BIENESTAR TERRITORIAL





# I. CAMBIEMOS EL MAPA



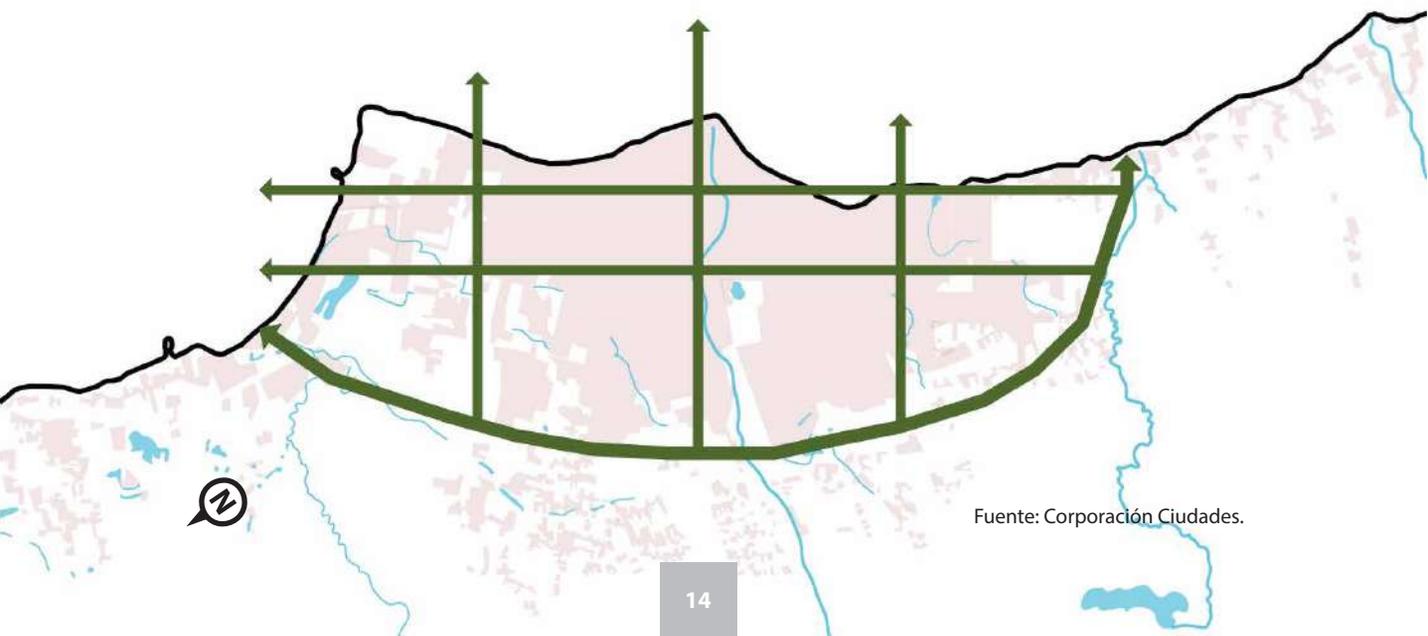


## ¿Y si cambiamos el mapa?

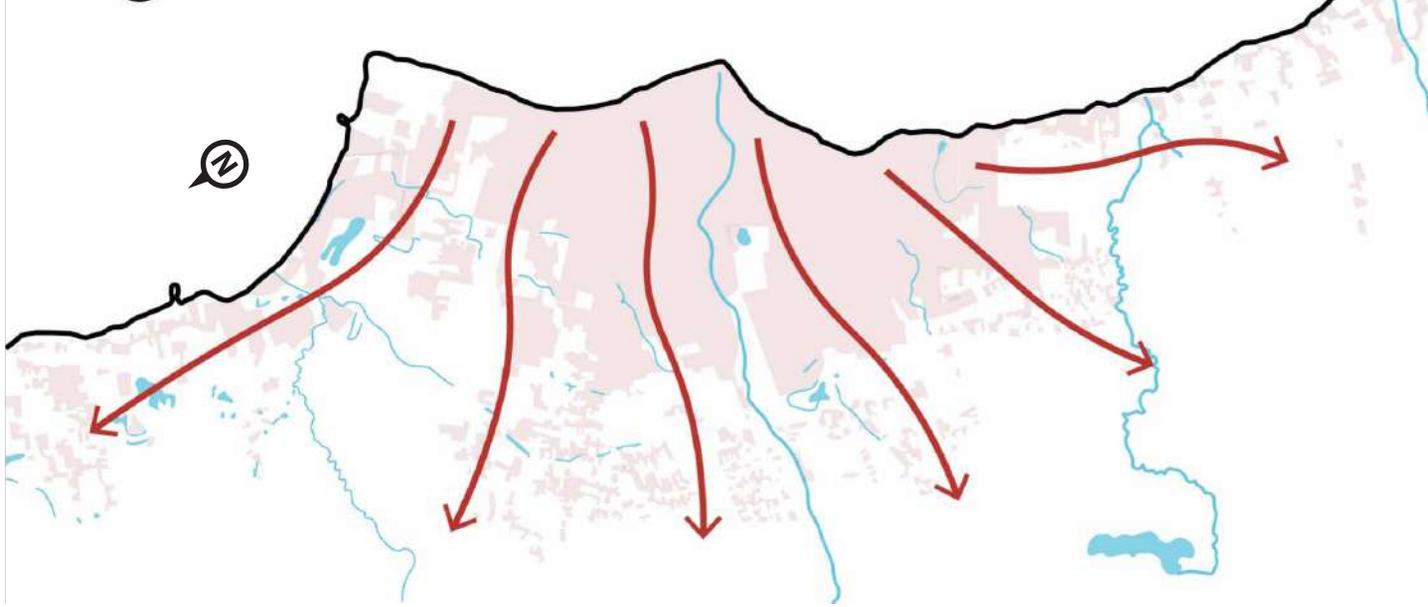
**AHORA:** Ciudad percibida desde el mar hacia los cerros

**PROPUESTA:** Ciudad percibida desde los cerros hacia el mar

La percepción de la ciudad desde los cerros al estrecho de Magallanes resignifica la concepción urbana de Punta Arenas, fomentando el desarrollo en otras zonas además del casco histórico, y revalorizando la disposición de la urbe orientada hacia el estrecho de Magallanes.



Fuente: Corporación Ciudades.

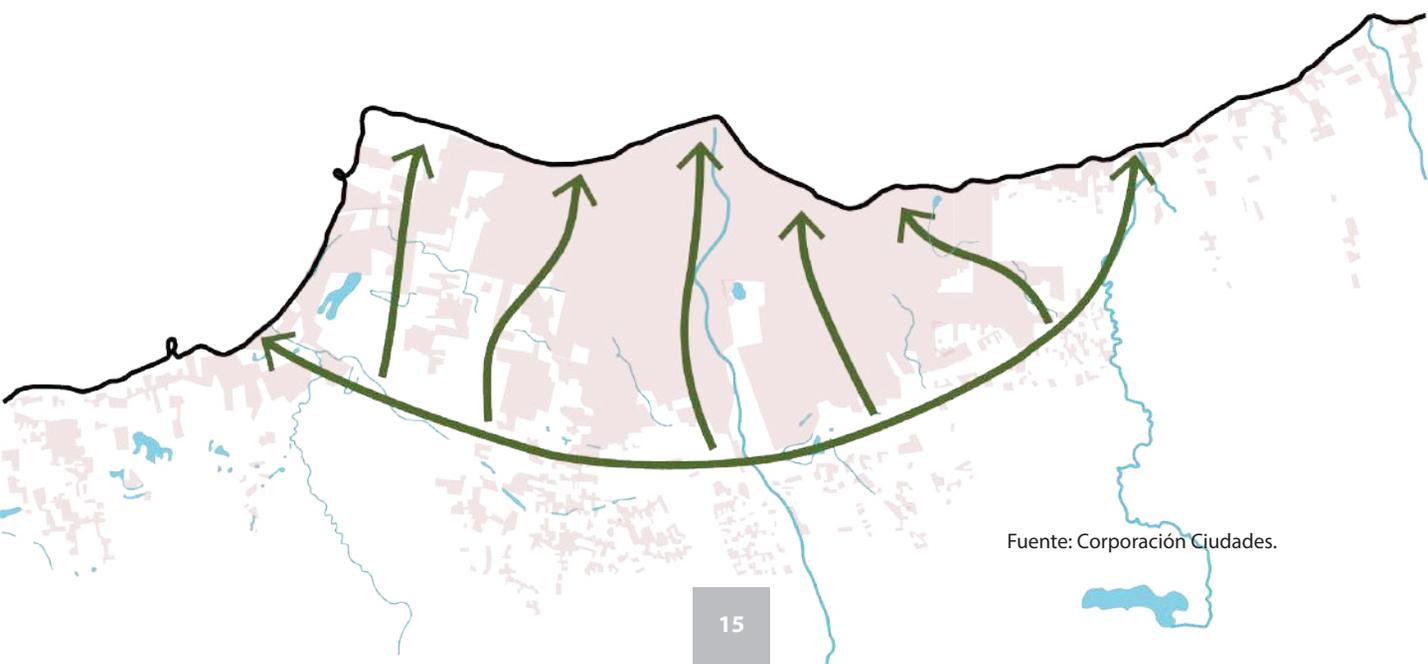


## ¿Y si cambiamos la forma de crecimiento urbano?

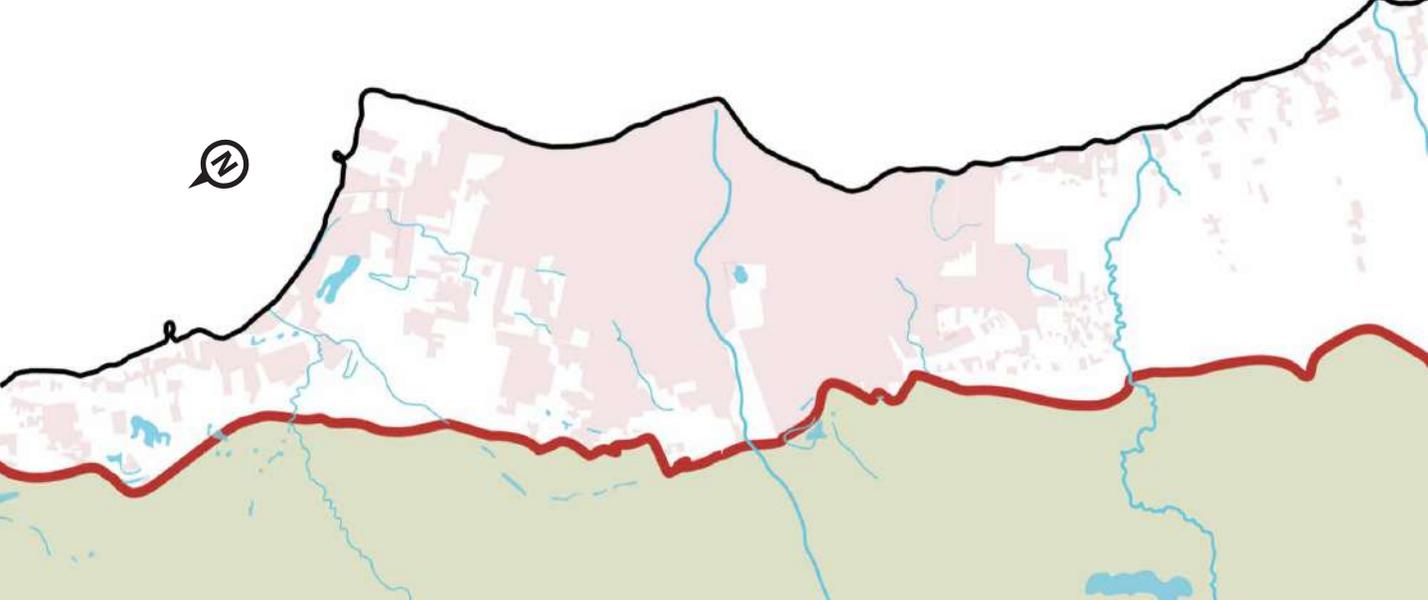
**AHORA:** Crecimiento urbano expansivo

El desarrollo urbano compacto se aborda por medio de iniciativas de movilidad, junto con propuestas de densificación equilibrada en distintas zonas de la ciudad. El objetivo es promover una urbe donde los distintos barrios cuenten con servicios, viviendas y áreas verdes al alcance de todos sus habitantes.

**PROPUESTA:** Expansión urbana contenida



Fuente: Corporación Ciudades.

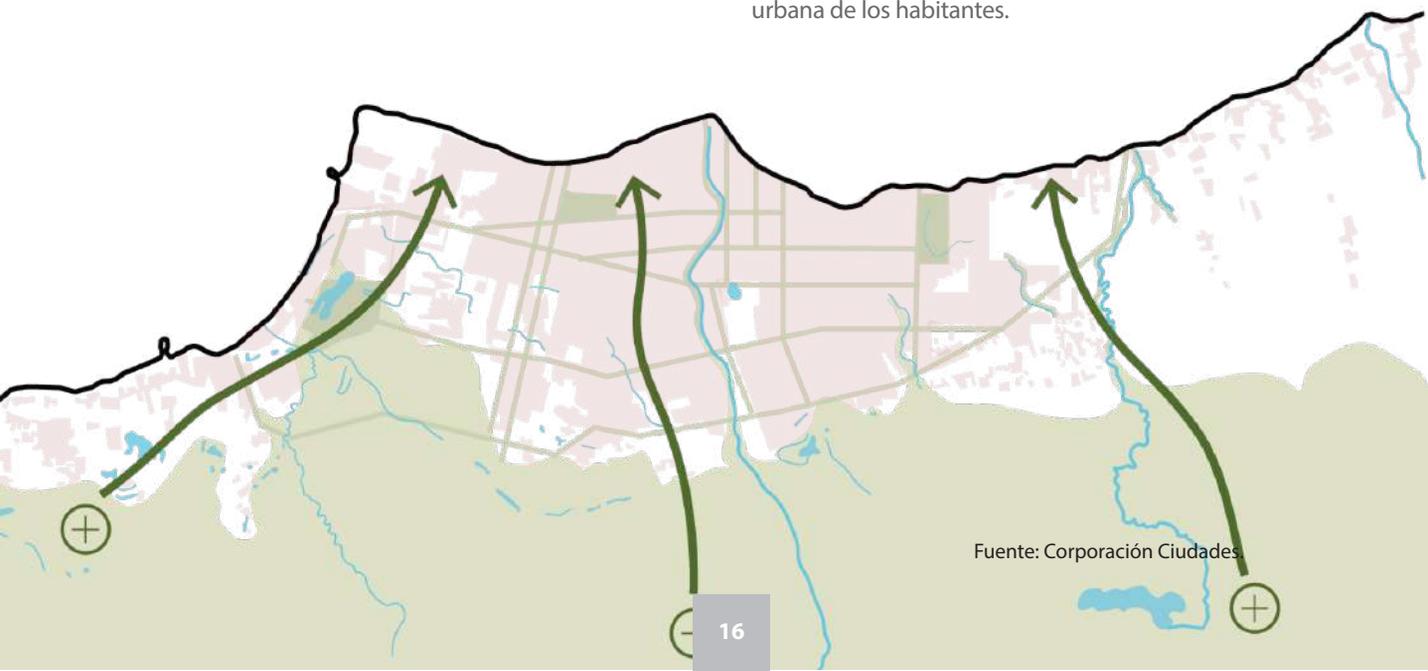


## ¿Y si traemos la naturaleza a la ciudad?

**AHORA:** Ciudad y ecosistemas naturales disgregados

**PROPUESTA:** Ciudad y ecosistemas integrados

La integración de los ecosistemas naturales fomenta la protección, conservación y mejoramiento de las cuencas fluviales que recorren la ciudad, los humedales urbanos y la costanera. De esta forma, se promueve una evolución sustentable que respeta los atributos naturales y mejora la calidad de vida urbana de los habitantes.



Fuente: Corporación Ciudades







## **II. PRINCIPIOS DE DISEÑO**

## Principios de diseño

Los principios de diseño representan los valores que orientan la imagen objetivo. Se construyen a partir de los desafíos/invitaciones planteados y el diagnóstico integrado. A su vez, cada principio agrupa una serie de iniciativas priorizadas por la Mesa de Ciudad que componen los proyectos urbanos propuestos.

### Todos los habitantes cuentan con acceso equitativo a la ciudad

La dimensión de **Habitabilidad y Territorio** aborda la equidad en el acceso a atributos urbanos y paisajísticos. Tiene como desafío/invitación la **Ciudad Próxima** y define como principio de diseño el **acceso equitativo a la ciudad**, que propone la consolidación de las distintas zonas de la urbe por medio de iniciativas de movilidad y equipamientos.

Los proyectos de movilidad apuntan a afianzar la red vial, peatonal, ciclable y marítima, donde se destacan la construcción de la circunvalación Ramón Cañas, la extensión y mejoramiento de la costanera, la ejecución de los 60 km de ciclovías y la consolidación de los ejes viales transversales en sentido oriente - poniente.

La Ciudad Próxima se robustece con los corazones de barrio, que son equipamientos multifuncionales con programas públicos y privados, cuyo propósito es mejorar el estándar urbano y de accesibilidad a bienes y servicios en las áreas con mayores necesidades.

## ACCESO EQUITATIVO A LA CIUDAD



### 1. Río Las Minas

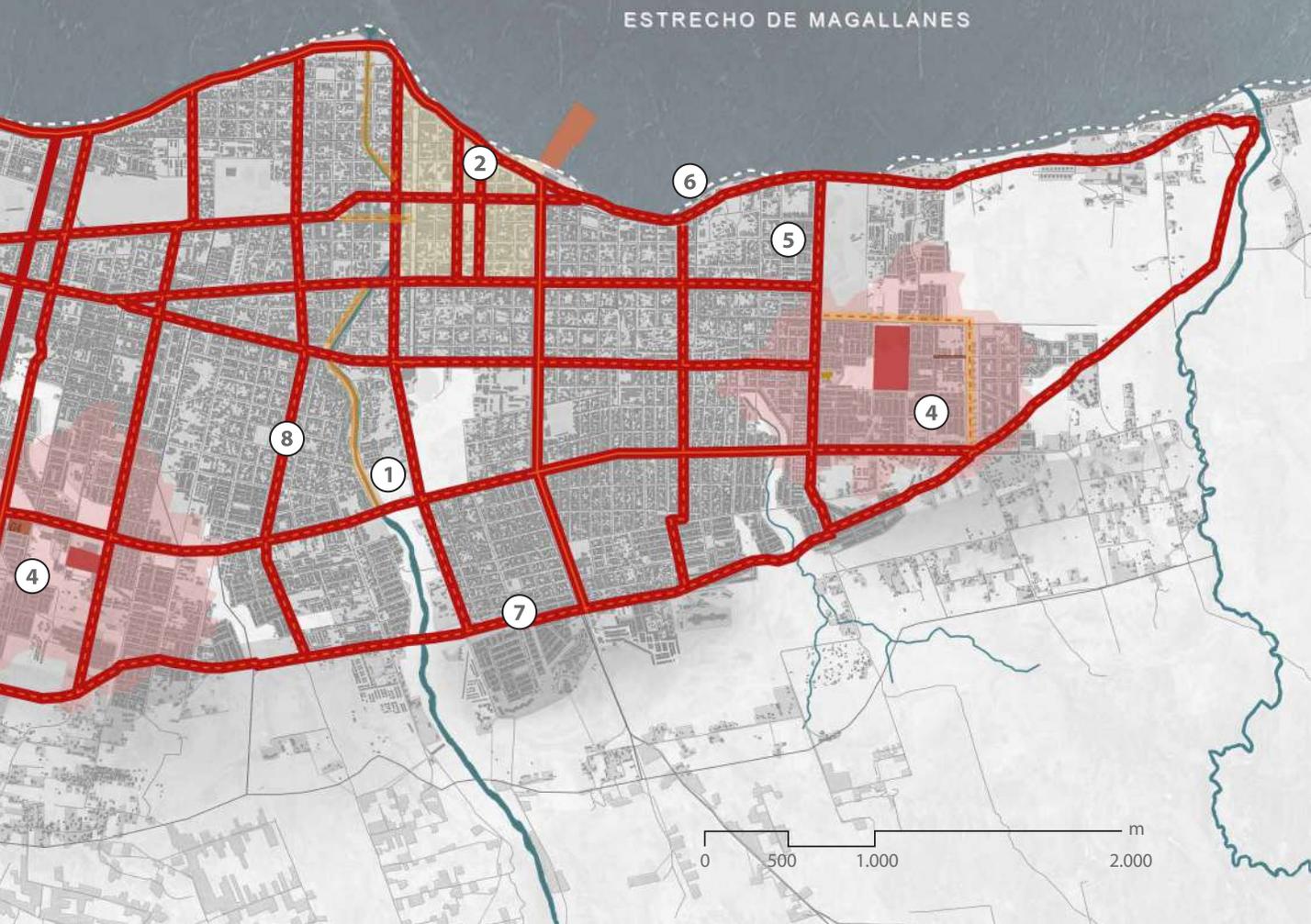
■ Construcción ciclopaseo

### 2. Casco Histórico

■ Habilitación zona centro peatonal  
· Mejoramiento capacidad de atraque muelle Prat

### 3. Distrito del conocimiento

· Construcción red vial y peatonal



#### 4. Corazón de barrio

- Construcción corazón de barrio sur
- Construcción SAR Dr. Juan Damianovic
- Construcción colector de AALL Comandante Bynon
- Construcción corazón de barrio oeste
- Construcción conjunto de viviendas tuteladas adulto mayor zona oeste

#### 5. Eje transversal sur

- Construcción paseo peatonal parque M.B.
- Construcción de ciclovía

#### 6. Borde costero

- Extensión costanera y mejoramiento de estándar urbano

#### 7. Contención expansión urbana

- Construcción Av. Circunvalación Ramón Cañas M.

#### 8. Movilidad sostenible

- Construcción red de ciclo rutas 60 k
- Construcción nuevo rodoviario
- Consolidación ejes viales transversales (Manantiales, Club Hípico, Capitán Guillemos, Maipú - general. Salvo, Colón, Independencia y Pedro Aguirre Cerda)

Fuente: Corporación Ciudades.

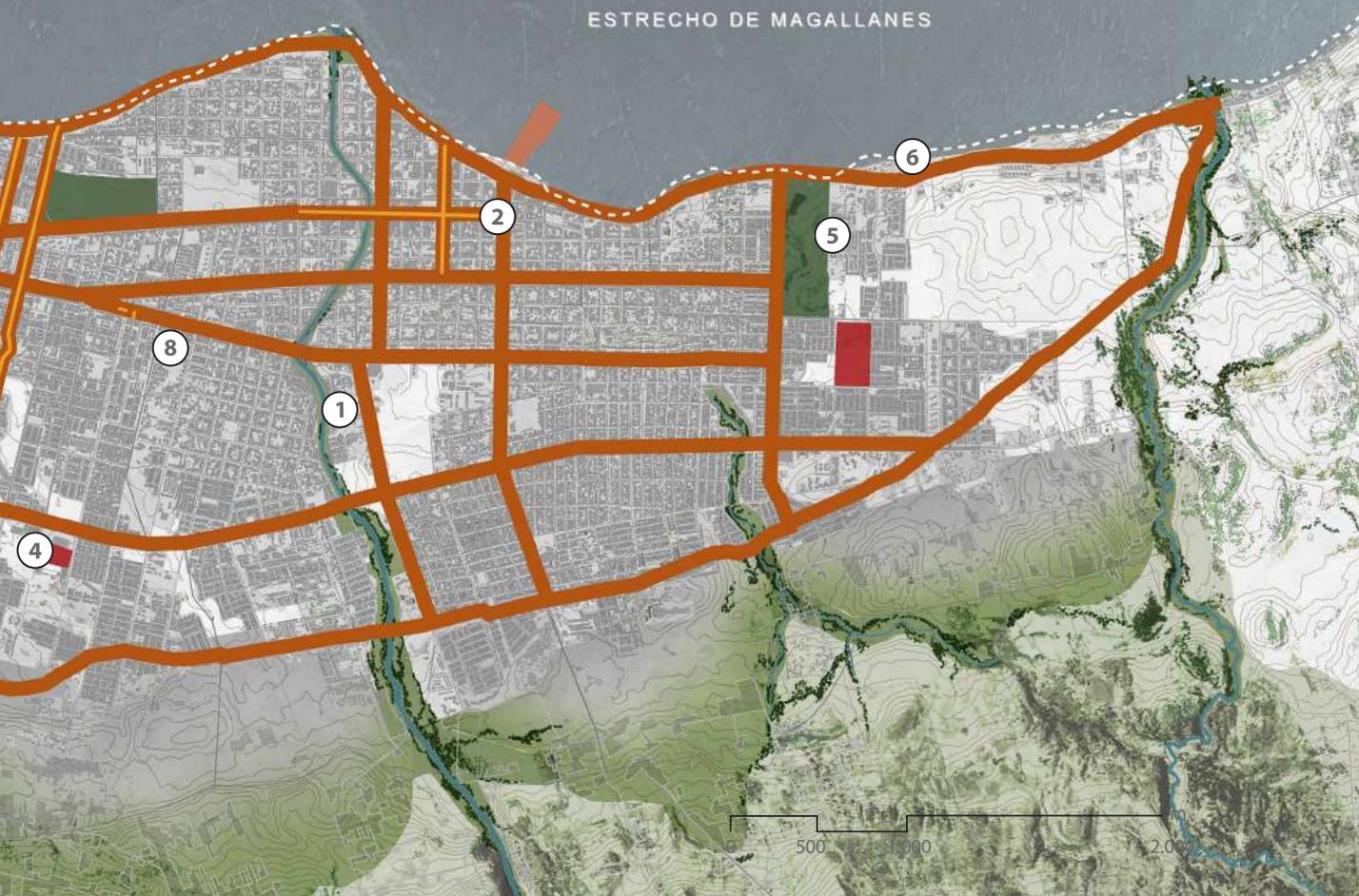
## Los ecosistemas naturales y bienes públicos urbanos estructuran un desarrollo urbano compacto

La segunda dimensión de **Medio Ambiente y Cambio Climático** analiza el crecimiento compacto y la integración de los ecosistemas naturales a la ciudad. Propone como desafío transformarse en la **Ciudad Carbono Neutral**, y el principio de diseño planteado es que **los ecosistemas y bienes generen un desarrollo urbano compacto**, que promueva un progreso sostenible, vinculando el crecimiento compacto con el resguardo de las áreas verdes y ecosistemas naturales existentes.

Para delimitar la expansión urbana, se propone una zona de transición entre la ciudad y los cerros. En tanto, el crecimiento se estructura a partir de la construcción de un parque fluvial junto a un desarrollo residencial en el río Las Minas, la habilitación de corredores ecológicos y una densificación mixta en las principales vías de la ciudad. A esto se suma la habilitación, protección y mejoramiento de parques urbanos y áreas naturales.

## ECOSISTEMAS NATURALES





**1. Río Las Minas**

- Construcción corredor ecológico
- Habilitación de parque fluvial

**2. Casco Histórico**

- Habilitación de corredores ecológicos

**3. Distrito del conocimiento**

- Construcción parque Punta Arenosa

**4. Corazón de barrio**

- Habilitación parque urbano con programas deportivos y comunitarios

**5. Eje transversal sur**

- Mejoramiento parque María Behety

**6. Borde costero**

- Construcción corredor ecológico costero

**7. Contención expansión urbana**

- Zona de transición entre ciudad y cerros

**8. Densificación integrada**

- Regenerar y densificar en torno a transversales, proyectando corredores ecológicos (Manantiales, Club Hípico-Capitán Guillemos, Maipú - general Salvo, Colón, Independencia y P.A.C.)

**9. Resguardo patrimonio natural**

- Habilitación parque humedal Tres Puentes
- Habilitación parque Club Hípico
- Construcción corredor ecológico río La Mano
- Construcción corredor ecológico río Los Ciervos

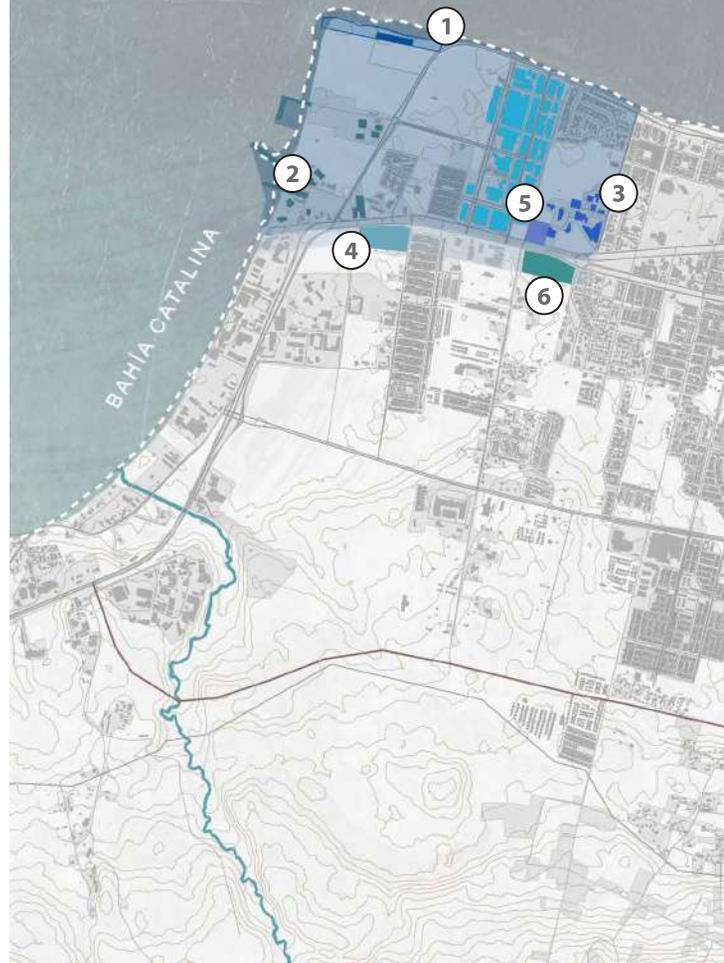
Fuente: Corporación Ciudades.

## El desarrollo académico, científico y logístico se consolida en la zona norte de la ciudad

La tercera dimensión analizada es el **Desarrollo Social y Económico**, que indaga el potencial fomento de un sector para el turismo científico en el territorio antártico, siendo el desafío/invitación la **Ciudad del Turismo Científico**, con un principio de diseño que crea un **distrito académico, científico y logístico**. Se sugiere consolidar este espacio del conocimiento en el sector de bahía Catalina, por medio de un desarrollo urbano ecológico.

La urbanización propuesta contempla un crecimiento residencial integrado, vinculando la academia a través de la UMAG, el avance científico a partir de la construcción del CAI, y la Zona Franca y el desarrollo turístico con la renovación del puerto, habilitación de un borde costero peatonal, la consolidación de un centro cívico y el centro de expresión cultural Chiloé.

## DISTRITO CIENTÍFICO, ACADÉMICO Y LOGÍSTICO





#### **Distrito científico, académico y logístico**

- 1. Construcción Centro Antártico Interactivo CAI
- 2. Construcción dársena
- 3. Integración de Universidad de Magallanes en polo de desarrollo
- 4. Construcción centro de expresión cultural Chiloé
- 5. Construcción centro de convenciones Magallanes
- 6. Construcción centro cívico y consistorial

Fuente: Corporación Ciudades.

## La ciudad de la democracia activa y con gobernanza digital

La cuarta dimensión es la **Gobernanza**, que promueve el aumento de las organizaciones sociales, comunitarias y participación ciudadana. Presenta el desafío/invitación de ser una **ciudad con gobernanza digital y participativa**, siendo el principio de diseño la **Democracia Activa**.

Como parte de los primeros pasos para un sistema de gobernanza, es clave la incorporación del 5G a la ciudad para implementar una participación ciudadana directa a través de canales digitales.

Sumado a lo anterior, resulta vital definir la fórmula de representatividad e instancias formales de intervención que empoderen a sus habitantes.

De esta manera, los principios de diseño propuestos configuran los lineamientos para la construcción de la imagen objetivo.

## SÍNTESIS DE LA IMAGEN OBJETIVO



Acceso  
equitativo a  
la ciudad



ESTRECHO DE MAGALLANES



**Ecosistemas naturales estructuran un desarrollo urbano compacto**

**Desarrollo distrito académico, científico y logístico**

**Democracia activa y gobernanza digital**

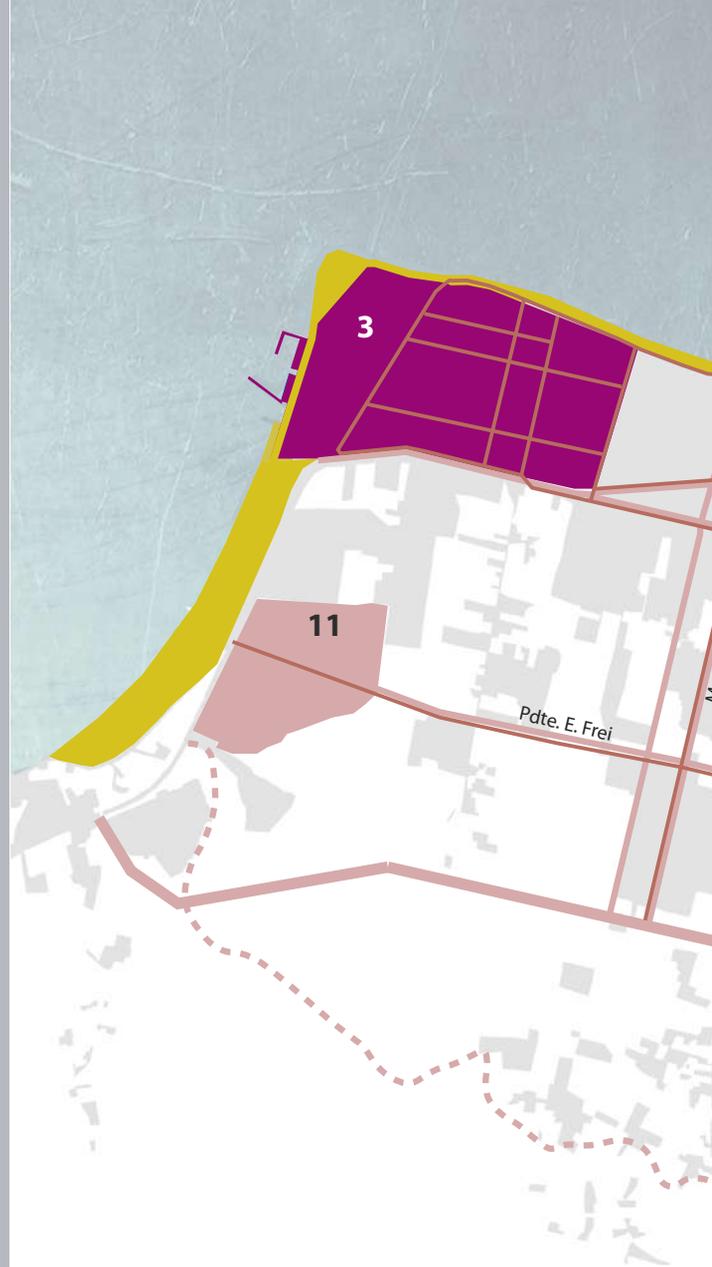
Fuente: Corporación Ciudades.





