



## **PLAN BICENTENARIO CIUDAD DE ANTOFAGASTA**

**NOMBRE GRUPO:** SOLEDAD MARTÍNEZ C. / LESLIE PARRAGUEZ S. / GISEL RODRÍGUEZ L. / MARCELA SANTANDER B.

**PROFESOR:** IVÁN PODUJE

**FECHA:** PRIMER SEMESTRE 2005

## ÍNDICE

---

<b>1. RESUMEN .....</b>	<b>3</b>
<b>2. PRESENTACIÓN DEL CASO .....</b>	<b>4</b>
<b>3. DIAGNÓSTICO URBANO, TENDENCIAS E IMPACTOS .....</b>	<b>4</b>
<b>3.1 Indicadores Generales .....</b>	<b>4</b>
<b>3.2 Antofagasta hoy: Tendencias e Impactos.....</b>	<b>5</b>
<b>4. COHERENCIA ENTRE TENDENCIAS, IMPACTOS Y VISIÓN .....</b>	<b>7</b>
<b>5. PLAN ESTRATÉGICO .....</b>	<b>8</b>
<b>5.1 Actores .....</b>	<b>9</b>
<b>5.2 Componentes .....</b>	<b>9</b>
<b>5.3 Gestión.....</b>	<b>11</b>
<b>5.4 Participación Ciudadana .....</b>	<b>12</b>
<b>6. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>13</b>

## 1. RESUMEN

El presente informe tiene como objetivo presentar el Plan Bicentenario para la ciudad de Antofagasta, analizar las tendencias e impactos urbanos que lo condicionan y el nivel de coherencia de éstas con la visión que dirige dicho Plan, para finalmente adentrarse en el Plan Estratégico definido para su ejecución.

El Plan Bicentenario consensuado para la ciudad pretende mejorar el borde costero, renovar el casco central, optimizar la accesibilidad urbana, desarrollar los espacios públicos, integrar el patrimonio cultural y mitigar los impactos aluvionales.

En este contexto, se observa una interesante coherencia entre la visión y los ejes estratégicos que conforman dicho Plan, y los requerimientos urbanos de la ciudad en la actualidad, en un contexto de gran crecimiento demográfico y económico.

No obstante, se identifican dos aspectos débiles: la situación del **Ferrocarril** y la solución integral a la vulnerabilidad de las **Quebradas** del sector oriente de la ciudad.

### **Palabras claves**

Bicentenario – Borde Costero – Casco Histórico - Conectividad

## 2. PRESENTACIÓN DEL CASO

Antofagasta, capital de la II Región de Chile, es una de las ciudades en donde actualmente se ejecuta el Plan Bicentenario, impulsado y coordinado desde el Gobierno desde el año 2000.

Este Plan propone repensar el desarrollo de las principales ciudades del país e iniciar en ellas un proceso de renovación urbana y territorial, sobre la base de un Plan Estratégico de Desarrollo Urbano particular a cada realidad a intervenir.

En este sentido, se observa que el acelerado crecimiento de la ciudad de Antofagasta, y los buenos indicadores de la macroeconomía regional, no se han visto completamente reflejados en el desarrollo de su capital urbana, la cual presenta deficiencias importantes: crecimiento espontáneo y restringido; borde costero desvinculado de la ciudad; deficiencia y deterioro de espacio público, red vial y equipamientos, entre otros aspectos.

Al respecto, el Plan Bicentenario de Antofagasta contempla la ejecución de una serie de obras e instrumentos de planificación, que en conjunto permitirían alcanzar la **visión objetivo** planteada para la ciudad, la cual se centra principalmente en consolidar el frente marino, renovar el casco central, generar nuevas centralidades barriales, incorporar nuevo suelo urbano y reforzar un corredor longitudinal que conecte los distintos sectores de la ciudad.

En otras palabras, el Plan se plantea unificar una serie de proyectos de borde costero, abriéndole el casco central de la ciudad, para así reorientarlo y trasformarlo en la nueva cara urbana de Antofagasta.



Fuente: Directorio Ejecutivo de Obras Bicentenario II Región, 2003.



VISIÓN OBJETIVO CIUDAD  
Fuente: Sitio Web Gubbins Arquitectos, 2005

## 3. DIAGNÓSTICO URBANO, TENDENCIAS E IMPACTOS

### 3.1 Indicadores Generales

Antofagasta es una ciudad de reciente formación, y ha crecido rápidamente hasta alcanzar 300.000 habitantes en 138 años de desarrollo, ubicándose como la principal ciudad del Norte de Chile y la 4° ciudad nacional, después de Santiago y de las conurbaciones de Concepción – Talcahuano y Valparaíso – Viña del Mar, amparada en el importante empuje de la actividad minera regional, constituyendo su principal centro portuario y de servicios (D. E. O. B. II Región, 2005). Es importante indicar que la Región de Antofagasta, en donde se ubica esta ciudad,

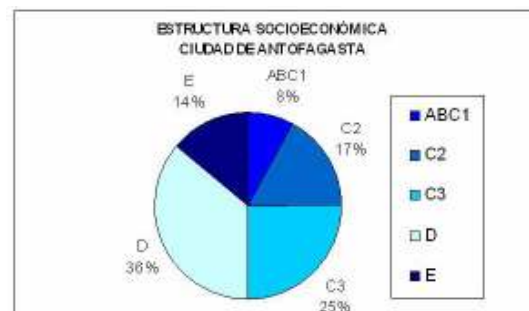


Gráfico Nº 1  
Fuente: Sitio Web Puerto de Antofagasta, 2005

presenta una tasa de crecimiento promedio anual de 8,1%, aportando un 7,8% del PIB Nacional.

