

MEMORIA EXPLICATIVA

ACTUALIZACION PLAN REGULADOR COMUNAL DE CONCON

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1	Introducción	1
1.1	Objetivo del Estudio Actualización del PRC Concón	1
1.2	Metodología	3
2	Marco Territorial: contexto regional y provincial	6
2.1	Estructura Organizacional de los Centro Poblados	6
2.1.1	Rol y Jerarquía de la comuna en el contexto Regional e Interregional	6
2.2	Análisis de la Legislación Urbana Vigente	7
2.2.1	Planificación Regional	7
2.2.2	Planificación Intercomunal	10
2.2.3	Planificación Comunal	18
3	Diagnóstico	29
3.1	Diagnóstico Sistema Físico-Natural	29
3.1.1	Medio Físico	29
3.1.2	Medio Biótico	31
3.1.3	Sitios de interés Turístico	33
3.2	Diagnóstico Sistema Económico – Productivo	35
3.2.1	Análisis Socioeconómico	35
3.2.2	Conclusiones	45
3.3	Diagnóstico Sistema Urbano Construido	46
3.3.1	Morfología urbana	46
3.3.2	Espacio Construido	48
3.3.3	Espacios Públicos	50
3.3.4	Usos de suelo	53
3.3.5	Infraestructura Urbana	55
3.4	Análisis de Tendencia	64
3.4.1	Proyecciones socio-demográficas	64
3.4.2	Proyecciones socio económicas	67
3.4.3	Escenarios de Desarrollo Urbano	69
4	Alternativas de Estructuración	75
4.1	Alternativas de estructuración para la ciudad de Concón	76
4.1.1	Alternativa de Estructuración N°1 Eje de integración central de alta intensidad de uso	76
4.1.2	Alternativa de Estructuración N°2, Corredor de borde interior de mayor intensidad de uso (Magallanes-Camino Internacional)	78
4.2	Alternativas de estructuración para la localidad de Puente Colmo	80
4.2.1	Alternativa de Estructuración N°1, Corredor de borde interior de mayor intensidad de uso (Magallanes-Camino Internacional)	80
4.2.2	Alternativa de Estructuración N°2, Corredor de borde interior de mayor intensidad de uso (Magallanes-Camino Internacional)	81
4.3	Evaluación de Alternativas	83
4.3.1	Ciudad de Concón	83
4.3.2	Localidad de Puente Colmo	84
4.3.3	Evaluación de alternativas respecto de Objetivos Ambientales	85
4.3.4	Evaluación de alternativas respecto de Criterios de Sustentabilidad	86
5	Plan Propuesto	88
5.1	Fundamentación del Plan	88
5.1.1	Objetivos de Desarrollo Urbano y Estrategias de Planificación	88
5.2	Imagen Objetivo	94
5.2.1	Conflictos para avanzar hacia el logro de la Imagen objetivo del desarrollo urbano	94
5.2.2	Actores del desarrollo urbano	95

5.3	Plan Propuesto.....	99
5.3.1	Límite del área urbana.....	99
5.3.2	Macrozonas.....	101
5.3.3	Áreas Verdes y Espacios Públicos.....	120
5.3.4	Áreas Restringidas al desarrollo urbano.....	122
5.3.5	Densidades promedio y máximas.....	126
5.3.6	Áreas de Protección.....	130
5.3.7	Sistema de Vialidad Estructurante.....	130

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 2.2-1	Objetivos Plan Regional de Desarrollo Urbano de Valparaíso.....	7
Cuadro 2.2-2	Subsistemas Esquema Territorial PRDUT Valparaíso.....	9
Cuadro 2.2-3	Modificaciones al Plan Intercomunal de Valparaíso que mantienen vigencia.....	11
Cuadro 2.2-4	Modelo AMV planificada y sus implicancias para el desarrollo urbano de Concón.....	12
Cuadro 2.2-5	Áreas Homogéneas PREMVAL.....	12
Cuadro 2.2-6	Zonas de Extensión Urbana PREMVAL por comuna.....	14
Cuadro 2.2-7	Zonas de Extensión Urbana PREMVAL para Concón.....	14
Cuadro 2.2-8	Vías PIV con declaratoria de utilidad pública dejadas sin efecto.....	16
Cuadro 2.2-9	Vías PIV vigentes.....	17
Cuadro 2.2-8	Normativa de Uso de Suelo Modificaciones Bosques de Montemar (1988) - Pinares de Montemar (1996).....	23
Cuadro 2.2-9	Vialidad Estructurante de Plan Regulador Comunal de Concón.....	28
Cuadro 3.1-1	Nómina Atractivos Turísticos.....	34
Cuadro 3.2-1	Población Económicamente Activa (PEA)- 2002.....	36
Cuadro 3.2-2	Población según Sector Económico. Comuna de Concón.....	36
Cuadro 3.2-3	Situación Laboral de la PEA – Año 2002.....	37
Cuadro 3.2-4	Población según Rama de la actividad Económica. Comuna de Concón.....	39
Cuadro 3.2-5	Estratos Socioeconómicos (Jefes de Hogar) – Comuna de Concón.....	40
Cuadro 3.2-6	Estratos Socioeconómicos (Jefes de Hogar) – Comuna de Concón.....	41
Cuadro 3.2-7	Variables de Composición del IDH.....	42
Cuadro 3.2-8	Índice de Desarrollo Humano (IDH) – Año 2003.....	42
Cuadro 3.3-1	Áreas Verdes. Comuna Concón.....	52
Cuadro 3.3-2	Vías Expresas Propuestas por PREMVAL.....	56
Cuadro 3.3-3	Vías Troncales Propuestas por PREMVAL.....	57
Cuadro 3.3-4	Vías PIV vigentes.....	58
Cuadro 3.3-5	Vías Existentes, Ensanches y Vías Proyectadas PRC Concón Vigente.....	60
Cuadro 3.3-6	Vías PRC con declaratoria de utilidad pública dejadas sin efecto.....	60
Cuadro 3.4-1	Tasas de crecimiento proyectadas comuna de Concón.....	65
Cuadro 3.4-2	Actualización viviendas 2012.....	66
Cuadro 3.4-3	Actualización población 2012.....	66
Cuadro 3.4-4	Tasa de crecimiento población 2012.....	66
Cuadro 3.4-5	Proporción de Hogares según situación de Pobreza.....	67
Cuadro 3.4-6	Estimación de Población según Escenarios.....	70
Cuadro 3.4-7	Superficies y Densidades en Concón, por Unidad Habitacional.....	71
Cuadro 3.4-8	Proyección de Suelo Habitacional Mixto.....	73
Cuadro 3.4-9	Permisos de Edificación en Concón.....	74
Cuadro 3.4-10	Resumen de demandas de Suelo Acumulado (Ha). Comuna de Concón.....	74
Cuadro 4.3-1	Coherencia entre Objetivos de Planificación y Alternativas de Estructuración.....	83
Cuadro 4.3-2	Elementos a considerar de la evaluación.....	84
Cuadro 4.3-3	Evaluación de alternativas de estructuración localidad de Colmo.....	84

Cuadro 5.1-1 Objetivos y Estrategias de Planificación	88
---	----

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.2-1 Readecuación metodológica del Estudio	5
Ilustración 2.1-1 Subsistemas urbano Territoriales Región de Valparaíso, PRDUT-V	6
Ilustración 2.2-1 Estructuración Sistema Territorial Regional PRDUT Valparaíso	8
Ilustración 2.2-2 Planificación Intercomunal propuesta para Concón, áreas urbanas y de extensión urbana .	15
Ilustración 2.2-3 Territorio sujeto a planificación urbana comunal según PREMVAL	16
Ilustración 2.2-4 Zonas Vigentes Plan Regulador Comunal 1980	18
Ilustración 2.2-5 Localización Zona H2	19
Ilustración 2.2-6 Localización Zona H5	20
Ilustración 2.2-7 Localización Zona H7	21
Ilustración 2.2-8 Localización Zona LM	21
Ilustración 2.2-9 Zonas Modificaciones Bosques de Montemar (1988) - Pinares de Montemar (1996).....	22
Ilustración 2.2-10 Zonas Modificación - Lomas de Montemar (2001)	24
Ilustración 2.2-11 Zonas Modificación – Borde Costero (2006)	25
Ilustración 2.2-12 Síntesis Zonificación Plan Regulador Comunal Concón	26
Ilustración 2.2-13 Densidad por Zona Plan Regulador Comunal Concón.....	27
Ilustración 3.2-1 Índice de Desarrollo Humano (IDH).Región de Valparaíso. 2003	43
Ilustración 3.2-2 Avance hacia la meta ideal de IDH 1994 - 2003, Región de Valparaíso	43
Ilustración 3.3-1 Morfología Urbana de la Zona Urbana de Concón.....	47
Ilustración 3.3-2 Morfología Urbana de la Localidad de Colmo	48
Ilustración 3.3-3 Distribución de equipamientos en la ciudad de Concón.....	54
Ilustración 3.3-4 Red de Infraestructura Urbana de Transporte Concón	59
Ilustración 3.3-5 Localización Aeródromo Torquemada.....	61
Ilustración 3.3-6 Colectores de Aguas Lluvias Concón.....	62
Ilustración 3.3-7 Sistema Interconectado central, Subsistema del Aconcagua.....	64
Ilustración 4.1-1 Alternativa N° 1, Circuito unificador de alta intensidad de uso	78
Ilustración 4.1-2 Alternativa N° 2, Corredor de borde interior de mayor intensidad de uso	79
Ilustración 4.2-1 Alternativa N° 1, Localidad de Puente Colmo.....	81
Ilustración 4.2-2 Alternativa N° 2, Localidad de Puente Colmo.....	82
Ilustración 5.1-1 Vialidad Estructurante	89
Ilustración 5.1-2 Áreas Fricción Borde Vías.....	90
Ilustración 5.1-3 Sistema de Espacios Públicos y Áreas Verdes Jerárquico y Continuo	91
Ilustración 5.1-4 Centralidades Propuestas	91
Ilustración 5.1-5 Zonificación por Nivel de Regeneración Propuesta	92
Ilustración 5.1-6 Imagen objetivo detalle estrategias de rehabilitación del centro fundacional.....	93
Ilustración 5.2-1 Nuestro Concón Ayer- hoy y futuro imagen objetivo de desarrollo urbano	96
Ilustración 5.2-2 Integración en nuestro Concón Futuro	97
Ilustración 5.2-3 Equilibrio en nuestro Concón Futuro	97
Ilustración 5.3-1 Límite Urbano de Concón.....	100
Ilustración 5.3-2 Límite Urbano de Puente Colmo – Villa Las Ilusiones.....	101
Ilustración 5.3-3 Macrozonas.....	102
Ilustración 5.3-4 Macrozona Borde Costero y Miradores.....	103
Ilustración 5.3-5 Localización de Miradores en la comuna de Concón	105
Ilustración 5.3-6 Cono de Visión Mirador N°1 Pedro de Valdivia.....	106
Ilustración 5.3-7 Escenarios Mirador N°1 Pedro de Valdivia	107
Ilustración 5.3-8 Zona Potencial a edificar Mirador N°1 Pedro de Valdivia	107
Ilustración 5.3-9 Cono de Visión Mirador N°2 El Prado	108
Ilustración 5.3-10 Escenarios Mirador N°2 El Prado	109