### **III. PROYECTOS URBANOS DETONANTES**

# IMAGEN OBJETIVO

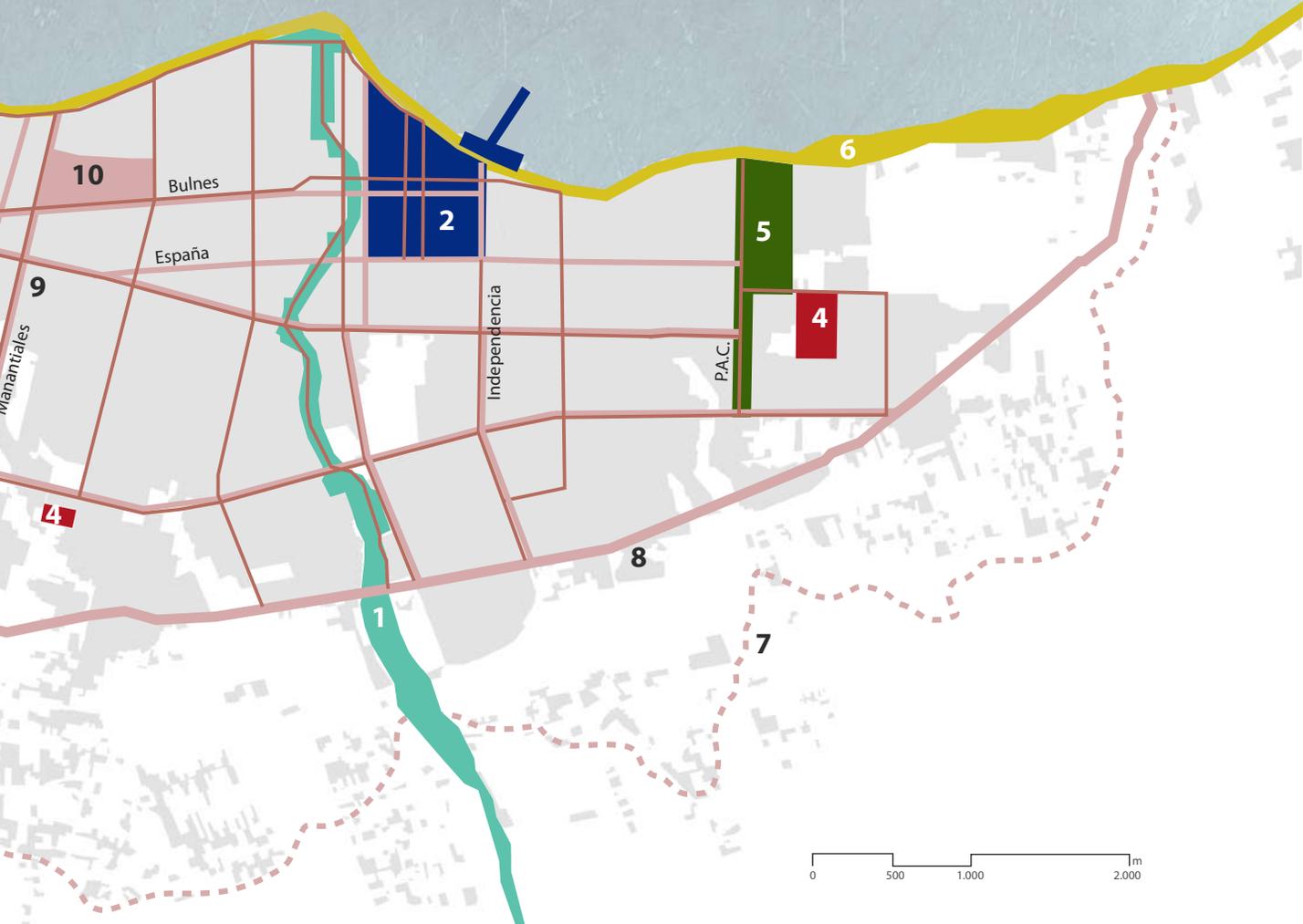


## 1. Río Las Minas

- Construcción corredor ecológico
- Renovación y densificación en bordes
- Habilitación de parque fluvial

## 2. Casco histórico

- Habilitación casco histórico peatonal
- Reconversión urbana muelle Pratt
- Regeneración y rehabilitación en bordes
- Habilitación de corredores ecológicos



### 3. Distrito del conocimiento

- Construcción cluster científico anexo a CAI
- Rehabilitación zona portuaria
- Desarrollo residencial integrado
- Construcción parque Punta Arenosa

### 4. Corazones de barrio

- Construcción corazón de barrio sur
- Construcción corazón de barrio oeste
- Densificación integrada en bordes

### 5. Eje transversal sur

- Mejoramiento parque María Behety
- Densificación integrada en bordes

### 6. Borde costero

- Extensión borde costero peatonal y ciclable
- Habilitación de zonas de activación urbana
- Renovación y densificación en sus bordes

### 7. Contención expansión urbana

- Zona de transición entre ciudad y cerros

### 8. Movilidad sostenible

- Consolidar circunvalación Ramón Cañas y av. Frei
- Ampliación red ciclovías

### 9. Densificación integrada

- Regenerar y densificar en torno a transversales y longitudinales, proyectando corredores ecológicos

### 10. Resguardo patrimonio natural

- Habilitación parque Humedal Tres Puentes
- Habilitación parque Club Hípico

Fuente: Corporación Ciudades.



(111 hectáreas)

## 1. Río Las Minas

55 ha parque fluvial  
13 ha orden edificado



(110 hectáreas)

## 2. Casco histórico

2,4 km corredores ecológicos  
7,5 ha docks muelle Prat



(222 hectáreas)

## 3. Distrito del conocimiento

16 ha desarrollo científico y logístico  
26 ha renovación puerto  
21 ha uso mixto

SE DEFINEN 10 INICIATIVAS EN DISTINTAS ZONAS DE LA CIUDAD, QUE ALBERGAN UNA SERIE DE PROPUESTAS URBANAS, SOCIALES Y LOGÍSTICAS. LOS CAMPOS DE ACCIÓN PLANTEADOS SON: RÍO LAS MINAS, CASCO HISTÓRICO, DISTRITO DEL CONOCIMIENTO, CORAZONES DE BARRIO SUR Y OESTE, EJE TRANSVERSAL SUR, BORDE COSTERO, CONTENCIÓN DE LA EXPANSIÓN URBANA, MOVILIDAD SOSTENIBLE, DENSIFICACIÓN INTEGRADA Y RESGUARDO DEL PATRIMONIO NATURAL. EN EL PRESENTE DESARROLLO DE LA IMAGEN OBJETIVO, SE PROFUNDIZA EN SEIS PROYECTOS URBANOS DETONANTES.



(13,8 hectáreas)

#### 4. Corazones de barrio

14.900 m<sup>2</sup> corazón edificado  
2,7 ha densificación  
5,0 ha zona deportiva aire libre



(73,7 hectáreas)

#### 5. Eje transversal sur

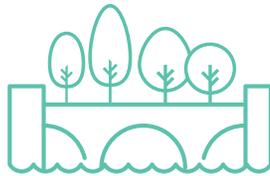
3,3 ha densificación av. P.A.C  
1,7 km rediseño perfil de calle  
26 ha mejoramiento  
parque María Behety



(16,6 hectáreas)

#### 6. Costanera

3,5 km costanera patrimonial  
3,1 km costanera recreativa y deportiva  
2,3 km costanera interactiva



## RÍO LAS MINAS

EL CAUCE NATURAL SE RECONOCE COMO UNA ENTIDAD NOTABLE EN LA CIUDAD, QUE POTENCIA LA IMAGEN URBANA DE RESPETO POR LOS ECOSISTEMAS. SE INTERVIENE EL PERFIL URBANO DEL RÍO, AMPLIANDO EL ESPACIO DE SUS BORDES PARA EL USO PÚBLICO Y DEFINIENDO SUS LÍMITES CON EDIFICACIÓN DE MAYOR ALTURA.

El río Las Minas atraviesa el área central de la ciudad en sentido poniente - oriente, ocupando una longitud total de 5 km y estando casi completamente canalizado. Recorre distintas zonas del área urbana, que configuran variados espesores fluviales, bordes, intensidades y usos urbanos.

En relación al diagnóstico urbano integrado, la renovación ecológica del río entrega respuestas de carácter ambiental, urbano y social. Al atravesar diferentes sectores de bienestar territorial, el caudal tiene la capacidad de concretar un aporte para el desarrollo habitacional integrado y establecer nuevas áreas verdes a escala ciudad. A su vez, se proponen consideraciones para la mitigación ante el riesgo de remoción de masas producto del desborde del río, considerando estrategias paisajísticas junto a estrategias constructivas para las

edificaciones adyacentes. Para los integrantes de la Mesa de Ciudad, la renovación ecológica del río Las Minas representa una de las iniciativas prioritarias para el desarrollo de Punta Arenas, de acuerdo a los resultados del taller de priorización.

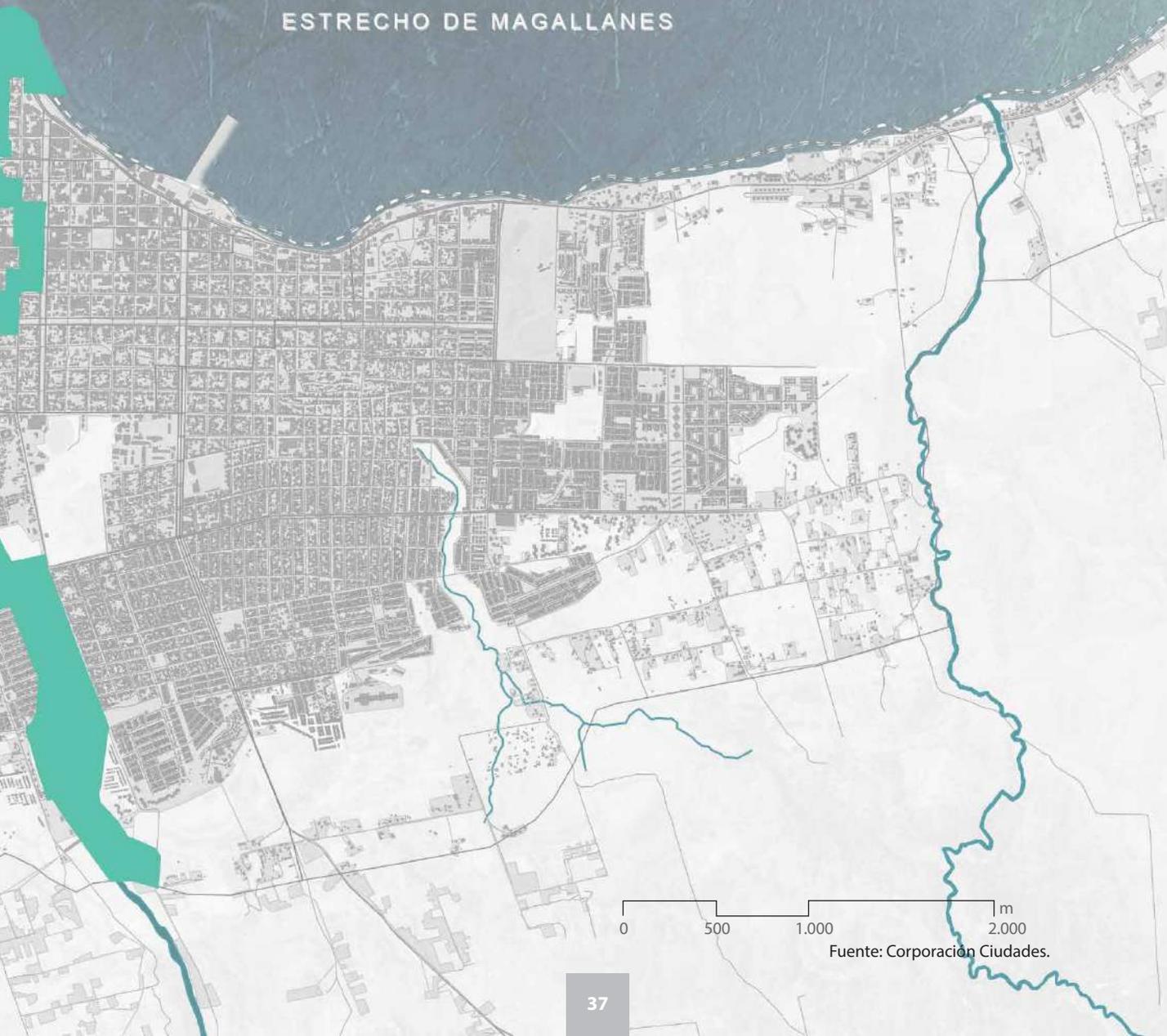
El parque fluvial río Las Minas propone renaturalizar la cuenca a través de estrategias paisajísticas, junto con vincular su ecosistema a un desarrollo urbano sustentable, considerando en la estrategia las áreas de inundación latentes. El renovado hábitat configuraría un parque urbano fluvial de 54,6 ha a lo largo del río, con sus bordes regenerados por medio de una mayor densificación e intensificación de usos, proyectando cerca de 2.800 viviendas. Para la propuesta edificada se propone considerar las mayores alturas en la ribera sur-oeste del río protegiendo así el parque fluvial del viento.



BAHÍA CATALINA



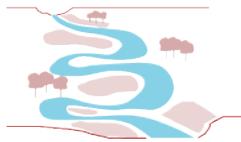
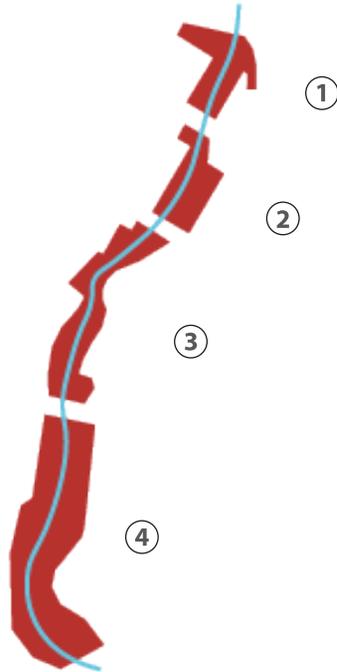
## ESTRECHO DE MAGALLANES



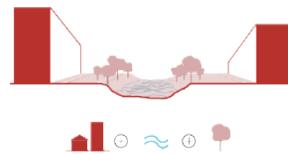
Fuente: Corporación Ciudades.

# Operaciones urbanas

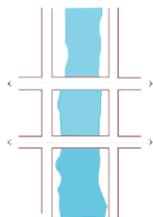
INTERVENCIÓN SEGÚN TRAMOS



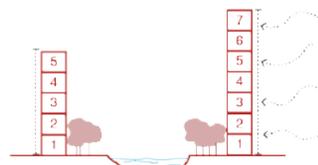
Renaturalización del río para mitigar riesgos de desbordes



Integrar ecosistema fluvial a la ciudad

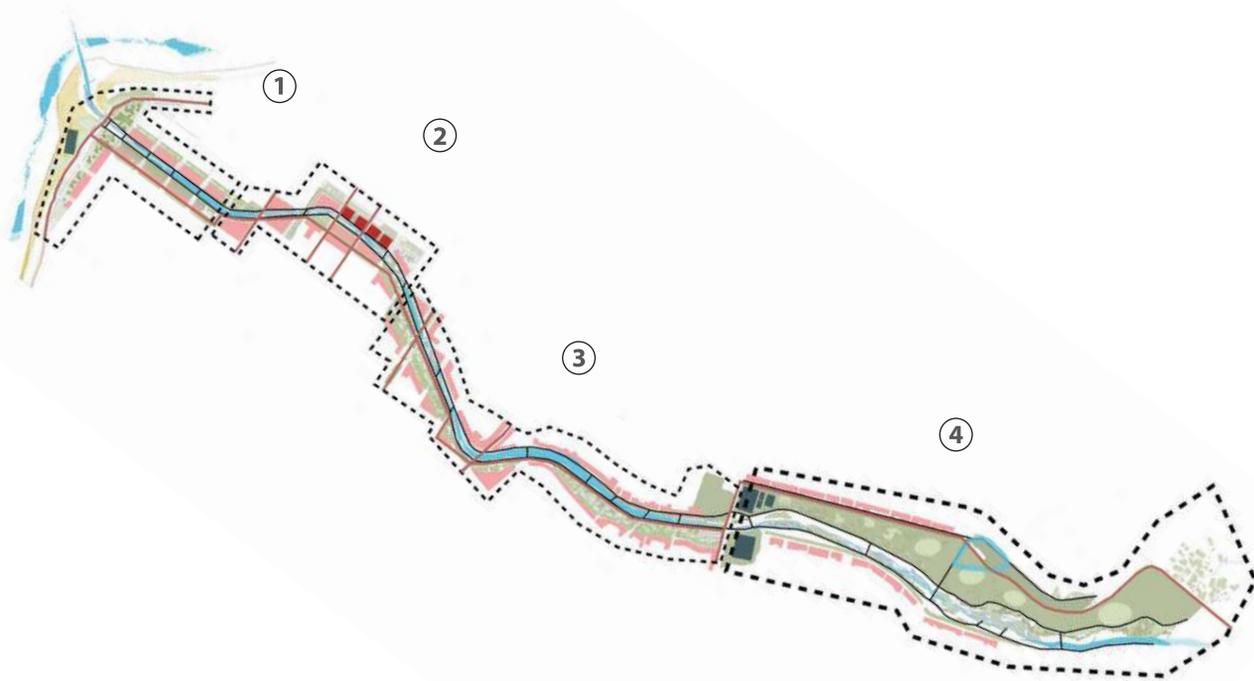


Retener frentes urbanos del río



Resguardo del viento

- Ciclovía
- - - Pieza urbana
- Agua
- Área de inundación latente
- Área verde
- Área deportiva
- Zona a edificar
- Zona a regenerar



Fuente: Corporación Ciudades.

El Tramo 1 se ubica desde la desembocadura del río hasta la calle Jorge Montt, con una longitud de 500 m, liberando un espesor público de 70 m. En la ribera norte se localizan edificaciones aisladas junto al parque inundable, además de un paseo peatonal y ciclable de carácter recreativo. En la orilla sur, se distingue un espacio gastronómico protegido del viento por un frente edificado conti-

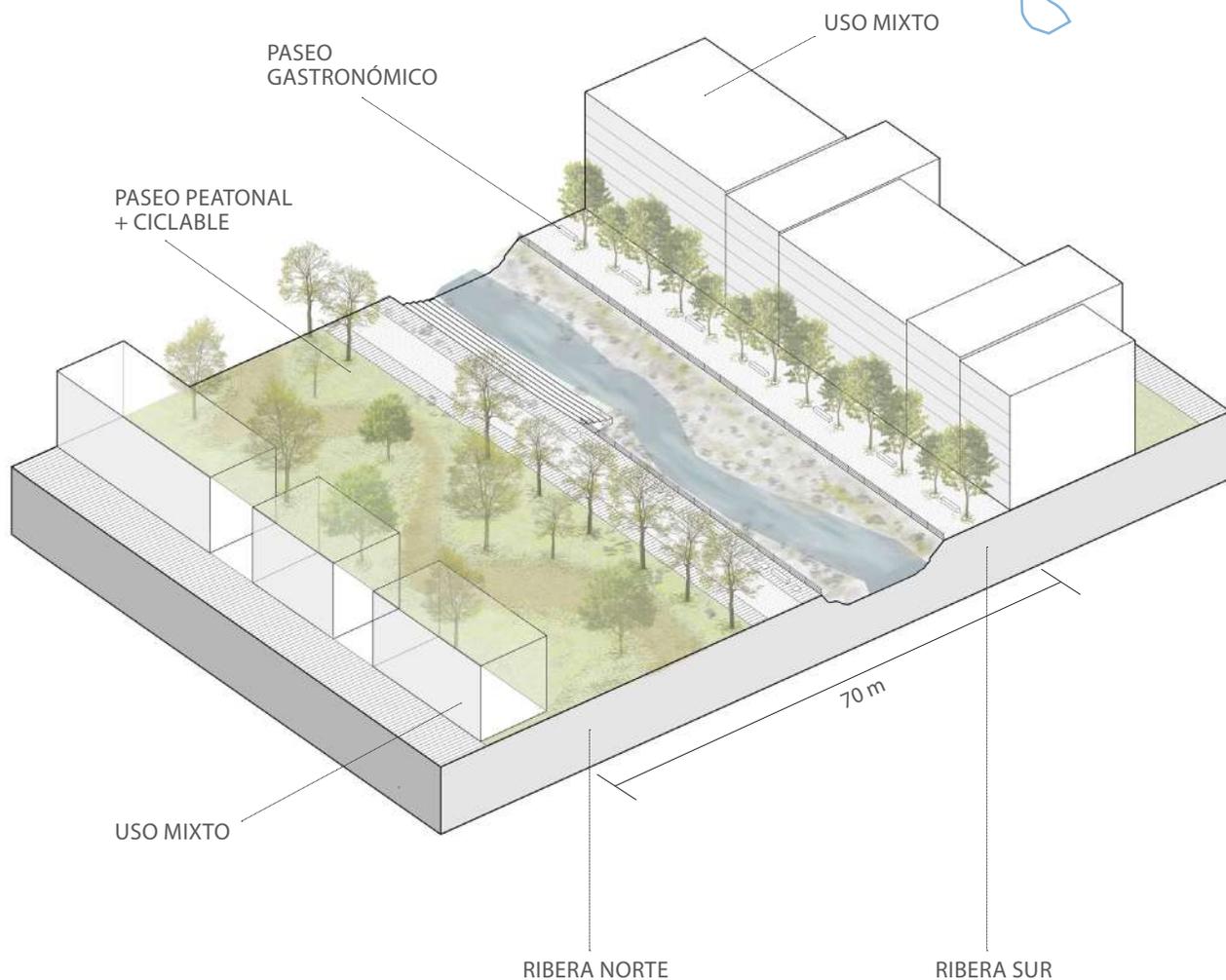
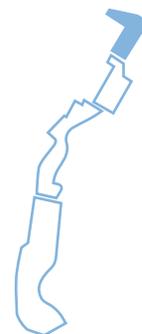
nuo y de mayor altura. En la desembocadura y de cara al Estrecho, resaltan áreas verdes junto con edificaciones continuas para usos turísticos. Con el objetivo de establecer una zona de gran porosidad que permita un mayor traspaso, se proponen tres nuevos cruces para autos, peatones y ciclistas en las calles Caupolicán, Julia Garay y M. Toledo.



## Renovación urbana: Tramo 1

Distancia: 0,5 km

Tiempo: 6 a 8 minutos caminando



Fuente: Corporación Ciudades.

## Perfil Tramo 1: Entre la costanera y calle Presidente Jorge Montt

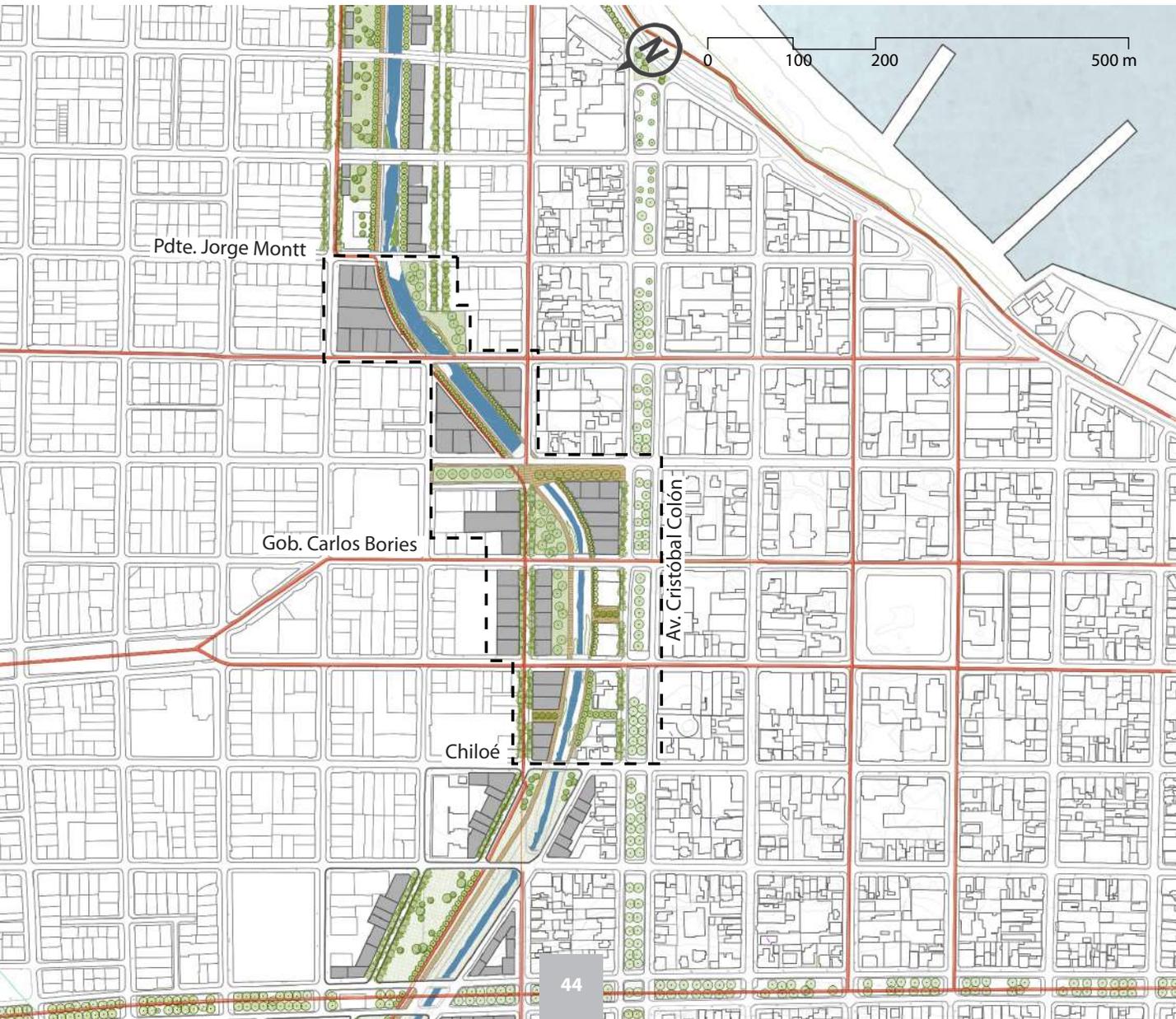




Fuente: Corporación Ciudades.

El Tramo 2 tiene una distancia de 700 metros, entre las calles Jorge Montt y Chiloé. En este trecho coexisten distintos espesores de parque fluvial, manteniendo el paseo peatonal recreativo en la

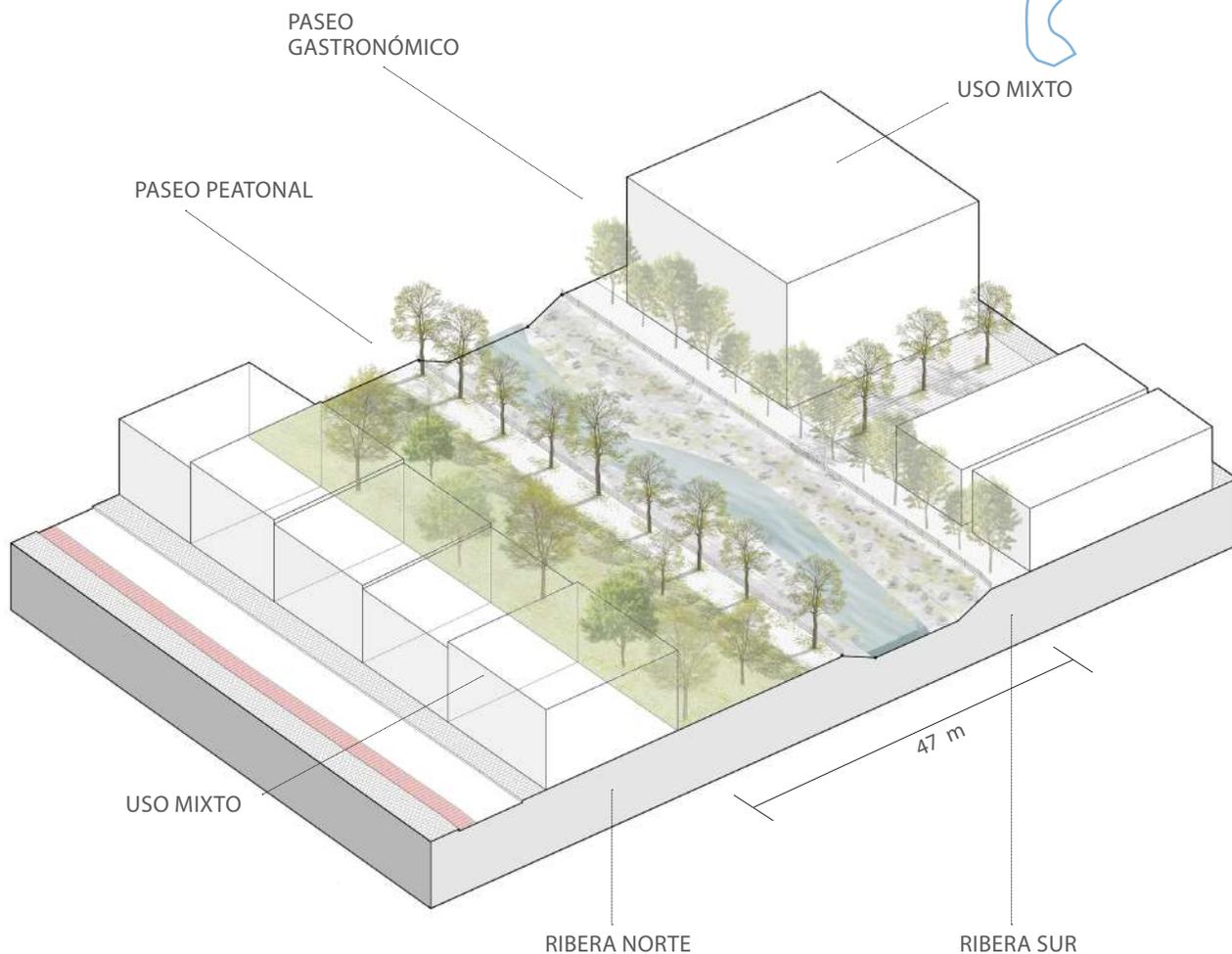
ribera norte y el gastronómico en la orilla sur. Los inmuebles ubicados en la Zona de Conservación Histórica (ZCH) se preservan y anexan al diseño del espacio público de borde río.



## Renovación urbana: Tramo 2

Distancia: 0,7 km

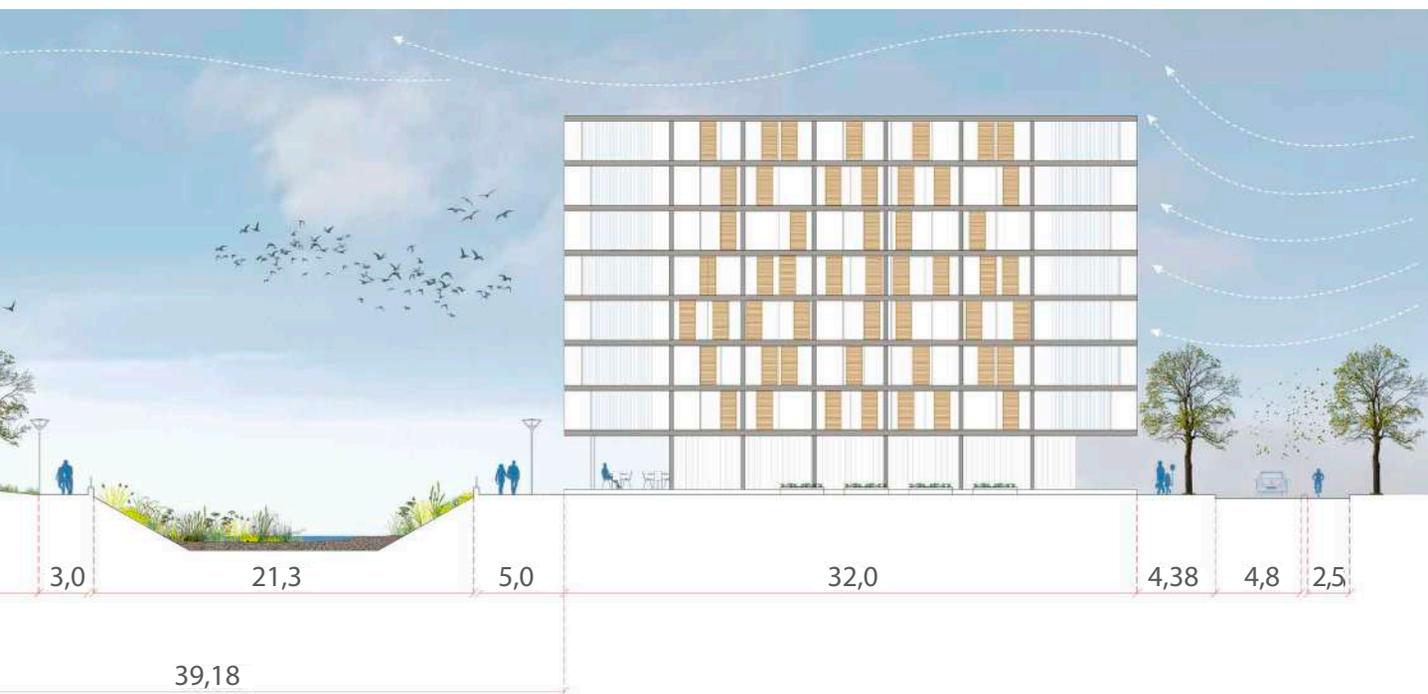
Tiempo: 8 a 10 minutos caminando



Fuente: Corporación Ciudades.

# Perfil Tramo 2: Entre Presidente Jorge Montt y Chiloé

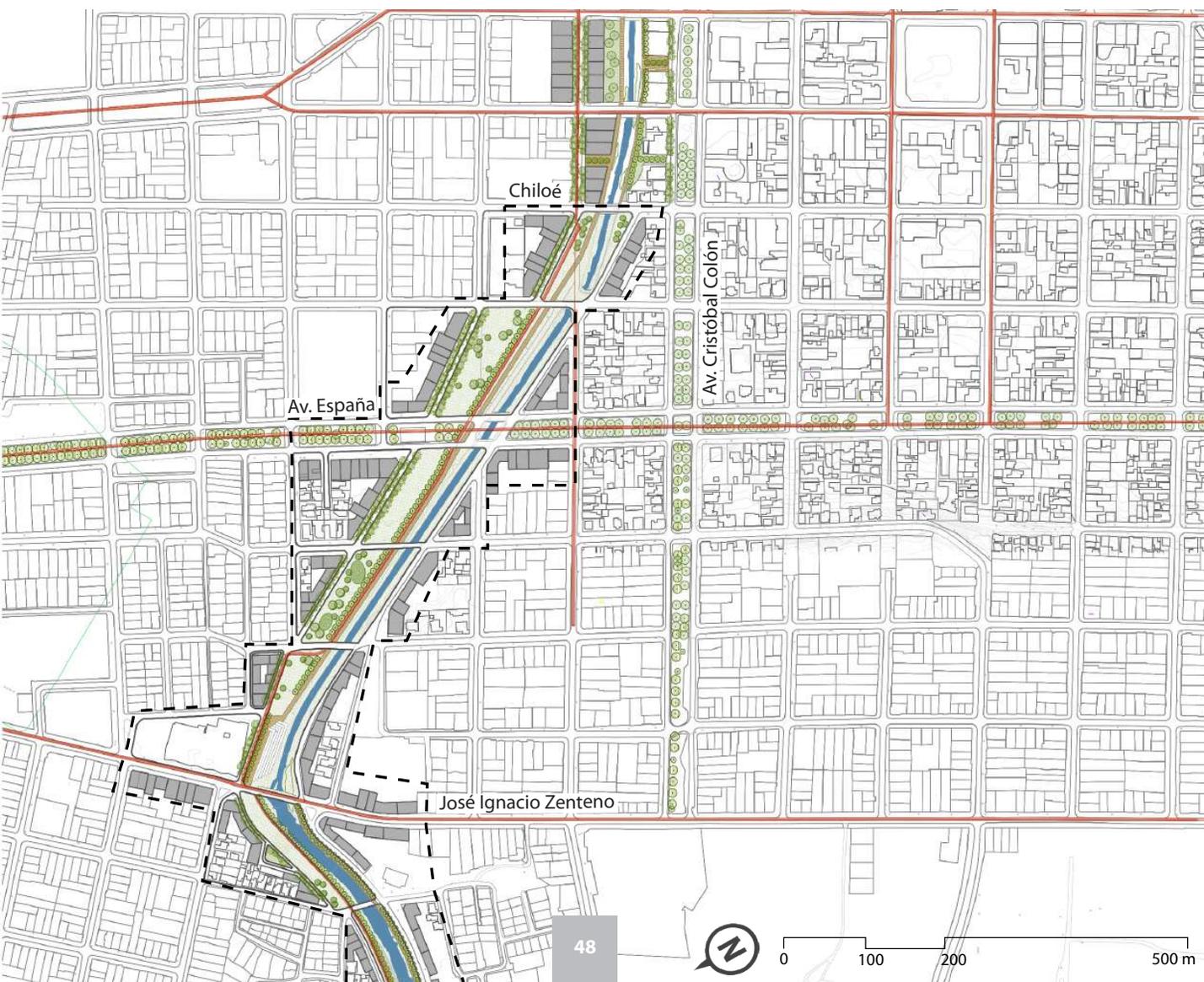




Fuente: Corporación Ciudades.

En el Tramo 3, entre la calle Chiloé y la avenida Presidente Frei Montalva, se mantiene una vía vehicular en cada ribera. El rediseño de las manzanas amplía el espesor del cauce del río, configurando un nuevo ancho de parque fluvial de 108 metros. En el cruce con la avenida Frei Montalva se proponen áreas verdes inundables, considerando el riesgo de cre-

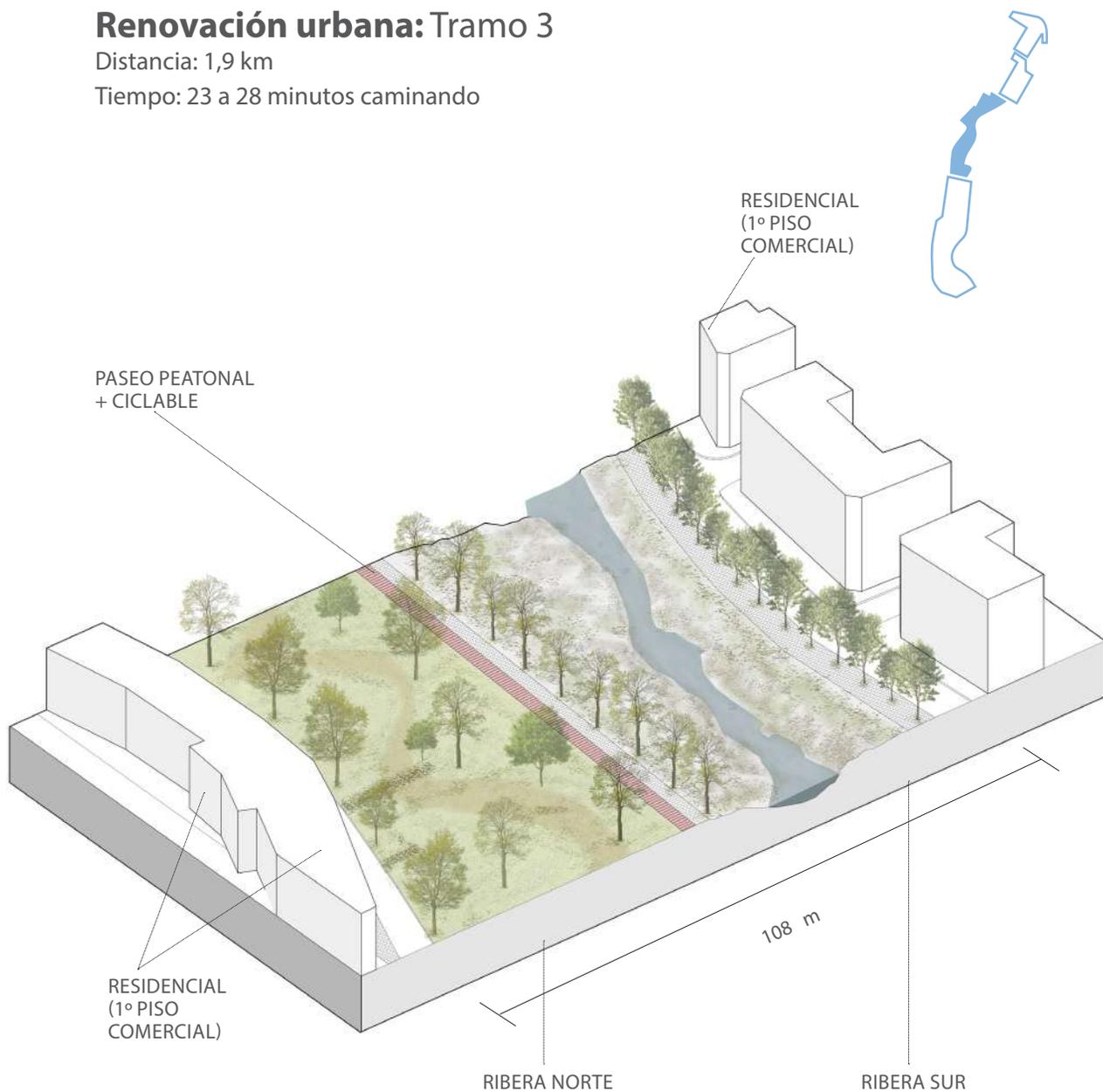
cidas. Asimismo, aparecen siete nuevos atravesos para todos los modos de desplazamiento. Se regeneran los bordes con edificios de uso habitacional integrado, pudiendo el primer piso ser destinado a otros usos. El paseo peatonal y ciclable continúa en la ribera norte.