En su contexto regional, Antofagasta concentra el 60% de su población, siendo su principal ciudad y Capital Regional. Específicamente, al año 1992 la ciudad contaba con una población de 228.408 habitantes (Censo INE, 1992). Diez años después, la ciudad cuenta con un total de 296.905 habitantes (Censo INE, 2002), presentando una variación intercensal del 30,0% (D. E. O. B. II Región, 2005). La distribución de esta población en términos socioeconómicos se muestra en el Grafico N° 1.

Por último, algunos indicadores urbanos relevantes pueden observarse en el cuadro N°1.

Cuadro N° 1 INDICADORES URBANOS	
Total de Viviendas INE 2002	73.399
Viviendas construidas año 2002	1.600
Promedio personas por vivienda	4,04 hab./viv
Número de hogares INE 2002	72.634
Promedio personas por hogar	4,08 per./hogar
Área urbana Plan Regulador vigente	57.440 hec
Área consolidada y de extensión	3.340 hec
Densidad de zona consolidada	121 hab./hec
Disponibilidad energía eléctrica 1998	100%
Disponibilidad agua potable 1998	99,1%
Existencia teléfonos en hogares	64,7%
Sup. Áreas verdes consolidadas 2002	616.532 m <sup>2</sup>
M <sup>2</sup> de área verde por habitante 2002	2,05 m <sup>2</sup> /hab
Fuente: Diagnostics Ejecutiva de Obras Bases para II Región, 2005.	

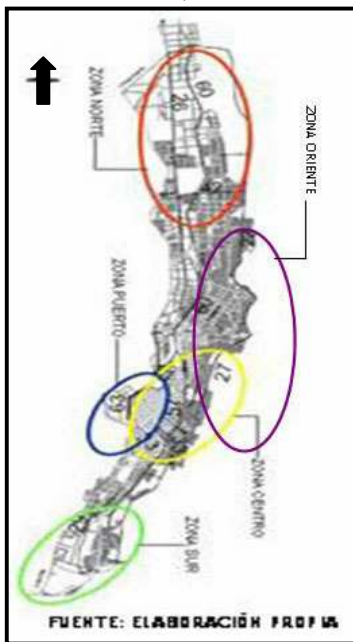
### 3.2 Antofagasta hoy: Tendencias e Impactos

En sus orígenes y posterior crecimiento, la configuración de la ciudad de Antofagasta estuvo fuertemente determinada por la relación entre **geografía, ferrocarril y trama**, relación desencadenada por la **necesidad de embarcar los productos de la minería** (salitre – cobre).

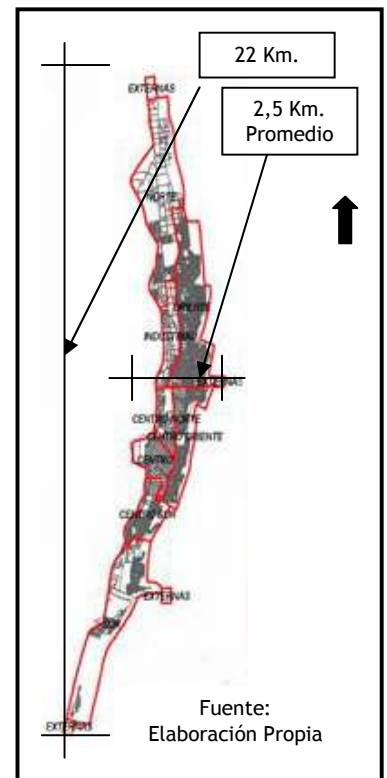
Esta situación entrega en la actualidad una ciudad alargada y estrecha, constreñida entre el mar y la cordillera. Concretamente, la ciudad cuenta con 22 Km. de largo y sólo 2,5 Km. de ancho promedio.

Nos enfrentamos a una ciudad que por sus características topográficas ve restringidas sus posibilidades de expansión, determinando de alguna forma varias de sus deficiencias o problemáticas urbanas. Para su descripción y análisis, la ciudad ha sido dividida en cinco zonas:

- Al **Poniente**, se encuentra con un importante límite natural, el mar, el cual ha desencadenado la conformación de un **borde costero urbano**, de tipo rocoso, sin playas naturales importantes, principalmente utilizado para fines industriales, explotación de recursos marinos, embarcación de productos de la minería (Puerto) y, marginalmente, turismo. Se trata de un borde costero próximo, pero con usos que contribuyen a su deterioro e impiden el contacto de los habitantes con el mar.