Ilustración 5.3-11 Zona Potencial a edificar Mirador N°2 El Prado.....	110
Ilustración 5.3-12 Cono de Visión Mirador N°3 Costa Brava.....	111
Ilustración 5.3-13 Escenarios Mirador N°3 Costa Brava	111
Ilustración 5.3-14 Zona Potencial a edificar Mirador N°3 Costa Brava.....	112
Ilustración 5.3-15 Cono de Visión Mirador N°4 Costa de Montemar	113
Ilustración 5.3-16 Escenarios Mirador N°4 Costa de Montemar.....	114
Ilustración 5.3-17 Zona Potencial a edificar Mirador N°4 Costa de Montemar	115
Ilustración 5.3-18 Macrozona Corredores Urbanos y Meseta Intermedia.....	116
Ilustración 5.3-19 Macrozona Corredores Urbanos y Meseta Intermedia.....	118
Ilustración 5.3-20 Zonificación Puente Colmo-Villa Las Ilusiones.....	119
Ilustración 5.3-21 Propuesta Sistema de Áreas Verdes y Espacios Públicos de Concón	121
Ilustración 5.3-22 Propuesta Sistema de Áreas Verdes y Espacios Públicos de Puente Colmo - Villa Las Ilusiones.....	122
Ilustración 5.3-23 Zona Susceptibilidad de Inundación Concón	123
Ilustración 5.3-24 Zona Susceptibilidad de Inundación Puente Colmo-Villa Las Ilusiones	124
Ilustración 5.3-25 Zona Susceptibilidad de Inundación por Maremoto Concón	124
Ilustración 5.3-26 Zonas propensas a avalanchas, rodados, aluviones o erosiones acentuadas Concón	125
Ilustración 5.3-27 Zonas propensas a avalanchas, rodados, aluviones o erosiones acentuadas Puente Colmo-Villa Las Ilusiones	126
Ilustración 5.3-28 Propuesta Vialidad Estructurante de Concón.....	132
Ilustración 5.3-29 Propuesta Vialidad Estructurante de Puente Colmo-Villa Las Ilusiones	133

ÍNDICE DE GRÀFICOS

Gráfico 3.4-1 Proyecciones de Población INE – comuna de Concón.....	65
Gráfico 3.4-2 Proyección de Población Comuna de Concón – Escenario Base o Tendencial	67
Gráfico 3.4-3 Datos y Estimaciones de Pobreza e Indigencia. Región de Valparaíso y Chile.....	68
Gráfico 3.4-4 Datos y Estimaciones de Pobreza e Indigencia. Comuna de Concón	68
Gráfico 3.4-5 Proyecciones de Población según escenario. Comuna de Concón.....	70

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento, comprende los documentos gráficos y escritos que señalan las conclusiones relevantes del análisis técnico-urbanístico y las decisiones de los procesos de consulta; describiendo la forma en que éstos se materializan en el presente Plan o Instrumento de Planificación Territorial (IPT), correspondiente a la actualización del Plan Regulador de Concón, encomendado por la Secretaría Comunal de Planificación - Asesoría Urbana de la Ilustre Municipalidad de Concón.

1.1 Objetivo del Estudio Actualización del PRC Concón

Conforme al marco conceptual y metodología planteada para el estudio, se plantea el siguiente objetivo general para el desarrollo del Plan:

“Identificar las tendencias emergentes del sistema, así como la elaboración de escenarios futuros, que entreguen un marco de orientación sistemático y coherente para la formulación de una estrategia global de desarrollo, que mediante la adecuada articulación de los instrumentos de planificación de carácter municipal y regional, logre alcanzar futuras situaciones posibles, compatibles con las características del territorio y su población, dentro del contexto regional, de modo de prevenir, controlar y corregir los desequilibrios que se observan actualmente en la comuna y conducir el desarrollo de ésta a una situación consensuada en un horizonte de 30 años.”

Según lo señalado en las bases técnicas del presente estudio, se indican los siguientes objetivos:

- Zonificar conforme a la compatibilidad de Usos de Suelo y dinámicas funcionales del sistema urbano-comunal.
 - Ordenar estratégicamente las actividades de la comuna
 - Establecer una estructura de relaciones que integre aquellas actividades compatibles entre sí y aislando las más invasoras
 - Proponer zonificación
 - Proponer estrategias de funcionamiento a nivel de sistema urbano, coherente con el desarrollo de la actividad económica – social, que sustentará el sistema comunal.

- Planificar el área urbana, concebida como un “sistema urbano integrado” conforme a la aptitud de uso y capacidad de carga.
 - Optimizar el uso de suelo.
 - Potenciar y aprovechar la infraestructura y servicios existentes.
 - Aclarar roles
 - Incentivar el rol de servicios de apoyo al turismo y la residencia, en los sectores más postergados y/o vulnerables, en coherencia con la estrategia urbana de integración.
 - Definir imágenes urbanas ideales.
 - Mantener el uso predominantemente residencial de la comuna.
 - Desarrollar zonas de interés turístico.
 - Prever la expansión de actividades productivas, dependiendo de las características paisajísticas, y particularmente las zonas de Industrias Peligrosas.
 - Cautelar niveles adecuados de compatibilidad de usos.
 - Respetar el medio ambiente.
 - Respetar las definiciones y condiciones contenidas en la normativa vigente de la “Modificación al Plan Regulador de Viña del Mar – Sector Borde Costero, Comuna de Concón”.

- Establecer una norma urbanística de edificación y subdivisión acorde a la imagen objetivo - visión de ciudad, puesta en valor del paisaje y condicionante del medio natural.

- Definir densidades según las características de cada zona comunal
- Mantener un Sistema de Borde Costero despejado, con alturas controladas en la ladera enfrentada al mar, posibilitando proyecciones visuales;
- Densificar un Sistema de Meseta, destinado al desarrollo de mayores alturas de construcción y usos más urbanos.

- Desarrollar la vialidad estructurante para el área urbana conforme al patrón de viajes, escenarios de desarrollo urbano y estructuración territorial a través de un sistema de relaciones que integre los diferentes usos urbanos.
- Optimizar la conectividad entre las distintas zonas del área urbana, a través de una estructura vial jerarquizada, con definición de perfiles acordes a los usos y destinos.
- Estructurar una red vial que responda a la demanda futura,
- Conformar el sistema vial secundario, generando los recorridos transversales más adecuados y factibles de ser materializados en el corto plazo.
- Estructurar la movilidad, que integre diferentes usos y zonas
- Reconocer el sistema urbano como unidad, con una clara definición de organización estratégica; potenciando el intercambio, la integración, la tolerancia de relaciones, económicas, territoriales y/o sociales. Se consideran los requerimientos mínimos señalados en las bases

- Abordar la renovación urbana en sectores deprimidos con potencial para su desarrollo, en especial en la meseta del casco urbano antiguo de Concón y en sectores sobre la Avenida Concón - Reñaca.
- Identificar las restricciones al desarrollo urbano tanto lo referente a las áreas de riesgo natural como las zonas no edificables correspondientes a las infraestructuras e instalaciones de carácter peligroso.
- Proteger el medio ambiente y los recursos naturales del área en estudio, para asegurar mejores condiciones de habitabilidad y calidad de vida en los centros poblados, orientando racional y convenientemente su crecimiento, a objeto de preservar, valorizar y potenciar su patrimonio natural. Para ello se considera:
 - Definir las zonas restringidas al desarrollo urbano según se establece en el Art 2.1.17 de la OGUC.
 - Reconocer las Áreas de protección de valor natural e identificar y regular las Áreas de protección de recursos de valor patrimonial cultural, todo conforme el Art 2.1.18 de la OGUC.

No obstante parte de este objetivo se considera abordar en la definición de un plan indicativo de ordenamiento global para la comuna, conforme lo señalado respecto al ámbito de competencia legal del Plan Regulador, así como los que se indican a continuación.

- Fomentar el desarrollo de actividades y áreas para el turismo, asociadas al sistema del borde costero.
- Desarrollar una cartera de proyectos de inversión: Proyectos Específicos con carácter estratégico tendientes a articular y organizar el sistema de orden que mejor responda a la Imagen Objetivo del Plan, coherente con la Visión de Ciudad; con el propósito de establecer un programa priorizado de intervenciones concretas, para orientar las futuras gestiones de la administración municipal.

1.2 Metodología

Este plan se desarrolla en etapas secuenciales que culminan con el proceso de aprobación del instrumento de Planificación y que consisten en las actividades que se describen a continuación¹:

i. Primera Etapa: Diagnóstico

Orientada a conocer y establecer cuantitativa y cualitativamente la situación general del territorio comunal. Permitirá visualizar la evolución del sistema comunal, los procesos que en él se desarrollan, los requerimientos que demandará su crecimiento, los recursos de que se disponen para satisfacerlos. Corresponde a la etapa de definición inicial de criterios de sustentabilidad, indicadores ambientales y actores involucrados en el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica.

ii. Segunda Etapa: Propuestas y Acuerdos

En esta etapa correspondió formular propuestas de ordenamiento territorial alternativas, para el desarrollo comunal a mediano y largo plazo; expresadas en la definición de criterios generales para orientar el desarrollo urbano y un esquema de estructuración del sistema comunal, a fin de lograr la compatibilidad entre los requerimientos que plantea el desarrollo de las actividades urbanas. Esta etapa culminó con la adopción de acuerdos por parte del Concejo Municipal y del Consejo Económico y Social Comunal (CESCO), respecto a la alternativa de propuesta seleccionada. La definición de la propuesta elegida, constituirá la base para el desarrollo del Anteproyecto, así como las normas del plan y su estrategia de implementación.

iii. Tercera Etapa: Anteproyecto del Plan

Constituye un avance en la definición de la propuesta seleccionada. Es el momento en que se adoptan las decisiones relativas a la definición de las áreas: con las correspondientes magnitudes de suelo que se destinará a cada una. En esta etapa corresponde aplicar una mayor desagregación y precisión al esquema de estructuración resultante de la propuesta seleccionada, para lo cual al Anteproyecto considera en su definición los siguientes elementos: definición de áreas, destinos del suelo e intensidad de uso del suelo.

iv. Cuarta Etapa: Aprobación del Anteproyecto

Tiene por finalidad generar un compromiso entre el municipio, comunidad y actores interesados de las modificaciones al instrumento, facilitando la toma de decisiones respecto de las normas urbanísticas del proyecto del plan conforme al desarrollo comunal que se quiere lograr. Para ello, se aborda una amplia estrategia de participación ciudadana, con el objeto de lograr un compromiso ciudadano, previendo conflictos de intereses futuros en la etapa sucesiva de proyecto del Plan. En la búsqueda de lograr un programa de análisis participativo amplio, convocando a todos los actores sociales se sectorizó el área urbana de Concón lo que permite desarrollar instancias de talleres de trabajo, consulta, debate, formación y consensos respecto a la propuesta. Este proceso termina con acuerdos por parte del Concejo Municipal y del Consejo Económico y Social Comunal (CESCO), y un documento sancionado por el Concejo Municipal, requisito fundamental para iniciar el proceso de formulación del Plan propiamente tal.

v. Quinta Etapa: Formulación de Línea Base Ambiental y Estudio de Capacidad Vial.