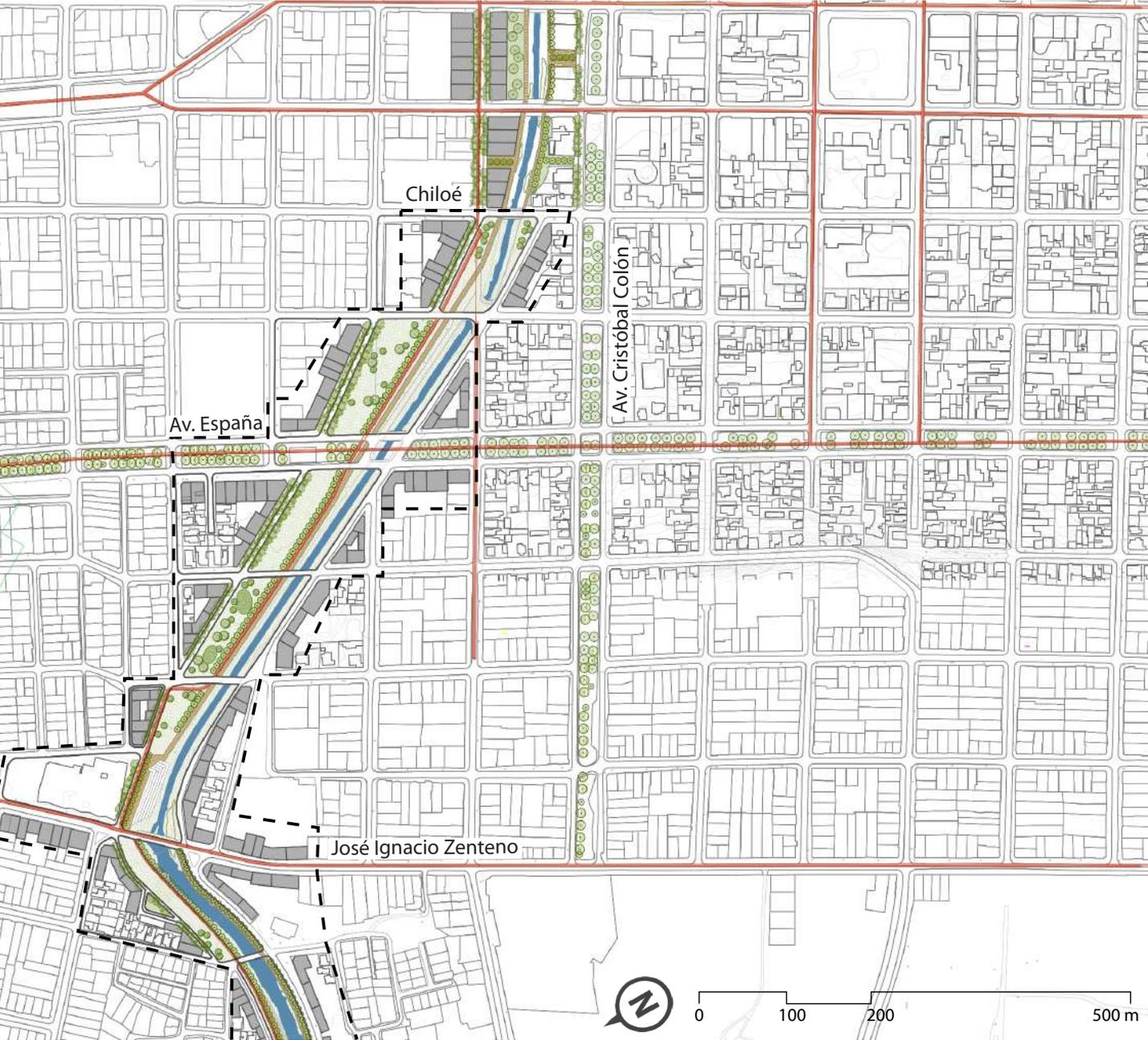
## Renovación urbana: Tramo 3

Distancia: 1,9 km

Tiempo: 23 a 28 minutos caminando



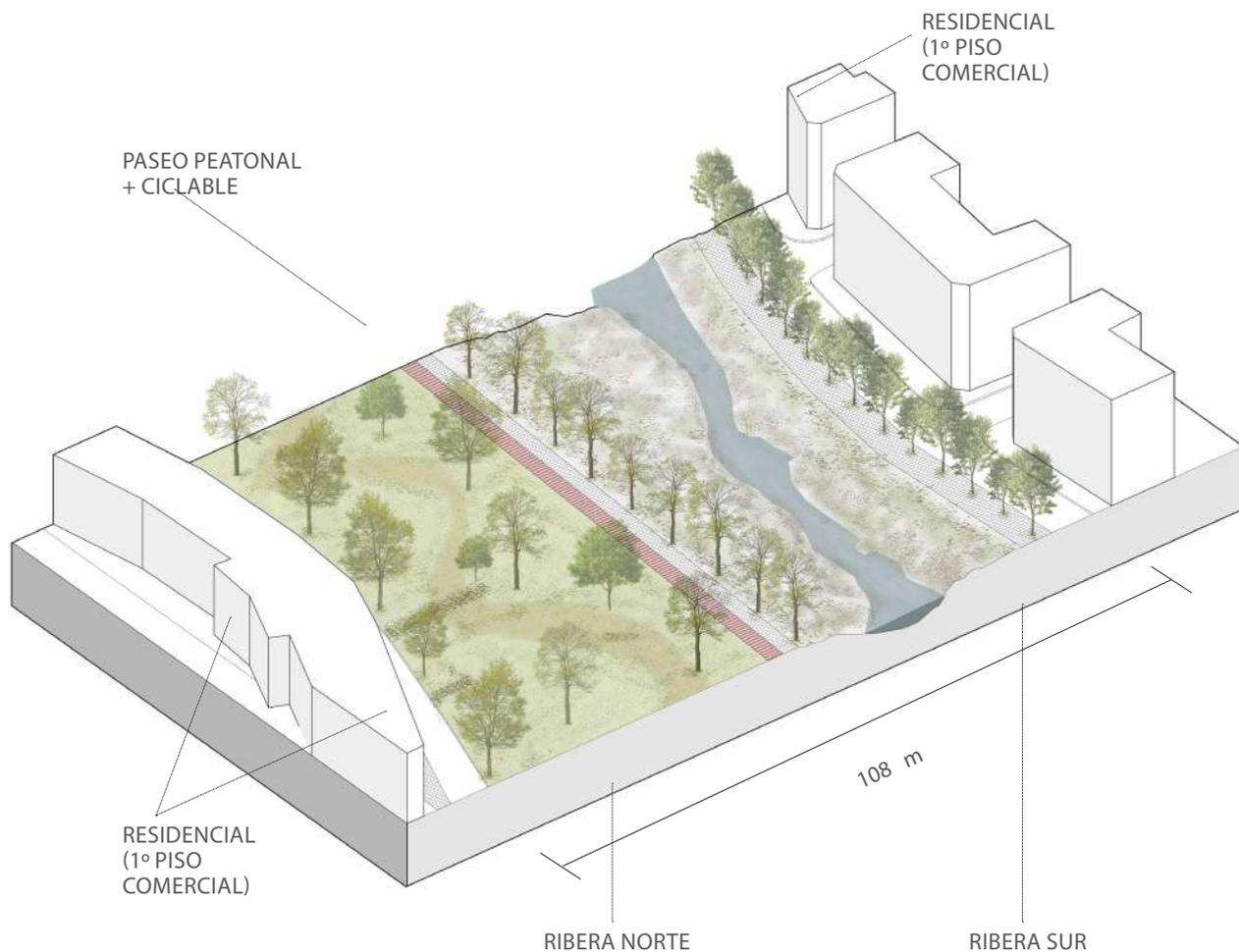
Fuente: Corporación Ciudades.



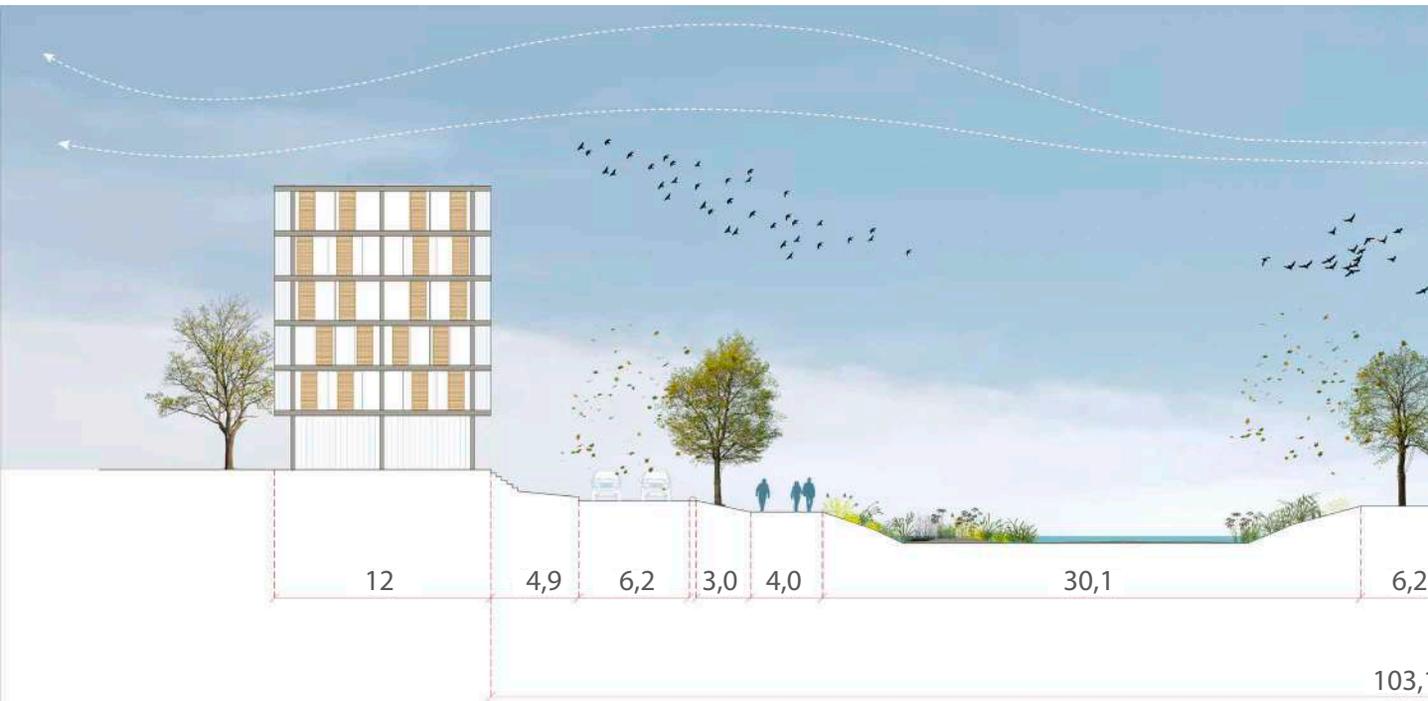
## Renovación urbana: Tramo 3

Distancia: 1,9 km

Tiempo: 23 a 28 minutos caminando



# Perfil Tramo 3: Entre Chiloé y Presidente Frei Montalva





Fuente: Corporación Ciudades.

El Tramo 4 tiene una longitud de 1,6 km y abarca desde la avenida Presidente Frei hasta el sector periurbano. En este segmento, el río adquiere un carácter más natural con un espesor aproximado de 195 m, donde por medio de meandros se propone dinamizar el cauce y disminuir su caudal. En esta zona renaturalizada se establece un paseo peato-

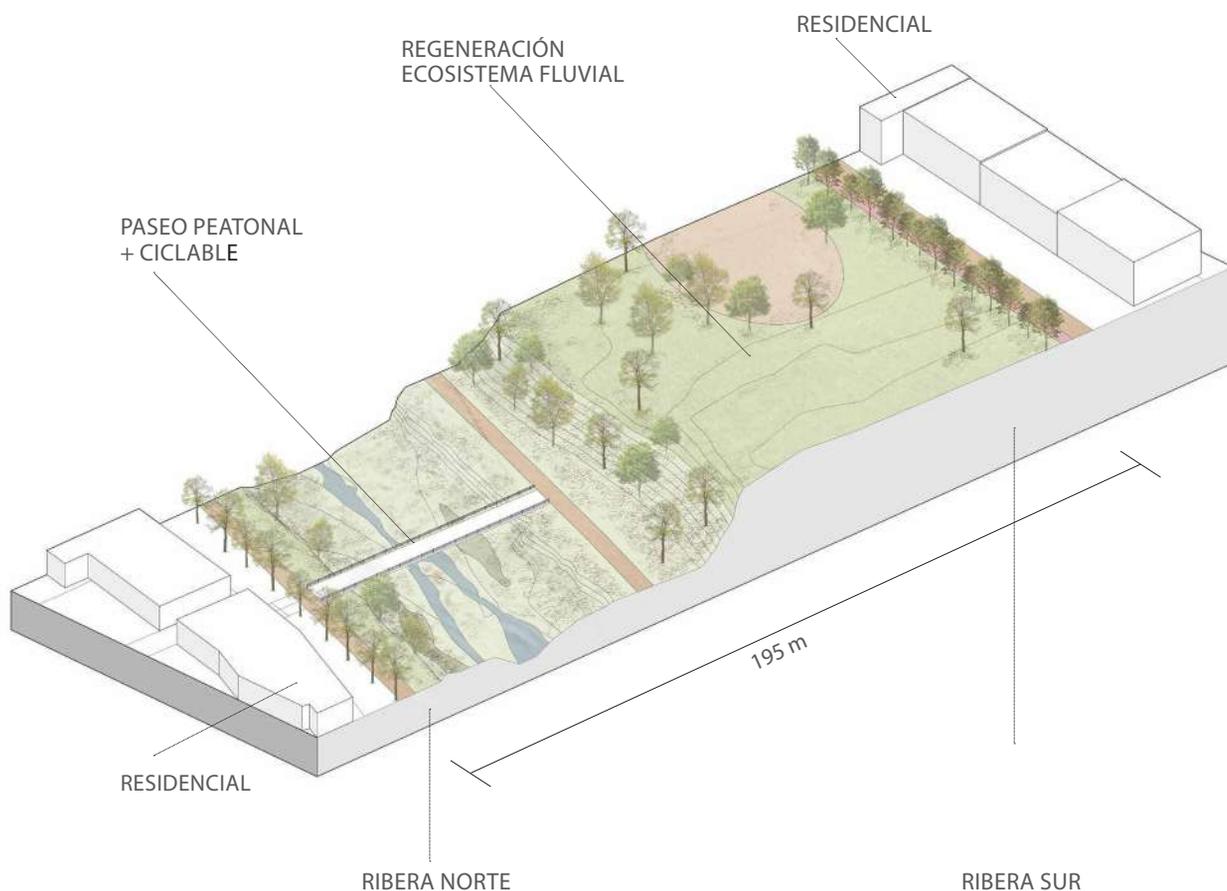
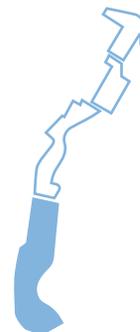
nal y ciclable que bordea el parque, sumado a dos cruces peatonales y uno vehicular (propuesto en el PRC). En ambas riberas se consolidan las costaneras respectivas. Se propone además un desarrollo residencial de baja altura y la configuración de un nodo deportivo en el cruce de la avenida Frei Montalva.



## Renovación urbana: Tramo 4

Distancia: 1,6 km

Tiempo: 19 a 24 minutos caminando



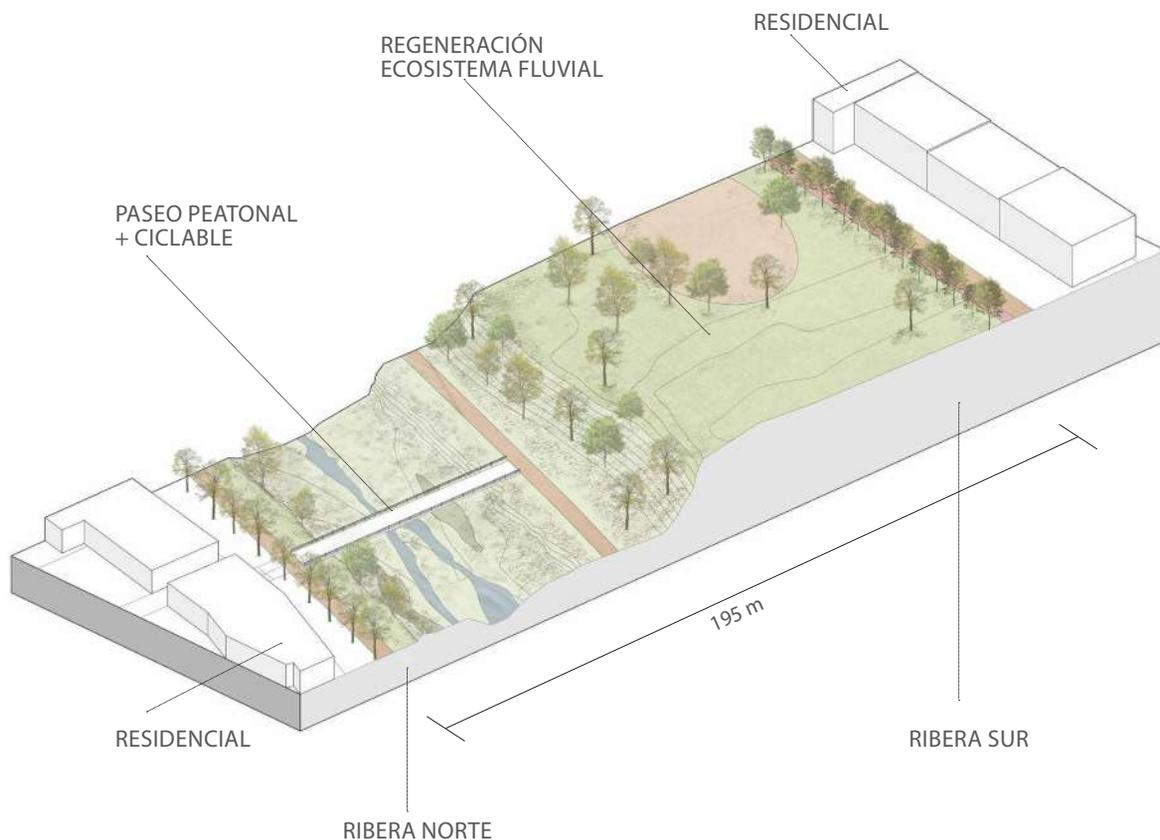
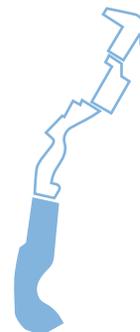
Fuente: Corporación Ciudades.



## Renovación urbana: Tramo 4

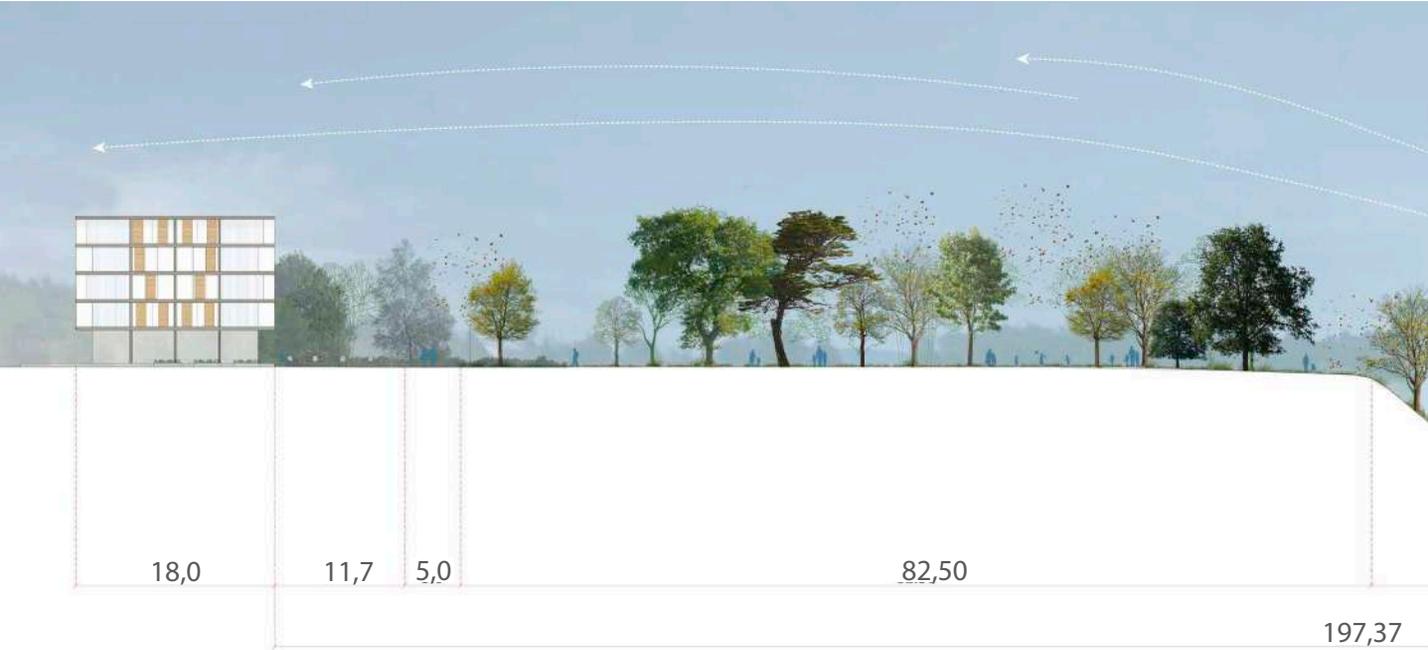
Distancia: 1,6 km

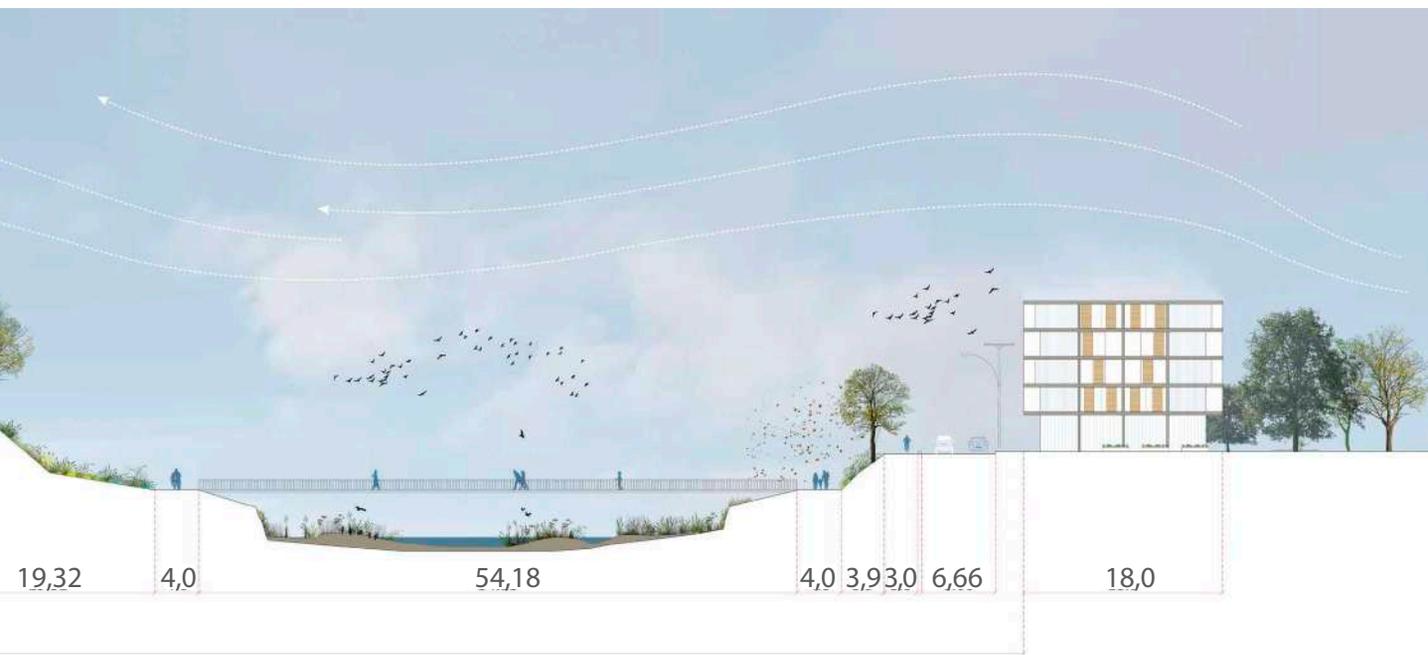
Tiempo: 19 a 24 minutos caminando



Fuente: Corporación Ciudades.

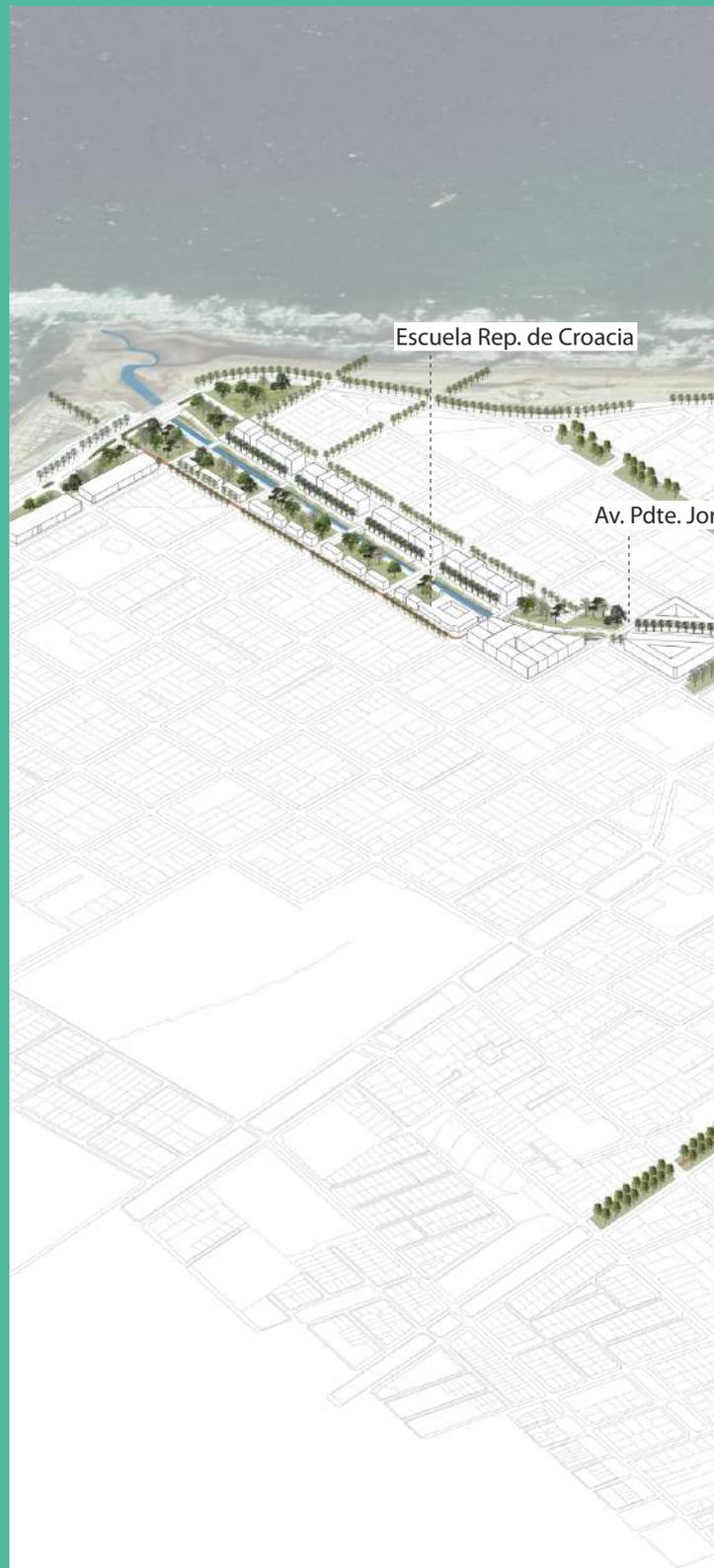
# Perfil Tramo 4: Desde Presidente Frei Montalva





Fuente: Corporación Ciudades.

EL RENOVADO RÍO LAS MINAS SE CONSOLIDA ASÍ COMO UN ESPACIO DE PROTECCIÓN AMBIENTAL EN ARMONÍA CON EL DESARROLLO URBANO, QUE PROMUEVE UNA CIUDAD AMIGABLE CON EL MEDIO AMBIENTE Y CON LA MISMA CALIDAD DE VIDA PARA TODOS SUS HABITANTES.





Frei Montt

2ª Compañía Bomberos

Casa de los derechos humanos

Av. España

Av. José Ignacio Zenteno

Av. Pdte E.  
Frei Montalva

Fuente: Corporación Ciudades.



Fuente: Corporación Ciudades.





Fuente: Corporación Ciudades.





## CASCO HISTÓRICO

PUNTA ARENAS CUENTA CON UN CENTRO FUNDACIONAL ACTIVO, CON EDIFICIOS DE ALTO VALOR PATRIMONIAL QUE SE LOGRAN APRECIAR GRACIAS A LA GENEROSA AMPLITUD DE LAS PRINCIPALES CALLES QUE LO COMPONEN. SE PROPONE AMPLIAR EL ESTÁNDAR DE ESPACIO PÚBLICO PEATONAL, Y MEJORAR SU VINCULACIÓN CON EL BORDE COSTERO, EN PARTICULAR CON EL MUELLE PRAT.

El casco histórico de Punta Arenas se caracteriza por su configuración de cuadrícula ortogonal, alterada sólo por algunos hitos del territorio como es el río las Minas. El polígono de intervención está configurado por las avenidas Colón, España e Independencia, junto al estrecho de Magallanes, circunscrito en una superficie de 84 hectáreas aproximadamente, donde 41 ha corresponden a Zona de Conservación Histórica (ZCH).

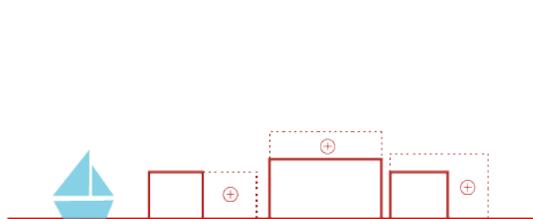
Uno de los primeros temas que aparecieron en la etapa de diagnóstico fue la configuración demográfica de la ciudad, evidenciando como en el casco histórico habitan mayoritariamente personas sobre los 64 años, a diferencia de la periferia donde viven más menores de 15 años. Asimismo, esta zona presenta las menores concentraciones poblacionales, a pesar de contar con la mayor cantidad de equipamientos urbanos. Como reacción a lo anterior, la propuesta de renovación urbana del casco histórico anhela preservar el patrimonio natural y edificado, junto con promover una mayor densidad residencial para repoblar el centro de la ciudad.

En las avenidas arboladas (Colón, España e Independencia), los bandejones centrales se transforman en perfiles ecológicos, por medio de la incorporación de vegetación nativa y senderos de paseo. En sus bordes edificados se proponen

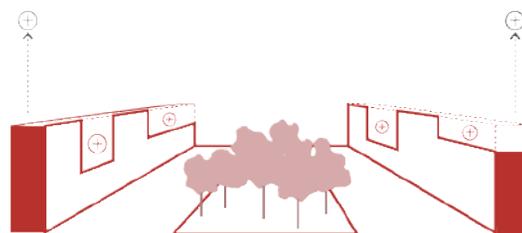
distintas opciones de intervención, pudiendo estos ser preservados, renovados o regenerados. Atendiendo la relevancia vial de las avenidas con bandejones, se mantienen los espesores de las calzadas en las avenidas España e Independencia, mientras que en la avenida Colón se recomienda la disminución de una vía vehicular en cada lado, agregando platabandas vegetales.

El casco histórico concentra los inmuebles, rutas patrimoniales y equipamientos culturales de la ciudad, representando un área de gran valor. Como una de las principales vías de acceso turísticos se ubica el muelle Prat, que presenta una inversión que supera los M\$12.000.000 para el mejoramiento de la capacidad de atraque, construcción dolphin y poste de amarre junto con un terminal de pasajeros, de acuerdo al BIP. Para la Mesa de Ciudad, esta iniciativa resulta de gran relevancia, por lo que se propone una renovación urbana del sector. En el muelle Prat se formula una reconversión a gran escala para convertirse en un polo turístico y operativo, capaz de acoger embarcaciones de distintos tamaños. Junto con la ampliación de la zona de atraque para cruceros, se habilitan dos áreas de entrada de mar que permitan la parada a embarcaciones menores. En sus perímetros se proyectan edificaciones que cobijen del viento el espacio de atraque, con programas turísticos, comerciales y culturales en el primer piso, y oficinas u otros servicios en los pisos superiores.

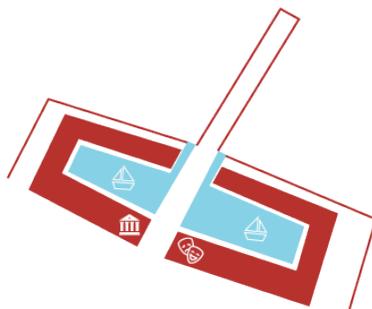
## Operaciones urbanas



Regenerar sector costanera  
frente a muelle  
**2,0 ha orden edificado**



Repoblar y rehabilitar en torno  
a corredores ecológicos  
**10,8 ha orden edificado**



Transformar muelle Prat en una  
zona cultural y artística  
**7,5 ha zona docks**



Fuente: Corporación Ciudades.