Aún cuando esta ciudad se origina a partir de la instalación de un Puerto, la relación de éste con la ciudad no se plantea como algo fluido y armónico, sino simplemente como extensión de la actividad portuaria. Específicamente, el Puerto en su borde interior cuenta con áreas de patios y almacenes, servidos por una red ferroviaria por el extremo norte, la cual cruza por medio de la vía pública, creando importantes problemas de congestión tanto de vehículos particulares, como de carga vía puerto.



- Por el **Oriente**, las pendientes de la Cordillera de la Costa se constituyen como otro importante límite natural a la expansión de la ciudad, reforzando su carácter longitudinal. Sin embargo, muchos habitantes de la ciudad han ocupado estos terrenos para instalar sus viviendas. En este sentido, las condiciones climáticas y el relieve abrupto que impone la Cordillera, hace que el sistema de **quebradas** que desembocan en el sector urbano de la ciudad presente gran fragilidad frente a la lluvia y provoque movimientos aluvionales con consecuencias catastróficas.

- Si bien es posible observar que el sector Sur y, principalmente, Norte de la ciudad atraen población en forma creciente, la Zona **Centro** aún concentra parte importante de los habitantes de la ciudad, y con una mezcla interesante de estratos socioeconómicos. Aunque también se puede apreciar una cierta concentración de personas de ingresos bajos en su lado oriente, cercano a las laderas de la Cordillera de la Costa.

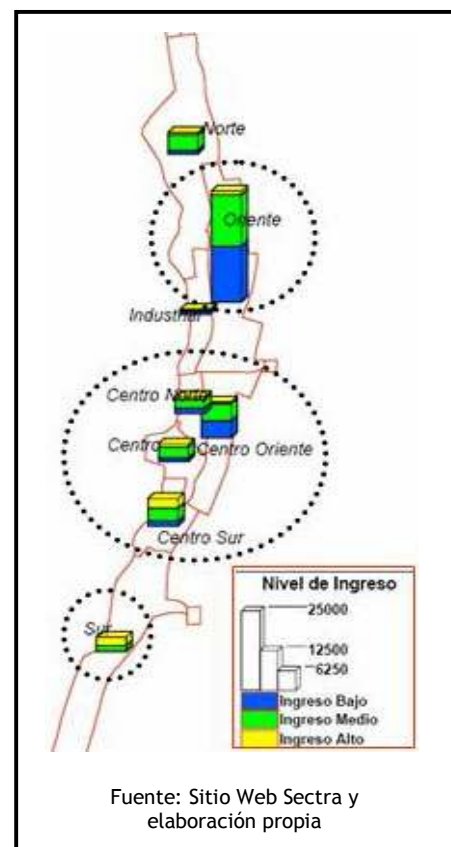
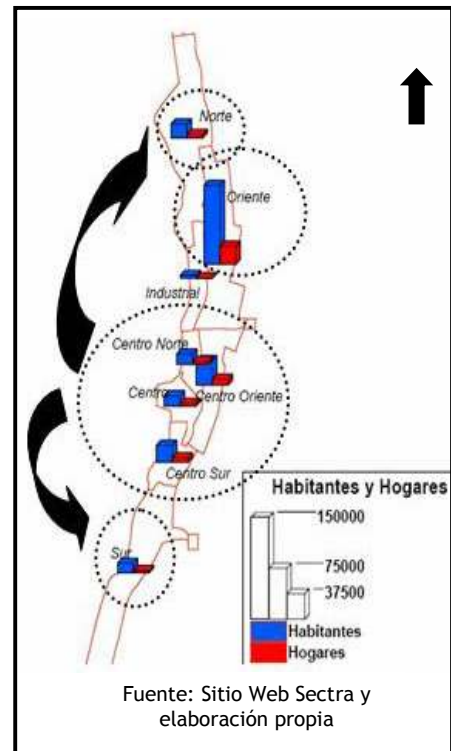
No obstante, la zona centro es generalmente descrita como de bajo atractivo para sus habitantes, usuarios y eventuales inversionistas (congestión vehicular; inseguridad; déficit de espacios para paseo, recreación y cultura; alto precio de suelo). Contradictoriamente, es posible observar que en esta zona se concentra gran parte de la actividad comercial, administrativa, cívica y de servicios de la ciudad, lo cual permite seguir considerándola como el núcleo formador de la ciudad.

- Por el **Norte**, es posible identificar un sector industrial importante, lo cual la transforma es un área menos valorada, a excepción del Trocadero. Sin embargo, esto no ha impedido que sea ocupada por un gran número de habitantes, transformándose en el segundo sector más poblado de la ciudad junto con la zona centro. Es necesario indicar, por cierto, que se trata de personas pertenecientes al estrato socioeconómico medio bajo, con asentamientos de autoconstrucción espontánea.

En esta zona se emplaza el sector denominado **La Chimba**, en el cual se proyecta concentrar viviendas para sectores de ingreso medio, (1.800 a 2.500 UF), y el equipamiento para el norte de la ciudad.