Corresponde en esta etapa la elaboración del Informe Ambiental, que contempla la actualización de criterios de desarrollo sustentable, objetivos ambientales y la evaluación ambiental de las alternativas. Ello para su ingreso y revisión por parte del MMA.

Respecto al estudio de capacidad vial, corresponde a los resultados de la modelación de flujos para el escenario de desarrollo urbano propuesto por el Plan.

¹ Las etapas de un Instrumento de Planificación Territorial corresponden a las bases técnicas del proceso llamado licitación N°2597-67-LP11 Actualización y Desarrollo del Plan Regulador de Concón.

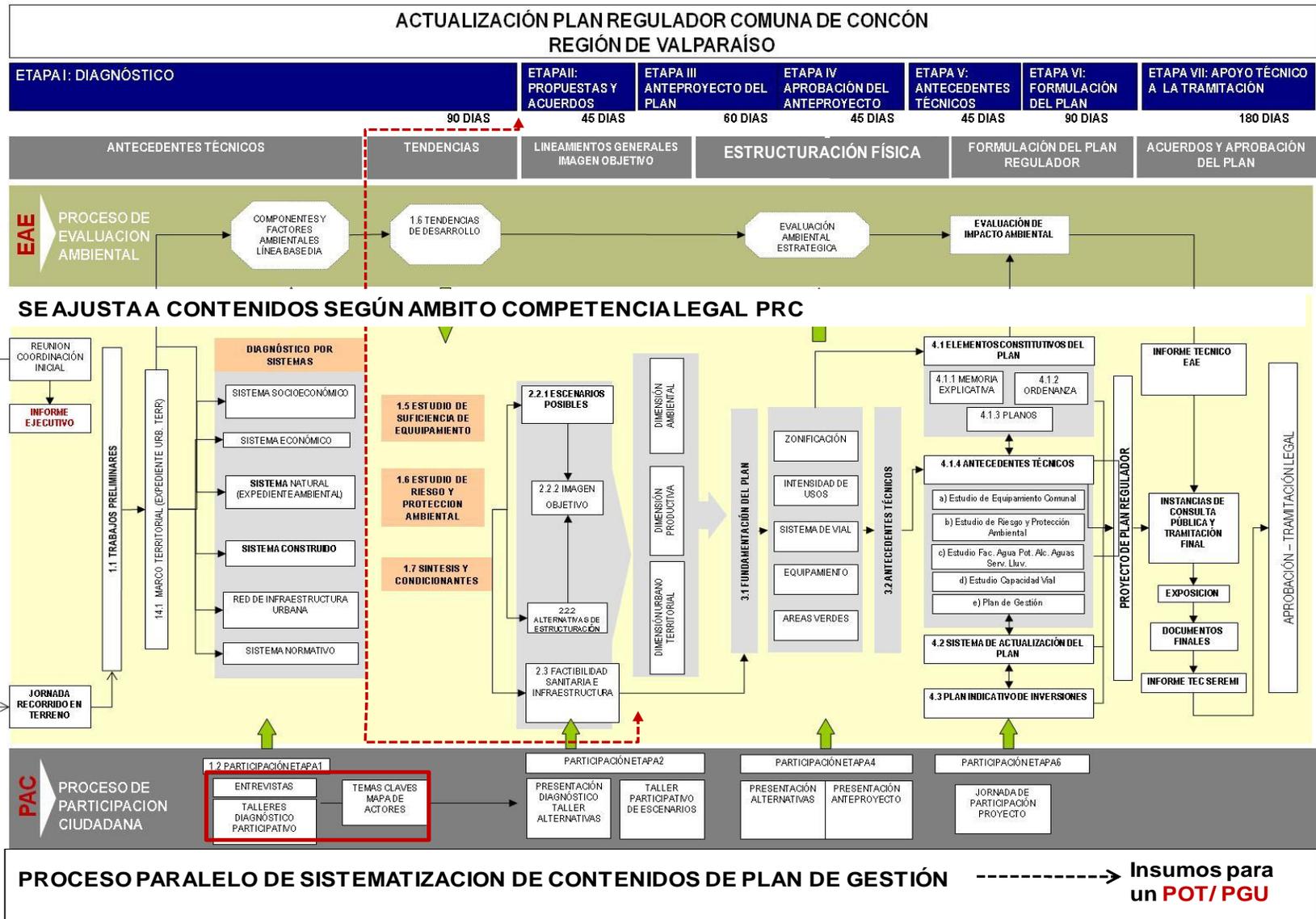
vi. Sexta Etapa: Formulación del Plan.

En esta etapa se desarrolla la Zonificación definitiva y se ajustan los elementos constitutivos del Plan (Memoria, Ordenanza y Planos) de acuerdo con las disposiciones definidas en la OGUC, para cada uno de los componentes, así como los estudios especiales que integra el Informe de Factibilidad Sanitaria, el Estudio de Capacidad Vial, el Informe Ambiental.

v Séptima Etapa: Apoyo Técnico a la Tramitación

En esta etapa corresponde someter proceso de revisión del informe ambiental y al desarrollo de la tramitación del instrumento, mediante consulta pública y procedimientos establecidos en el Art. 2.1.11 de la OGUC.

Ilustración 1.2-1 Readecuación metodológica del Estudio



Fuente: Elaboración Propia

2 MARCO TERRITORIAL: CONTEXTO REGIONAL Y PROVINCIAL

El en presente apartado, se revisarán aquellos antecedentes que permitan comprender procesos internos que afectan a la comuna en el contexto regional y que sirven de base para la identificación de condicionantes y criterios de desarrollo desde el nivel regional hasta los niveles urbanos y barriales.

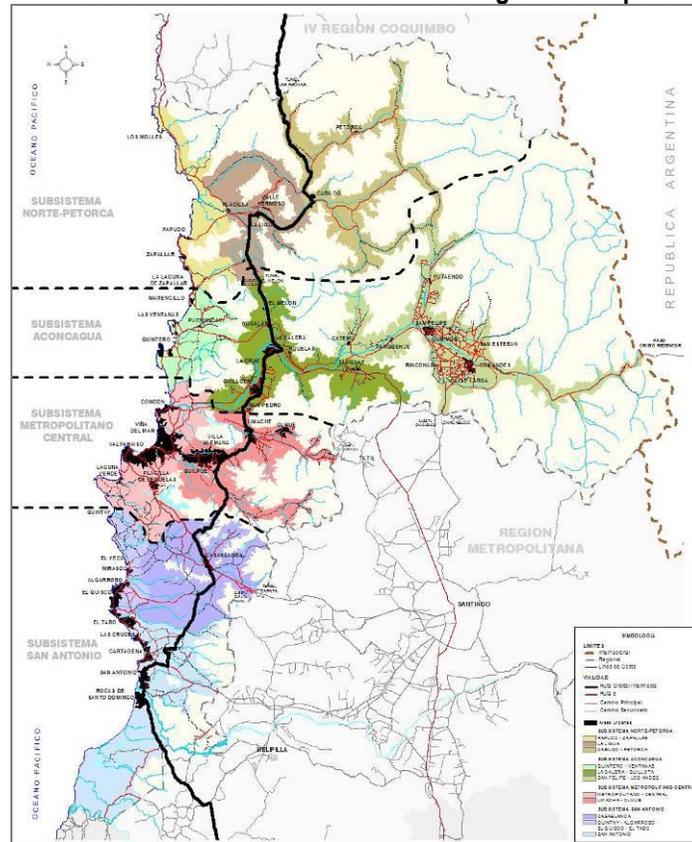
2.1 Estructura Organizacional de los Centro Poblados

Corresponde a los antecedentes para la comprensión de los procesos que afectan a la comuna en el contexto territorial y que sirven de base para la identificación de condicionantes y criterios de desarrollo en aproximaciones desde el nivel regional hasta los niveles comunales y urbanos.

2.1.1 Rol y Jerarquía de la comuna en el contexto Regional e Interregional

La comuna de Concón, se integra en el sistema urbano central de la Región de Valparaíso, específicamente al conurbano porteño del borde costero que se extiende desde Valparaíso a Concón, considerado como un subsistema metropolitano central, analizado desde el sistema de centros urbanos a escala regional (PRDUT-V, 2006). Además, se reconoce una interdependencia funcional con la ciudad de Valparaíso-Viña del Mar, siendo el área de extensión de desarrollo urbano de dichos núcleos regionales hacia el borde costero norte.

Ilustración 2.1-1 Subsistemas urbano Territoriales Región de Valparaíso, PRDUT-V



Fuente: Elaboración Propia

Por otra parte, la comuna se caracteriza por estar inserta en un contexto regional mayor asociado a la Macro Zona Central del País, cuyo desarrollo urbano contribuye y retroalimenta su rol de Región turística, portuaria, urbana, de servicios y productiva. Además, el centro urbano de Concón adquiere una función de *rótula*, esto debido a su contexto intercomunal de desarrollo urbano costero y sus relaciones – conexiones con el corredor trasandino y el Área Metropolitana de Santiago

De acuerdo a objetivos de la Estrategia Regional de Desarrollo de Valparaíso, se reconoce que para el desarrollo urbano futuro de la comuna los lineamientos corresponden a los siguientes:

- Desarrollo del corredor andino portuario, sobre la base de conformar la cuenca operativa del camino internacional.
- Desarrollo de la vocación turística regional: Concón integrando el sistema intermedio del litoral regional con el continuo hacia Viña del Mar, y que se constituye como ciudad cabecera en el sistema de palayas con oferta propia de balneario, y fuerte influjo estacional de población.
- Mejorar la calidad de los espacios urbanos. Concón como ciudad que integra el Área Metropolitana de Valparaíso, en el límite norte del río Aconcagua.
- Ampliar y modernizar las fronteras productivas, en términos de crecimiento y desarrollo mediante innovación de procesos productivos que hagan más compatibles las actividades industriales con las actividades urbanas.
- Promoción del turismo comunal mediante participación en redes estratégicas de nivel internacional. En el contexto internacional la comuna busca promocionarse como destino turístico, insertándose en redes de asociatividad en la región de Sudamérica y particularmente con la ciudad de Mendoza y actualmente con el balneario Punta del Este en Uruguay, estableciendo convenios mediante potenciales alianzas público privada²

2.2 Análisis de la Legislación Urbana Vigente

En conformidad a lo estipulado en artículo 9 (inciso 1) de la Ley 20.417, a continuación se describe la relación del Plan con los diferentes políticas, planes o programas, en especial aquellos instrumentos de planificación de la Región de Valparaíso, que pueden afectar el presente proceso de planificación. Antecedentes derivados del Marco Territorial, efectuado en la Etapa de Diagnóstico, del presente Plan Regulador Comunal, los cuales se transcriben a continuación.

2.2.1 Planificación Regional

a) Plan Regional de Desarrollo Urbano de Valparaíso

El Plan Regional de Desarrollo Urbano de Valparaíso es un instrumento de planificación desarrollado en 2007 en su fase de estudio y cuenta con aprobación ambiental mediante Resolución de Calificación Ambiental RCA N° 230 de Agosto 13 de 2007³; sin embargo, no cuenta con las últimas instancias formales de aprobación.