0

100

200

500 m



Av. Colón

Carlos Borjes

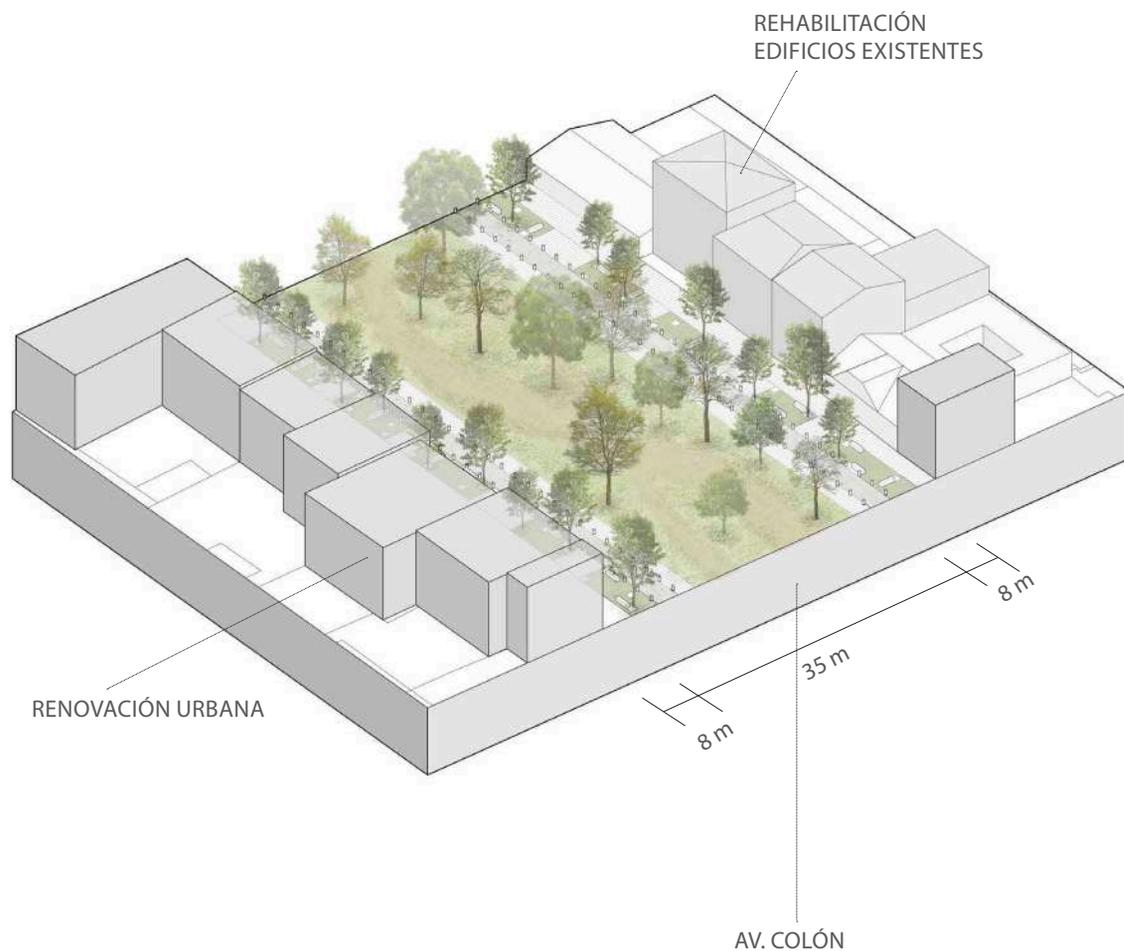
Av. Independencia

Av. España

## Reconversión urbana casco histórico

Reconversión urbana muelle Prat. Habilitación polo turístico, recepción de embarcaciones menores y cruceros.

Mejoramiento perfil ecológico y disminución vía vehicular y ensanche platabanda.



Fuente: Corporación Ciudades.

EL CASCO HISTÓRICO SE VUELVE UN CENTRO DINÁMICO Y ATRACTIVO, TANTO PARA LOS RESIDENTES COMO PARA LOS TURISTAS QUE LLEGAN DESDE LOS CRUCEROS. LA PRESERVACIÓN DE SU PATRIMONIO NATURAL Y EDIFICADO SE CONVIERTE EN UN PRINCIPIO DE DESARROLLO PARA LA ZONA.





Fuente: Corporación Ciudades.



Fuente: Corporación Ciudades.



Fuente: Corporación Ciudades.







## DISTRITO DEL CONOCIMIENTO

EL SECTOR NORORIENTE DE LA CIUDAD CONCENTRA LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL, LOGÍSTICA Y ACADÉMICA, Y TAMBIÉN EL LUGAR ESCOGIDO PARA LOCALIZAR EL CAI. ESTOS ATRIBUTOS LO CONVIERTEN EN UN POLO PRIVILEGIADO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN DISTRITO DESTINADO AL CONOCIMIENTO Y LA INNOVACIÓN A NIVEL INTERNACIONAL. SU CONSOLIDACIÓN SERÁ CLAVE PARA DETONAR UN DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.

Tomando como detonante el proyecto Centro Antártico Internacional (CAI), inversión hasta el momento de más de M\$1.500.000, se propone la renovación de todo el sector de bahía Catalina, área poco urbanizada y actualmente destinada a uso industrial. Se incentiva un desarrollo residencial sustentable con programas científicos, turísticos, portuarios, comerciales y académicos, en una zona privilegiada de la ciudad.

La nueva urbanización sostenible del sector se configura por medio de una red vehicular, peatonal y ciclable que albergue los distintos programas y espacios públicos. Ante la existencia de una zona con riesgo de inundación y tsunami, se proyectan estrategias de mitigación por medio de áreas verdes inundables y programas no habitacionales.

La actual Zona Franca constituye una de las principales preexistencias, siendo un importante atractivo para la población. La propuesta plantea la expansión de esta, junto con la incorporación de comercios a otras escalas en los bordes de la avenida Uno Poniente.

En el sector portuario y logístico se reacondicionan 18 ha de puerto y se habilita una dársena. Contiguo a la zona portuaria se plantea la marina

y paseo costero peatonal con programas turísticos como restaurantes y tiendas comerciales, los que contemplan hoteles o residencias en los pisos superiores con vista al nuevo parque de Punta Arenosa, activando y dinamizando la zona.

Alrededor del nuevo Centro Antártico Internacional (CAI), en una superficie de 4 hectáreas, se ubica un conjunto de equipamientos complementarios para el desarrollo científico y del turismo asociado a este.

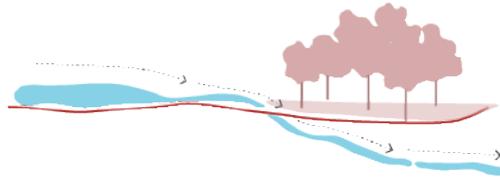
Las áreas verdes son parte sustancial de la propuesta y configuran un tejido que enhebra los distintos espacios del distrito del conocimiento. Las avenidas Chacabuco, Tres Oriente y Uno Poniente, junto a la red de paseos peatonales propuestos, se convierten en corredores ecológicos articulados con las plazas. A su vez, se destaca el parque Punta Arenosa de una superficie de 14 ha, con un trabajo de paisaje acorde a las características del lugar.

Para la concreción del distrito del conocimiento como un barrio dinámico y vivo, se promueve un crecimiento habitacional integrado, con viviendas que acojan tanto a residentes permanentes como temporales. Se destinan 21 ha para el desarrollo habitacional integrado, lo que considera un aproximado de 2.800 viviendas.

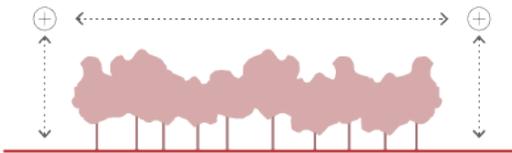
## Operaciones urbanas



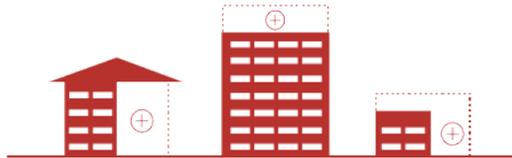
Renovar zona portuaria  
y logística  
**42,6 km**



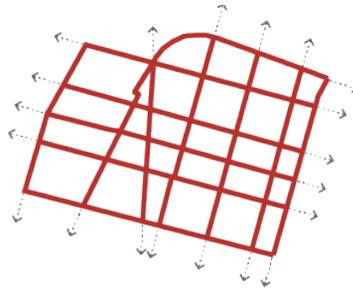
Zonas de mitigación  
riesgo de inundación  
**43,8 ha**



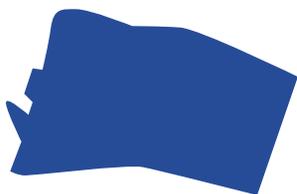
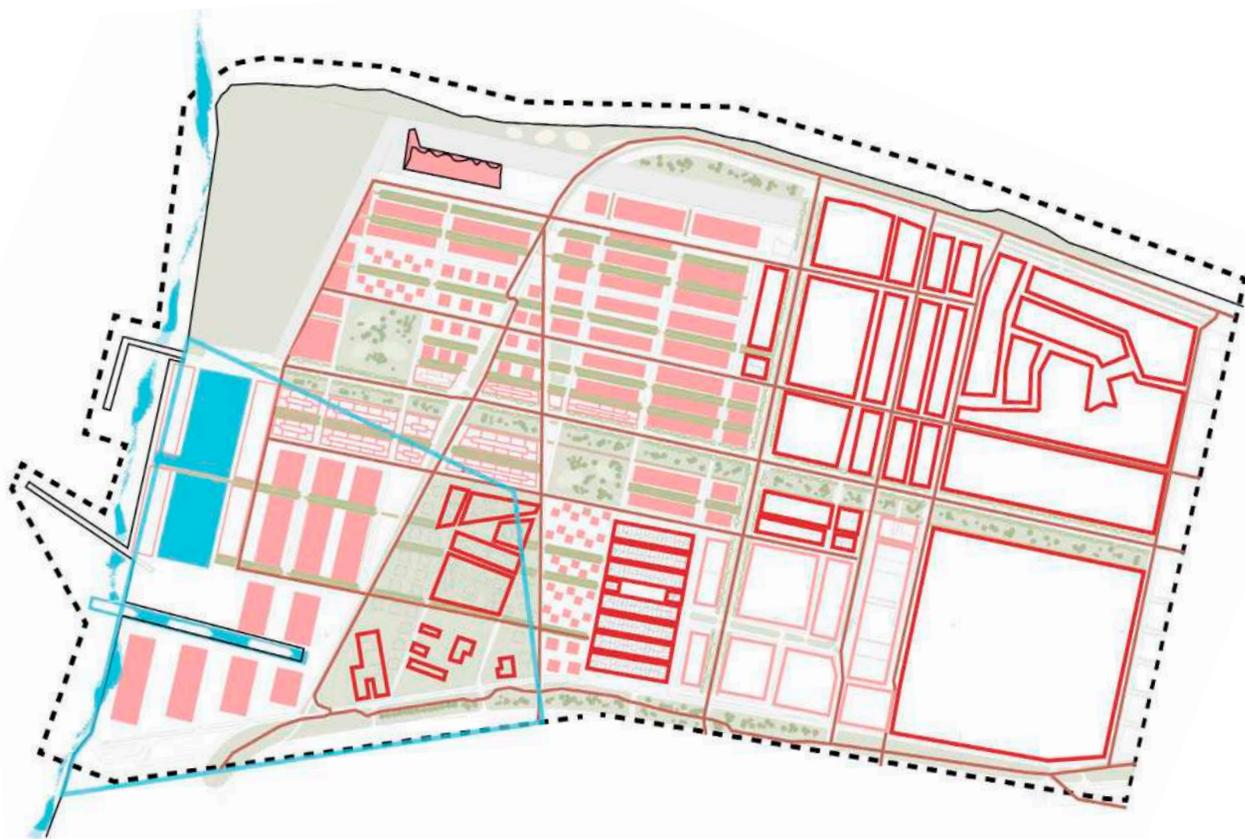
Habilitar áreas verdes  
**28,5 ha**



Promover desarrollo habitacional  
**20,5 ha**



Generar red vehicular  
y peatonal  
**19,8 ha**



- Ciclovía
- ⋯ Pieza urbana
- Agua
- Área verde
- Zona a edificar
- Zona a edificar y renovar
- Zona a mejorar

Fuente: Corporación Ciudades.

## Habilitación distrito del conocimiento

- Zona desarrollo científico (4 ha)
- Zona desarrollo turístico y marina por medio de docks (9 ha)
- Zona portuaria (18 ha)
- Zona desarrollo habitacional (21)
- Zona comercial (12 ha)
- Zona áreas verdes (29 ha)
- Recorrido peatonal





0 100 200 500 m

Tres Oriente

Uno Poniente

Pdte. Carlos Ibañez del Campo

Fuente: Corporación Ciudades

ESTE NUEVO BARRIO MODIFICA LA VOCACIÓN URBANA DE LA ZONA, ALBERGANDO NUEVOS RESIDENTES EN UN SECTOR EQUIPADO CON BIENES, SERVICIOS Y ÁREAS VERDES, JUNTO CON INCENTIVAR EL AVANCE DEL TURISMO CIENTÍFICO Y ACADÉMICO VINCULADO AL DESARROLLO ANTÁRTICO.





Parque Punta Arenosa

Zona turística

Zona científica

C.A.I.

Chacabuco

Zona residencial

Zona comercial

Zona Franca

Tres Oriente

Uno Poniente

Pdte. Carlos Ibañez del Campo

UMAG

Fuente: Corporación Ciudades.



Fuente: Corporación Ciudades.





Fuente: Corporación Ciudades.





## **CORAZONES DE BARRIO**

PUNTA ARENAS PRESENTA INEQUIDADES TERRITORIALES QUE SE EXPRESAN EN UNA INSUFICIENTE ACCESIBILIDAD A BIENES Y SERVICIOS PÚBLICOS Y PRIVADOS, PARTICULARMENTE EN LAS ZONAS SUR Y PONIENTE. SE PROPONE DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA SOCIAL DE ALTO ESTÁNDAR, DONDE SE PUEDA REALIZAR DEPORTE, PAGAR CUENTAS, DESCANSAR, ASISTIR A CLASE DE APOYO ESCOLAR, HACER COMPRAS, Y CON ELLO MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE BARRIO.

A partir del Indicador de Bienestar Territorial (IBT), se localizaron los sectores con mayores necesidades en la ciudad, determinando que las zonas prioritarias de inversión se ubican en la periferia, en las zonas oeste y sur. Estas áreas concentran las mayores densidades y corresponden en su mayoría a viviendas sociales construidas en las últimas décadas. Si bien la oferta de servicios públicos por cantidad de habitantes es superior al promedio nacional, estos se concentran en el centro de la ciudad, quedando las zonas más pobladas de la ciudad con menor acceso a estos.

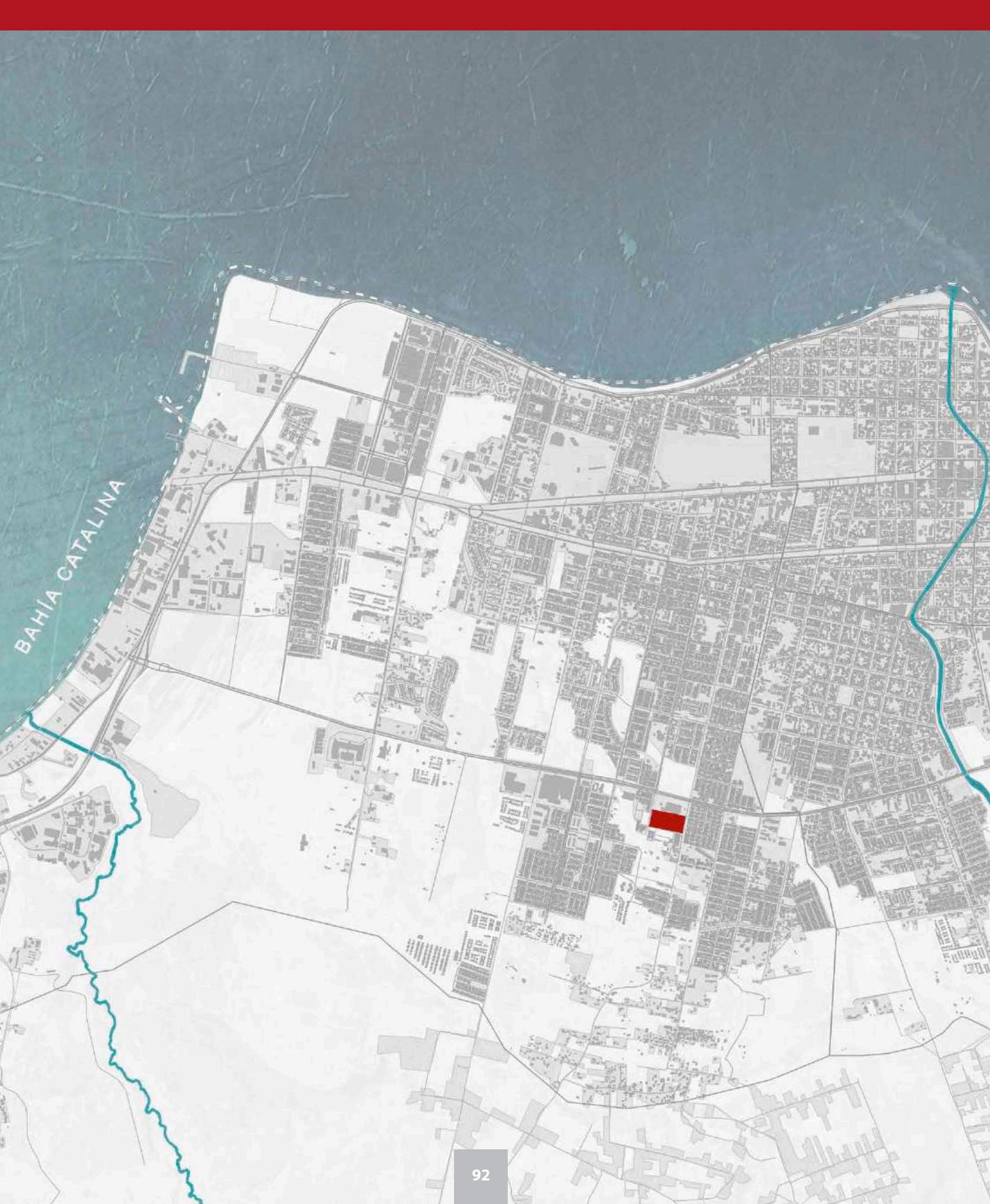
Los corazones de barrio apuntan a una mayor equidad territorial en Punta Arenas, otorgando a zonas rezagadas y con escasa accesibilidad a bienes y servicios públicos, el derecho a tener -en una escala de barrio- comercio, servicio y equipamientos primarios. La construcción de la imagen objetivo propone en una primera instancia dos corazones de barrio, ubicados en el sector El Ovejero y barrio Manuel Bulnes.

El corazón de barrio El Ovejero, ubicado en la zona noroeste sugiere la consolidación del eje transversal en la calle El Ovejero, potenciando una zona prioritaria de inversión de acuerdo al IBT. Junto al corazón de barrio se consolidan diversas iniciativas de inversión, como la construcción de aceras en El Ovejero, la edificación de un loteo habitacional, la reposición de una sede social y plaza de juegos en Villa Mardones, además del levantamiento del conjunto de viviendas tuteladas para el adulto mayor en la avenida Frei.

El corazón de barrio en el sector de Manuel Bulnes, en la zona sur, se ubica entre los ejes longitudinales Arturo Prat y Manuel Rodríguez y colinda con el nuevo eje transversal avenida Nueva Sur (proyección de la avenida Pdte. Jorge Alessandri), área cercana al parque María Behety y a las poblaciones Archipiélago de Chiloé, Pedro Aguirre Cerda y Portal del Estrecho. El territorio que rodea al corazón de barrio corresponde a una zona prioritaria de inversión según el IBT, caracterizado por edificaciones residenciales. En el sector se distinguen variadas propuestas de inversión, que se articulan con el desarrollo del Corazón de Barrio sur, destacándose la ampliación del jardín infantil Laguna Azul, la edificación del SAR Dr. Juan Damianovic, la construcción calle Pontón Lord Lonsdale y la concreción de un loteo habitacional de 75 viviendas.

En el corazón de barrio sur se renueva el espacio deportivo existente, incorporando programas sociales y comerciales, además de regenerar 2,7 ha de viviendas en torno al nuevo corazón de barrio.

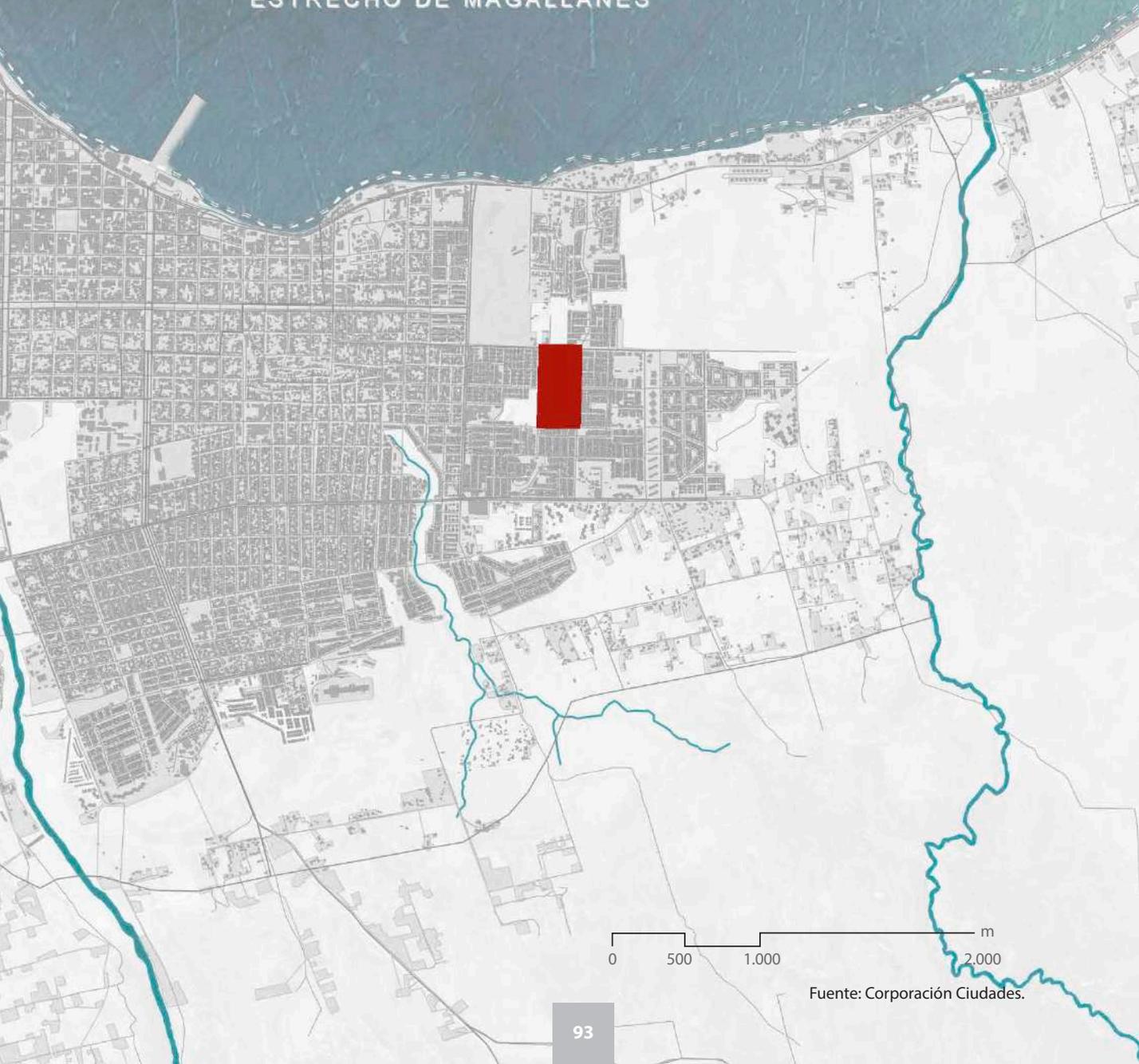
Junto a la renovada cancha de fútbol en la avenida Manuel Rodríguez, se proyecta un paseo peatonal cobijado por grandes árboles que conecte el corazón en sentido oriente - poniente y acoja diversos programas transitorios, como ferias y exposiciones. Además, se planifica un jardín infantil, invernaderos comunitarios y una renovada cancha y pista atlética. Hacia el poniente se ubica una plaza dura con distintas opciones deportivas y recreativas, como un skate park,



BAHÍA CATALINA



## ESTRECHO DE MAGALLANES



0 500 1.000 2.000 m

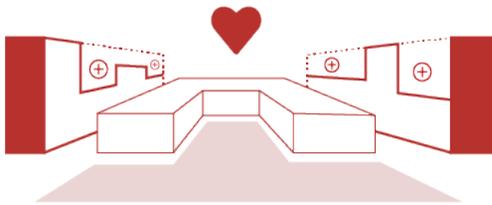
Fuente: Corporación Ciudades.

cancha de básquetbol y baby fútbol, además de un anfiteatro para la realización de eventos al aire libre.

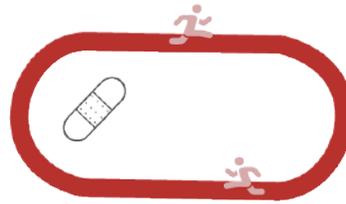
En el lado poniente se concentran polos comerciales, culturales y deportivos. El edificio contiene una piscina semi olímpica temperada junto a un gimnasio en una de sus puntas. En la esquina de Arturo Prat y Nueva Sur está el mercado de oficios, donde se venden productos naturales desarrollados por la comu-

nidad. Frente a la calle Arturo Prat hay servicios a escala de barrio, como Sencillito y farmacia, entre otros, junto con un gran salón de exposiciones y un taller recreativo para el adulto mayor. Con vista hacia la plaza dura interior, se localizan varios cafés y restaurantes que invitan a participar y contemplar este espacio comunitario.

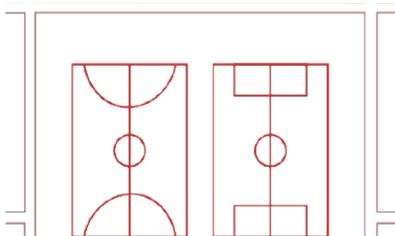
## Operaciones urbanas



Regenerar edificación en  
torno a corazón de barrio  
**2,7 ha**

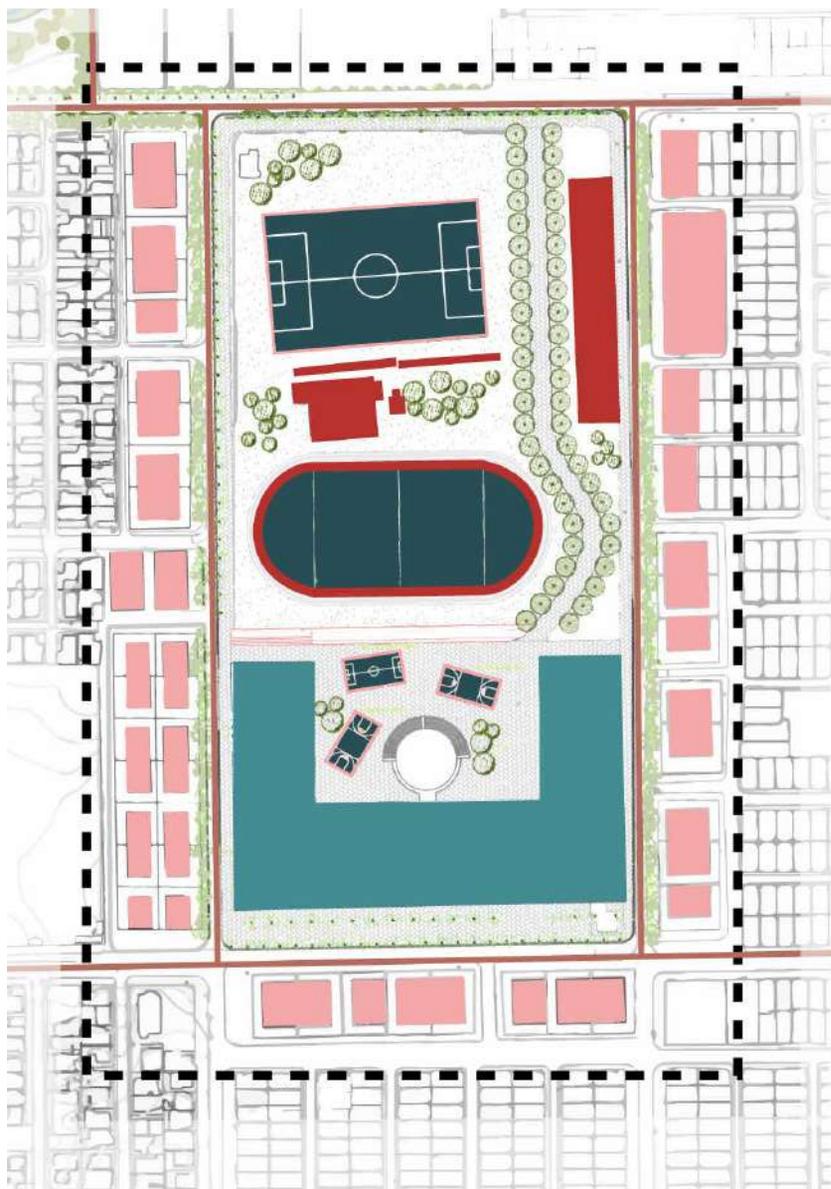
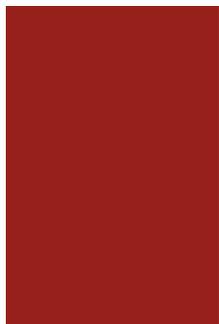


Mejorar zona deportiva  
existente  
**5,0 ha**



Habilitar zona deportiva  
urbana  
**1,2 ha**

- Ciclovía
- ⋯ Pieza urbana
- Área verde
- Área deportiva
- Zona deportiva/cultural
- Zona a edificar
- Zona a regenerar





0 50 100 250 m

Manuel Rodríguez



Arturo Prat

## Habilitación corazón de barrio sur



Salones multiuso comunales



Cancha de fútbol preexistente



Piscina semi olímpica temperada



Invernadero comunitario



Gimnasio/Salón de eventos



Pista atletismo renovada



Mercado de oficios



Sala de exposiciones



Servicios de barrio  
(Banco, farmacia, Sencillito, etc.)



Zona deporte urbano  
(Skate park, anfiteatro,  
cancha futbolito y basket)



Taller de oficios



Comercio de barrio



Café /restaurante



Taller recreativo  
adulto mayor

EL CORAZÓN DE BARRIO SUR CONVOCA A TODOS LOS RESIDENTES DEL SECTOR, DESDE LOS MÁS PEQUEÑOS CON PROGRAMAS DE EDUCACIÓN INICIAL, JÓVENES CON PROGRAMAS DEPORTIVOS Y RECREATIVOS, COMO TAMBIÉN A LOS ADULTOS MAYORES CON PUNTOS DE ENCUENTRO Y TALLERES, CONVIRTIÉNDOSE EN UN ESPACIO VIVO QUE RECIBE Y APOYA A TODOS LOS HABITANTES.





Parque María Behety

Park

Educación inicial

Av. Manuel Rodríguez

Piscina y gimnasio

Mercado de oficinas

Fuente: Corporación Ciudades.

Fuente: Corporación Ciudades.





Fuente: Corporación Ciudades.







## EJE TRANSVERSAL SUR

UNO DE LOS ATRIBUTOS QUE CARACTERIZA EL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD SON SUS AMPLIAS AVENIDAS, COMO ES EL CASO DE COLÓN, ESPAÑA Y BULNES. SE PLANTEA LA CONSOLIDACIÓN DE UN NUEVO EJE DE SIMILAR ESTÁNDAR A UN COSTADO DEL PARQUE MARÍA BEHETY (Y OTRA EN EL SECTOR NORTE), MEJORANDO ASÍ LA CONECTIVIDAD ORIENTE - PONIENTE.

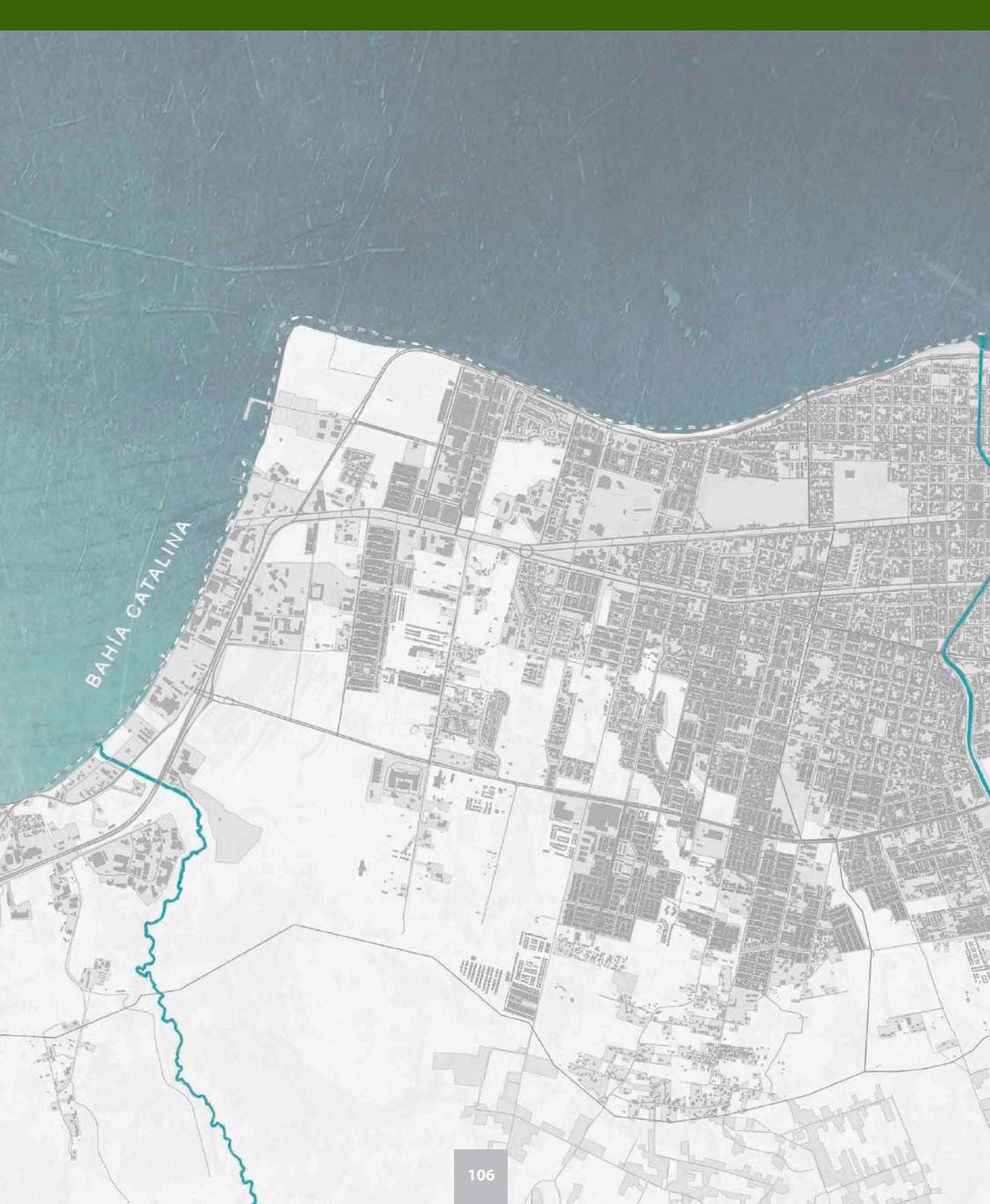
La avenida Pedro Aguirre Cerda (P.A.C) y el parque María Behety configuran el remate de la avenida España, arteria que atraviesa la ciudad en sentido norte - sur. Hasta la década de 1990, el parque definía el límite sur de la ciudad, aspecto que ha ido cambiando debido a la expansión urbana.

Este reciente sector residencial presenta las mayores densidades y déficit de acceso a los bienes y servicios de la ciudad, según el IBT. Con el propósito de mejorar los estándares urbanos de la zona sur, se plantea el rediseño del espacio público, el mejoramiento del parque María Behety, junto a un proceso de densificación urbana en sus bordes. La renovación del eje transversal sur se articula con el corazón de barrio sur, configurando una zona con equipamientos y servicios cercanos a la comunidad, estableciendo un nuevo subcentro de la ciudad.

El renovado perfil público en la avenida P.A.C. contempla la eliminación del bandejón central, la incorporación de una ciclovía y la arborización de las vías peatonales. En el parque María Behety

se desarrolla la renaturalización de su humedal, consolidando el parque de 24 ha como uno de los principales espacios de conservación natural de la ciudad. Aprovechando la topografía del lugar, se retrae el límite del parque, lo que consolida un paseo peatonal de 7 m de ancho que lo abalcona. En 3,3 ha se renuevan los bordes edificados, considerando en el margen de la vereda sur una menor altura para resguardar el asoleamiento de las viviendas del sector. En el primer piso se permiten usos mixtos, y los pisos superiores se destinan a viviendas integradas.