- Por el **Sur**, la terraza marina se estrecha hasta terminar en un área de acantilados, barrera natural al crecimiento de la ciudad. En este sector se emplazó el proyecto **Jardín del Sur**, destinado a la expansión del sector residencial de estrato socioeconómico alto. Esto refuerza la tendencia de concentración y crecimiento de la población de mayor ingreso en esta zona de la ciudad, constituyéndose como el sector de más alto valor para la localización habitacional. Es necesario mencionar que esta tendencia ha sido acompañada por el desarrollo de la mejor oferta turística – recreativo – universitaria de la ciudad.

Estas tendencias han convertido a Antofagasta en una **ciudad de gran extensión**, lo que ha ampliado su radio de influencia,



desencadenando la emergencia de proyectos que permitan integrar zonas que antes parecían muy remotas, pero que ahora se constituyen como estratégicas para el desarrollo de la ciudad.

Tal es el caso de **Mejillones**, en donde se plantea el desarrollo de un proyecto semi - industrial de apoyo y servicio a la demanda que se va a generar con la ejecución del mega-puerto de Mejillones, permitiendo desconcentrar la actividad portuaria semi – industrial del resto de la ciudad. Un segundo caso, es el sector de **La Portada**, el cual genera presión por el futuro turístico inmobiliario. Finalmente, está el sector **La Negra**, el cual pretende consolidarse como un barrio industrial de acuerdo al nuevo Plano Regulador. Por último, se observa la existencia de una **red vial** que articula las zonas extremas de la ciudad con el centro y otras zonas relevantes. Sin embargo, dicha red presenta deficiencias por el crecimiento espontáneo de la ciudad y por un insuficiente programa de mantención. Esto ha derivado en problemas de capacidad, seguridad y conservación de pavimentos, lo cual se agrava por el tránsito de transporte de vehículos pesados desde y hacia el puerto, y por el aumento sostenido del parque vehicular motorizado.

#### 4. COHERENCIA ENTRE TENDENCIAS, IMPACTOS Y VISIÓN

El Plan Bicentenario se plantea recoger la vocación de cada ciudad, expresada en una imagen deseada (Visión). Ésta resulta de un diagnóstico de sus fortalezas y debilidades, y de una propuesta de proyectos vinculados con su rol económico, cultural, histórico, insertándose en la ciudad presente y proyectando la ciudad futura.

En este sentido, la **visión** del desarrollo urbano y la **estrategia** de renovación de Antofagasta habrían surgido de la **convergencia** de una serie de acciones, proyectos y estudios de planeación urbana elaborados por distintas instituciones públicas (Cuadro N° 2), que venían generándose a partir del retorno al sistema democrático, en el año 1990 (D. E. O. B. II Región, 2005)

Estas iniciativas se articularon finalmente el año 2000, a través de la Comisión del Bicentenario, conformada por los equipos técnicos del Gobierno Regional, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, del Ministerio de Obras Públicas y de la Municipalidad de Antofagasta, y se sintetizaron en una estrategia urbana coherente y en un plan de acción ejecutable.

En términos generales, la visión urbana se estructuró en torno al mejoramiento del **espacio público** de la ciudad, el mejoramiento del **borde costero**, la renovación del **casco central**, el mejoramiento de la **accesibilidad urbana**, la integración del **patrimonio cultural** y la mitigación de impactos **aluvionales**. Esta visión se plasmó finalmente en una imagen objetivo tridimensional del área central y su borde costero, con las principales obras proyectadas (D. E. O. B. II Región, 2005).

En definitiva, es posible observar que la visión urbana del Plan Bicentenario para la ciudad de Antofagasta fue elaborada con la participación de diversos actores, principalmente públicos, en donde la Comisión del Bicentenario asume el rol de articulador de las distintas miradas, énfasis y propuestas que dichos actores venían – o que aún continúan – gestando para la ciudad. De esta manera, nos encontramos ante una visión altamente operacional, en donde más que una imagen normativa de la ciudad, se obtiene un conjunto de ejes estratégicos que en su conjunto entregarían aquella imagen consensuada por los actores participantes.

Cuadro N° 2

Instrumentos para la Construcción Visión y Estrategia Urbana (Planificación Territorial)	Institución(es) a cargo
Estrategia Regional de Desarrollo	Gobierno Regional
-Trabajos preliminares de la elaboración del Plan Regulador Comunal, 2002 -Estudios de Ingeniería de Costas para la habilitación de playas artificiales -Estudio del borde costero urbano	Municipalidad de Antofagasta Ministerio de Obras Públicas
Plan Seccional de la Chimba Otros: Plan Seccional Barrio Industrial La Negra Plan Seccional Angamos Plan Seccional Isla Santa María Plan Seccional La Portada Plan Seccional La Chimba Alta	Ministerio de Vivienda y Urbanismo Ministerio de Bienes Nacionales Municipalidad de Antofagasta
Estudio de Sistema de Transporte Urbano (STU)	Sectra
Estudio de Renovación del Casco Central y Borde Costero	Gobierno Regional Gubbins Arquitectos

Fuente: D. E. O. B., 2005

A modo de resumen, podemos decir que la visión pretende generar transformaciones a nivel urbano en aquellos zonas o componentes de la ciudad que en mayor medida aportan a su crisis, a saber: el **borde costero urbano** y, como elemento estructurante, el **Puerto** (sector poniente); el sistema de **quebradas** (sector oriente); el **casco central** (sector centro); la **red vial** central y longitudinal (todas las zonas); **La Portada, La Negra**, entre otras zonas, a través de planes seccionales (sector norte, sur y extremos).