La imagen objetivo planteada por el PRDU de Valparaíso establece directrices regionales para el desarrollo de su sistema urbano, que se fundan en tres dimensiones de análisis: urbana-territorial, económica-productiva y ambiental, otorgando concordancia entre los distintos instrumentos de planificación urbana existentes al interior de la región.

Cuadro 2.2-1 Objetivos Plan Regional de Desarrollo Urbano de Valparaíso

Dimensión	Objetivos
Urbano- Territorial	OPTIMIZAR EL USO Y LAS RELACIONES DEL ESPACIO REGIONAL
	Se proyecta una estructura de ordenación del territorio, que establezca las premisas básicas para la intervención de las áreas urbanas, con lo cual se prospecta mejorar el funcionamiento de la estructura urbana en cuanto a la distribución equitativa de las actividades y red de interconexión entre los elementos del sistema regional.
Ambiental	ESTABLECER LAS CONDICIONES AMBIENTALES DEL USO DEL TERRITORIO PROMOVRIENDO EL DESARROLLO SUSTENTABLE
	Ello por medio de la preservación, conservación y uso racional de los recursos naturales, orientando el crecimiento y desarrollo urbano en áreas de mayor intensidad de uso, considerando territorios de biodiversidad sujetas a la conservación ecológica de sus componentes ambientales. Junto con ello, considerar las respectivas medidas de reposición sobre las áreas deterioradas ambientalmente, con el objeto de orientar los posibles usos del territorio, procurando que sea el más adecuado de acuerdo a sus aptitudes, generar una mejor calidad de vida a la población sin alterar los recursos naturales, tendiendo a un ambiente libre de contaminación.
Económica - Productiva	IMPULSAR EL DESARROLLO ECONOMICO – PRODUCTIVO REGIONAL, ORIENTADO A MERCADOS EXTERNOS

² Aldo Rodríguez Jefe Turismo municipalidad de Concón, María Teresa Solís Presidenta CONSETUR en noticias 24horas TVN, 21.03.2012

³ <http://seia.sea.gob.cl/documentos/documento.php?idDocumento=2308822>

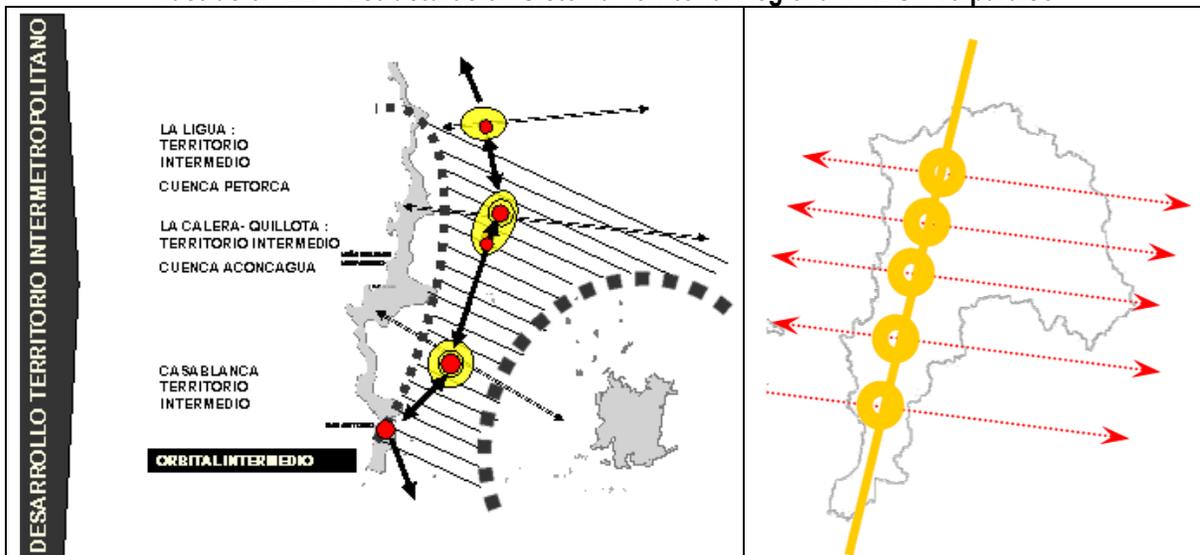
Dimensión	Objetivos
	Se busca favorecer las actividades con mayor dinamismo e impacto favorable en las condiciones socioeconómicas y que afectan directamente la calidad de vida de la población, según cantidad y calidad del empleo. Ello, concordante con la necesidad de potenciar los mercados internos, así como potenciar a un más el sector exportador, con apoyo al desarrollo de la plataforma de infraestructura de transporte.

Fuente: Memoria Explicativa PRDUT Valparaíso⁴ y Documento Lineamientos del PRDUT⁵

i Lineamientos de Estructuración del Sistema Regional de Centros Poblados

Teniendo en cuenta estos objetivos, en términos de la Estructuración del sistema territorial Regional el PDRUT propone potenciar el desarrollo local de ámbitos de influencias de los sistemas urbanos intermedios, desconcentrando el área metropolitana regional. Para ello se concibe el desarrollo regional a partir de la estructuración del territorio conformado por **subsistemas urbanos- territoriales**, equivalentes a un sistema de cuencas, con identidades territoriales diversas, y con múltiples dinámicas funcionales económicas-productivas en cada uno de dichos subsistemas. Ello, constatando que la V Región de Valparaíso integra la Macro Zona Central, con una economía interna interdependiente de sus relaciones económicas extraregionales para su crecimiento. La principal directriz de desarrollo urbano regional es el **fortalecimiento de sistemas nodales del territorio intermedio de la región**, conformando un borde interior del intermetropolitano costero, a partir de un eje de vertebración que permita sostener relaciones intra regionales, entre sus distintos territorios, denominada **Orbital Inter Metropolitana**. Dicho eje estructurante longitudinal, marca un umbral de transición desde el desarrollo urbano costero de la región con la mayor intensidad de ocupación de suelo, hacia los territorios de desarrollo agrícolas interiores con las menores intensidades de ocupación de suelo.

Ilustración 2.2-1 Estructuración Sistema Territorial Regional PRDUT Valparaíso



Fuente: Documento Lineamientos del PRDUT

En el eje de estructuración propuesto, **Orbital Inter metropolitana**, se definen puntos nodales de mayor centralidad en el contexto de los subsistemas, correspondientes a áreas urbanas que cumplen la función de servir de soporte de intermediación productiva y plataforma de servicios regionales. Estos centros corresponden a las ciudades intermedias de La Ligua, La Calera e interurbano Quillota, Limache y Casablanca.

⁴ http://seia.sea.gob.cl/archivos/MEMORIA_EXPLICATIVA_V03.pdf

⁵ http://seia.sea.gob.cl/archivos/LINEAMIENTOS_DEL_PLAN_corregidaDDU_V10.pdf

La premisa de estructuración territorial supone a partir de la Orbital Íter metropolitana intermedia, la articulación de territorios de desarrollo de las cuencas transversales, dado el reconocimiento de la organización de espacios micro regionales en función de los valles. Esto, reconoce a su vez los subsistemas correspondientes a las cuencas transversales, a partir de sus diferentes encadenamientos productivos de las actividades a nivel micro regional.

Para ello, la propuesta de desarrollo urbano- territorial se estructura sobre la base de 11 territorios, resultantes de la sección de sistemas longitudinales litoral, valle intermedio e interior precordillera, con **cuatro ejes transversales** que reconocen una estructura de cuencas, a través de las cuales se canalizan y fortalecen las relaciones urbano – territoriales. Esta estructura define un sistema urbano regional integrado por nodos con diferentes roles, acogiendo la diversidad de sus territorios y encadenamientos productivos; desde el reconocimiento de la idiosincrasia, puesta en valor de su patrimonio cultural y societal, así como la conservación de los recursos ambientales existentes.

Cuadro 2.2-2 Subsistemas Esquema Territorial PRDUT Valparaíso

SUBSISTEMA	TERRITORIOS	ROLES – IDENTIDAD
Norte – Petorca	Papudo – Zapallar	Ambiental – turístico
	La Ligua	Urbano- productivo (Pyme)
	Cabildo- Petorca	Ambiental –agro turístico
Valle Aconcagua	4. Quintero- Ventana	Productivo- Industrial
	5. La Calera- Quillota	Productivo- Servicios- agroindustrial
	6. San Felipe Los Andes	Productivo- agrícola- servicios-Turismo
Metropolitano Central	7. Metropolitano – Central	Urbano – Patrimonial- productivo servicios
	8. Limache – Olmué	Ambiental – agro turístico
San Antonio	9. Quintay- Algarrobo- El Quisco-El Tabo	Urbano- turístico
	10. Casablanca	Urbano – agroindustrial
	11. Cartagena	Urbano- turístico
	12. San Antonio	Urbano- productivo servicios
	13. Santo Domingo	Urbano – ecoturístico.

Fuente: Memoria Explicativa PRDUT Valparaíso

En este esquema territorial de los centros poblados, propuesto por el PRDUT de Valparaíso, **la comuna de Concón integra el subsistema y territorio Metropolitano central**. Concón es una comuna que integra el sistema urbano central de la Región de Valparaíso, cual es el conurbano porteño del borde costero que se extiende desde Valparaíso hasta Concón, ello correspondiente a un subsistema metropolitano central desde un análisis del sistema de centros urbanos a escala regional.

ii Lineamientos De Aptitudes Del Territorio

El PRDUT de Valparaíso define los lineamientos básicos sobre las aptitudes preferentes para las distintas áreas o territorios, abordando indicaciones para las aptitudes del territorio regional según la estructuración del sistema urbano regional y sus conectividades.

Considerando los patrones de alta intensidad de ocupación, el carácter estacionario de los desplazamientos poblacionales, y la alta interdependencia funcional de la Macro Zona central del país, en una región que ostenta el desarrollo de un Área Metropolitana, las aptitudes territoriales propuestas tienen como criterio implícito establecer una gradiente del consumo de suelo urbano desde el sistema litoral- costero hacia el interior precordillerano del territorio regional.

Concón urbano presenta una interdependencia funcional con la ciudad de Valparaíso – Viña del Mar, siendo el área de extensión de desarrollo urbano de dichos núcleos regionales hacia el borde costero norte, con desarrollo inmobiliario como usos preferentes del proceso de ocupación de su territorio urbano.

iii Lineamientos De Asentamientos Con Tratamiento Prioritario

Se mencionan asentamientos específicos que requieren un tratamiento prioritario, en términos que su desarrollo considere las acciones tendientes a su puesta en valor y promueva la consolidación de centros representativos donde se privilegie el emplazamiento de actividades acorde con los atributos o cualidades naturales y patrimoniales de relevancia en cada localidad. En el caso de la comuna de Concón no identifican asentamientos que requieran tratamiento prioritario.

iv Lineamientos Para Una Propuesta De Estructura Referencial De Conexiones Del Territorio Regional

La propuesta de conexión del territorio regional, se expresa en corredores longitudinales y transversales, jerarquizando aquellos existentes por su incidencia en materia de desarrollo regional acorde a la estructura proyectada por el PRDUT Valparaíso. Dicho sistema de redes se plantea como la estructura de conexiones de los territorios micro regional, y que deben considerarse en el establecimiento de normas necesarias para la planificación de áreas de extensión urbana o proyectos aprobados por la vía del Art. 55° de la L.G.U.C.