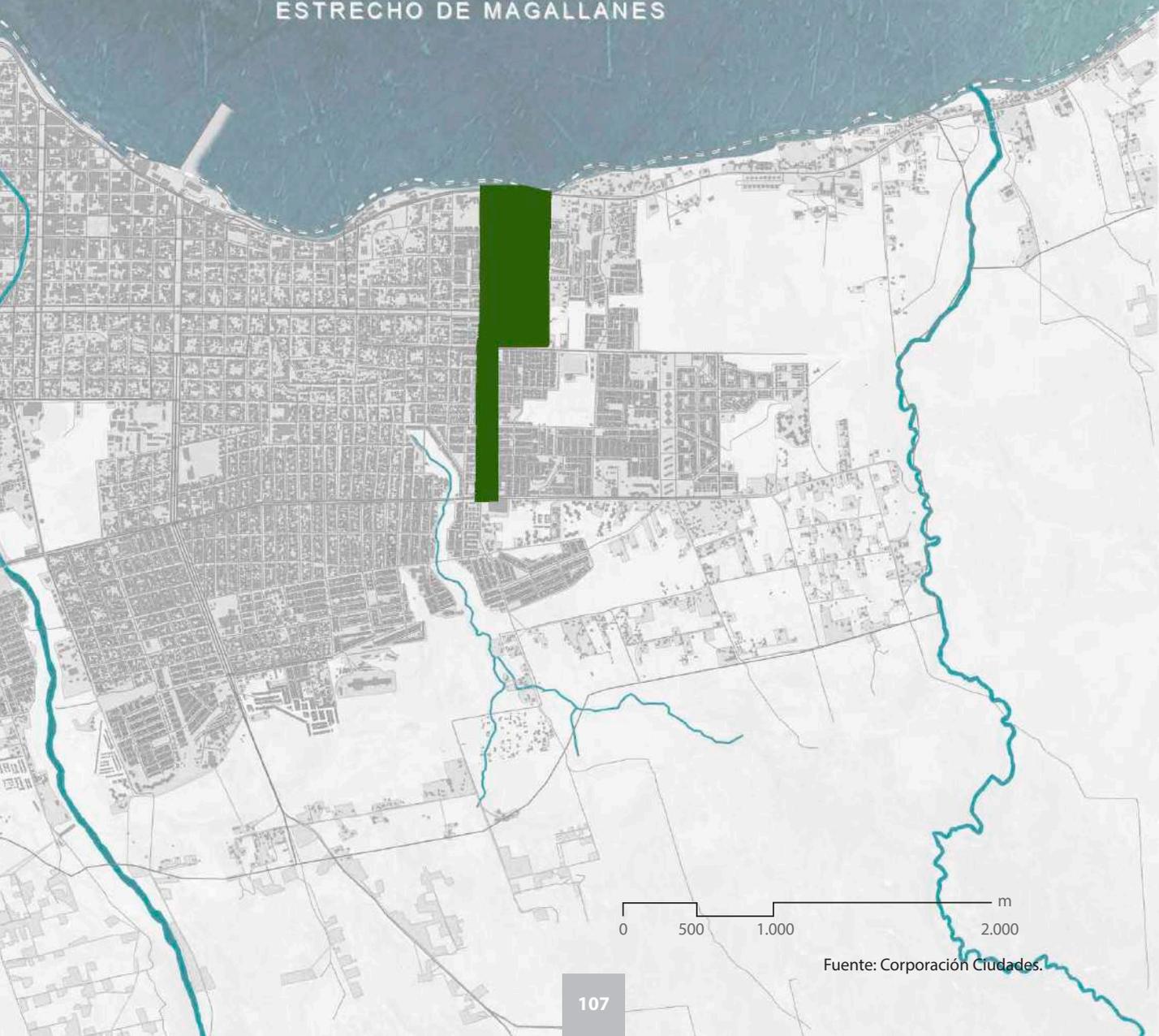
Entre las iniciativas de inversión vinculadas al Eje Transversal Sur, está la construcción de la calle Lord Lonsdale, la edificación de un loteo habitacional de 75 casas, la ampliación del jardín infantil Laguna Azul, construcción del SAR Dr. Juan Damiánovic y la creación del centro de eventos de Punta Arenas en el parque María Behety. Respecto a este último, se sugiere analizar en profundidad el proyecto, con el fin de no afectar al ecosistema natural existente.



BAHÍA CATALINA



## ESTRECHO DE MAGALLANES

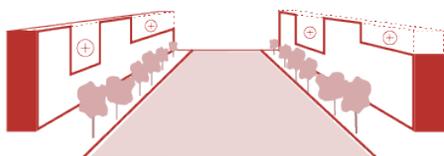


0 500 1.000 2.000 m

Fuente: Corporación Ciudades.



## Operaciones urbanas



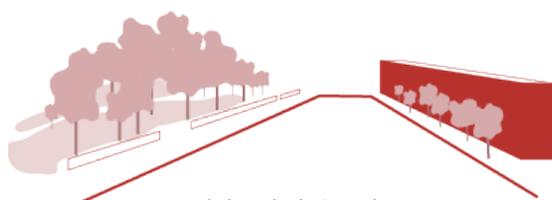
Renovar bordes edificados  
en torno a P.A.C.

**3,3 ha**



Recuperar humedal en  
parque María Behety

**24 ha**



Habilitar balcón urbano  
junto a parque  
**820 m**

Fuente: Corporación Ciudades.



0 100 200 500 m



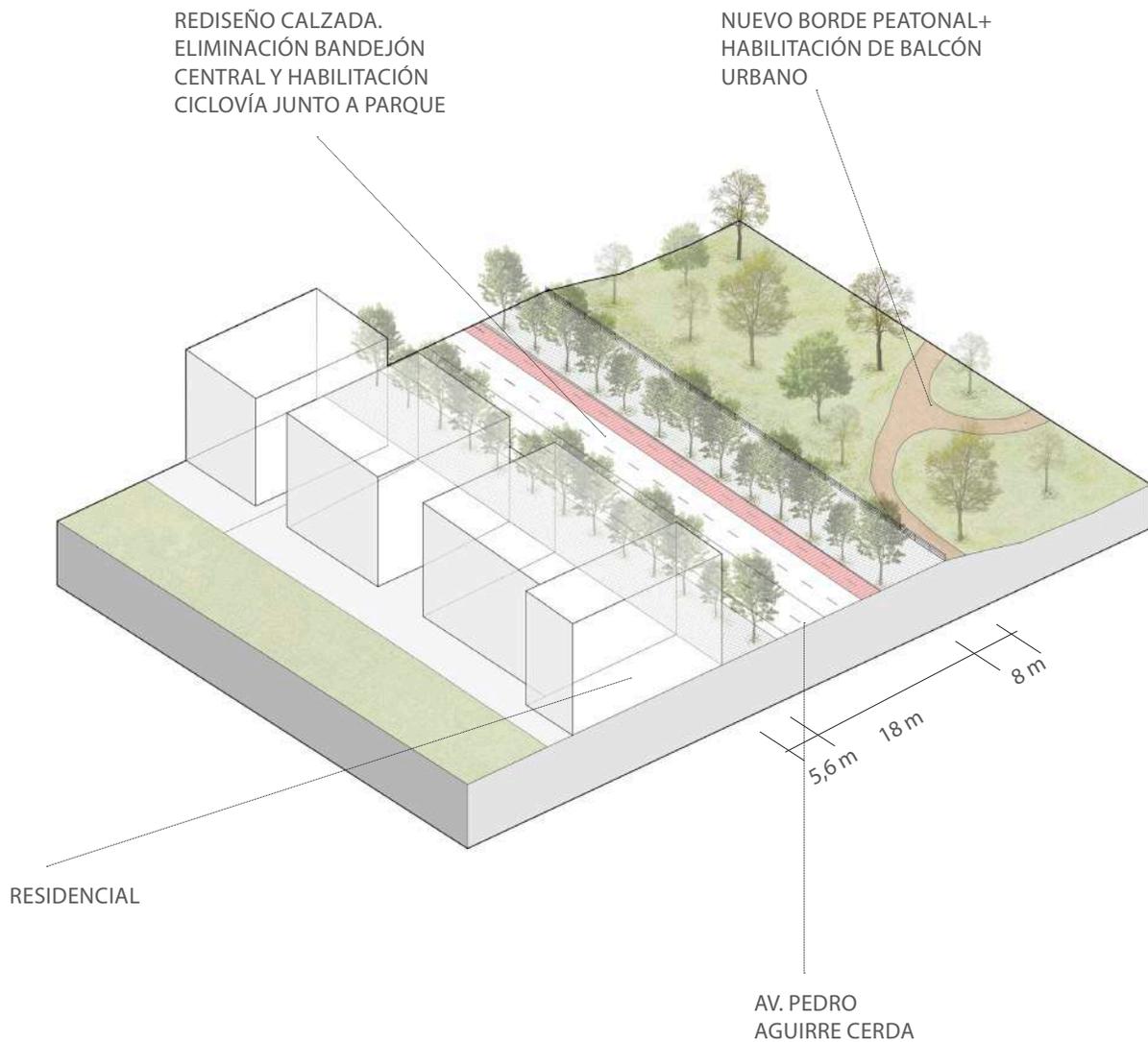
Parque  
María Behety

Av. Pedro Aguirre Cerdá

Av. España

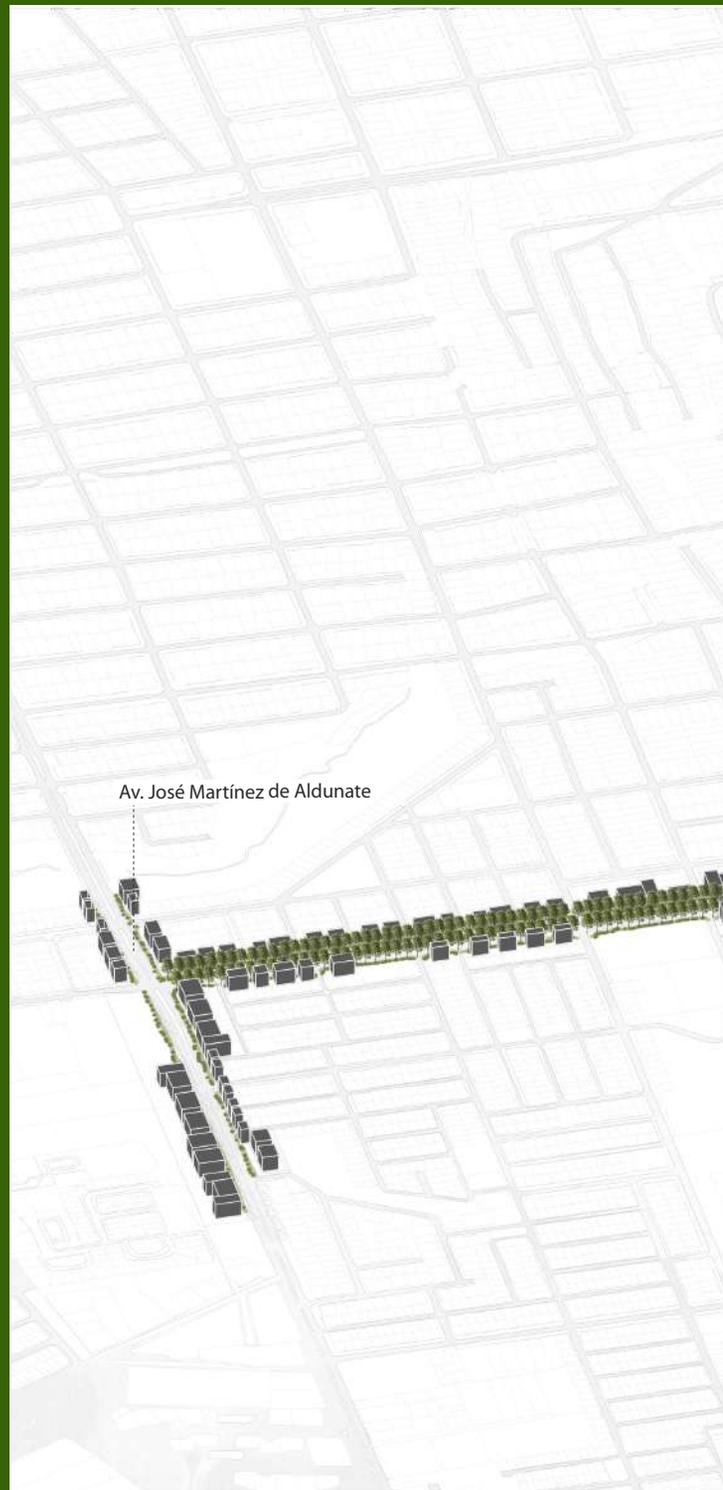
Av. Manuel Rodríguez

## Habilitación eje transversal sur



Fuente: Corporación Ciudades.

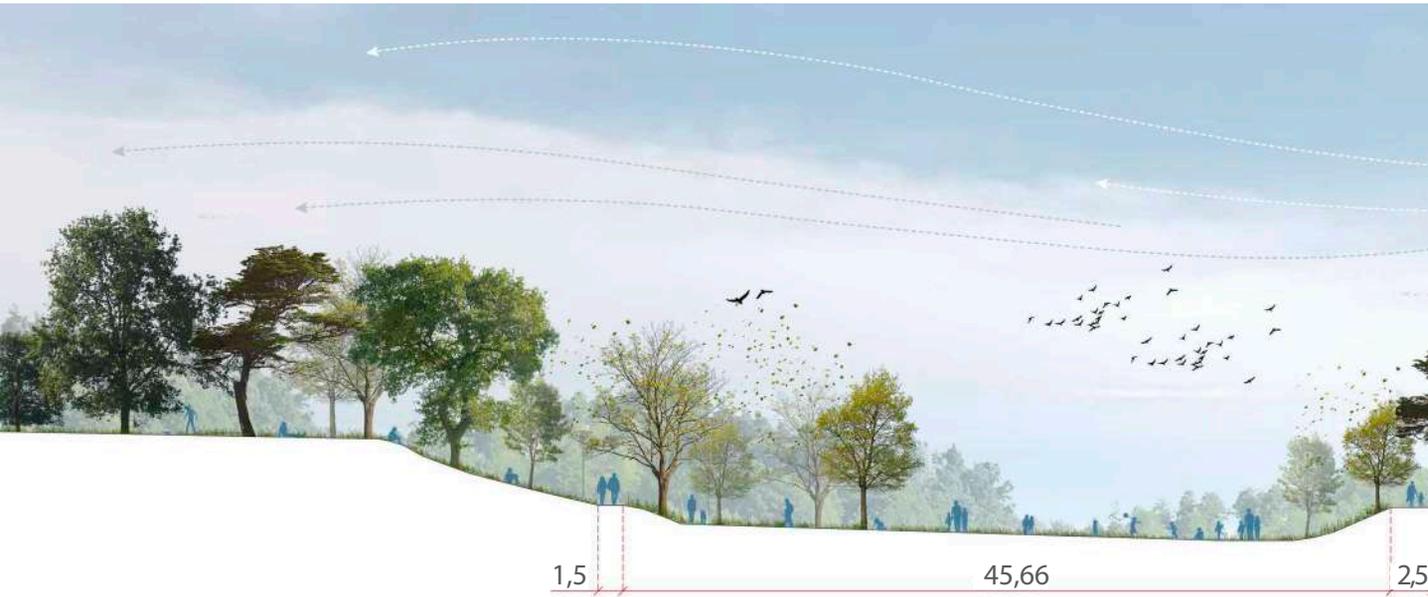
EL NUEVO EJE ECOLÓGICO EN LA AV. PEDRO AGUIRRE CERDA DIVERSIFICA LAS OPCIONES DE DESPLAZAMIENTO PARA LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE, ACTIVA Y DINAMIZA SUS BORDES EDIFICADOS Y VINCULA EL PARQUE MARÍA BEHETY AL ESPACIO PÚBLICO.

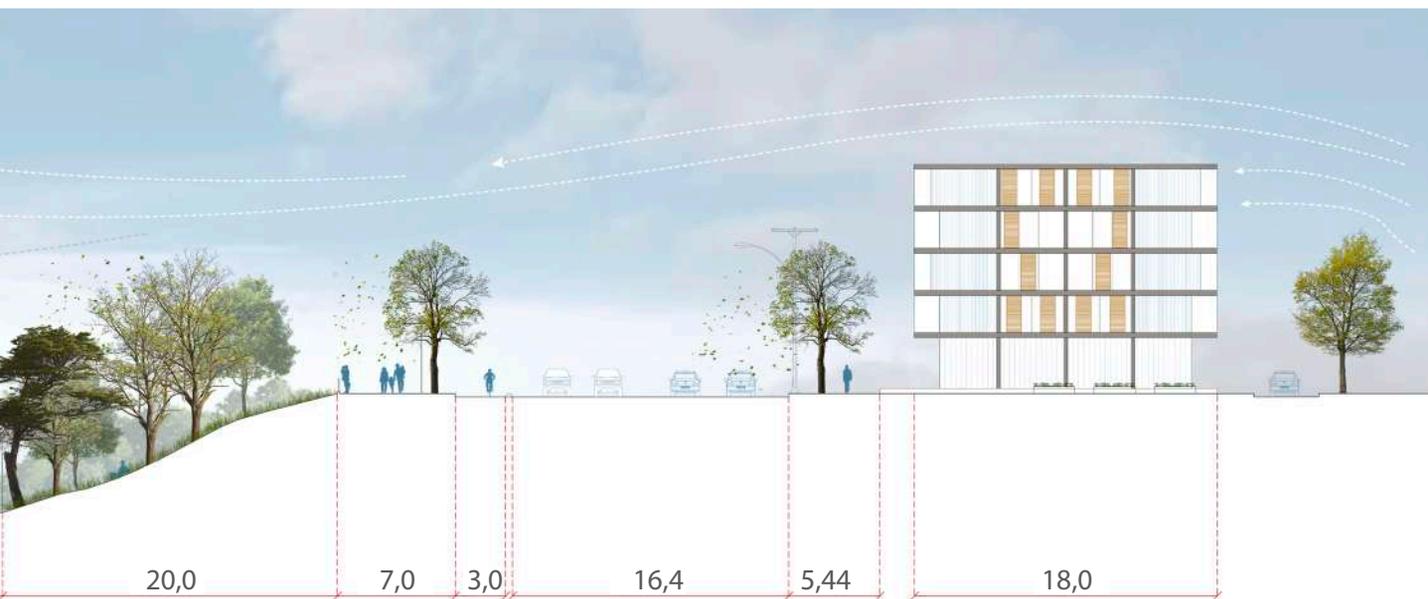




Fuente: Corporación Ciudades.

# Perfil Eje Transversal sur





Fuente: Corporación Ciudades.





Fuente: Corporación Ciudades.



## COSTANERA

LA COSTANERA ES QUIZÁS EL HITO URBANO ACTUALMENTE MÁS VALORADO POR LOS HABITANTES DE PUNTA ARENAS. SE TRATA DE UN ÁREA QUE FUE RECUPERADA HACE MÁS DE UNA DÉCADA, QUE CONECTA LA CIUDAD CON EL ESTRECHO DE MAGALLANES. ESA INTERVENCIÓN SÓLO ABARCÓ UNA SECCIÓN DEL BORDE COSTERO. ES MOMENTO DE TERMINAR DE CONSOLIDAR EL ESPACIO PÚBLICO EN UNA EXTENSIÓN DE 11 KM, FORTALECIENDO SU INTEGRACIÓN.

La costanera inscrita en el área urbana de Punta Arenas tiene una longitud de 10,9 km, y aborda desde el borde portuario en bahía Catalina, pasando por punta arenosa, hasta el río Los Ciervos.

La propuesta desarrolla la continuidad de la costanera en términos paisajísticos y para los distintos medios de desplazamiento (peatonal, ciclable y vehicular y marítimo), junto con activar siete nodos urbanos a través de la densificación de 3,8 ha. Para el aseguramiento del traspaso peatonal a los

nodos urbanos y la promoción de los no motorizados, se nivela el pavimento en 16 cruces peatonales. Con el objetivo de consolidar la costanera como un paseo recreativo se sugiere que el transporte de camiones se consolide a través de la nueva circunvalación.

Del mismo modo que en el río Las Minas y atendiendo a las diferencias presentes a lo largo de la costanera, se definen cinco tramos.

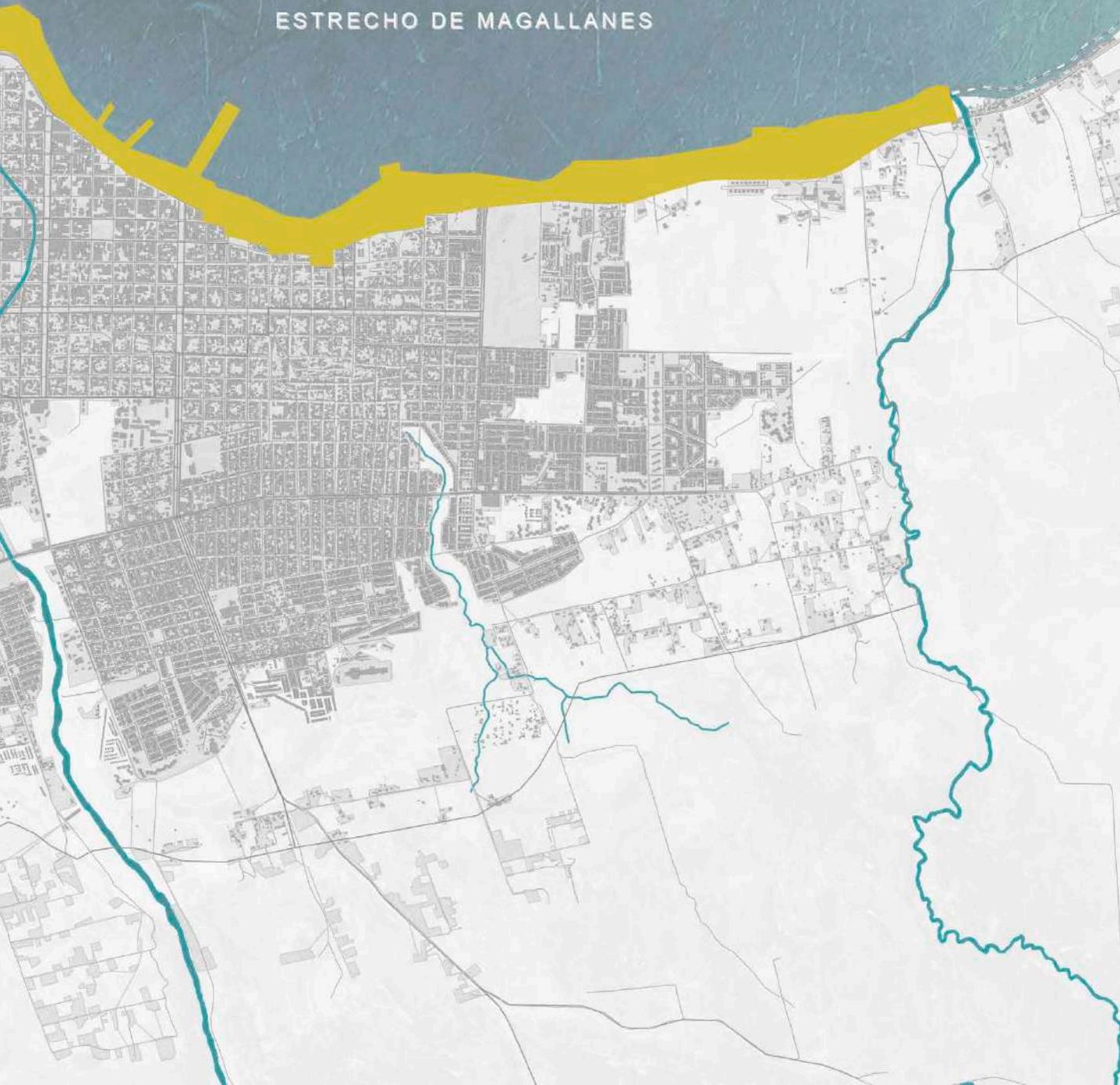
BAHÍA CATALINA

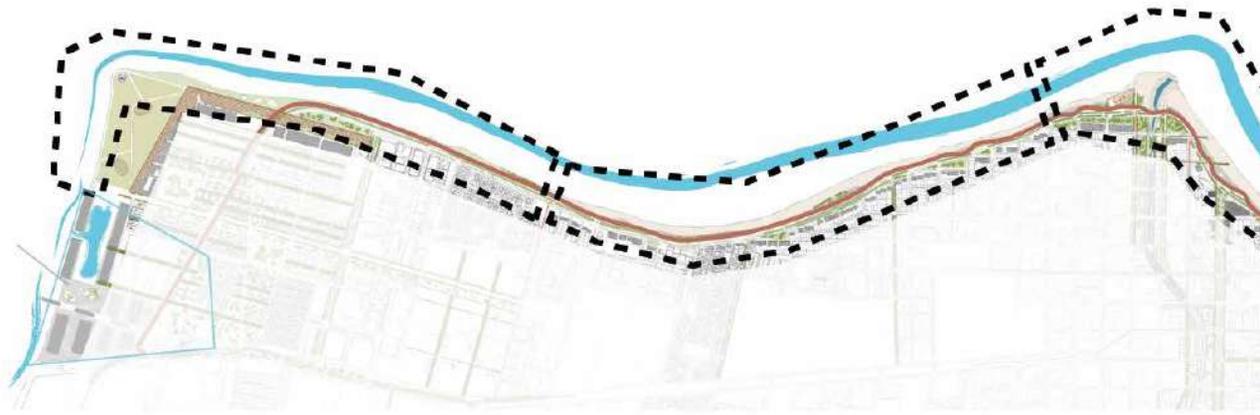
Fuente: Corporación Ciudades.



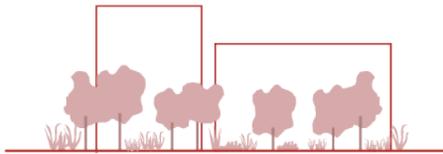


# ESTRECHO DE MAGALLANES





## Operaciones urbanas

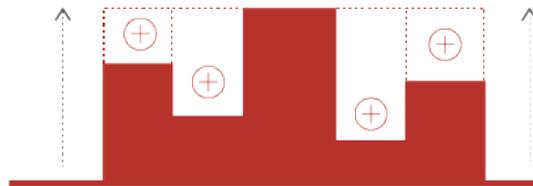


Incorporación de  
ecosistemas naturales



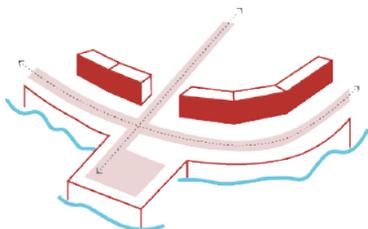
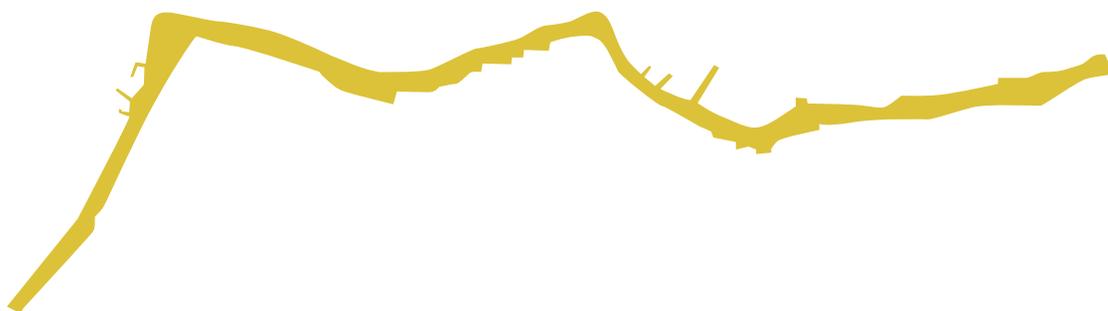
Activación de bordes a través  
de nodos urbanos

**7 nodos**



Nodos urbanos

**3,8 ha**



Aseguramiento de acceso a nodos a través de cruces  
**16 cruces peatonales**



Continuidad costanera  
**5 tramos**

Fuente: Corporación Ciudades.

La costanera interactiva corresponde al Tramo 1. Se extiende 2,1 km, desde el nuevo Parque Punta Arenosa hasta la calle Comodoro Arturo Merino Benitez. Este segmento, que se puede recorrer caminando

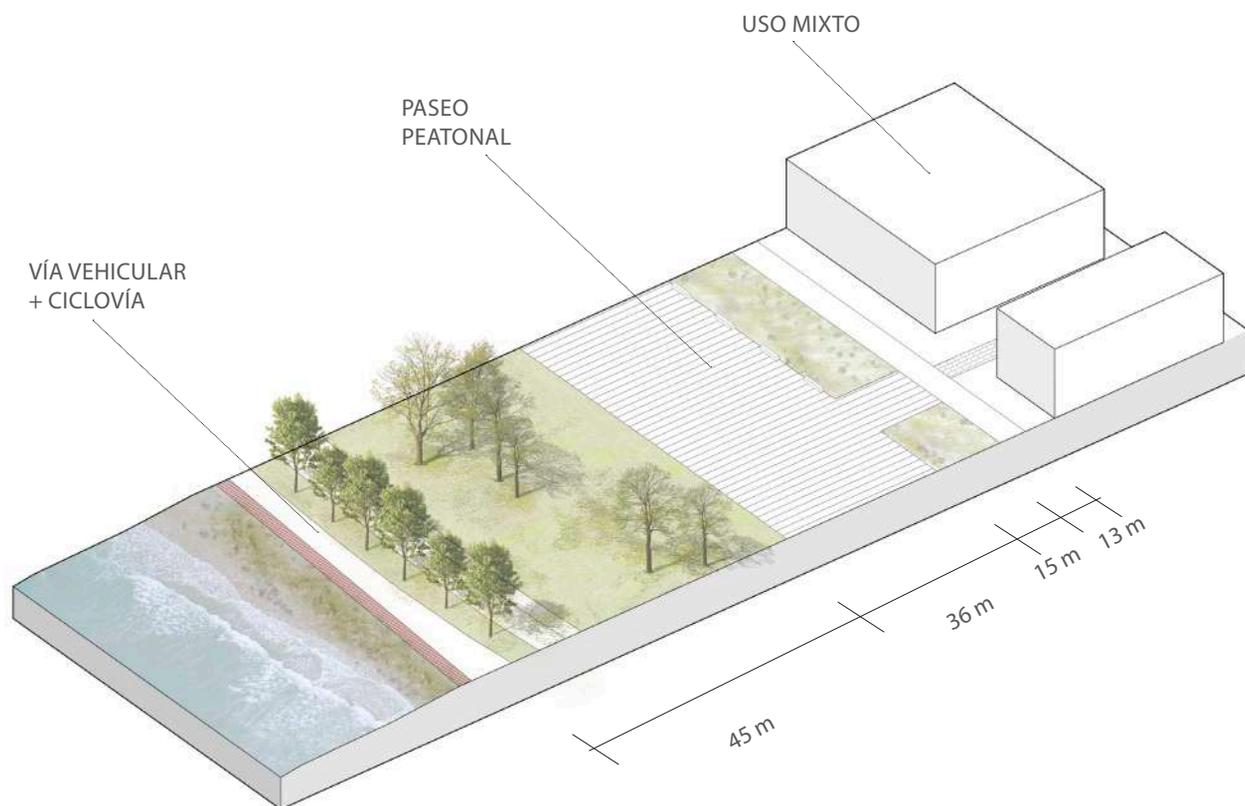
durante 25 a 31 minutos, forma parte de la propuesta del distrito del conocimiento. Contempla un paseo peatonal de 36 m de ancho y un espesor vegetal de 45 m, además del parque Punta Arenosa.



## Costanera interactiva: Tramo 1

Distancia: 2,1 km

Tiempo: 25 a 31 minutos caminando



Fuente: Corporación Ciudades.

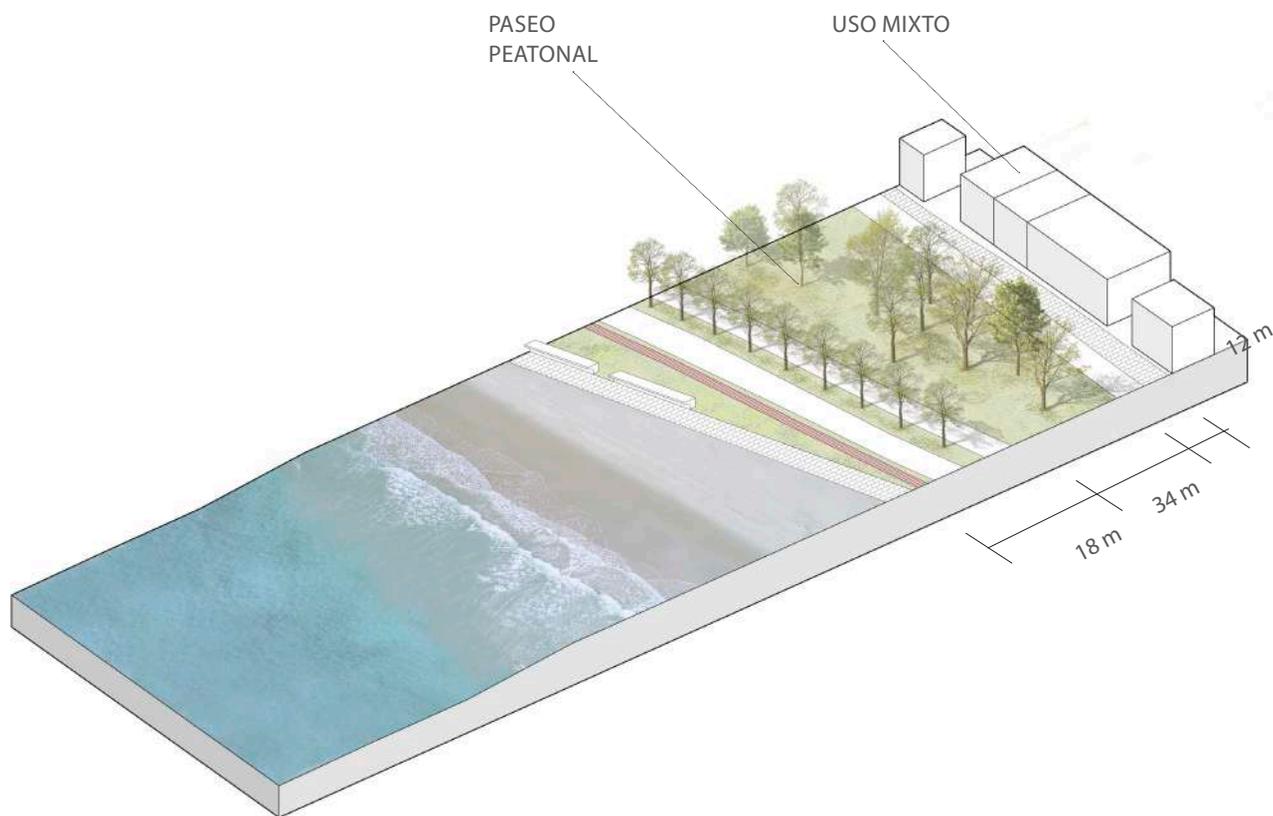
El Tramo 2 corresponde a la costanera recreativa, ella tiene una longitud 2,2 km, que corresponde a un tiempo de caminata de entre 26 a 33 minutos hasta la calle Angamos. Entre las arterias Manantiales y Club Hípico se ubica un nodo urbano con programas gastronómicos y de esparcimiento.



## Costanera recreativa: Tramo 2

Distancia: 2,2 km

Tiempo: 25 a 33 minutos caminando



Fuente: Corporación Ciudades.



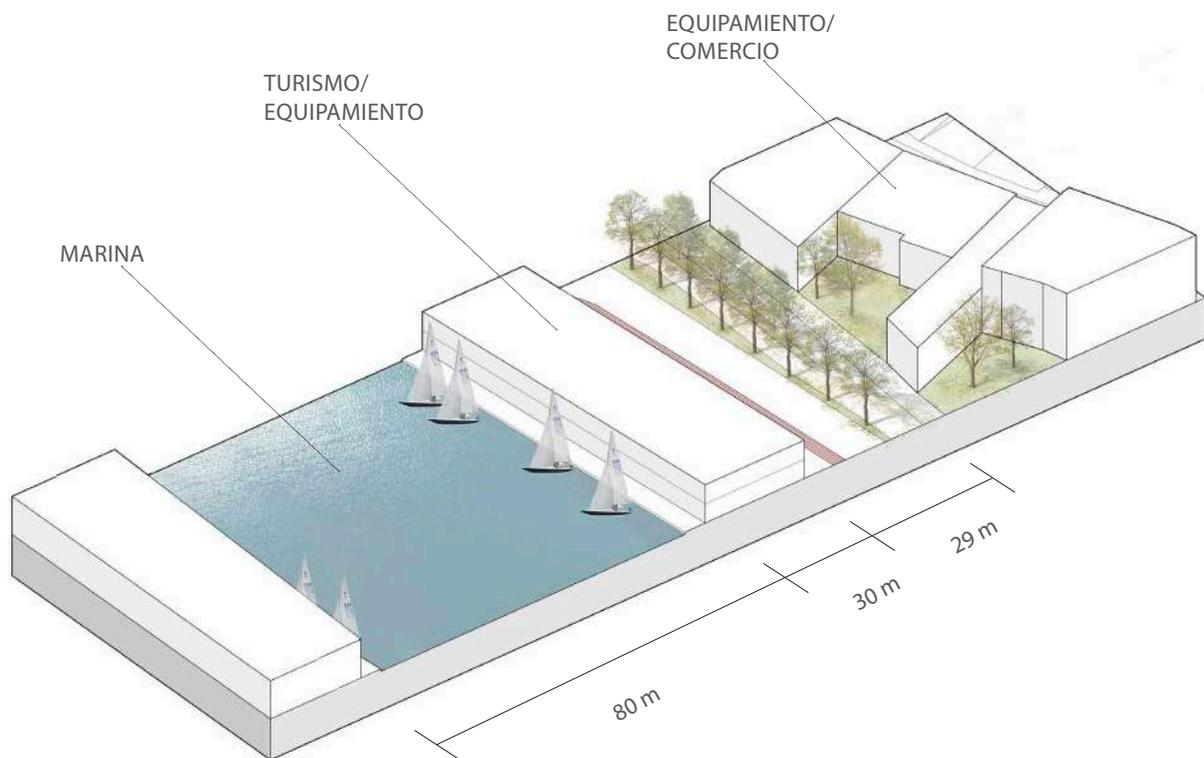
El Tramo 3, correspondiente al casco histórico, alberga un nodo deportivo en la desembocadura del río Las Minas, además del renovado muelle Prat. Este trecho tiene una distancia de 2,5 km, co-

respondientes a 30 - 38 minutos caminando, donde se propone una renovación urbana de todo el borde, potenciando el desarrollo de equipamientos y comercio.

## Costanera casco histórico: Tramo 3

Distancia: 2,2 km

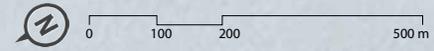
Tiempo: 25 a 33 minutos caminando



Fuente: Corporación Ciudades.