En otras palabras, al menos a nivel de visión, se observa una interesante coherencia entre los ejes estratégicos que la conforman y los requerimientos urbanos de la ciudad en la actualidad, en un contexto de gran crecimiento demográfico y económico.

En este sentido, bajo el supuesto de que parte importante de este proceso fue validado por la comunidad de Antofagasta, lo cual ha sido identificado como condición *sine qua non* para el impulso de las obras e instrumentos que contempla el Plan para la ciudad (Ver punto Participación Ciudadana), se considera que la visión presenta un **alto grado de coherencia** con las tendencias e impactos analizados en el punto III. Por lo tanto, la calificación que otorgamos a este aspecto es un **6,5**.



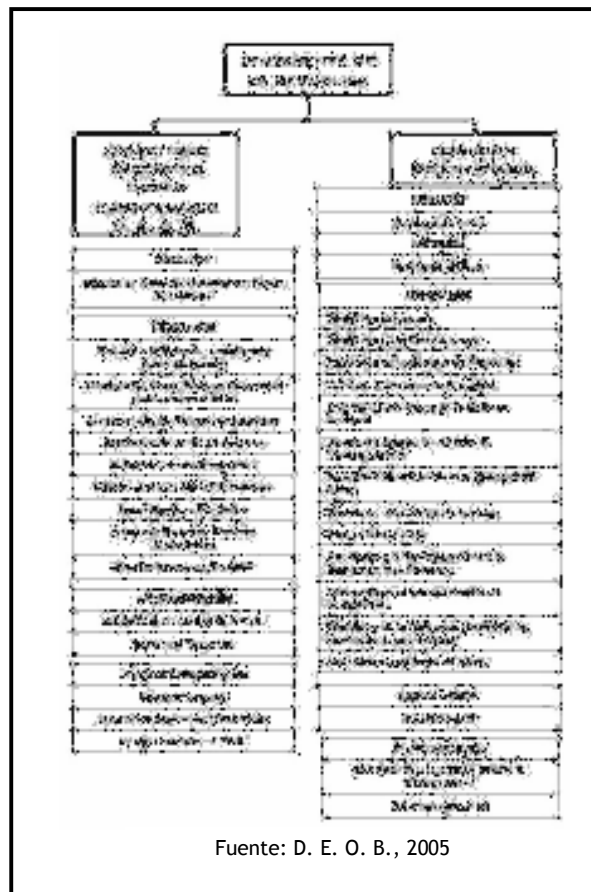
Fuente: Sitio Web Puerto de Antofagasta

A nuestro modo de ver, básicamente dos son las principales deficiencias de la visión – objetivo construida de la ciudad para el año 2010: (i) Situación del **Ferrocarril**, como configurador histórico del crecimiento de la ciudad y medio de transporte/evacuación activo de la producción minera de la zona; (ii) Solución integral a la vulnerabilidad de la **Quebradas** del sector oriente de la ciudad, la cual afecta directamente a parte importante de los sectores de bajos ingresos de la ciudad. Como se observa, sólo estamos ante la *mitigación* de los impactos aluvionales, lo cual, como se verá más adelante, considera la intervención de una de las quince quebradas que desembocan en la zona urbana de la ciudad.

## 5. PLAN ESTRATÉGICO

Como ya se adelantó, la visión urbana de la ciudad de Antofagasta para el año 2010 se concretó en la elaboración de un **Plan Estratégico de Desarrollo Urbano**, el cual ha consensuado la implementación de un importante número de obras viales, recuperación y construcción de espacios públicos, e implementación de infraestructura cultural y recreativa.

Dicho Plan ha sido organizado sobre la base de **ejes estratégicos** o **líneas de acción**, de la cual se desprenden un conjunto de proyectos o intervenciones urbanas convergentes entre sí.



Fuente: D. E. O. B., 2005

### 5.1 Actores

En cuanto a los actores que participan en la formulación del Plan Estratégico de Antofagasta, se debe considerar que la estructura organizacional del Plan Bicentenario del cual es parte, está encabezada por el Presidente de la República (Ver organigrama adjunto), siendo los **Ministerios de Vivienda, Urbanismo y Bienes Nacionales y el de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones** los que gestionan y coordinan las acciones, programas y proyectos en diversas ciudades del país para generar proyectos para el Bicentenario.

Estas instituciones conforman el **Directorio Ejecutivo de Obras Bicentenario (D. E. O. B)**, instancia de coordinación institucional de los organismos que actúan en el ámbito urbano local, en donde también se incluyen los Municipios, los Gobiernos Regionales y las Secretarías Regionales Ministeriales.

Como se ha dicho, esta coordinación se realiza en base a un Plan Estratégico de Desarrollo Urbano particular de cada ciudad. En este sentido, se torna relevante mencionar que en la generación específica del Plan Bicentenario para la ciudad de Antofagasta, ha jugado un papel importante el Gobierno local, tanto en la elaboración de la visión y estrategia urbana, como en el diseño y ejecución de obras y su coordinación (D. E. O. B. II Región, 2005).