Los corredores longitudinales definen cuencas operativas de los sistemas costero, intermedio e interior precordillerano respectivamente, generando las ínter conectividades necesarias para potenciar su desarrollo territorial, mediante una descentralización y desconcentración funcional de las actividades asociados al sistema urbano región, como de las distintas actividades económicas productivas, potenciando de esta manera el equilibrio interno regional.

Por el **territorio comunal de Concón** atraviesa el **Corredor Metropolitano Central** que proyecta consolidarse como un eje de transporte gravitante de desarrollo regional, con las perspectivas de constituirse en un corredor interregional intermodal con la construcción de una red ferroviaria ínter metropolitana entre Valparaíso – Santiago. En consecuencia, tiene una doble condición con un rol productivo al proyectar una alternativa a la Ruta CH- 60 por el Valle de Aconcagua, descomprimiendo dicho corredor bioceánico de transporte de carga y pasajeros, con una alternativa de tránsito por el AMS. Y con rol turístico, de transporte y función demográfico- funcional, por el incremento del estándar de conectividad, con un proyecto de infraestructura de línea ferroviaria de alta velocidad con el AMS, que otorgue acceso directo minimizando los tiempos de viaje y con ello incrementando los niveles de movilidad interurbana de la población .

v Lineamiento Para Una Propuesta De Definición De Prioridades De Formulación De Los Instrumentos De Planificación Territorial

Para la implementación del Plan Regional de Desarrollo Urbano y Territorial propuesto, surgen prioridades de ejecución de instrumentos de planificación a escala ínter comunal. Dado el importante estado de avance de concreción en la formulación y aprobación reciente de los Instrumentos de Planificación Territorial de la región, las medidas propuestas por este PRDUT Valparaíso, apuntan a la revisión en su gestión urbana territorial de los aspectos consonantes con la estructuración territorial propuesta, y la consideración de corredores, como centros urbanos priorizados. Ello en conjunto con la necesidad de adoptar medidas de planificación referidas a la concertación de compromisos sectoriales que garanticen el cumplimiento de las directrices contenidas en los IPT de reciente estudio y aprobación, para cada caso.

2.2.2 Planificación Intercomunal

El primer instrumento de planificación territorial que reguló el territorio del Área Metropolitana de Valparaíso corresponde al Plan Intercomunal de Valparaíso, aprobado por Decreto 30 (MOP) de fecha 12.01.1965, D.O. 01.03.1965. Posterior a su entrada en vigencia le fueron introducidas más de 40 modificaciones de diversos alcances y en sus distintos documentos y disposiciones como Ordenanza, zonificación y vialidad estructurante que integran el cuerpo legal del instrumento de nivel de la planificación Intercomunal, abarcando así el territorio la Provincia de Valparaíso.

El área sujeta a regulación por el referido instrumento corresponde a una superficie de 247.310Há, distribuidas en: Áreas Urbanas (31.343,4Há) que consideran Áreas de Reserva Urbana, Áreas de Turismo y Esparcimiento, Zonas Industriales y las Zonas Especiales. Además, incluye un total de 5.738,8Há de Áreas Verdes Intercomunales, considerando además como parte de este sistema las Áreas de Forestación, y el resto del territorio planificado como Área Rural (230.838,64Há)

Habiendo transcurrido 30 años de la vigencia del PIV, SEREMI MINVU de la Región de Valparaíso, inició en el año 1995 los primeros estudios conducentes a la actualización del Plan Intercomunal de Valparaíso mediante la elaboración del instrumento denominado Plan Metropolitano de Valparaíso – PREMVAL.

Dichos estudios permitieron la elaboración de un Proyecto de Plan, el cual inició su aprobación ambiental en el año 2004, culminando en el año 2006 mediante la Resolución de Calificación Ambiental favorable correspondiente. Con posterioridad a ello, fue aprobado por el Consejo Regional en los años 2008 y 2009, siendo devuelto sin tramitar por Contraloría General de la República en los mismos años antes referidos, en virtud de una serie de observaciones de diversa índole.

En virtud de lo anterior se elaboró un nuevo Proyecto de Plan, resultante principalmente del ajuste jurídico del mismo en respuesta a los reparos de CGR, además de actualización de elementos base de información. Dicho proyecto inició un nuevo proceso de evaluación ambiental, el que culminó en febrero de 2011 con su calificación ambiental favorable. Posterior a ello se produjo su aprobación por parte del Consejo Regional, toma de razón por parte de CGR y entrada en vigencia con fecha 02.04.2014.

El PREMVAL comprende las comunas de: Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué, Villa Alemana, Casablanca, Quintero y el área territorial de la comuna de Puchuncaví (no incluida en el Satélite Borde Costero Norte).

Si bien corresponde a una reformulación del instrumento anterior, el Premval contempló mantener vigentes 6 modificaciones al PIV 1965. Las modificaciones que conservaron su plena vigencia, son las que se indican a continuación, correspondiendo destacar la que encabeza la lista dado que posee aplicación sobre el territorio comunal de Concón en donde se emplaza la empresa ENAP Concón.

Cuadro 2.2-3 Modificaciones al Plan Intercomunal de Valparaíso que mantienen vigencia

N°	Acto Administrativo	Publicación DO	Materia
1	Resolución Afecta N° 31-4-016 (Gobierno Regional de la Región de Valparaíso), 21/07/95	D.O 11.08.1995	Sector Zona Industrial E-7 Concón, Viña del Mar (Enap-Concón).
2	D.S. N ° 814 (V y U), del 31.12.71	D.O. 14.01.72	Amplía límite suburbano de Quintero y aprueba Plan Seccional "Parque Costero Cultural y Recreación", Zona Costera Ritoque (Amereida).
3	Resolución Afecta N° 31-4-010 (Gobierno Regional de la Región de Valparaíso), del 24.04.96	D.O. 14.05.96	Sector La Pólvora y establece nueva área de extensión urbana ZEU B-44 denominada "Equipamiento Regional de Seguridad".
4	Resolución Afecta N° 31/4 35 (Gobierno Regional de la Región de Valparaíso), del 01.08.96	D.O. 17.08.96	Comunas de Puchuncaví, Zapallar, Papudo, La Ligua, Satélite Borde Costero Norte.
5	Resolución Afecta N° 31-4/97 (Gobierno Regional de la Región de Valparaíso), del 27.11.02	D.O. 30.04.2003	Sector El Llano y Normandíe, Comuna de Quintero y Puchuncaví, industrias peligrosas, molestas y no molestas, zonas E-9.B-1 y E-9.B-2.
6	Resolución Afecta N° 31 – 4 (Gobierno Regional de la Región de Valparaíso), del 27.02.06	D.O. 24.04.06	Incorpora el Satélite Borde Costero Sur, correspondiente a los Territorios de las Comunas de Algarrobo, el Quisco, el Tabo, Cartagena y San Antonio de la Provincia de San Antonio.

Fuente: Fundamentos del PREMVAL, Memoria Explicativa. SEREMI MINVU Región de Valparaíso.

El Plan sustenta una propuesta de modelo de estructuración territorial que reconoce en términos de jerarquía y rol territorial, la inserción de la comuna en la Macro Zona Central del País y el fortalecimiento de su rol en una Región turística, portuaria, urbana, de servicios y productiva. Por lo demás, el PREMVAl plantea como imagen objetivo absorber las tendencias de crecimiento tanto por: Extensión, Renovación / rehabilitación, Generación de suelo para destino productivo, Asociación de desarrollo económicos con fines de productividad y eficiencia energética que busca compatibilizar en el territorio metropolitano las actividades de turismo, industria y actividad portuaria; Transporte, asignación de suelo y Asociación entre políticas públicas de desarrollo urbano y de vivienda de interés social.

El diseño del Plan plantea un nuevo orden urbano metropolitano del AM, el cual posee implicancias en la estructuración del desarrollo urbano para Concón, las que refieren a:

Cuadro 2.2-4 Modelo AMV planificada y sus implicancias para el desarrollo urbano de Concón.

Nº1	Ámbito	Descripción de los elementos del Modelo AMV	Implicancia para el plan
1	Desarrollo del territorio interior de la región	Patrón de crecimiento del desarrollo urbano en torno a los corredores viales (Ruta 68, Ruta 62, Ruta 60 CH).	Tendencias de crecimiento y estructuración de un núcleo suburbano interior de la comuna de Concón sector Puente Colmo. Zona de extensión Urbana.
2	Estructuración urbana según frentes de relaciones económicas y funcionales	- Océano Pacífico - Territorio Interior, zona intermetropolitana - Proyección trasandina eje Viña del Mar- Los Andes- Mendoza. - Ruta la Dormida (Villa Alemana-Til Til-Los Andes- Mendoza).	Frente urbano costero Relación funcional a través de Viña del Mar con corredor trasandino Los Andes- Mendoza.
3	Ejes de Desarrollo	Corredores de estructuración de la intermetrópolis Valparaíso/Santiago	Zona de extensión urbana en torno a la cuenca operativa del corredor Ruta F-30.
4	Áreas de crecimiento	Modelo de crecimiento, desarrollo y ocupación del territorio de carácter flexible. Distintos grados de prioridad consolidación e intensidad de uso, según capacidad de carga y acogida del suelo.	Amplia la oferta de suelo en torno al segundo aïllo orbital La Pólvora – Rodelliillo- El Salto – Villa Dulce - Concón
5	Centralidad Metropolitana y nuevo sistema de relaciones inter e intra metropolitanas	Áreas de extensión urbana, desde el borde costero hacia el interior, estructurándose un modelo urbano de anillos orbitales que delimitan las áreas de crecimiento.	Planicies Lomas de Montemar y su relación con el frente costero urbano.
6	Modelo de Desarrollo Urbano del AMV	Diversificación de opciones de localización para las distintas funciones urbanas Especialización funcional de los tejidos urbanos Sistemas de transporte jerarquizados, integrados y de alta eficiencia	Integración espacial del borde costero, el plano mesetas interiores y el crecimiento interior propuesto.
7	Sustentabilidad ambiental del Desarrollo Urbano	Manejo del patrimonio natural Preservación de activos de importancia económica	Regulación del Campo Dunar y del borde urbano que enfrenta el Humedal de la desembocadura del Río Aconcagua. Áreas Restringidas al desarrollo urbano

Fuente: Sistematizado de la Memoria Explicativa del PREMVAl, SEREMI MINVU Región de Valparaíso.