En el Tramo 4, está la costanera cultural, que abarca una distancia de 1,6 km, equivalente a una caminata de 19 - 24 minutos hasta el parque María Behety. En este punto se ubica un nodo educativo,

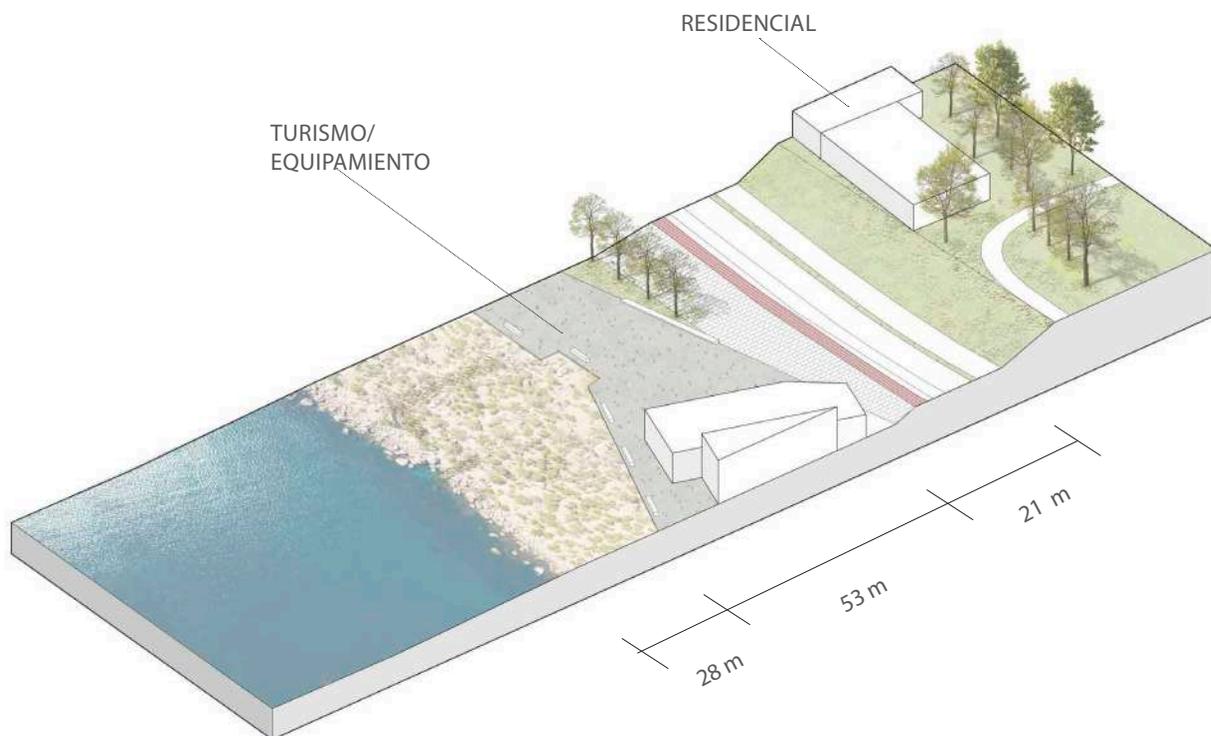
donde se habilita un espacio público en torno al nuevo centro cultural y los restos de la fragata Muñoz Gamero.



## Costanera casco histórico: Tramo 4

Distancia: 2,6 km

Tiempo: 19 a 24 minutos caminando



Fuente: Corporación Ciudades.

El Tramo 5 representa la costanera natural, con una longitud de 2,5 km hasta el río Los Ciervos. En este segmento se forma un espesor de predios privados entre la Ruta 9 y el borde del estrecho, por lo que

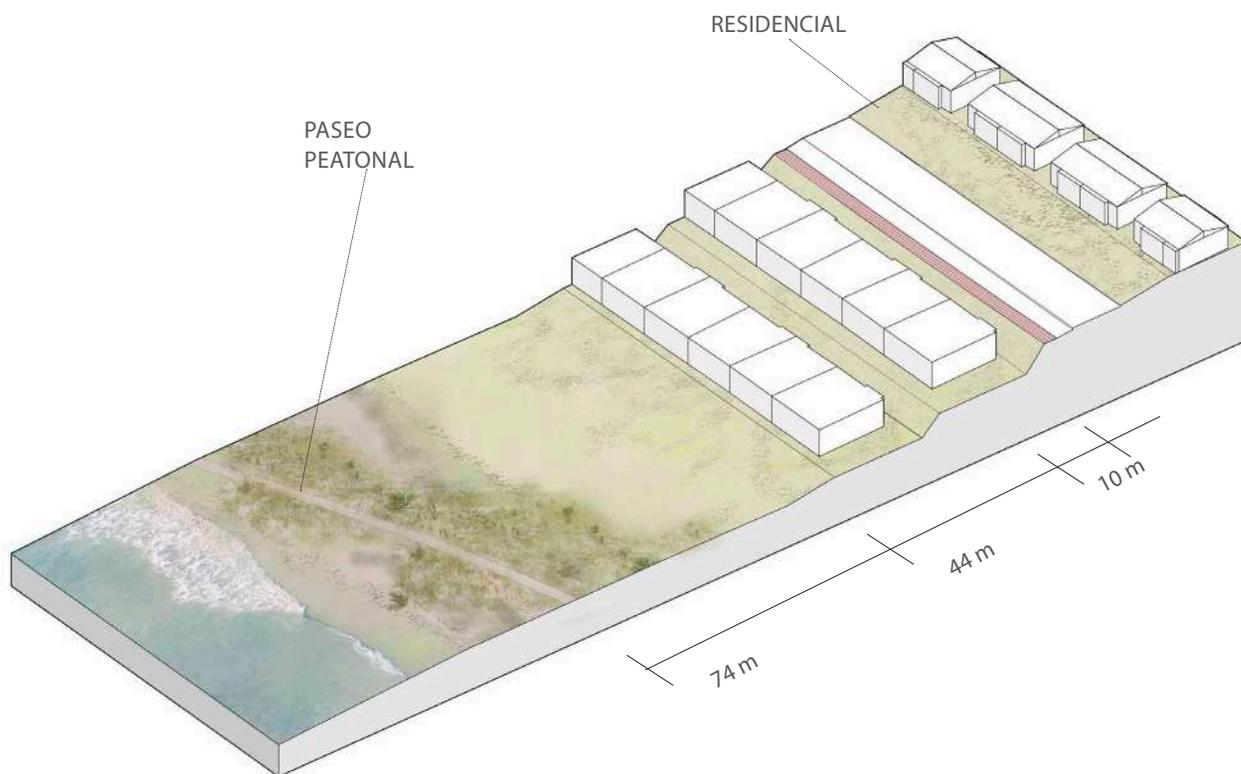
se propone continuar la ciclovía junto al camino y proyectar un paseo peatonal costero, fomentando un recorrido contemplativo.



## Costanera natural: Tramo 5

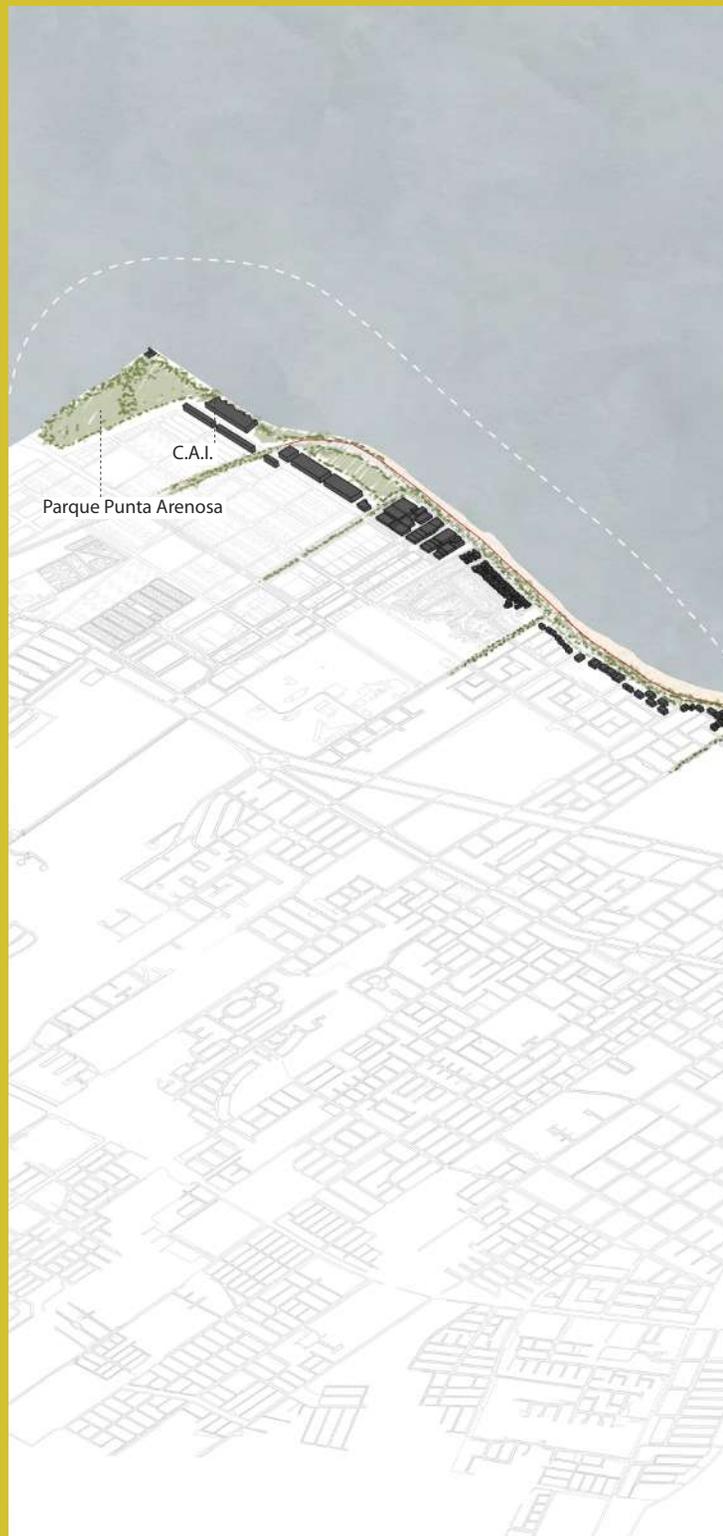
Distancia: 2,5 km

Tiempo: 30 a 38 minutos caminando



Fuente: Corporación Ciudades.

LA CONTINUIDAD CICLABLE, PEATONAL Y PAISAJÍSTICA DE LA COSTANERA REÚNE A VISITANTES Y RESIDENTES DE TODA LA CIUDAD, QUIENES REALIZAN DISTINTAS ACTIVIDADES DEPORTIVAS, CULTURALES Y DE ESPARCIMIENTO, DISFRUTANDO DEL ESTRECHO Y LA CIUDAD. EN LOS NODOS URBANOS SE INTENSIFICAN LOS USOS DEL ESPACIO PÚBLICO, DONDE VARIADOS PROGRAMAS COLECTIVOS INVITAN A RECORRERLA Y A PERMANECER EN ELLA.





Fuente: Corporación Ciudades.

Fuente: Corporación Ciudades.









## **IV. EVOLUCIÓN ESPERADA**



LA VISIÓN DE CIUDAD PROPUESTA ASUME UN PERIODO DE DESARROLLO DE 30 AÑOS. SE PROPONE IMPLEMENTAR UNA PRIMERA FASE CON PROYECTOS URBANOS DETONANTES QUE PERMITAN LA MATERIALIZACIÓN DE LAS PROPUESTAS CONTENIDAS EN LA IMAGEN OBJETIVO LO QUE DESENCADENARÁ UNA MEJORA DEL BIENESTAR TERRITORIAL DE LA CIUDAD DE PUNTA ARENAS.

### **Proyección de población a 2050**

De acuerdo a INE con año base el 2017, la tendencia poblacional indicaría un crecimiento de 14,2% hacia 2050, traduciéndose en una población comunal de 155.800 habitantes y presentando un aumento en 19.324 personas. Lo anterior incrementa la demanda por viviendas en 6.441 unidades, en comparación a las 1.836 de 2020. Además es necesario indicar que el déficit de viviendas en 2017 fue de 2.670 unidades en la comuna, generando una demanda total de 9.111 viviendas, solo considerando el escenario tendencial de crecimiento poblacional definido por el INE.

Ahora bien, en función de la dinámica poblacional a escala nacional, se registraría un aumento de

160.223 personas con un incremento de 23.747 habitantes en el período analizado, lo cual trae como consecuencia un aumento en la demanda de viviendas de 7.916 unidades, significando una demanda total de 10.586 viviendas.

En un escenario aún más auspicioso en cuanto a crecimiento poblacional, en Punta Arenas se podría esperar un incremento en 45.111 personas hacia 2050, arrojando un total comunal de 180.148 habitantes. Esto claramente incide en la demanda de viviendas, ya que se esperaría un aumento en 15.037 unidades, los cuales sumados al déficit de 2017 se traduciría en 17.707 viviendas demandadas durante todo el período, presionando el desarrollo urbano de la ciudad.

## PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN

	2017	2020	2025	2030	2035	2050		
						TENDENCIAL	DINÁMICA NACIONAL	OPTIMISTA
<b>POBLACIÓN</b>	136.476	141.984	146.465	149.839	152.488	155.800	160.223	180.148
<b>Incremento de población resp. 2017</b>		5.508	9.989	13.363	16.012	19.324	23.747	45.111
<b>DDA. POR VIVIENDA</b>		4.506	6.000	7.124	8.007	9.111	10.586	17.707
<b>Incremento Dda. por vivienda</b>		1.836	3.330	4.454	5.337	6.441	7.916	15.037
<b>Déficit de vivienda 2017</b>		2.670	2.670	2.670	2.670	2.670	2.670	2.670

Fuente: Corporación Ciudades en base a INE, 2017.

### Oferta de viviendas

La visión de ciudad propone una densificación equilibrada para un mejor desarrollo urbano y un mejor acceso a bienes y servicios a los habitantes de la ciudad. Para responder a la demanda de viviendas derivadas del crecimiento poblacional, la imagen objetivo de Punta Arenas plantea, mediante las diversas intervenciones gatillantes, un área de uso mixto a edificar de 141,4 ha, donde la superficie construida neta corresponde al 50% y el 30% son los espacios comunes dentro de los predios.

Asumiendo un escenario en el cual se materialicen todas las intervenciones habitacionales con-

templadas en la imagen objetivo, la oferta de nuevas viviendas alcanzaría a 24.750 unidades y a 2.750 unidades destinadas a comercio. La superficie promedio contemplada fue de 90 m<sup>2</sup> en conjuntos habitacionales de 5 pisos a modo referencial. Es necesario destacar que de ser materializada esta propuesta en su totalidad, la oferta generada es capaz de responder holgadamente al escenario optimista de crecimiento poblacional de la ciudad y la demanda de viviendas que esto conlleva, siendo este escenario el que más carga generaría sobre la ciudad en su totalidad. La distribución espacial de las nuevas viviendas se observa en el mapa respectivo.

## OFERTA DE VIVIENDAS

SECTOR	Ha	SUPERFICIE NETA		NÚMERO DE VIVIENDAS	
		CONSTRUIDA (50%)	ESPACIOS COMUNES (30%)	POR PISO (90 m <sup>2</sup> )	CINCO PISOS
Río Las Minas	15,2	7,6	5,3	589,6	2.948,0
Casco histórico	9,8	4,9	3,4	380,1	1.900,5
Distrito del conocimiento	14,2	7,1	5,0	553,9	2.769,3
Corazón de barrio sur	2,7	1,3	0,9	104,8	524,2
Eje transversal norte	20,6	10,3	7,2	800,5	4.002,3
Ejes longitudinales	44,2	22,1	15,5	1.717,6	8.587,8
Costanera	13,5	6,8	4,7	525,8	2.629,1
Corazón de barrio oeste	2,2	1,1	0,8	85,6	428,2
Eje transversal sur	4,0	2,0	1,4	157,3	786,7
Eje transversal centro	15,0	7,5	5,3	585,0	2.924,8
<b>Total bruto</b>	<b>141,4</b>	<b>70,7</b>	<b>49,5</b>	<b>5.500,2</b>	<b>27.500,9</b>
<b>Ajuste pisos comerciales</b>					<b>2.750,1</b>
<b>Cabida habitacional total</b>					<b>24.750,8</b>

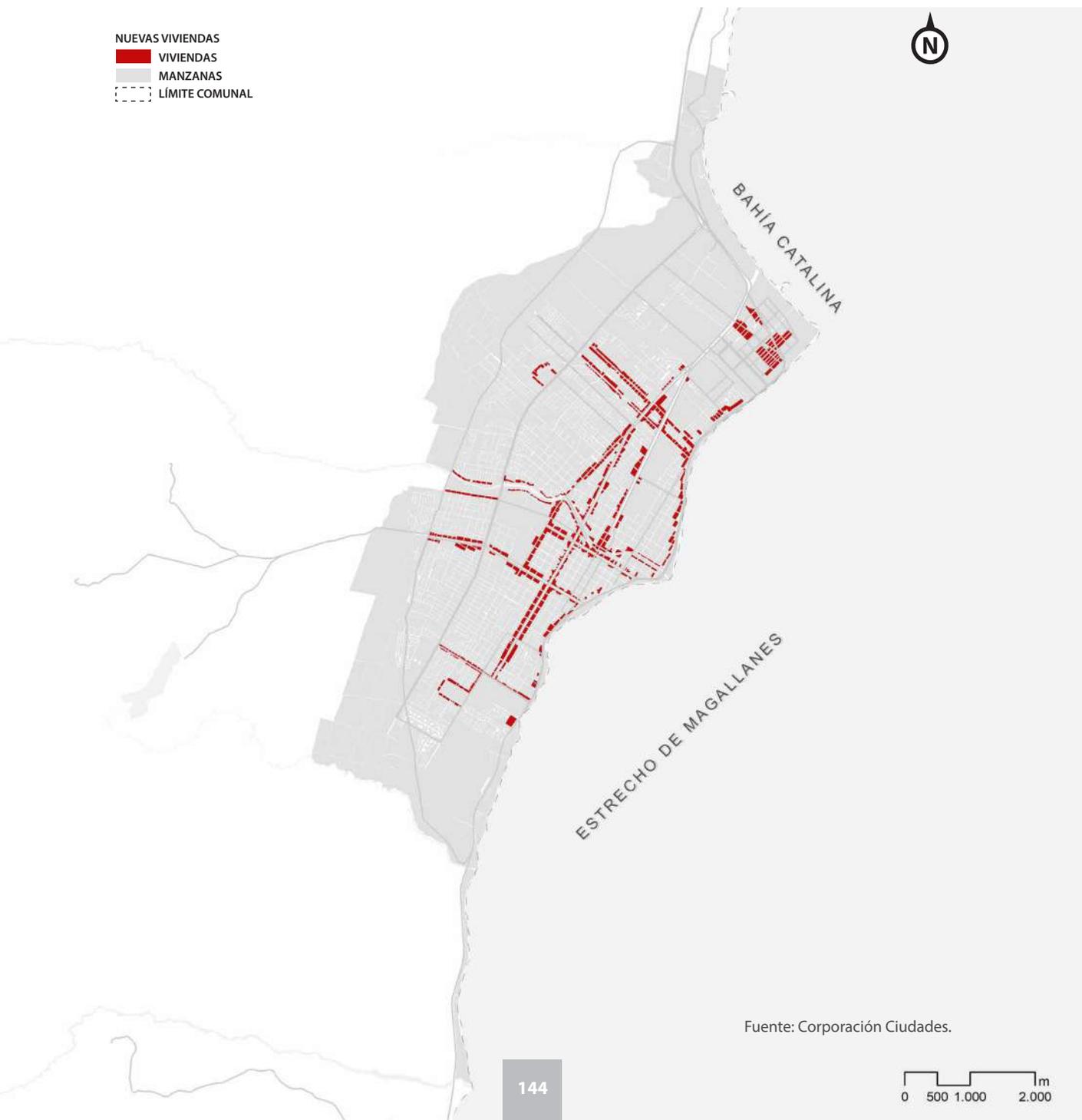
Fuente: Corporación Ciudades.

La carga poblacional genera una modificación en las densidades de la ciudad de Punta Arenas, en un primer caso, las densidades de habitantes por hectáreas y viviendas por hectáreas se modificarían otorgando mayores volúmenes tanto de personas como de viviendas en torno a las avenidas transversales y longitudinales más relevantes de la ciudad, junto con el poblamiento del distrito del conocimiento en bahía Catalina y el corredor en el río Las Minas. La densidad de habitantes por hectárea en la ciudad subiría desde los actuales 39,5 hab/ha hasta 52,2 hab/ha y en las áreas a densificar el cambio significaría un aumento desde los actuales 37,4 hab/ha a 113,1

hab/ha. Es interesante resaltar que este escenario no modifica el promedio de número de habitantes por vivienda, el cual fluctuaría entre 2,5 y 3 hab/viv.

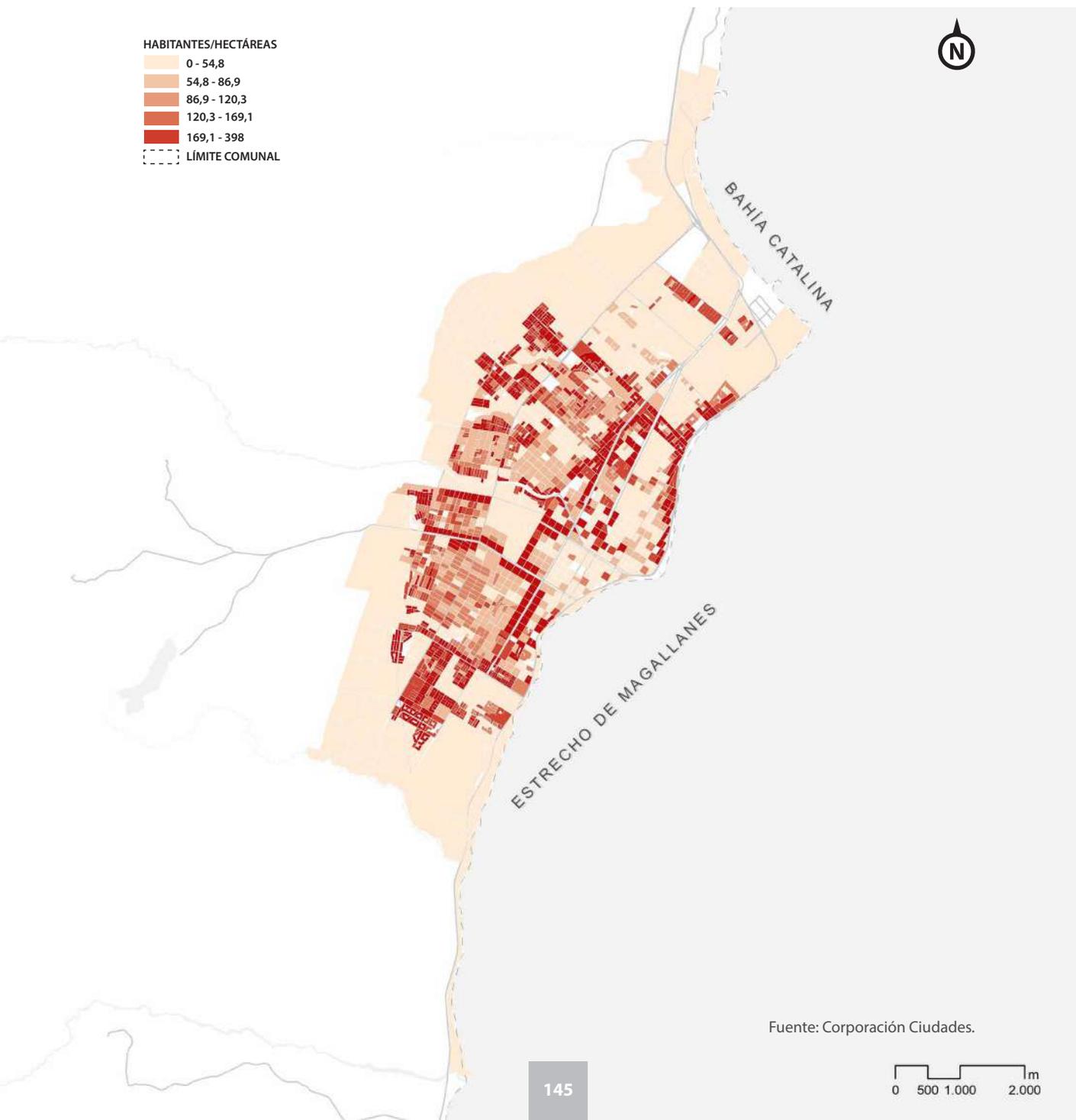
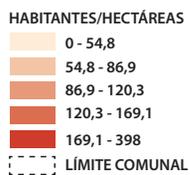
## DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE VIVIENDAS

- NUEVAS VIVIENDAS
- VIVIENDAS
- MANZANAS
- LÍMITE COMUNAL



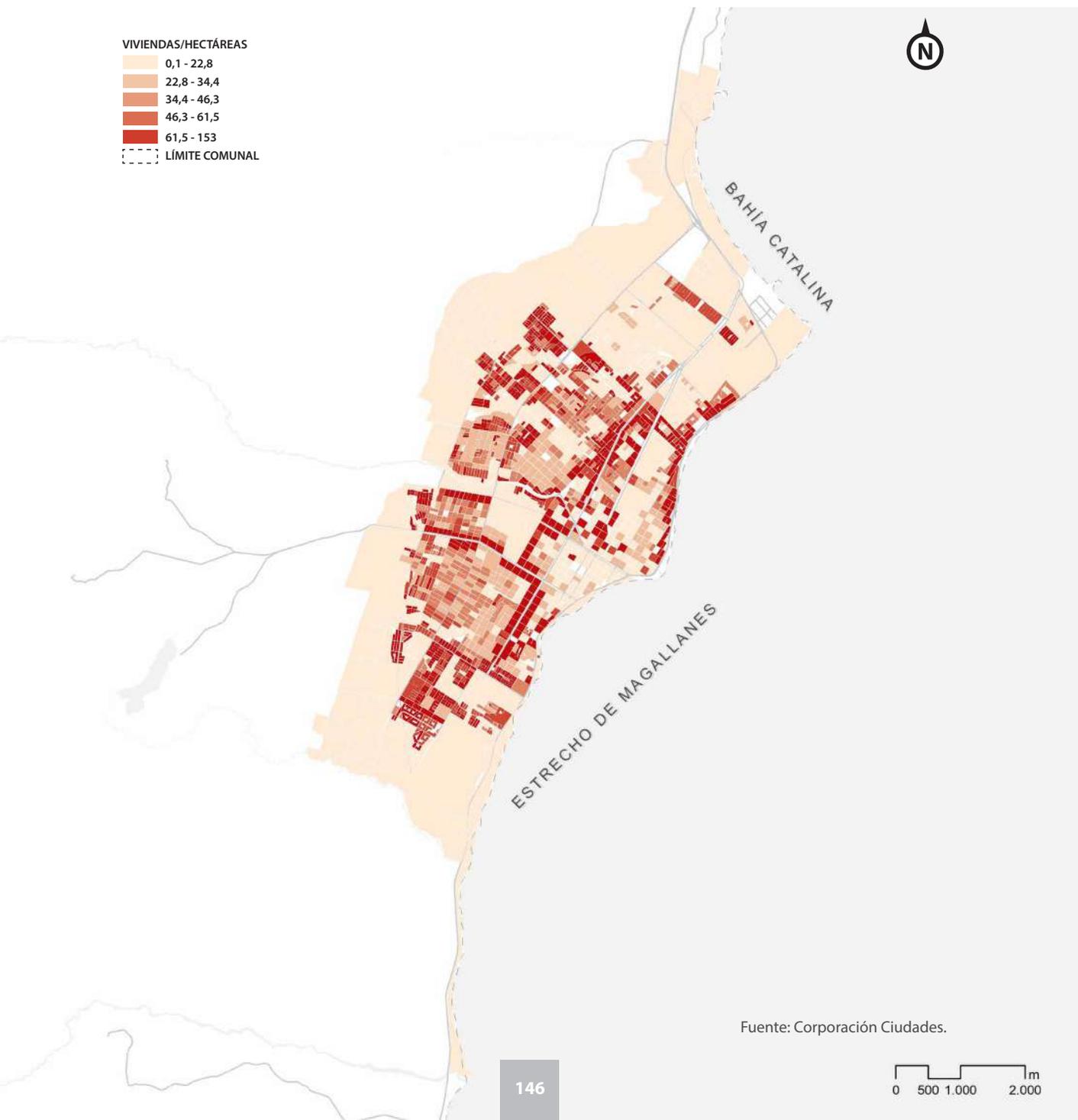
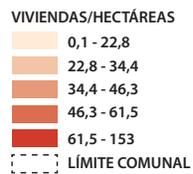
Fuente: Corporación Ciudades.

## DENSIDAD HABITANTES/HECTÁREAS



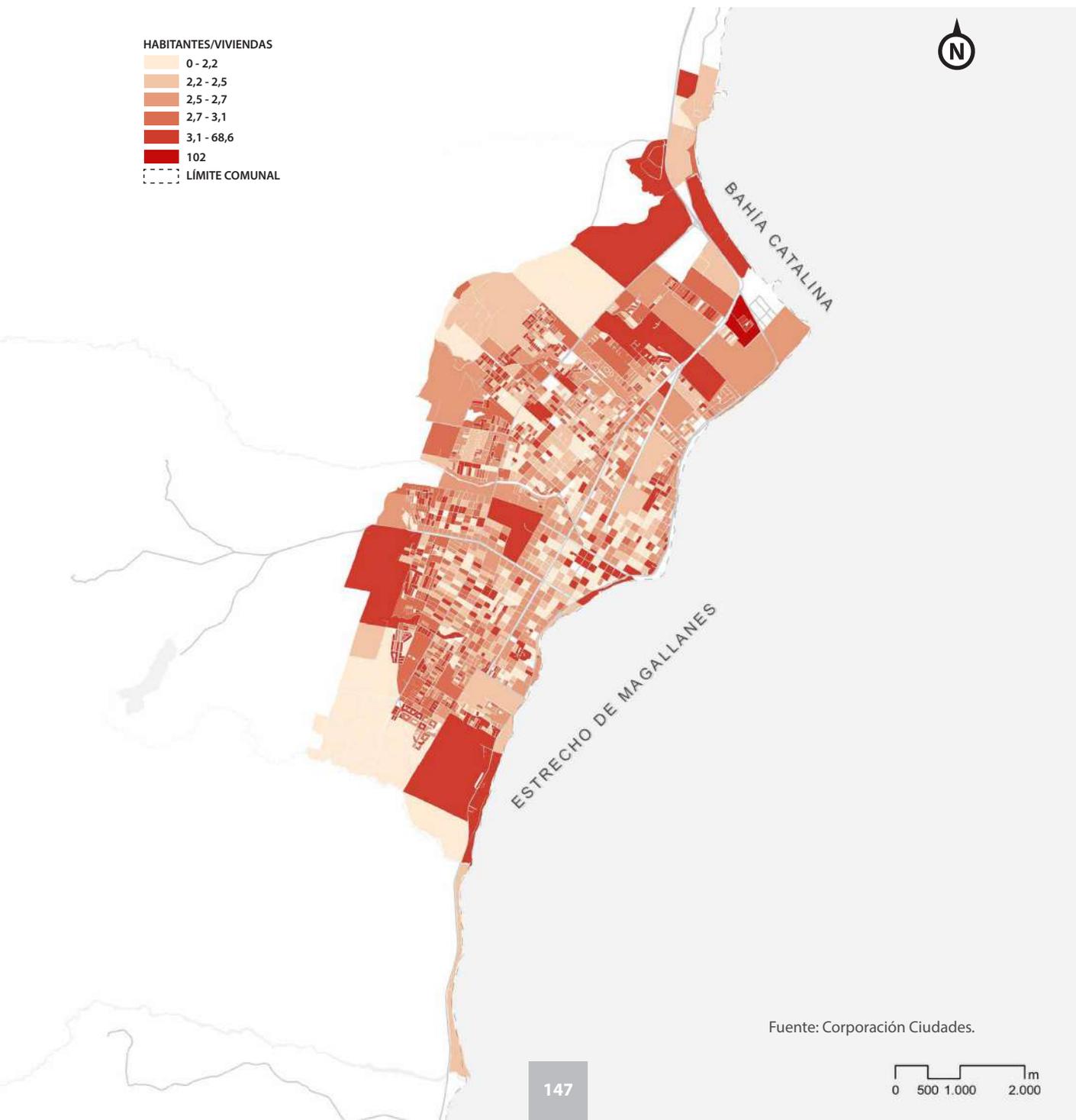
Fuente: Corporación Ciudades.

## DENSIDAD VIVIENDAS/HECTÁREAS



Fuente: Corporación Ciudades.

## DENSIDAD HABITANTES/VIVIENDAS



Fuente: Corporación Ciudades.

## Infraestructura y equipamiento de los proyectos urbanos detonantes

La materialización de los proyectos conlleva cambios en los atributos urbanos existentes, como las áreas verdes, veredas y la red vial. A continuación se detallan las modificaciones propuestas por los 6 proyectos urbanos detonantes en Punta Arenas.

El primer caso corresponde a la red vial, donde se propone la creación y el mejoramiento de 124,4 km lineales en un área estimada de 282,5 ha, en

la cual existen 76,2 km de mejoramiento vial en la costanera del estrecho, vialidad mixta y peatonal; por su parte son 48,3 km de construcción en la costanera tanto peatonal como vehicular junto con intervenciones de puentes y ciclovías en el río Las Minas para reconectar la trama urbana. Las ciclovías en su totalidad corresponden a 43 km (incluida tanto en el río como vialidad de tipo mixto), los cuales se integran con el plan municipal de 60 km fortaleciendo la trama ciclable con una red total de 103 km en toda la ciudad.

### RED VIAL PROPUESTA

CALLES	TIPO	M LINEALES	KM LINEALES	M <sup>2</sup>	HECTÁREAS
<b>Costanera superficie nueva</b>	Construcción	8.743,4	8,8	159.284,5	15,9
<b>Costanera paseo peatonal</b>	Construcción	1.321,1	1,3	57.301	5,7
<b>Costanera existente</b>	Mejoramiento	5.034,5	5,0	291.413	29,1
<b>Vialidad de tipo mixto</b>	Construcción	33.404,8	33,4	798.278,8	79,861.284,5
	Mejoramiento	61.284,5	61,3	1.374.410,9	137,5
<b>Vialidad de tipo peatonal</b>	Mejoramiento	9.870,1	9,9	127.241	12,7
<b>Ciclovía río Las Minas</b>	Construcción	4.137,0	4,1	14.480	1,4
<b>Puentes río</b>	Construcción	684,8	0,7	2.739	0,3
<b>TOTAL</b>		<b>124.480</b>	<b>124,4</b>	<b>2.825.149</b>	<b>282,5</b>

Fuente: Corporación Ciudades.

El segundo caso corresponde a veredas, en la actualidad la ciudad posee 680 km de veredas lineales con una superficie de 277 ha. Los proyectos urbanos detonantes agregan 80,2 km lineales y 29,5 ha de veredas. En términos comparativos, el 59,9% de los kilómetros lineales de veredas se localizan en el distrito del conocimiento al norte de la ciudad y 24,9% en el casco histórico.

Por último, las intervenciones en las áreas verdes suman un total de 120 ha de nuevas áreas verdes en las zonas anexas a los proyectos urbanos detonantes. Territorialmente destacan la creación de áreas verdes en el distrito del conocimiento con

una superficie de 46,8 ha en la cual se propone un parque de escala metropolitana en punta Arenosa; el corredor ecológico del río Las Minas y un parque a escala metropolitana de 62,4 ha en el corazón de barrio de la zona sur junto con el corredor ecológico de av. Pedro Aguirre Cerda (6,6 ha); y los corredores ecológicos en torno a av. España, av. Colón, av. Independencia, Bories y Roca (4,2 ha), en la zona denominada casco histórico.

De acuerdo al Siedu (2020), Punta Arenas posee actualmente 137 ha de parques y plazas, por lo que los proyectos detonantes incidirían en un aumento del 87,6% de áreas verdes en la ciudad.

## VEREDAS

ZONA	ACTUAL				PROPUESTOS			
	M LINEALES	KM LINEALES	M <sup>2</sup>	Ha	M LINEALES	KM LINEALES	M <sup>2</sup>	HA
<b>Casco histórico</b>	125.325,9	125,2	648.382,2	64,8	19.911,7	19,9	69.691,0	7,0
<b>Norte</b>	244.238,0	244,3	928.139,8	92,9	47.992,6	48,0	182.655,4	18,3
<b>Oeste</b>	120.294,8	2120,3	473.675,8	47,5	6.288,9	6,3	22.011,0	2,2
<b>Sur</b>	190.240,6	190,2	719.783,8	72,0	5.933,2	5,9	20.766,3	2,1
<b>TOTAL</b>	<b>680.099</b>	<b>680</b>	<b>2.769.982</b>	<b>277</b>	<b>80.126</b>	<b>80,2</b>	<b>295.123,7</b>	<b>29,5</b>

Fuente: Corporación Ciudades.

## ÁREAS VERDES

ZONA	OFERTA EXISTENTE	PROPUESTA	DIFERENCIA (%)
<b>Casco histórico</b>	27,5	16,7	60,5%
<b>Norte</b>	50,0	46,8	93,7%
<b>Oeste</b>	16,0	49,9	311,8%
<b>Sur</b>	43,4	6,6	15,3%
<b>TOTAL</b>	<b>137</b>	<b>120</b>	<b>87,6%</b>

Fuente: Siedu y Corporación Ciudades.