### 5.2 Componentes

En cuanto a sus componentes, el Plan Estratégico de Antofagasta ha contemplado, por un lado, el desarrollo de una serie de instrumentos de planificación: (i) Plan Regulador Comunal y (ii) Planes Seccionales, específicamente en los sectores de Isla Santa María, La Portada, La Chimba, Angamos y Barrio Industrial La Negra.

Por otro lado, se establecieron seis ejes estratégicos de intervención urbana: (i) Recuperación del Borde Costero Urbano, que incluye la Habilitación de Playas Artificiales y el Mejoramiento del Espacio Público Costero, (ii) Recuperación del Casco Central, (iii) Mejoramiento de la Vialidad y Accesibilidad de la Ciudad, (iv) Mejoramiento de la Infraestructura Cultural, (v) Recuperación de Espacios Públicos Urbanos, y (vi) Mitigación de Impactos Aluvionales.

Cada uno de estos ejes responde a un diagnóstico específico, y la ejecución de la(s) obra(s) correspondiente(s) a cada eje genera un impacto social claramente identificado. En total, se contempla la ejecución de 27 obras urbanas.

Esta información ha sido sintetizada en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 3			
EJES ESTRATÉGICOS	DIAGNÓSTICO		IMPACTO
Recuperación del Borde Costero Urbano	Habilitación de Playas Artificiales	- Borde costero urbano, de tipo rocoso, sin playas naturales importantes. - Un solo balneario habilitado de poca extensión y capacidad.	- Trocadero, Sector Norte - Carboncillo, Sector Central - Balneario Municipal, Sector Sur (Mejoramiento)
	Mejoramiento del Espacio Público Costero	- 22 km de costa en su área urbana consolidada, entre La Chimba y El Huáscar (284 hectáreas, 11.5% total superficie urbanizada) - 5.6 km de borde costero habilitado (1998) con paseos públicos, ¼ frente litoral (90% deteriorado) - En zona centro, entre puerto y playa El Cuadro, de 2.600 mt de longitud, sólo 400 mt (15%) con acceso al mar, en área de Poza Histórica.	6 Proyectos de paseos públicos costeros
			- 695 metros lineales de frente de playa (8,6 veces actual) - Incremento áreas de arena solanera de 2.400 m <sup>2</sup> a 25.000 m <sup>2</sup> . (de 600 personas/día a 6.300 personas día; Temporada alta = 550.000 personas)
			- 3.85 km de frente costero (2.15 km obra nueva y 1.7 km recuperación) - Superficie total de intervención de 140.000 m <sup>2</sup> (28.200 personas día)

<p><b>Recuperación del Casco Central</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zona de escaso atractivo para habitantes y usuarios (congestión, inseguridad, déficit espacios paseo, recreación y cultura)</li> <li>- Elevado valor de suelo desincentiva renovación de edificaciones y localización de proyectos, que se desplazan a otros sectores.</li> <li>- 15% área útil sin uso o eriazo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creación de área peatonal en trama fundacional (4 paseos peatonales y plazas)</li> <li>- Desarrollo de proyectos de "impacto urbano" (Mall Abierto)</li> <li>- Puesta en valor de edificios históricos y zona típica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolidación de eje cívico que se desarrolla entre la Zona Típica hasta la Plaza Sotomayor, pasando por la Plaza del Registro Civil, el Paseo Abaroa, el Paseo Prat y el Paseo Matta.</li> <li>- Superficie Total = 21.000m<sup>2</sup></li> <li>- 4.200 personas en circulación.</li> </ul>
<p><b>Mejoramiento de la Vialidad y Accesibilidad de la Ciudad</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ciudad caracterizada por una conformación alargada y estrecha, constreñida entre mar y cordillera. Extensión = 22 km de largo consolidado / Ancho promedio = 2.5 km</li> <li>- Red vial articulada norte – sur con deficiencias por crecimiento espontáneo no planificado e insuficiente programa de mantención (18% en mal estado y 48% estado regular)</li> <li>- Principales accesos (Costanera Norte y Av. Salvador Allende) presentan problemas de capacidad, seguridad y estado de conservación de pavimentos.</li> <li>- Tránsito de camiones y buses interurbanos por avenida costanera y acceso directo al centro.</li> <li>- Aumento sostenido de parque vehicular motorizado (23.045 en 1992 a 42.000 en 2003)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar accesos principales (Ruta 26, Av. Salvador Allende, Ruta 28)</li> <li>- Mejoramiento conectividad norte – sur (Av. Costanera), a través de tres proyectos viales</li> <li>- Mejoramiento e zonas peatonales, consolidación de áreas verdes y bandejones centrales, ciclo vías costeras.</li> <li>- Consolidación de circunvalación alta para tráfico pesado y construcción de terminal único de buses interurbanos, fuera de zona central</li> <li>- Total = 6 proyectos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolidación de Borde Costero como principal espacio público de la ciudad (Proyectos Av. Costanera)</li> <li>- Longitud total de intervención = 66.5 km</li> <li>- Beneficiarios directos = 34.400 usuario diarios</li> </ul>
<p><b>Mejoramiento de la infraestructura cultural</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se instala dentro de proceso más amplio de renovación urbana del centro</li> <li>- 3 proyectos específicamente culturales (Recuperación Monumento Nacional Huanchaca, Renovación Casa de la Cultura y Renovación Edificio Correos)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recuperación 7.500 m<sup>2</sup> construidos</li> <li>- Consolidación 1.500 m<sup>2</sup> espacio público</li> <li>- 7.000 usuarios al día.</li> </ul>
<p><b>Recuperación de Espacios Públicos Urbanos</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terrenos subutilizados o eriazos importantes</li> <li>- Existencia de zonas prescindibles del Puerto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolidación macro manzana de equipamiento en la población Bonilla</li> <li>- Reciclaje zonas prescindibles Puerto para uso turístico y comercial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 14 hectáreas de terreno nuevas para la ciudad:</li> <li>- Consolidación de plazas y espacios públicos; 48.000 m<sup>2</sup> construidos de superficies comerciales y de equipamiento (21.400 personas al día)</li> <li>- Incorporación de 11 hectáreas a la zona comercial central de la ciudad:</li> <li>- Apoyo a consolidación de Av. Costanera central</li> <li>- Nuevo frente de paseos costeros y desarrollo turístico y comercial en zona central.</li> </ul>
<p><b>Mitigación de Impactos aluvionales</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Condiciones climáticas y relieve abrupto que impone Cordillera de la Costa, hace que sistema de quebradas (15) que desembocan en sector urbano de la ciudad presente gran fragilidad frente a lluvia: Aluviones.</li> <li>- 1991: 100 muertos y desaparecidos. Daños infraestructura pública y edificaciones de vivienda.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obra de Control Aluvional de la Quebrada La Cadena (una de las quebradas más importantes en magnitud y riesgo):</li> <li>- 65 pozas de decantamiento (31.8% del total necesario)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcción de estructuras especiales de prevención y protección, permiten disipar energía de torrentes, atrapar arrastre de material sólido, amortiguar y evacuar flujos aluvionales</li> <li>- Área de influencia beneficiada = 150 hectáreas (3.078 predios urbanos, 12.500 personas)</li> </ul>