Por último el PREMVAl señala dos aspectos que inciden en el proceso de planificación urbana de Concón, estos son:

- Presencia de la refinería de Concón como parte de la mega industria de la zona y de la región.
- Reconocimiento de los asentamientos humanos existentes de Villa Las Ilusiones y Villa Independencia, que por sus relaciones funcionales se integran a la unidad urbana del territorio del Plan.
- Los territorios que reconoce en la comuna y que norma el PREMVAl, corresponden a los siguientes:

Cuadro 2.2-5 Áreas Homogéneas PREMVAl

AREAS HOMOGENEAS	UBICACIÓN EN LA COMUNA	CARACTERIZACIÓN
Área urbana	Concón	
Áreas con potencialidades	Concón contiene corredores de	Áreas que cuentan con recursos de interés ecológico,

AREAS HOMOGENEAS	UBICACIÓN EN LA COMUNA	CARACTERIZACIÓN
para integrar el sistema de áreas verdes intercomunales	formación de bosque y matorral arborescente, con vertientes naturales. Torquemada: Se ubica en sectores de los Cerros de Concón, Viña del Mar y Quilpué: Se incluyen las cumbres de los Cerros Torquemada, y La Mina.	paisajístico, de ecosistemas frágiles desde el punto de vista de la conservación de la flora y fauna silvestre con características propias del lugar, que si bien no detentan protecciones oficiales, representan características por lo que son regulados con baja intensidad de ocupación de suelo, reconociendo las vocaciones de estos territorios.
Áreas con potencialidades para integrarse al límite de extensión urbana	Concón Bajo	Territorios en proceso de urbanización dotada de accesibilidad y factibilidad de servicios sanitarios.
	Villa Las Ilusiones Villa Independencia	Territorios reconocidos como villorrios de la intercomuna y que están dotados de beneficios como accesibilidad, factibilidad de servicios sanitarios que han adquirido relaciones funcionales y de dependencia con los centros urbanos.
	Lomas de Montemar	Territorios en proceso de urbanización, dotados de beneficios urbanos como accesibilidad y factibilidad de servicios sanitarios, que los condicionan para promover su desarrollo y recibir el crecimiento por extensión.
	Torquemada.	Territorio en proceso de crecimiento por extensión, con parcelaciones de baja densidad.
	Territorio en el límite norte del Plan, al oriente del área urbana de Concón.	Territorios con potencialidades de desarrollo turístico.
	Concón: Cementerio Parque del Mar y Cementerio Parroquial.	Territorios en los que se reconocen las actividades existentes en las comunas de Valparaíso, Viña del Mar y Concón.
	Fuerte Militar Aguayo en la comuna de Concón.	Territorios en los que se reconocen las actividades existentes en áreas de extensión urbana.
Áreas con potencialidades económicas y productivas de impacto intercomunal.	Concón, al Sur Río Aconcagua.	Actividades productivas molestas e inofensivas.
Actividades productivas peligrosas	Concón ENAP.	Actividades de naturaleza potencialmente peligrosa o molesta de sus instalaciones, materias primas que en ellas se emplea, productos intermedios o productos finales, pueden causar daño a las propiedades o salud de las personas.
Área de Riesgo Inundable o Potencialmente Inundable	Río Aconcagua Estero de la Laja y Estero La Lajarilla.	Correspondientes al cauce natural como el suelo que ocupan y desocupan alternativamente las aguas corrientes en su crecidas y bajas periódicas.
Área de Riesgo Natural por Pendientes	El cordón de cerros que se inicia en el Torquemada (354) en Concón	En las áreas de riesgo natural por pendientes, se reconocen los territorios que presentan pendientes superiores al 40%, que están propensos a presentar efectos significativos provocando derrumbes, acarreo y erosión. Se incluyen las quebradas por flujos de escorrentía.
Zonas no edificables	Redes ENAP	Resguardo de las infraestructuras energéticas de oleoductos, gasoductos, poliductos, según lo normado por el D.S. N° 90 de 1996 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que aprobó el Reglamento de Seguridad para el Almacenamiento, Refinación, Transporte y Expendio al público de combustibles líquidos derivados del petróleo.
	Aeródromo "Viña del Mar" (Torquemada), de conformidad al D.S. N° 64 de 08.04.04, D.O. de 08.11.04.	franjas o radios de protección establecidos por el ordenamiento jurídico vigente, tanto en el espacio de pista de aterrizaje como franjas y áreas restringidas por seguridad y aproximación,
Áreas de Protección de Recursos de Valor Natural	Santuario de la Naturaleza Roca Oceánica, comuna de Concón.	D.S N°481 del 27 marzo 1990, modificado su límite por el D.S. 106 de fecha 9 marzo 1994, protege 0,8 hectáreas.
	Santuario de la Naturaleza Campo Dunar de Concón, comunas de Concón y Viña del Mar.	D.S. N°45 de fecha 26.12.2012, D.O del 04.01.2013
Área Rural	Territorios que se han identificado con	Subdivisión predial mínima de 2 há.

AREAS HOMOGENEAS	UBICACIÓN EN LA COMUNA	CARACTERIZACIÓN
	aptitudes agrícolas, ganaderas y forestales, se rigen por lo establecido en el artículo 55 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.	

Fuente: Sistematizado de la Memoria Explicativa del PREMVAL, SEREMI MINVU Región de Valparaíso.

- Las áreas de extensión considerada en cada una de las comunas, corresponde a aquellas que se indican en el siguiente cuadro. Cabe mencionar que, Concón oferta una superficie de extensión urbana planificada superior a la intercomuna interior de Viña del Mar correspondiente a Villa Alemana – Quilpué, lo que representa una tendencia cierta de crecimiento extensivo del Área Metropolitana de Valparaíso hacia la comuna de Concón como receptora de dicho crecimiento.

Cuadro 2.2-6 Zonas de Extensión Urbana PREMVAL por comuna

Comuna	Total área Extensión Urbana Ha.	Residenciales y Especiales Ha.	Productivas Ha.	Áreas Protegidas Ha	Áreas verdes y Parques Intercomunales Ha.	Seccional Vigente
Valparaíso	6.429	3.106	590	224	2.501	7
Viña del Mar	3.109	1.566	278	-	1.266	-
Concón	4.113	2.072	328	30	845	866
Quilpué	994	258	-	-	735	-
Villa Alemana	257	33	26	-	197	-
Casablanca	3.688	3.055	477	-	155	-
A. M. V.	18.590	10.090	1.699	254	5.699	873
Total PREMVAL	26.251	15.542	2.738	283	7.335	1.072

Fuente: Memoria Explicativa PREMVAL, Seremi MINVU V Región de Valparaíso, DDUI.

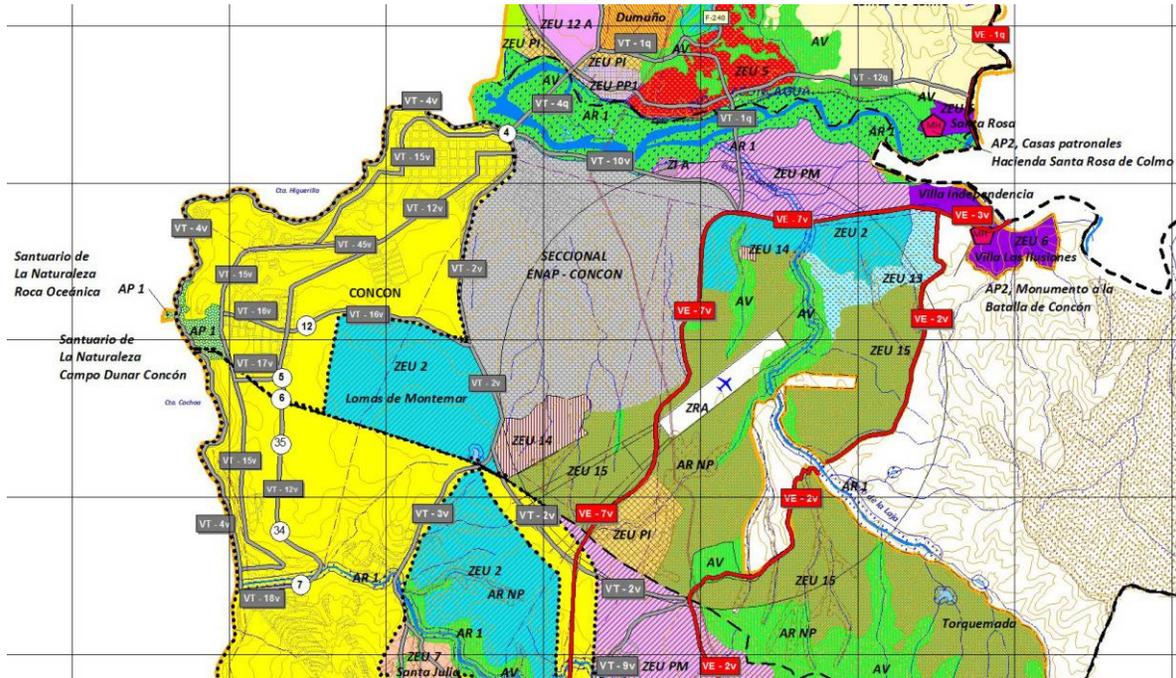
- Las áreas sujetas a regulación del territorio comunal de Concón equivale a un 11% de su territorio como área urbana, y casi un 50% de su territorio como área de extensión tanto para usos residenciales como productivos, áreas verdes e infraestructuras como zonas especiales. En consecuencia cabe mencionar que con dicha propuesta de planificación del instrumento intercomunal, se amplió el marco de planificación comunal sobre nuevas áreas de desarrollo urbano en especial con el desafío de integrar distintas unidades territoriales con diversas vocaciones y usos preferentes, con acento en regular las zonas interiores de la comuna en forma complementaria a su borde costero. Ello conforme se representan en el siguiente cuadro en superficie y porcentaje, según se indica a continuación:

Cuadro 2.2-7 Zonas de Extensión Urbana PREMVAL para Concón

	Áreas	Superficie ha	
1	Comuna de concón	7600	100%
2	Área urbana existente	827	11%
3	Áreas de extensión urbana	4.113,1	54%
3.1	Zonas residenciales y especiales	2072,7	
3.2	Zonas productivas impacto intercomunal	328,7	
3.3	Áreas verdes intercomunales	845,7	
3.4	Seccional Vigente (ENAP)	866	
4	Área rural	2.659,9	35%

Fuente: Memoria Explicativa PREMVAL. Seremi MINVU V Región de Valparaíso, DDUI.