## Indicador de Bienestar Territorial

---

Para evaluar el impacto que conlleva la implementación de los proyectos urbanos detonantes contenidos en la primera etapa de la imagen objetivo, se evalúa la condición territorial de la ciudad ex ante y ex post mediante la aplicación del IBT. Los cambios en el indicador evidencian la respuesta de la ciudad ante la nueva realidad.

Los proyectos urbanos detonantes inciden en las dimensiones de Infraestructura y Accesibilidad, abarcando 7 de 8 indicadores que las componen, con lo cual se modeló el cambio que producirían en el territorio la ejecución de estas iniciativas. Se excluyó de la evaluación la dimensión Ambiental, debido a la forma de medición los indicadores de Amplitud Térmica ni Cobertura Vegetal, no obstante la materialización de los proyectos incidirán positivamente en la reducción de la amplitud térmica anual y en un aumento de la cobertura vegetal, al dotar de mayores y mejores áreas verdes junto con la forestación de árboles en los corredores ecológicos en la ciudad.

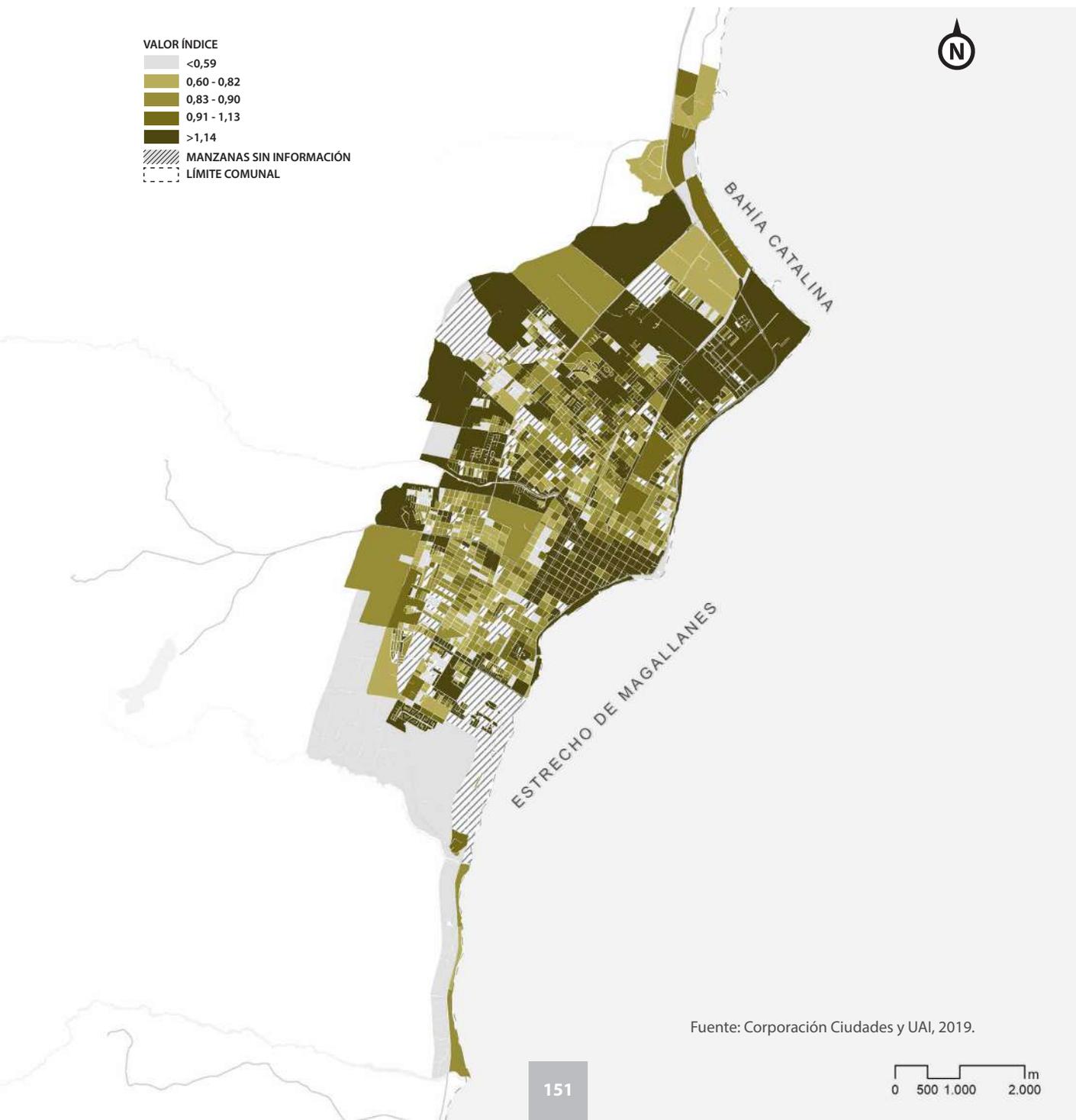
## Indicador de Infraestructura Básica

---

El primer indicador corresponde a IIB, el cual releva la mejora del entorno urbano de la ciudad, donde los 6 proyectos urbanos detonantes inciden en varios sectores de Punta Arenas mejorando los resultados medidos con el indicador, de acuerdo a la información del apartado de Infraestructura y equipamiento de los proyectos urbanos detonantes. El diseño del distrito del conocimiento, la remodelación del centro histórico junto con las mejoras en el resto de la ciudad de veredas, calles, luminarias, bancos y asientos, jardines, señaléticas, paraderos de transporte y basureros aumentaría el estándar y la calidad de la infraestructura urbana. De acuerdo al apartado anterior de Infraestructura y equipamiento de los proyectos urbanos detonantes, actualmente la ciudad cuenta con 680 km lineales de veredas y se proponen 80,2 km lineales de veredas abarcando una superficie de 29,5 ha. Las mejoras viales incidirán en la creación y mejora de la costanera, vialidades mixtas y peatonales en el centro de la ciudad junto con puentes y ciclovías en el río Las Minas, estas intervenciones suponen la creación y mejoramiento de 124,4 km lineales y una superficie de 282,5 ha de vialidad urbana.

Las intervenciones urbanas descritas permiten un crecimiento porcentual del indicador en 23,4%, lo que implica un avance desde el valor actual de 0,77 hasta alcanzar 0,95 en el escenario proyectado, muy por sobre el promedio nacional de 0,73.

## INDICADOR DE INFRAESTRUCTURA BÁSICA



Fuente: Corporación Ciudades y UAI, 2019.

## **Indicador de Infraestructura de Vivienda**

---

El segundo indicador de la dimensión corresponde a IIV, donde se refleja claramente el nuevo panorama habitacional que se propone en la imagen objetivo, donde los corredores transversales, longitudinales, el distrito del conocimiento, el río Las Minas y en las inmediaciones del parque María Behety presentaran una mejora significativa de las cualidades de las viviendas, pasando a ser todas de buena materialidad en pisos, techos y muros.

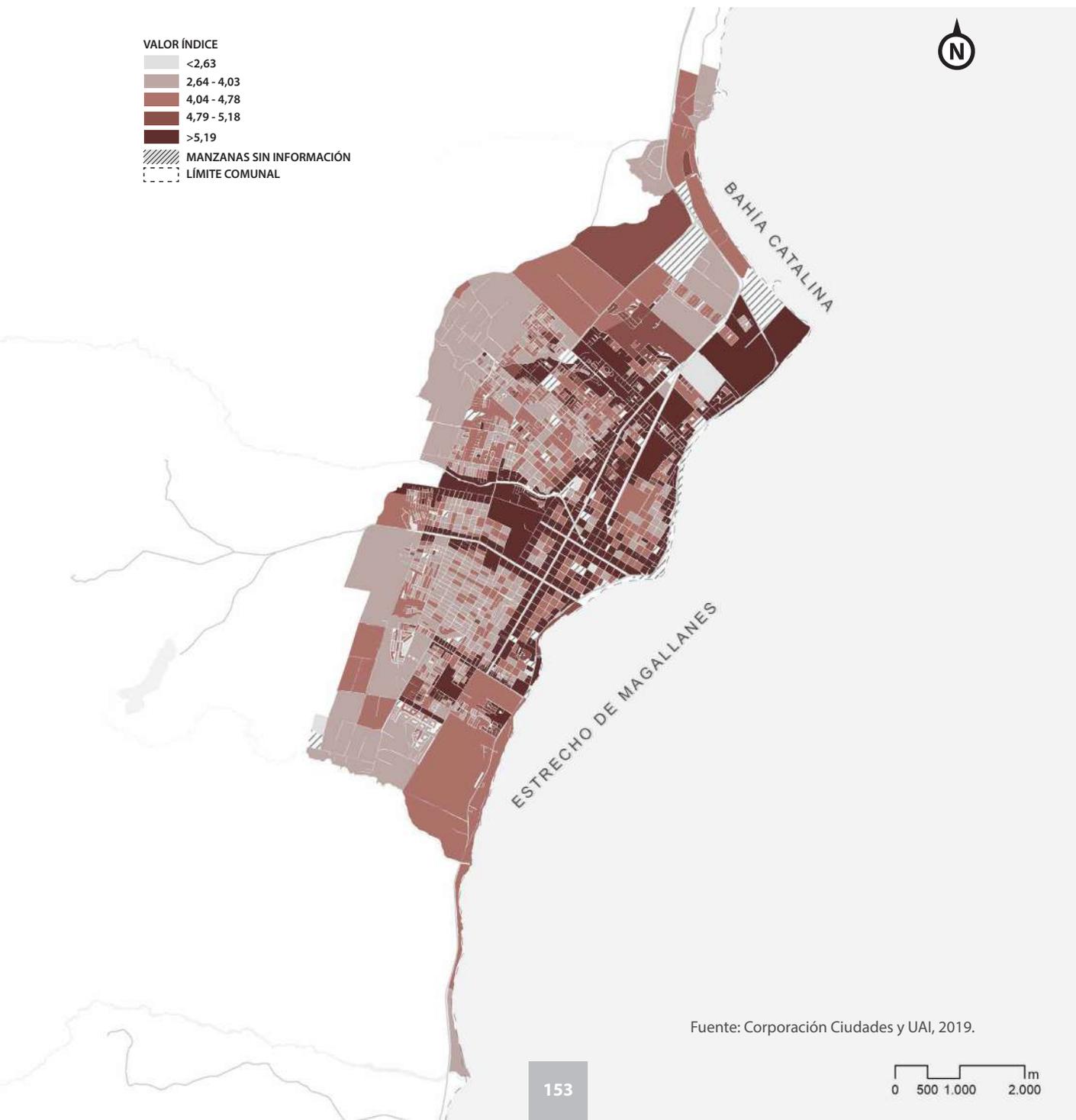
A nivel general, el indicador mejoraría en 14,5%, pasando desde el actual 4,0 hasta 4,58 al final del período. Se debe destacar que si bien la oferta de nuevas viviendas es amplia, esta se concentra en áreas específicas, motivo por el cual el impacto en el indicador es menos expansivo que lo esperado.

## INDICADOR DE INFRAESTRUCTURA DE VIVIENDA

### VALOR ÍNDICE

- <2,63
- 2,64 - 4,03
- 4,04 - 4,78
- 4,79 - 5,18
- >5,19

- MANZANAS SIN INFORMACIÓN
- LÍMITE COMUNAL



Fuente: Corporación Ciudades y UAI, 2019.

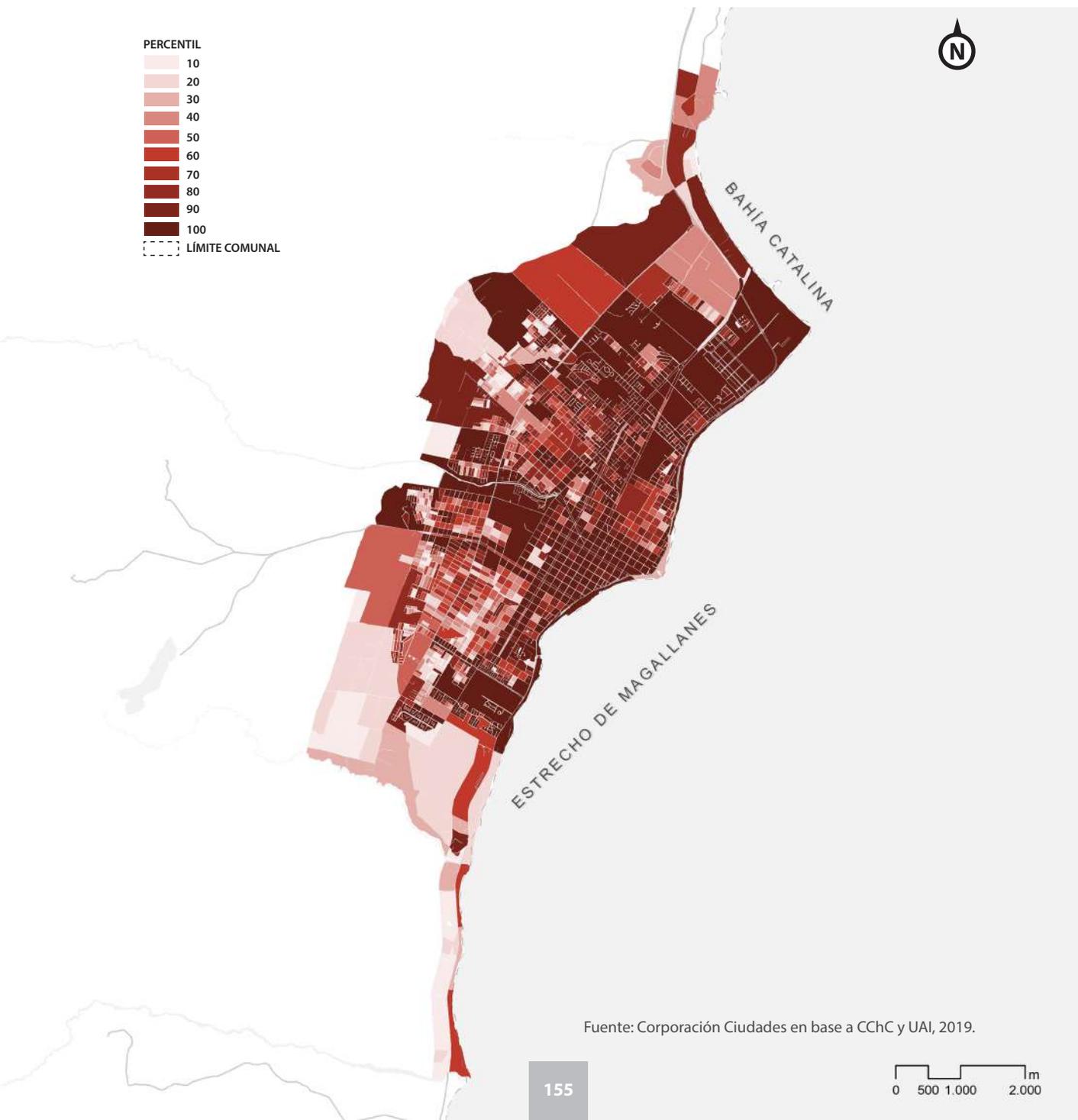
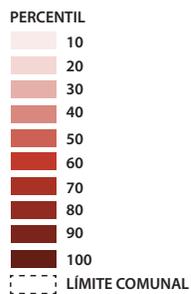
## **Dimensión de Infraestructura**

---

Al integrar los indicadores de Infraestructura Básica y de Vivienda, se obtiene la dimensión de Infraestructura. Los resultados integrados evidencian una clara mejora tanto del estándar de infraestructura del entorno urbano como de viviendas. La comparación entre ambos mapas se da en la misma escala de valores y el resultado indica que a nivel general existe una mejora en la dimensión desde los 0,53 actuales hasta 0,60 hacia el final del período de análisis, situándose en línea con el promedio nacional de 0,61.

No obstante, es necesario destacar el cambio en la distribución de las áreas con menor estándar las que pasan de representar 21,7% a 13,8%, indicando el avance en equidad territorial.

## DIMENSIÓN DE INFRAESTRUCTURA



Fuente: Corporación Ciudades en base a CChC y UAI, 2019.

La siguiente dimensión corresponde a Accesibilidad, donde se evaluaron las modificaciones en los indicadores de servicios públicos, equipamiento deportivos, culturales, de salud, y finalmente las áreas verdes.

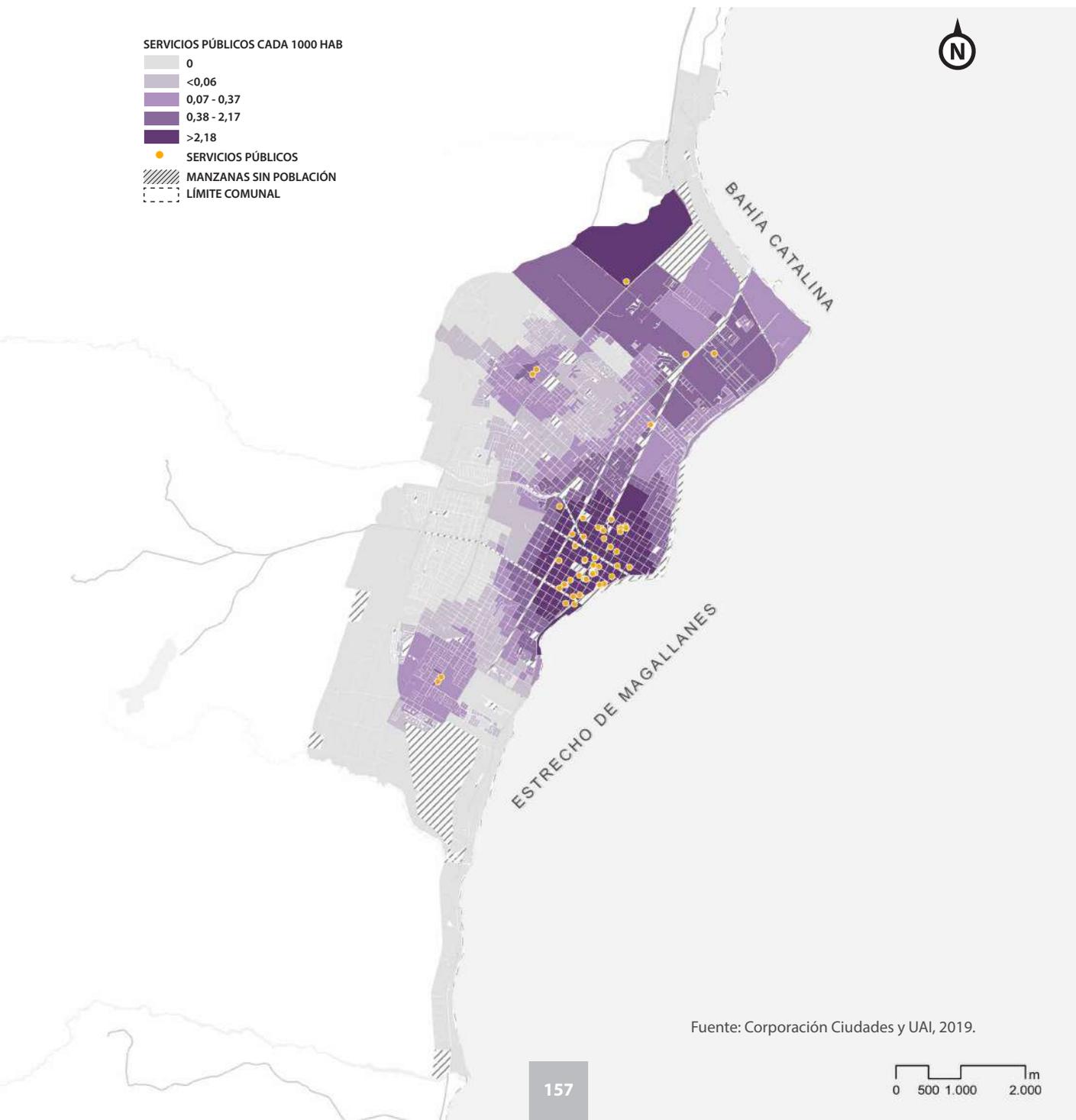
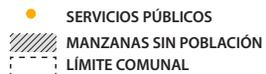
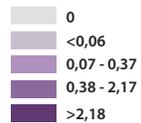
### **Indicador de Servicios Públicos**

---

El primer indicador corresponde a ISER, el cual pone de manifiesto el impacto de la ejecución de los proyectos urbanos detonantes corazones de barrio sur y oeste, ya que ellos son la provisión de la infraestructura necesaria para llevar servicios públicos hacia la periferia de Punta Arenas (en este caso se evaluó la implementación de 2 servicios públicos en cada zona), acercando la ciudad a las zonas más rezagadas del desarrollo urbano, junto con ellos, la concreción del centro cívico y consistorial en el distrito del conocimiento traerá consigo mejor accesibilidad en gran parte de la ciudad. A nivel general, el indicador presentaría un crecimiento del 17%, pasando desde los actuales 0,47 a 0,55 servicios públicos por cada 1.000 habitantes. Sin embargo, es necesario destacar el potencial de aumento de este indicador si es que aumentara el número de proyectos corazones de barrio en las zonas sur y oeste.

## INDICADOR DE SERVICIOS PÚBLICOS

SERVICIOS PÚBLICOS CADA 1000 HAB



Fuente: Corporación Ciudades y UAI, 2019.

## Indicador de Equipamiento Deportivos

---

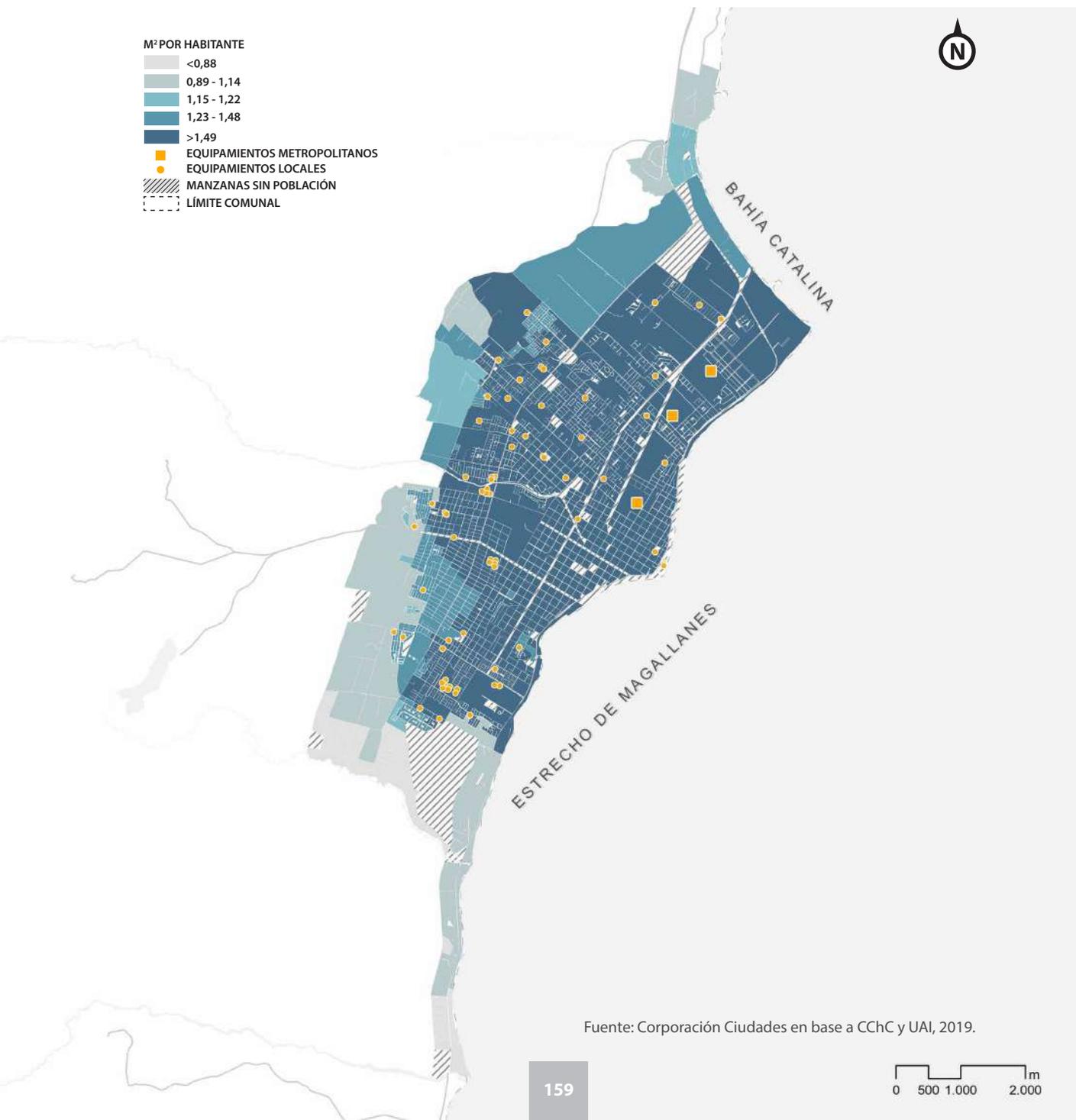
Al observar la evolución del IDEP, este viene dado por la adición de varios equipamientos deportivos en torno a los corazones de barrio sur y oeste, junto con las multicanchas propuestas en el corredor ecológico del río Las Minas y la consolidación del estadio de la UMAG como equipamiento de nivel metropolitano en el distrito del conocimiento. Esta modificación mejora la accesibilidad a este recurso en toda la ciudad, de acuerdo al cálculo realizado, el indicador adquiere un aumento en la disponibilidad de equipamiento deportivo desde 1,48 a 1,70 m<sup>2</sup> por habitante. Lo cual implica una mejora del 14,9% para toda la ciudad y, comparativamente, más de 1 m<sup>2</sup> por habitante respecto al promedio nacional (de 0,59 m<sup>2</sup> por habitante), lo cual se justifica ampliamente al considerar variables climáticas y de salud existentes en la ciudad.

## INDICADOR DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVOS

### M<sup>2</sup> POR HABITANTE

- <0,88
- 0,89 - 1,14
- 1,15 - 1,22
- 1,23 - 1,48
- >1,49

- EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS
- EQUIPAMIENTOS LOCALES
- MANZANAS SIN POBLACIÓN
- LÍMITE COMUNAL



Fuente: Corporación Ciudades en base a CChC y UAI, 2019.

## Indicador de Equipamiento Cultural

---

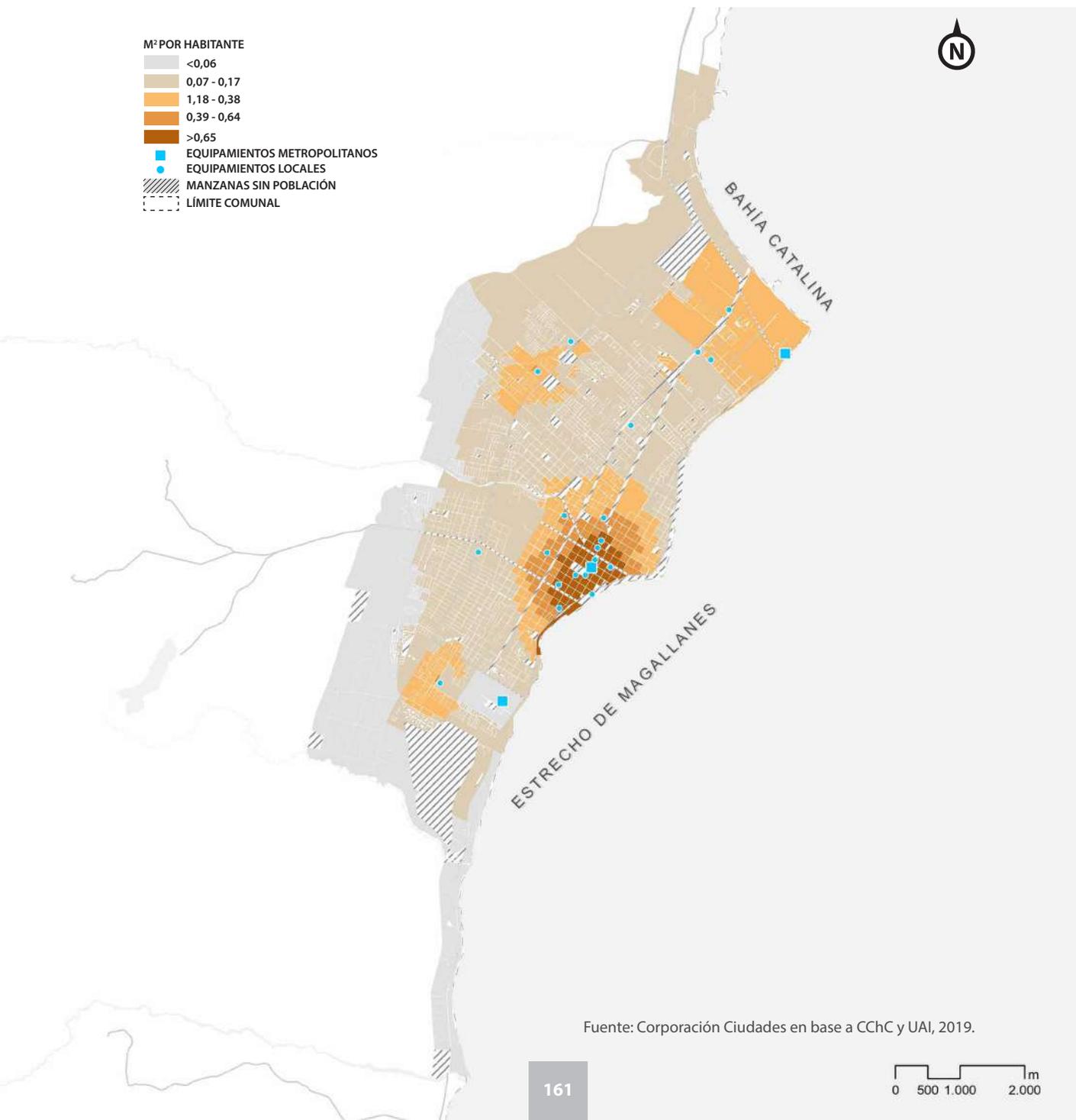
El tercer indicador corresponde a ICUL, los principales cambios se originan en los extremos de Punta Arenas debido a la construcción de los corazones de barrio (contienen salas de exposiciones y salones de eventos), las obras dependientes al distrito del conocimiento (CAI, Centro de expresión cultural Chiloé y el Centro de convenciones Magallanes) y la remodelación del parque María Behety con su centro de eventos. Lo cual se traduce en la mejora del indicador en 85,7% pasando de 0,07 m<sup>2</sup> a 0,13 m<sup>2</sup> de equipamientos culturales por habitante, logrando posicionarse sobre el promedio nacional (0,10 m<sup>2</sup>).

## INDICADOR DE EQUIPAMIENTO CULTURAL

### M<sup>2</sup> POR HABITANTE

- <0,06
- 0,07 - 0,17
- 1,18 - 0,38
- 0,39 - 0,64
- >0,65

- EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS
- EQUIPAMIENTOS LOCALES
- ▨ MANZANAS SIN POBLACIÓN
- - - LÍMITE COMUNAL



Fuente: Corporación Ciudades en base a CChC y UAI, 2019.

## **Indicador de Equipamiento de Salud**

---

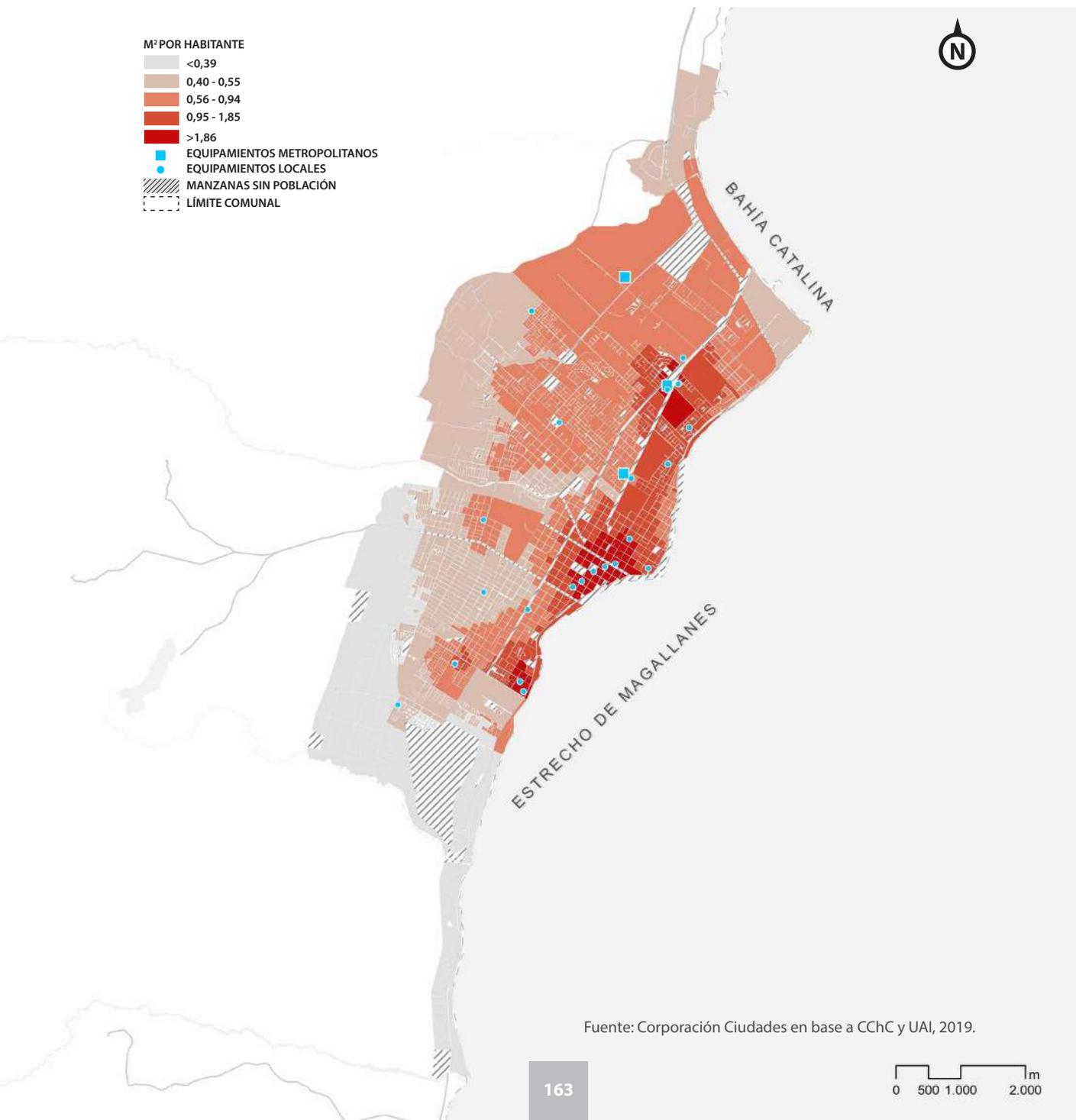
En cuanto a ISAL, las modificaciones vienen dadas por el aumento de la cobertura entre con mayor presencia de servicios de atención primaria en diferentes lugares del área urbana junto con el desarrollo del SAR Juan Damianovic en las proximidades del corazón de barrio al sur de la ciudad. A nivel general, el indicador entrega una oferta de 0,81 m<sup>2</sup> por habitante, con un incremento de 0,14 m<sup>2</sup> representando una variación de 20,9% con respecto a la situación base.

## INDICADOR DE EQUIPAMIENTO DE SALUD

### M<sup>2</sup> POR HABITANTE

- <0,39
- 0,40 - 0,55
- 0,56 - 0,94
- 0,95 - 1,85
- >1,86

- EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS
- EQUIPAMIENTOS LOCALES
- MANZANAS SIN POBLACIÓN
- LÍMITE COMUNAL



Fuente: Corporación Ciudades en base a CChC y UAI, 2019.

## Indicador de Áreas Verdes

---

A escala de ciudad, la adhesión de nuevas áreas verdes junto con la consolidación de otras trae consigo una gran mejora de la situación de Punta Arenas, corresponden a las nombradas anteriormente en el apartado de Infraestructura y Equipamiento, las cuales se adicionan a los parques y plazas existentes en 2020 de acuerdo a la base de datos del Siedu junto con la concreción del parque humedal Tres Puentes al norte de Punta Arenas.

Comparativamente, la situación propuesta genera mayor disponibilidad de áreas verdes urbanas por habitante con 18,47 m<sup>2</sup> por habitante en comparación a la situación actual, donde IAV indica una disponibilidad de 6,51 m<sup>2</sup> de áreas verdes por habitante. Ambos casos se ubican sobre la media nacional que corresponde a 4,55 m<sup>2</sup> de áreas verdes por habitante. Territorialmente los cambios se dan en toda la ciudad, todas las manzanas presentan mejoras en la oferta de parques y plazas urbanas, a diferencia de la situación actual, donde solo la zona centro norte posee la tonalidad más oscura del indicador con manzanas censales con más de 12,78 m<sup>2</sup> de áreas verdes por habitante. En el caso de la situación esperada, este rango abarca gran parte de Punta Arenas.