### 5.3 Gestión

En cuanto a la gestión del Plan Estratégico, cada obra es ejecutada por una **Unidad Técnica** específica, que generalmente corresponde a alguna División del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones (MOP); al Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU) del Ministerio de Vivienda, Urbanismo y Bienes Nacionales (MINVU); o directamente a la Ilustre Municipalidad de Antofagasta (IMA).

En esta línea, el financiamiento de las obras proviene de una o más de las siguientes fuentes: Sectorial (MOP o MINVU); Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR, Gobierno Regional); Municipal; Concesión Privada.

La información específica de estos aspectos para las principales obras urbanas del Plan estratégico, se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 4						
EJE/PROYECTO	UNIDAD TÉCNICA	INVERSIÓN GLOBAL M\$	SECTORIAL	FNDR M\$	MUNICIP./ OTROS M\$	ESTADO ACTUAL
			M\$			
<b>Borde costero-playa artificiales</b>						
Playa artificial el Carboncillo	DOP-MOP	6.000.000	1.502.050	444.520	400.000	Ejec. II etapa 2004-05
Mejoramiento Balneario Municipal	DOP-MOP	1.199.000	974.000	200.000	25.000	Terminado 2002
Playa Trocadero	DOP-MOP	1.039.561	897.138	142.423	30.000	Ejecución 2004-2005
<b>Borde costero-espacios públicos</b>						
Mejoramiento Paseo Costanero Sur	DOP-MOP	658.802	441.888	193.210	23.704	Terminado 2002
Edificio Consistorial	I. M. A.	3.500.000	Sin dato	Sin dato	Sin dato	Terminado 2000
Plaza del Mar Pablo Neruda	I. M. A.	1.438.000	0	1.438.000	0	Terminado 2004
Parque deportivo Los Pinares	I. M. A.	1.150.000	0	1.150.000	0	Terminado 2005
<b>Recuperación casco central</b>						
Paseo Prat	MINVU-SERVIU	1.100.000	1.100.000	0	0	Terminado 2003
Plaza Sotomayor	I. M. A.	385.000	0	385.000	0	Terminado 2001
<b>Vialidad y accesibilidad Urbana</b>						
Av. Costanera Norte	D.V. MOP	9.693.000	9.263.400	380.000	50.000	Ejecución 2003-2006
Av. Costanera Central	MINVU-SERVIU	5.900.000	3.900.000	1.000.000	1.000.000*	Diseño ing. 2004
Av. Salvador Allende	D.V. MOP	8.600.000	8.600.000	0	0	Ejecución 2003-2006
Av. Grecia	MINVU-SERVIU	2.300.000	2.300.000	0	0	Terminado 2003