Ilustración 2.2-2 Planificación Intercomunal propuesta para Concón, áreas urbanas y de extensión urbana



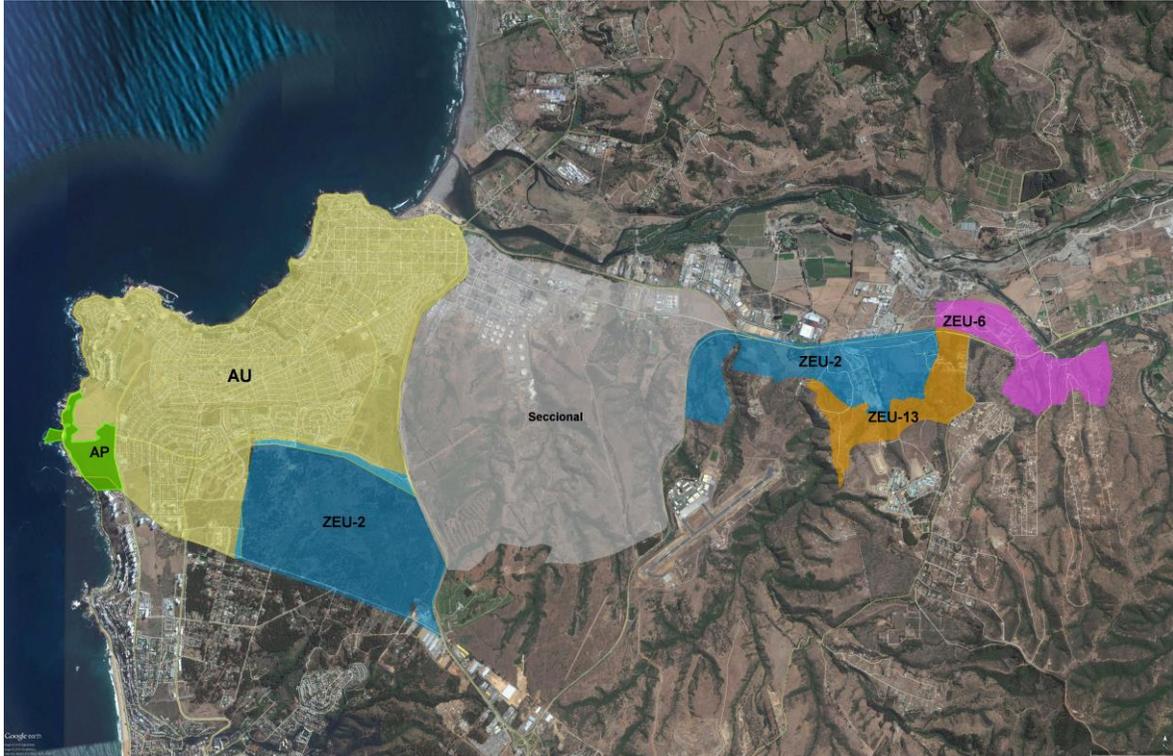
Fuente: Seremi MINVU V Región de Valparaíso, DDUI.

Cabe mencionar que el PREMVAL establece un horizonte de planificación para un desarrollo urbano que proyecta una población de casi 1.200.000 habitantes para el territorio Intercomunal, con una densidad promedio de 55 hab/ha, y una superficie urbana de casi 22.000 Há.

En tanto, la comuna de Concón se proyecta una cantidad máxima de habitantes de 110.724 habts, en el horizonte de planificación del instrumento, que corresponde a la tercera parte de la población que cabría proyectar tanto en Valparaíso (338.340 habts), como en Viña del Mar (316.154 habts), pero en una superficie urbana bastante más reducida 827 Ha que la dispuesta para el desarrollo urbano de Valparaíso (más de 5.500Há) y más aún que el área de desarrollo urbano que cuenta Viña del Mar (7.515Há). Ello refleja que Concón en el marco del PREMVAL, sustenta una de las mayores densidades promedio de la Intercomuna junto con Casablanca equivalente a 134 habts/ha, con un margen de densidades máxima de 500 habts/ha.

Conforme a dicho marco de planificación urbana intercomunal señalada para la comuna de Concón, se desprenden el siguiente territorio sujeto a planificación urbana comunal que abordará el presente estudio. Ello según se grafica en la siguiente ilustración:

Ilustración 2.2-3 Territorio sujeto a planificación urbana comunal según PREMVAL



Fuente: Elaboración propia sobre la base de los antecedentes de Seremi MINVU V Región de Valparaíso, DDUI. Y la SECPLAC/ AU Municipalidad de Concón

Finalmente, resulta importante consignar que si bien el instrumento de nivel intercomunal vigente corresponde al referido Premval, en virtud de la entrada en vigencia de la Ley 20.791, que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en materia de afectaciones de utilidad pública de los planes reguladores, particularmente el artículo transitorio de la misma, todos aquellos terrenos destinados por el Plan Regulador a circulaciones, plazas y parques, que hubieren caducado en virtud de los plazos establecidos en las leyes N°19.939 de 2004 y 20.331 de 2009, fueron nuevamente declarados de utilidad pública.

Lo anterior, implica que todos aquellos terrenos considerados como vías en el Plan Intercomunal de Valparaíso (Decreto 30 (MOP) de fecha 12.01.1965, D.O. 01.03.1965.) y sus posteriores modificaciones se encuentran afectos a utilidad pública, con excepción de aquellos incluidos en la nómina elaborada por la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (Resolución Exenta N°950 de fecha 22.04.2015 – D.O. 05.05.2015) que incluyó aquellos terrenos respecto de los cuales la declaratoria de utilidad pública fue dejada sin efecto.

En el caso de la comuna de Concón, las vías cuyas declaratorias de utilidad pública fueron dejadas sin efecto fueron las siguientes:

Cuadro 2.2-8 Vías PIV con declaratoria de utilidad pública dejadas sin efecto

Código Vía	Nombre	Tramo	Observaciones
2-A-3	Camino Internacional	Completo	
2-A-4	Bypass Torquemada	Completo	
2-A-4a	Lajarilla	Completo	
4-9	Concón-Reñaca	Completo	
4-9c	Vía PIV Reñica Concón	Completo	
4-10	Riñihue		
5-4	---	Tramo entre calle Santa	Corresponde a vía VT-4v PREMVAL

		Laura y vía 2A-3 (rotonda Concón)	
4-9			Corresponde a vía VT-12v PREMVAL
4-9b			Corresponde a tramo proyectado que fue absorbido por vía VT-12v PREMVAL
4-9c			Corresponde a vías que fueron absorbidas por vías VT-16v y VT-12v PREMVAL
4-10b		Tramo comprendido entre vías 4-9 y 4-9c	
4-10c		Tramo entre vías 5-4 y 4-9	
2-A-4a	Camino Lajarilla		Corresponde a vía PREMVAL VE-2v
2-A-4	Camino Internacional		Corresponde a vía PREMVAL VE-7v

Fuente: Elaboración propia en base a Resolución Exenta N°950 de 2015 Seremi MINVU V Región de Valparaíso, DDUI.

Del análisis del cuadro anterior, es posible colegir que las vías afectas a utilidad pública establecidas en el PIV que subsisten en el territorio de la comuna de Concón corresponden a las siguientes:

Cuadro 2.2-9 Vías PIV vigentes

Código Vía	Nombre	Tramo	Ancho	Observaciones
5-4	Av. Borgoño	Tramo entre límite urbano sur y calle Santa Laura	25 m.	
4-10b	Francisco Soza	Tramo comprendido entre 4-9c y 4-9d	25 m.	Vía 4-9c corresponde a vía VT-12v PREMVAL
4-9d	Proyección Av. Magallanes	Tramo comprendido entre vía 4-9 y 4-10	25 m.	
---	Nudo vial en intersección de vías 4-9c y 2-A-3 sujeto a estudio			Nudo vial sujeto a estudio
---	Nudo vial en intersección de vías 4-10 y 2-A-3 sujeto a estudio			Nudo vial sujeto a estudio

Fuente: Elaboración propia

En relación a las vías consignadas en el cuadro precedente, es del caso señalar que estas se encuentran clasificadas como Vías de 3er Grado (Intercenales) y Vías Costeras Turísticas.

Considerando las características que el PIV otorga a estas vías, además de sus anchos proyectados (25 m), es dable concluir que acorde a la normativa de urbanismo y construcciones vigente, dichas vías corresponden a colectoras. Lo anterior implica igualmente que corresponde a vías que forman parte del ámbito de competencia del PRC, y que su definición por parte del PIV debe entenderse en el marco de las disposiciones transitorias de carácter supletorio, acorde a lo establecido en el inciso tercero del artículo 28 de la LGUC.

La disposición antes referida expresa que *“los instrumentos podrán establecer, sólo para territorios no planificados, disposiciones transitorias con carácter supletorio sobre las materias propias del otro nivel, sea éste superior o inferior, las que quedarán sin efecto al momento de entrar en vigencia el instrumento de planificación territorial que contenga las normas correspondientes a ese ámbito de competencia. **Estas disposiciones transitorias no serán imperativas para el nuevo instrumento.**” (destacado nuestro)*

Siendo así las vías comprendidas en el cuadro anterior pueden ser modificadas libremente por el PRC, toda vez que no resulta imperativas.

2.2.3 Planificación Comunal

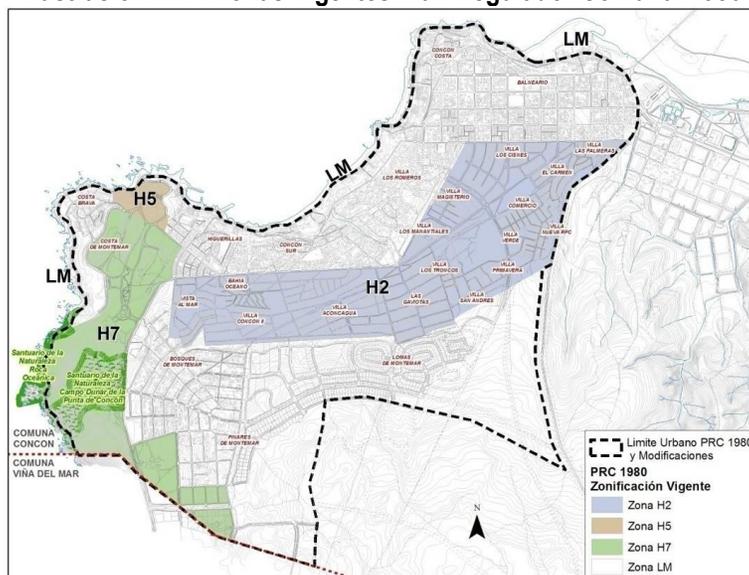
La comuna de Concón cuenta con un instrumento de planificación urbana desde el año 1980, año en que se aprueba el Plan Regulador Comunal de Viña del Mar (D.S. 329/80). Este instrumento incluye dentro de sus áreas urbanas a la ciudad de Concón. Por otra parte, este PRC ha sido objeto de varias modificaciones tanto en zonificación como en prescripciones normativas, sin embargo como se detalla más adelante, en el área urbana de la ciudad de Concón aún se encuentran vigentes algunas de sus zonas. Dentro de las modificaciones que se han realizado al Plan Regulador Comunal destacan las siguientes:

- Modificación - **Bosques de Montemar** – D.S. 107/88 MINVU: Junio 27 de 1988. Se establece la nueva Zona H-8 con su respectiva zonificación, usos de suelo, condiciones de subdivisión predial y edificación, y trazados viales, de conformidad al Informe Técnico, la Ordenanza Especial y al Plano, denominado "Plan Seccional Bosques de Montemar".
- Modificación Pinares de Montemar - RES.31-4/053/96 GORE: Agosto 30 de 1996. Zona H-7, Sector denominado "Pinares de Montemar", Primera Etapa del Segundo Sector de la Urbanización "Bosques de Montemar", con el objeto de asimilar dicho sector a las condiciones y usos de suelo de la Zona H-8-V5 del Seccional "Bosques de Montemar" aprobado por D.S. N° 107 MINVU.
- Modificación - Lomas de Montemar – RES. 31-4/049/01 GORE: Abril 23 de 2001. Modificación del Plan Regulador Comunal de Viña del Mar, seccional Lomas de Montemar, Comuna de Concón.
- Modificación - Borde Costero - Decreto Alcaldicio N°2221/2006: 12.09.2006. Modificación al Plan Regulador Comunal de Viña del Mar D.S.329/80 MINVU, correspondiente a la "Modificación Parcial del Plan Regulador – Sector Borde Costero Comuna de Concón"

a) Plan Regulador Comunal 1980

Tal como se ha mencionado, el área urbana de Concón se encontraba considerada en el PRC de Viña del Mar (1980), dentro de un solo límite urbano junto con Viña del Mar y Reñaca. El límite urbano de Concón cubría entre 400 y 500Há, al interior del cual se definían prescripciones urbanísticas para 14 zonas. Actualmente en el área urbana de Concón se encuentran vigentes 4, de las 14 zonas inicialmente definidas, cuya localización se presenta en la siguiente ilustración.