## INDICADOR DE ÁREAS VERDES

### M<sup>2</sup> POR HABITANTE

<2,52

2,53 - 3,46

3,47 - 5,99

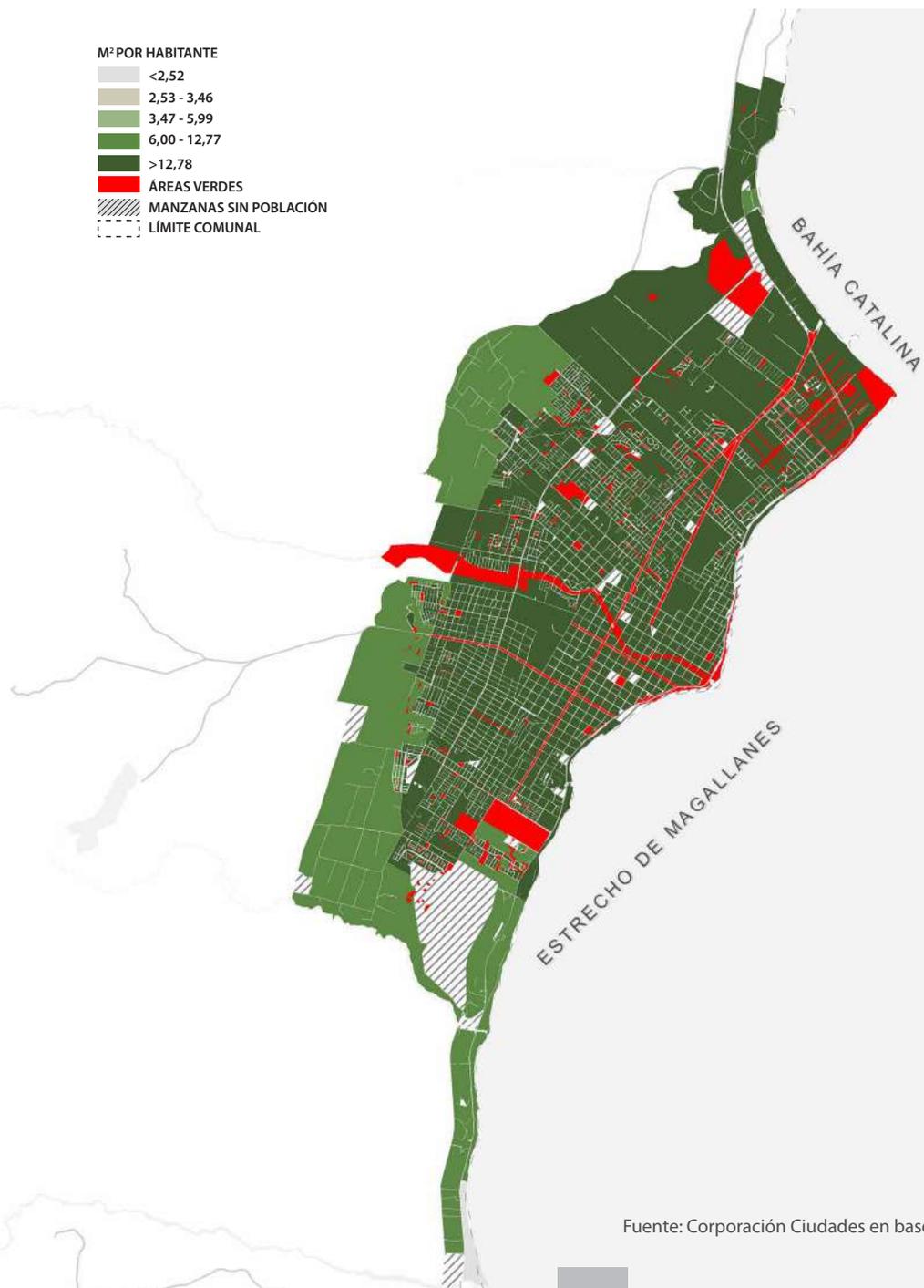
6,00 - 12,77

>12,78

ÁREAS VERDES

MANZANAS SIN POBLACIÓN

LÍMITE COMUNAL



Fuente: Corporación Ciudades en base a CChC y UAI, 2019.

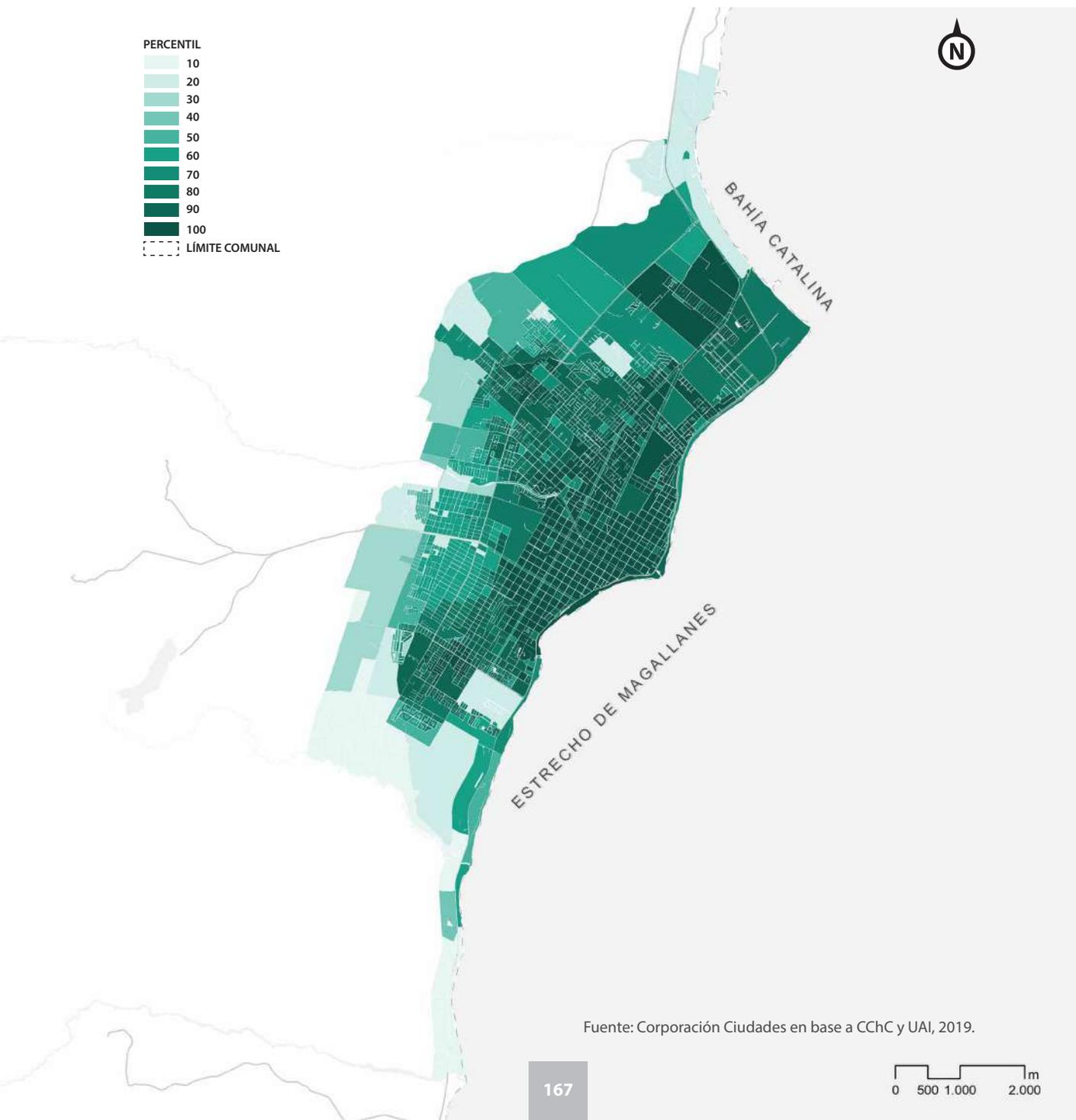
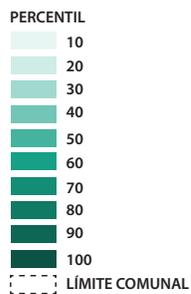
## Dimensión de Accesibilidad

---

Luego de recalcular 5 de los 6 indicadores de la dimensión de accesibilidad (sólo el indicador de servicios de educación no fue modelado), ellos se integraron obteniendo la dimensión de accesibilidad hacia el año 2050. Al compararla con la situación actual bajo los mismos parámetros y escala de valores, desde los actuales 0,64 mejorando en 0,11 puntos alcanzando el valor de 0,75 en una escala de valoración entre 0 y 1. Al comparar estos valores con el promedio nacional, ambos se ubican sobre el promedio de las 22 ciudades analizadas por el IBT de 0,60. Territorialmente, Punta Arenas obtiene tonalidades oscuras (por lo tanto mejores) en gran parte de la ciudad, lo cual indica una mejora sustancial en la facilidad para acceder a los servicios y equipamientos urbanos por parte de la población residente. El avance en equidad territorial significó la reducción de las áreas con menor estándar desde 20,1% a 4,9%.

Destacables son los cambios producidos en punta arenosa, la zona sur y la zona oeste, donde los proyectos urbanos detonantes corazones de barrio, distrito del conocimiento y en menor medida río Las Minas son los principales catalizadores de la mejora urbana asociada a la amplia batería de iniciativas que contienen, las cuales inciden en los indicadores ya mencionados.

## DIMENSIÓN DE ACCESIBILIDAD



Fuente: Corporación Ciudades en base a CChC y UAI, 2019.

## Indicador de Bienestar Territorial

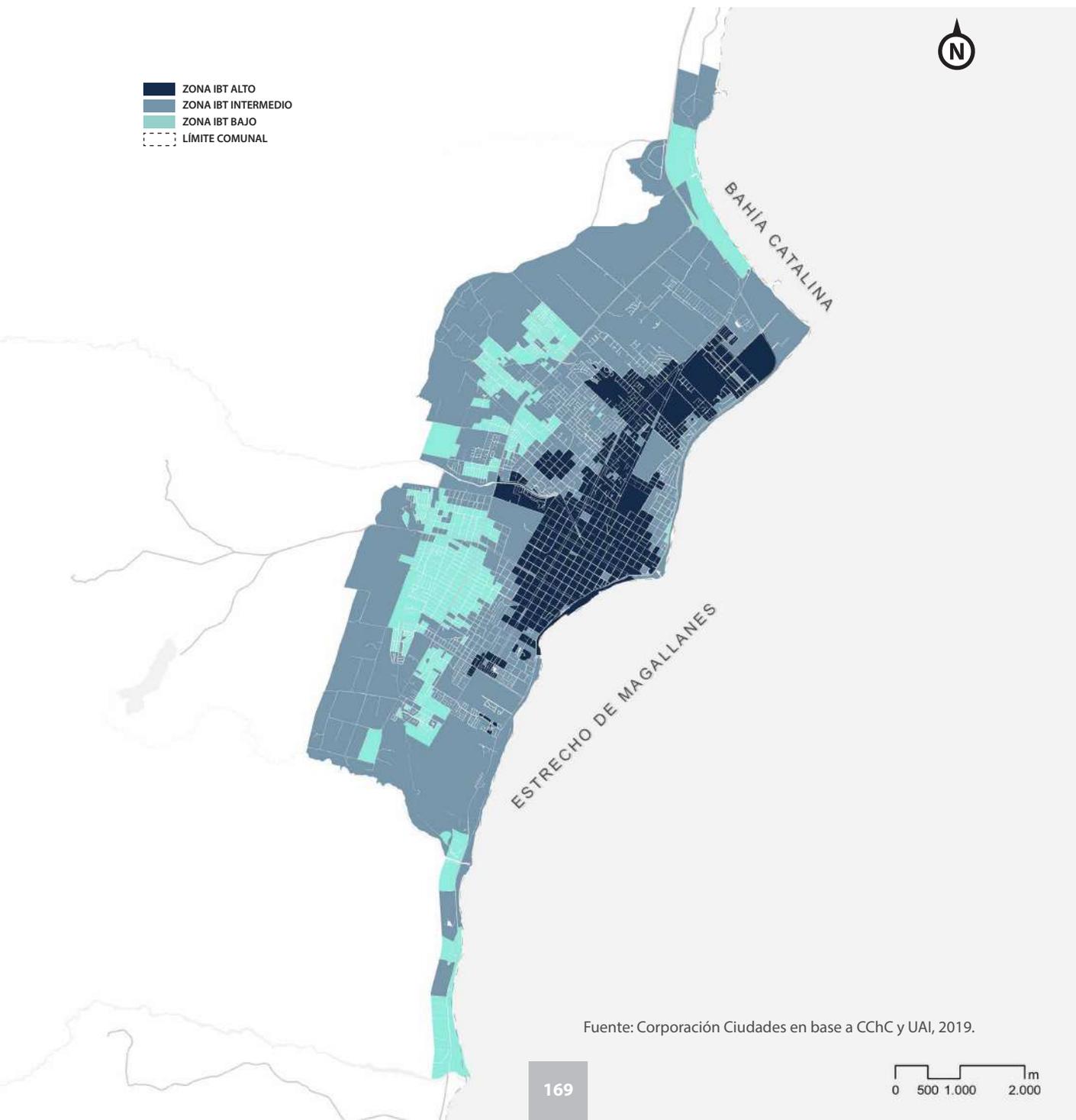
---

Al combinar las dimensiones de infraestructura, accesibilidad y ambiental, se obtiene el IBT, en el caso de la imagen objetivo, espacialmente las zonas de IBT alto, intermedio y bajo se mantienen similares a la situación actual, esto responde claramente a la elección de las preferencias urbanas por parte de los integrantes de la Mesa de Ciudad, que desencadenaron el desarrollo de los seis proyectos urbanos detonantes. La situación invita al optimismo, ya que el resultado del indicador a escala de ciudad expresa una mejora del 14,3% desde el valor actual de 0,49 hacia los 0,56 en una escala de valoración entre 0 y 1; y las áreas con menor estándar presentaron una modificación desde los actuales 20,1% a 0,4%, evidenciando el avance en equidad territorial en toda la ciudad, tomando como referencia la misma escala de medición.

Comparativamente, la situación actual de Punta Arenas se encuentra bajo el promedio nacional de las 22 ciudades analizadas por el IBT de 0,54 pero con la ejecución de la primera fase de desarrollo de la imagen objetivo de la ciudad con los proyectos urbanos detonantes propuestos, Punta Arenas lo sobrepasará en 0,02 puntos.

## INDICADOR DE BIENESTAR TERRITORIAL.

- ZONA IBT ALTO
- ZONA IBT INTERMEDIO
- ZONA IBT BAJO
- LÍMITE COMUNAL



Fuente: Corporación Ciudades en base a CChC y UAI, 2019.





# V.CONCLUSIONES





LA CONCRECIÓN DE LA VISIÓN DE CIUDAD DE PUNTA ARENAS PERMITIRÁ ESTABLECER UNA CARTA DE NAVEGACIÓN PARA UN DESARROLLO INTEGRADO, CON UNA MIRADA A LARGO PLAZO CAPAZ DE PROYECTAR LA CIUDAD MÁS ALLÁ DE LAS EVENTUALES ADMINISTRACIONES DE TURNO.

A pesar que la ciudad de Punta Arenas destaca por su calidad de vida, se hace presente como algunos de sus atributos están siendo amenazados por la falta de planificación del territorio, condiciones que se evidencian en las inequidades constatadas a través del diagnóstico urbano integrado, IBT y la encuesta de Confianza en Ciudades.

En este sentido el cambio del mapa en Punta Arenas aspira a un cambio de paradigma, promoviendo una urbe compacta, que integre los ecosistemas naturales y se proyecte enlazado con el territorio antártico.

## DESAFÍOS FUTUROS VISIÓN DE CIUDAD

A continuación se exponen los cuatro desafíos planteados en el diagnóstico urbano integrado, donde se describe su potencial materialización, vinculando temas demográficos, económicos, sociales y territoriales, al mismo tiempo que se procura un desarrollo sustentable y equitativo.

### UNA CIUDAD PRÓXIMA

#### **Donde todos los habitantes cuentan con acceso equitativo a la ciudad**

Para la promoción de un desarrollo sustentable será clave la generación de una ciudad compacta, donde todos los barrios cuenten con equipamientos, servicios y áreas verdes. Para lograrlo, se revierte el crecimiento por expansión y diseminación urbana por medio de la zona de transición natural propuesta; el fomento de mayores densidades en las principales vías vehiculares y áreas verdes como el parque fluvial del río Las Minas, la avenida P.A.C y el parque María Behety; así como también en las zonas colindantes a los corazones de barrio. Con el propósito de repoblar el casco histórico y aprovechar los equipamientos y servicios existentes se propone una renovación y regeneración urbana con mayores densidades preservando las condiciones patrimoniales del sector. De esta manera, Punta Arenas proyecta un aumento de densidad poblacional desde los 39,5 hab/ha hasta los 52,2 hab/ha sin aumentar la superficie urbana de la ciudad.

Sumado a lo anterior, resulta de gran relevancia la modificación de las lógicas de movilidad presentes hoy en la ciudad. La estrategia de movilidad integra los distintos medios de transporte, impulsando las modalidades cero emisión e incrementando el transporte público, a través de 125 km de nueva vialidad, 80 km de veredas renovadas y la consolidación de 100 km aproximados de ciclovías (43 km que se suman a los 60 km ya propuestos por el municipio). La finalización de la circunvalación delimitará un nuevo límite urbano para Punta Arenas, junto con absorber una importante porción de los viajes en sentido norte - sur, lo que a su vez permitirá liberar la costanera del tráfico de vehículos pesados, potenciándola como ruta recreativa.

Por otra parte, quedó en evidencia la inequidad urbana entre aquellos que habitan en la periferia de la ciudad, coincidente con las mayores densidades y presencia de mayor población infante juvenil, y menor dotación de infraestructura urbana, en contraste con el centro histórico, zona con las menores densidades y donde habita proporcionalmente la mayor población adulto mayor. De igual forma, el IBT junto con los resultados de la encuesta de Confianza en Ciudades expuso cómo los resultados más desfavorables en ámbitos de infraestructura básica, vivienda y accesibilidad a servicios públicos y áreas verdes están en las áreas periurbanas, principalmente zona sur y oeste, siendo estas áreas las identificadas como causantes de vergüenza. Ante esto, los dos corazones de barrio propuestos en las zonas oeste y sur, junto con la propuesta de reconversión del río Las Minas, podrán aumentar las opciones de equipamientos y servicios para sus habitantes, sentando las bases para una mayor equidad urbana en la ciudad.

## CIUDAD CARBONO NEUTRAL

**Por medio del aumento de la producción de energía a partir de fuentes renovables y la disminución de emisión de gases de efecto invernadero.**

De acuerdo al diagnóstico urbano integrado, uno de los principales dilemas de la ciudad para el desarrollo sustentable tiene relación con la dependencia de energías no renovables, siendo la tercera región con mayor emisión de GEI. Por tanto, el avance de energías renovables se convierte en una fuente productiva sostenible para la ciudad, aprovechando el potencial eólico existente junto a la aspiración nacional por la producción de hidrógeno verde. En cuanto a la sustentabilidad local, se afronta el reciclaje comunal y la generación de residuos sólidos, cifras altamente preocupantes en relación al país.

Del mismo modo se consolidan una serie de iniciativas vinculadas a la protección, conservación y mejoramiento de diversas áreas verdes y ecosistemas naturales, promoviendo una evolución sustentable que respeta los atributos naturales y mejora la calidad de vida de sus habitantes. La renovación del río Las Minas apunta a un mejoramiento ambiental, urbano y social para los habitantes de la ciudad, donde su transformación hacia un corredor ecológico minimiza los riesgos latentes de desbordes, al mismo tiempo que se establece un parque urbano fluvial y se promueve una renovación y densificación urbana en sus bordes. La transformación de los principales bandejes del centro de la ciudad en perfiles ecológicos, además

de la renovación de la Av. Pedro Aguirre Cerda y el mejoramiento del parque María Behety, humedal Tres Puentes y Club Hípico, evidencian la intención de integrar los ecosistemas naturales al desarrollo urbano en las distintas zonas de la ciudad.

## CIUDAD DEL TURISMO CIENTÍFICO

### Con oportunidades de desarrollo para todos sus residentes actuales y futuros

El desarrollo de la ciudad durante los próximos años deberá afrontar una población que disminuye su tasa de crecimiento. Como respuesta, Punta Arenas se potencia como una ciudad dinámica, con un capital único de desarrollo vinculado al turismo científico, academia e investigación, con el objetivo de consolidar la ciudad como la capital mundial de las ciencias antárticas, atrayendo a nuevos residentes, al mismo tiempo que se presentan nuevas oportunidades de desarrollo para sus actuales habitantes.

El distrito del conocimiento promueve una densificación equilibrada, con nuevas áreas verdes a escala de barrio y de ciudad como son el parque Punta Arenosa y la costanera. La red de movilidad sostenible vincula programas existentes como la Zona Franca con el Centro Antártico Internacional CAI, además del nuevo puerto turístico. Asimismo, el renovado muelle Prat en el centro de la ciudad, permite el atraque de embarcaciones mayores en torno a espacio de desarrollo comercial, cultural y de oficinas.

El mejoramiento del borde costero dota de un alto estándar urbano, convirtiéndose en un paseo que integra los distintos modos de desplazamiento y a su vez, une diferentes hitos como el distrito del conocimiento, muelle Prat y parque María Behety.

En términos demográficos, se propone incentivar el crecimiento poblacional con el propósito de superar la media nacional. Se proyecta la construcción de 24.750 viviendas integradas (la demanda estimada es de 17.700 viviendas en el escenario de mayor crecimiento poblacional) y 2.750 locales comerciales, que abordan aspectos de eficiencia energética y densidad a escala humana. El desarrollo residencial integrado se concibe por medio de distintas operaciones en diversos sectores de la ciudad, que vinculan la regeneración, reconversión y densificación urbana junto a la renovación del espacio público, donde se consideran 120 hectáreas nuevas de áreas verdes y la plantación de 140.000 árboles nativos.

## LA CIUDAD DE LA DEMOCRACIA ACTIVA Y CON GOBERNANZA DIGITAL

### Que asegura una participación ciudadana informada y vinculante

Para que la concreción de la visión de ciudad de Punta Arenas tenga un carácter vinculante en el tiempo, la propuesta de gestión urbana inclusiva se concibe como un andamiaje que estructura su desarrollo.

De esta forma, la conformación de una Mesa de Ciudad, espacio de carácter permanente entre distintos actores del territorio, se convierte en el organismo que impulsa, moldea y fiscaliza la concreción de la imagen objetivo. En conjunto a la Mesa de Ciudad está la estructura de un sistema de democracia activa que promueve la participación

constante y vinculante de todos los habitantes por medio de plataformas digitales consultivas e instancias de deliberación que garantizan la toma de decisiones informada, ágil y transparente.

Para lograrlo, la articulación público privada se convierte en un pilar fundamental, siendo capaz



de promover el desarrollo de iniciativas y obtención de recursos. A su vez, el municipio se robustece, aumentando la obtención de recursos propios, condición que propicia una mayor autonomía financiera.

La incorporación del 5G a la ciudad consolida un territorio favorable para el desarrollo de las ciencias antárticas, al mismo tiempo que potencia la estrategia de participación ciudadana a través de canales digitales.



## IMPLEMENTACIÓN VISIÓN DE CIUDAD

Uno de los aspectos más significativos para la concreción de la visión de ciudad en Punta Arenas tiene que ver con la implementación de esta, considerando un proceso continuo y vinculante de participación ciudadana, la sinergia de los Instrumentos de Planificación Territorial con la visión de ciudad, el seguimiento y adaptabilidad de los proyectos urbanos detonantes, la obtención de recursos, y articulación de organismos públicos y privados, entre otros.

De esta forma, es indispensable la consolidación de la Mesa de Ciudad como un organismo que impulsa, moldea y fiscaliza la concreción de las iniciativas propuestas, al mismo tiempo que se adapta a distintos escenarios, coyunturas y respeta los lineamientos que la rigen.

El proceso de visión de ciudad expuesto, plantea el desafío de repensar cómo se planifica el territorio de forma multidimensional y multiescalar, vinculando aspectos sociales, urbanos, ambientales y económi-

cos. El análisis del territorio y las distintas instancias de participación ciudadana determinaron los desafíos/ invitaciones para su materialización por medio de la propuesta de imagen objetivo. Para su implementación se sugieren dos fases. En una primera etapa y considerando un horizonte temporal de corto plazo se plantean seis proyectos urbanos detonantes que potencian los diversos anhelos de la ciudad como la equidad urbana, la integración de los ecosistemas naturales y desarrollo económico sostenible. Para el mediano y largo plazo, se proyectan cuatro aspiraciones urbanas que se integran a los proyectos urbanos detonantes, orientando la contención de la expansión urbana, y promoviendo una movilidad sostenible, densificación integrada y resguardo del patrimonio natural.

**Punta Arenas: la Ciudad que Queremos**, se consolida como una ciudad equitativa, compacta, sostenible y vinculada al territorio antártico, donde la Mesa de Ciudad lidera un espacio de acción descentralizado y transparente, promoviendo un trabajo mancomunado entre las distintas autoridades tanto a nivel comunal y regional, junto con el sector privado. Un pacto de desarrollo para el futuro de Punta Arenas.







# **BIBLIOGRAFÍA**



- Agencia de Calidad de la Educación. (2019).** *Resultados SIMCE 2018*. Disponible en <https://localizar.agenciaeducacion.cl/>.
- Agencia Estatal de Meteorología. (2020).** *Escala de Beaufort*. Gobierno de España.
- AEP. (2015).** Reservas Naturales Urbanas. *Descubriendo vidas en la ciudad de Punta Arenas*. Agrupación Ecológica Patagónica.
- Banco Central. Estadísticas.** Disponible en <https://www.bcentral.cl/web/banco-central/areas/estadisticas>.
- Berghauer Pont, M.Y.; Haupt, P.A. (2009).** *Space, Density and Urban Form*. ISBN 978-90-5269-375-0e.
- BID. (2013).** *¿Qué hace el BID en educación?*. Banco Interamericano de Desarrollo. Disponible en <https://publications.iadb.org/es/publicacion/13847/que-hace-el-bid-en-educacion>.
- CAF. (2014).** *Índice de vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en la región de América Latina y el Caribe*. Caracas: CAF Banco de Desarrollo de América Latina. Disponible en <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/517>.
- Carabineros de Chile. (2015).** GLOSA N°9 "Informe respecto a la cantidad de Carabineros en servicio por comuna y cada cien mil habitantes, primer semestre año 2015".
- Castro, J. (2010).** *Private-sector participation in water and sanitation services: the answer to public sector failures? Global change: Impacts on Water and Food Security*. C. Ringer, A. Biswas and S. A. Cline. Berlin and Heidelberg, Springer: 169-193.
- Celis, H. y Morales, J. (2007).** *Estudio de la contaminación del aire urbano en una ciudad intermedia: El caso de Chillán (Chile)*. Atenea n° 496: I Sem. 2007: 165 - 182.
- Centro de Estudios Mineduc. (2019).** *Datos Abiertos. Establecimientos educacionales*. Ministerio de Educación.
- Cepal. (2012).** *Impactos del cambio climático en Chile*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- CERE-UMAG. (2015).** *Elaboración de Propuesta de Matriz Energética para Magallanes al 2050*.
- CChC y UAI. (2018).** *Indicador de Bienestar Territorial*. Cámara Chilena de la Construcción y Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo Ibáñez.
- Corporación Ciudades, CChC y UAI. (2019).** *Atlas de Bienestar Territorial*. Corporación Ciudades, Cámara Chilena de la Construcción y Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo Ibáñez.
- Comisión Asesora Presidencial en Descentralización y Desarrollo Regional. (2014).** *Propuesta de Política de Estado y Agenda para la Descentralización y el Desarrollo Territorial de Chile*.
- Conaf. (2020).** *Estadísticas históricas*. Disponible en <https://www.conaf.cl/incendios-forestales/incendios-forestales-en-chile/estadisticas-historicas/>.
- Conaf. (1999).** *Programa para la conservación de la flora y fauna silvestre amenazada de Chile*.
- Conaf. (1993).** *Libro Rojo de los Vertebrados Terrestres*. Biblioteca Digital del Instituto Forestal.

**Conaf y Minagri. (2005).** *Monumento Natural Pingüino de Magallanes.*

**Consejo Municipal de Cultura. (2017).** *Plan municipal de cultura comuna Punta Arenas.*

**Consejo de Monumentos Nacionales. (2019).** *Monumentos.* Disponible en <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos>.

**Demre. (2019).** *Estadística de Resultados PSU 2018.*

**DEIS-Minsal. (2019).** *Establecimientos de salud de Chile.* Departamento de Estadística e Información de Salud. Ministerio de Salud.

**DEIS-Minsal. (2015).** *Población destinataria de servicios de atención primaria.* Departamento de Estadística e Información de Salud. Ministerio de Salud. Disponible en <https://deis.minsal.cl/#datosabiertos>.

**Edelmag. (2017).** *Memoria Anual 2017.*

**Empresa Portuaria Austral. (2020).** *Pasajeros. Número de Pasajeros de Crucero Anual.* Disponible en <https://www.epaustral.cl/informacion/estadisticas/pasajeros/>.

**Flores - Xolocotzi. (2012).** *Incorporando desarrollo sustentable y gobernanza a la gestión y planificación de áreas verdes urbanas.* *Frontera Norte* 24 (48):165 - 190.

**Fonasa. (2017).** *Boletín Estadístico 2016-2017.* Disponible en <https://www.fonasa.cl/sites/fonasa/documentos>.

**Ideam. (2021).** *Cambio climático. Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales.* Dis-

ponible en <http://www.ideam.gov.co/web/acion-y-participacion-ciudadana/cambio-climatico>.

**IDE Chile (2020).** *Infraestructura de Datos Espaciales.* Ministerio de Bienes Nacionales. Disponible en <https://www.ide.cl/>.

**I.M. Perquenco. (2021).** *Organizaciones comunitarias.*

**I.M. Punta Arenas. (2020).** *Modificación del Plan Regulador Comunal de Punta Arenas.*

**I. M. Punta Arenas. (2016).** *Plan Regulador Comunal de Punta Arenas.*

**I.M. Punta Arenas. (2002).** *Plan de Desarrollo Comunal de Punta Arenas 2002 - 2006.*

**I. M. Punta Arenas. (1988).** *Plan Regulador Comunal de Punta Arenas.*

**INACH. (2019).** *Cuenta pública 2019.* Instituto Antártico Chileno.

**INE. (2019).** *Permisos de edificación.* Geodatos abiertos INE. Instituto Nacional de Estadísticas. Chile.

**INE. (2017).** *XVIII Censo de Población y VII de Vivienda.* Instituto Nacional de Estadísticas. Chile.

**INE. (2017).** *Estadísticas Vitales 2017.* Instituto Nacional de Estadísticas. Chile.

**INE (2011).** *Precenso de Viviendas.* Instituto Nacional de Estadísticas. Chile.

**INE. (2002).** *XVII Censo de Población y VI de Vivienda.* Instituto Nacional de Estadísticas. Chile.

**INFODEP. (2016).** *Elaboración de una base digital del clima comunal de Chile: línea base (años 1980 - 2010) y proyección al año 2050.* Santibañez, F; Santibañez, P; Gonzalez, P. Disponible en <http://portal.mma.gob.cl/cambio-climatico>.

**Inostroza, L. (2009).** *Humedal urbano en Punta Arenas: Sustentabilidad del Proyecto Parque Ecológico Humedal Tres Puentes.* Urbano, 12 (20). Disponible en: <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/322>.

**Jorquera - Jaramillo, C; Alonso, J; Aburto, J; Martínez, K; León, M; Pérez, M; Gaymer, C; Squeo, F. (2012).** *Conservación de la biodiversidad en Chile: Nuevos desafíos y oportunidades en ecosistemas terrestres y marinos costeros.* Revista Chilena de Historia Natural 85: 267 - 280.

**Martinez, A. (2013).** *Afrontar el cambio climático, el reto más importante de la humanidad.* Universidad Nacional de México.

**Meteochile. (2019).** *Servicios climáticos.* Dirección Meteorológica de Chile. Dirección General de Aeronáutica Civil.

**Mideso. (2017).** *Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, Casen.* Observatorio social del Ministerio de Desarrollo Social.

**Ministerio de Educación. (2020).** *Ley 17.288.* Legisla sobre Monumentos Nacionales; modifica las leyes 16.617 y 16.719; deroga el Decreto Ley 651, de 17 de octubre de 1925..

**Ministerio de Energía. (2017).** *Energía 2050.* Política Energética. Magallanes y la Antártica Chile.

**MMA. (2020).** *Ley n° 21.202.* Modifica diversos cuerpos legales con el objetivo de proteger los humedales urbanos. Ministerio del Medio Ambiente.

**MMA. (2019).** *Inventarios regionales de Gases de Efecto Invernadero, Serie 1990 - 2016.* Oficina de Cambio Climático. Ministerio del Medio Ambiente. Minsal. (2018). *Indicadores Básicos de Salud.* 2016. Departamento de Estadística e Información de Salud. Ministerio de Salud.

**Minvu. (2019).** *Catastro Nacional de Campamentos.* Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

**MOP. (2012).** *Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.* Dirección Regional de Planeamiento, Ministerio de Obras Públicas.

**nPerf (2021).** *Mapas de cobertura y velocidad 3G, 4G y 5G Chile.* Disponible en <https://www.nperf.com>.

**Ovalle. (2021).** *Punta Arenas como Gateway Antártico ¿Qué hace falta?.* Disponible en <https://revistamarina.cl/es/articulo/punta-arenas-como-gateway-antartico-que-hace-falta>.

**Ramsar. (2020).** *Humedales: esenciales para un futuro urbano sostenible.* Convención Ramsar sobre los Humedales.

**RETC. (2020).** *Open Data RETC. Registro de Emisiones y Transferencias de Contaminantes.* Ministerio del Medio Ambiente. Disponible en <https://retc.mma.gob.cl/datos-retc/>.

**Sectra. (2019).** *Encuesta Origen - Destino de Punta Arenas 2019.* Secretaría de Transportes. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

**Sectra. (2016).** *Información Estadística de Transportes 2010 - 2015*. Secretaría de Transportes. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

**Sernatur. (2017).** *Anuario de Turismo 2017*. Servicio Nacional de Turismo. Disponible en: <https://www.sernatur.cl/anuario-de-turismo/>.

**Sernatur. (2015).** *Circuitos Turísticos*. Servicio Nacional de Turismo. Disponible en: <https://www.ide.cl/index.php/medio-ambiente/item/1633-circuitos-turisticos>.

**Siedu. (2020).** *Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano*. Instituto Nacional de Estadísticas y Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. Chile.

**SII. Estadísticas de Empresa.** Disponible en [https://www.sii.cl/sobre\\_el\\_sii/estadisticas\\_de\\_empresas.html](https://www.sii.cl/sobre_el_sii/estadisticas_de_empresas.html).

**Sillano, M; Green, M; Ortúzar, J. (2006).** *Cuanti-ficando la Percepción de Inseguridad Ciudadana en Barrios de Escasos Recursos*. Revista eure (Vol. XXXII, Nº 97), pp.17-35. Santiago de Chile.

**Sinim. Datos municipales.** Sistema Nacional de Información Municipal. Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo.

**Sinca. (2019).** *Sistema de Información Nacional de Calidad del Aire*. Estación Punta Arenas. Ministerio del Medio Ambiente.

**SISS. (2020).** *Territorios Operacionales*. Superintendencia de Servicios Sanitarios. Disponible en <https://www.ide.cl/index.php/sociedad/item/1754-territorios-operacionales>.

**SHOA. (2016).** *Cartas de Inundación por Tsunami (CITSU)*. Punta Arenas 1° Edición 2016. Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

**SSM. (2018).** *Cuenta Pública 2018*. Servicio de Salud Magallanes. Ministerio de Salud.

**Subtel. (2020).** *Estadísticas Sectoriales 2000 - 2019*.

**Subsecretaría de Turismo. (2020).** *Anuario de Turismo*. Disponible en <http://www.subturismo.gob.cl/anuario>.

**Techo. (2021).** *Catastro Nacional de Campamentos 2020 - 2021*. TECHO-Chile y Fundación Vivienda.

**Universidad de La Frontera, a través del Instituto de Desarrollo Local y Regional - IDER. (2012)** *Estrategia Regional de Desarrollo Magallanes y la Antártica chilena 2012- 2020*

**UNWTO (2021)** *Glosario de términos de turismo*. Disponible en <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turistico>.

**Valenzuela, E; Penaglia, F; y Basaure, L. (2016).** *Acciones colectivas territoriales en Chile, 2011-2013: de lo ambiental-reivindicativo al autonomismo regionalista*. EURE (Santiago), 42(125), 225-250. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612016000100010>.









**PUNTA ARENAS: LA CIUDAD QUE QUEREMOS**, ES UNA INICIATIVA INÉDITA Y DE CARÁCTER COLABORATIVO, IMPULSADA POR LA CÁMARA CHILENA DE CONSTRUCCIÓN DE PUNTA ARENAS Y CORPORACIÓN CIUDADES, QUE ENTREGA UNA HOJA DE RUTA CONSENSUADA PARA PROYECTAR EL DESARROLLO DE PUNTA ARENAS EN LOS PRÓXIMOS 50 AÑOS. UN PACTO POR LA CIUDAD Y EL BIENESTAR DE SUS HABITANTES.

LA PUBLICACIÓN CONSTA DE DOS TOMOS, EL SEGUNDO TOMO ABORDA UNA PROPUESTA DE **IMAGEN OBJETIVO**, QUE SE ELABORA A PARTIR DE PRINCIPIOS DE DISEÑO QUE RECOGEN LOS ATRIBUTOS A RESGUARDAR Y POTENCIAR PARA EL DESARROLLO FUTURO DE LA CIUDAD, Y QUE EN UNA PRIMERA FASE SE EXPRESAN EN LA PRIORIZACIÓN DE SEIS PROYECTOS URBANOS Y UN CONJUNTO DE ASPIRACIONES URBANAS PARA EL MEDIANO Y LARGO PLAZO.