<b>Mejoramiento Infraestructura Cultural</b>						
Casa de La Cultura	D.A. MOP	120.000	0	0	120.000	Terminado 2002
Monumento Nacional Huanchaca	SIN DESIG.	3.800.000	0	0	0	Anteproyecto
<b>Recuperación de espacios urbanos</b>						
Puerto Nuevo	SIN DESIG.	20.694.960	0	0	20.694.960**	Ejecución 2005 I etapa
Plaza del Bicentenario	I. M. A.	2.500.000	0	0	2.500.000	Ejecución 2004
<b>Mitigación Impacto Aluvional</b>						
Quebrada la Cadena	D. O. H. MOP	4.961.000	3.888.000	1.073.000	0	Ejecución 2002-2006
*CONSECIÓN PRIVADA		**CONCESIÓN PRIVADA		Fuente: D. E. O. B., 2005		

#### 5.4 Participación Ciudadana

Finalmente, respecto a la **participación ciudadana** en la definición y gestión del Plan Estratégico, es posible observar que al menos a nivel discursivo tanto el Directorio Ejecutivo de Obras Bicentenario para la II Región como el municipio, establecen que el respaldo de la comunidad ha sido considerado como un requisito fundamental para la selección de los Proyectos Bicentenario.

Específicamente, se asegura que la imagen objetivo y las líneas de acción se han construido participativamente, durante la elaboración del **Estudio de Renovación del Casco Central y Borde Costa** del año 1998 – 2000, uno de los principales instrumentos que sirvieron a la definición de la visión del Plan Bicentenario para la Ciudad de Antofagasta. Sin embargo, no fue posible identificar en qué situaciones y con qué metodologías fue promovida dicha participación. Sólo a través de la revisión del Estudio de Sistema de Transporte Urbano, elaborado por Sectra pudo identificarse ciertos aspectos que fueron levantados a partir de la opinión directa de la ciudadanía.

Por lo tanto puede decirse que el Plan Estratégico de Antofagasta para el año 2010 consideró la participación ciudadana, pero solo a un nivel consultivo.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

-Directorio Ejecutivo de Obras Bicentenario II Región (2005). “**Plan Bicentenario Región de Antofagasta: Antofagasta y Calama**”. Región de Antofagasta, Chile.

-Directorio Ejecutivo de Obras Bicentenario, DEOB (200?). “**Guía de Obras Bicentenario**”. Santiago de Chile.

-Directorio Ejecutivo de Obras Bicentenario, DEOB (2003). “**Antofagasta en la Ruta del Bicentenario**” (Presentación PPT). Región de Antofagasta, Chile.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. “**Estrategia Regional de Desarrollo II Región, 1995-2000**” “**Los Proyectos Urbanos del Ministerio de Vivienda y Urbanismo**”. Agosto, 2001.

Pavic, Tomislav. “**El Trazado del Ferrocarril como constante configurador de la ciudad de Antofagasta.**” En: Astaburuaga, r; Ugarte, J. Seminario de Investigación Primer Semestre, 2001. Facultad de Arquitectura. Pontificia Universidad Católica de Chile.

Plan Comunal de Desarrollo de Antofagasta

Plan Regulador Comunal de Antofagasta, Año 2000 (en estudio).

Resúmenes Información INE, Censos 1982, 1992.

SECTRA. Documento Estudio “**Diagnóstico del Sistema de Transporte Urbano de la Ciudad de Antofagasta**”, 2001

## FUENTES EN INTERNET

### **Mideplan**

[infopais.mideplan.cl](http://infopais.mideplan.cl)

### **Dirección de obras portuarias**

[www.dop.cl](http://www.dop.cl)

### **Economía y negocios**

[www.economiaynegocios.cl](http://www.economiaynegocios.cl)

### **Editec Ltda.**

[www.editec.cl](http://www.editec.cl)

### **Gubbins arquitectos**

[www.gubbinsarquitectos.cl](http://www.gubbinsarquitectos.cl)

### **Obras bicentenario**

[www.obrasbicentenario.cl](http://www.obrasbicentenario.cl)

### **Presidencia de la Republica**

[www.presidencia.cl](http://www.presidencia.cl)

Este trabajo fue desarrollado en la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica, y ha sido puesto en Internet por [Plataforma Urbana](#) , bajo la siguiente licencia Creative Commons:



**Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.0 (Chile)**

**Usted es libre de:**

- copiar, distribuir, exhibir, y ejecutar la obra

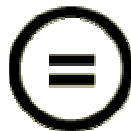
**Bajo las siguientes condiciones:**



**Atribución.** Usted debe atribuir la obra en la forma especificada por el autor o el licenciante.



**No Comercial.** Usted no puede usar esta obra con fines comerciales.



**Sin Derivadas.** Usted no puede alterar, transformar o crear sobre esta obra.

- Ante cualquier reutilización o distribución, usted debe dejar claro a los otros los términos de la licencia de esta obra.
- Cualquiera de estas condiciones se puede dispensar si usted obtiene permiso del titular de los derechos de autor.

**Sus usos legítimos u otros derechos no son afectados de ninguna manera por lo dispuesto precedentemente.**

Este es un resumen legible-por-humanos del [Código Legal \(la licencia completa\)](#).

[Limitación de Responsabilidad](#) 