Ilustración 2.2-4 Zonas Vigentes Plan Regulador Comunal 1980



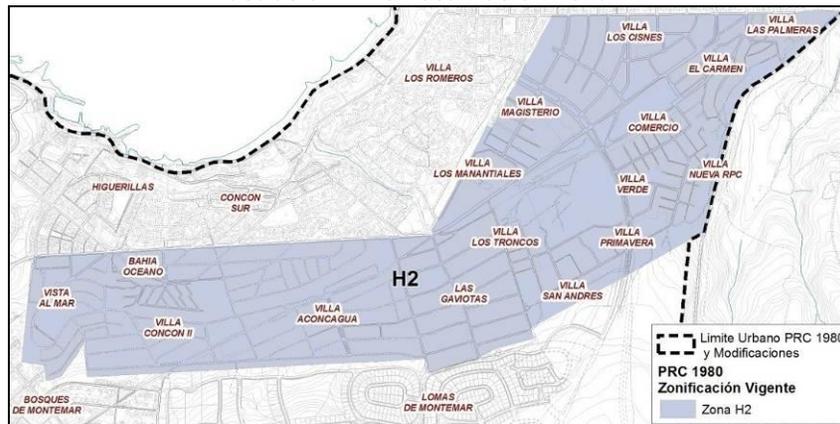
Fuente: Elaboración Propia con base en Plan Regulador Comunal Vigente, Asesoría Urbana Ilustre Municipalidad de Concón

Según la Ordenanza del Plan, estas zonas se encuentran destinadas a uso habitacional exceptuando la Zona LM, definida como una angosta faja del borde costero, en que los usos se relacionan a actividades turísticas. A continuación se revisan las disposiciones normativas definidas por la ordenanza del Plan para cada zona.

i Zona H2

Esta zona es la más extensa, abarcando más de 200Há del área urbana de Concón. Se encuentra delimitada por Av. Vergara en el norte, hasta los sectores Bosques y Lomas de Montemar en el sur, mientras que en sentido oriente- poniente sus límites corresponden a la Ruta 60CH y Av. Concón – Reñaca, respectivamente (siguiente ilustración). Incorpora áreas de uso residencial con algunos equipamientos complementarios, sin embargo, dada su extensión es posible identificar dentro de la misma zona, sectores de diversa morfología.

Ilustración 2.2-5 Localización Zona H2



Fuente: Elaboración Propia con base en Plan Regulador Comunal Vigente, Asesoría Urbana Ilustre Municipalidad de Concón

En términos de desarrollo inmobiliario, se distinguen dos sectores: la Población Las Gaviotas en la cual se identifica un particular crecimiento y la Villa Aconcagua, cuya morfología es similar a la encontrada en la sección norte de dicha Avenida, a lo largo de la cual se localizan actividades comerciales y de servicios. Finalmente hacia el sector poniente, la tipología responde a desarrollos inmobiliarios recientes, condominios que presentan influencia de la morfología constructiva existente en el sector Bosques de Montemar, al sur.

ii Zona H5

La zona H5 se localiza en la costa de la ciudad de Concón, aledaña al sector Costa Brava y playa los Lilenes, cubriendo una superficie cercana a las 9Há. En esta zona, se localizan edificaciones en altura destinadas a vivienda y hospedaje, cuya tipología constructiva es similar a la encontrada en el borde costero oriente, donde la modificación del PRC del año 2006, delimitó una Zona Densidad Turístico Residencial (Z-DTR).

Ilustración 2.2-6 Localización Zona H5



Fuente: Elaboración Propia con base en Plan Regulador Comunal Vigente, Asesoría Urbana Ilustre Municipalidad de Concón

iii Zona H7

Corresponde a una de las zonas más extensas dentro del área urbana de Concón (106 ha), se localiza en el sector poniente de la ciudad de Concón, extendiéndose en sentido norte- sur desde el sector Costa de Montemar hasta el límite político administrativo de las comunas de Concón y Viña del Mar.

Actualmente en el sector norte o Costa Montemar se localizan proyectos de desarrollo inmobiliario de vivienda en altura, cuya tipología constructiva es muy similar a la encontrada en el sector bajo de la terraza marina, destinada a la localización de vivienda y equipamientos bajo ciertas condicionantes constructivas definidas para privilegiar las vistas.

Por otra parte, se identifica un sector intermedio de escasa a nula ocupación urbana y que corresponde a terrenos dunarios, en los cuales se observa la superposición de dos poligonales que definen una categoría de protección. Una de estas poligonales corresponde al Campo Dunar de la Punta de Concón (Santuario de la Naturaleza, mediante Decreto Exento N° 481 de 1993) y que luego de dos modificaciones a sus límites se encuentra definida por una superficie de 19,5ha en la comuna de Concón. Por otra parte, esta zona se encuentra delimitada a lo largo del borde costero por un sector que define el área del Santuario de la Naturaleza Roca Oceánica y que se superpone de manera tangencial a la Zona H7. Cabe anotar que la categoría de protección definida para estos dos sectores se superpone a la normativa de uso, subdivisión y edificación definida en la zona H7 por el PRC 1980.

Finalmente hacia el extremo sur, al oriente de Av. Concón – Reñaca se identifica un tercer sector en el cual se observa una incipiente ocupación urbana, no obstante se proyecta un desarrollo inmobiliario, que probablemente mantendrá la tipología de vivienda en altura, ello de acuerdo con los loteos que se han desarrollado recientemente en el cuadrante formado por calles Liquidambar, Los Pellines, Francisco Sosa Cousiño y Av. Bosques de Montemar.

Ilustración 2.2-7 Localización Zona H7

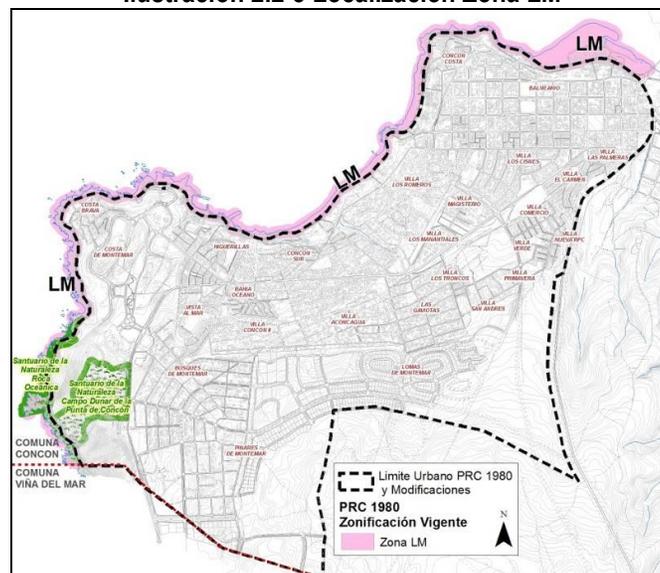


Fuente: Elaboración Propia con base en Plan Regulador Comunal Vigente, Asesoría Urbana I. Municipalidad de Concón

iv Zona LM

Según la Ordenanza del Plan la Zona LM, corresponde a la conformada por las áreas de playa y roqueros del litoral marítimo de la comuna, tal como se observa en la siguiente ilustración.

Ilustración 2.2-8 Localización Zona LM



Fuente: Elaboración Propia con base en Plan Regulador Comunal Vigente, Asesoría Urbana Ilustre Municipalidad de Concón

De acuerdo con las prescripciones normativas, los usos de suelo definidos para esta zona se relacionan con equipamientos complementarios a la actividad turística e instalaciones asociadas a la pesca artesanal, cuyas condiciones de subdivisión y edificación serán definidas por la DOM para cada proyecto específico.

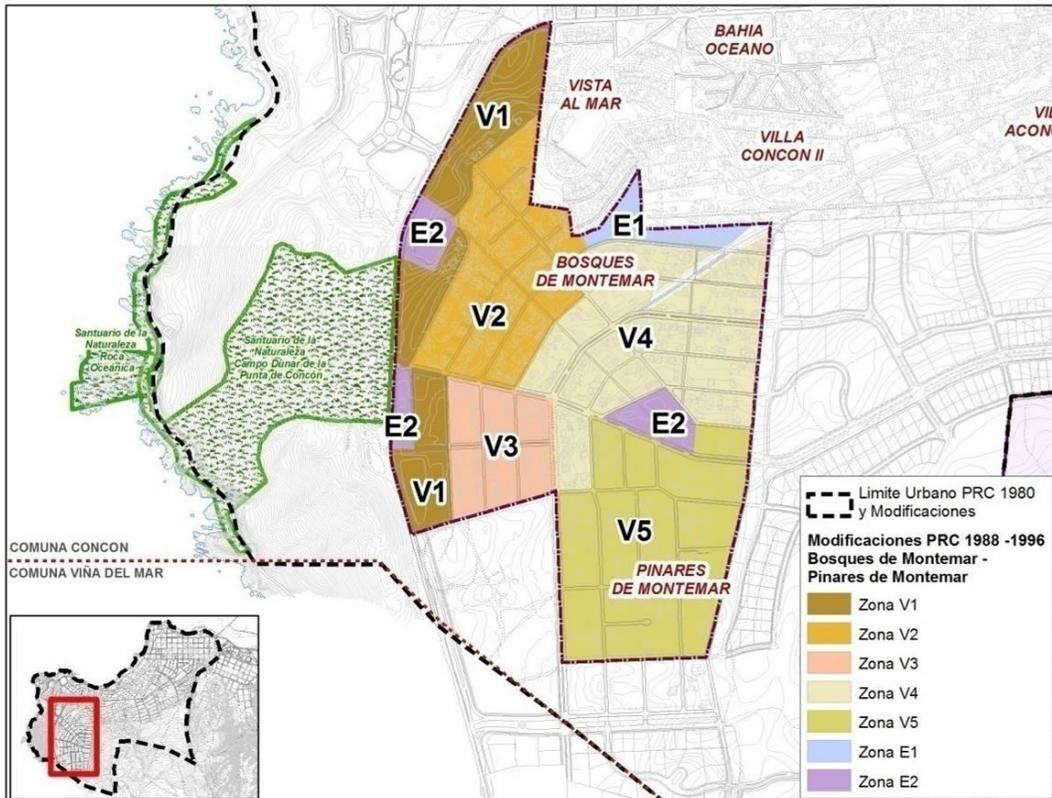
A partir de la revisión de la zonificación del PRC de 1980 aún vigente en el área urbana de Concón, llama la atención la definición de extensas zonas destinadas según normativa a usos habitacionales y equipamientos complementarios, donde no se define densidad máxima bruta. Sumado a lo anterior destacan principalmente las zonas H2 y H7, al interior de las cuales se incorporan sectores urbanos diferentes entre sí en términos de su tipología, uso y relaciones morfológicas. Es decir dentro de una misma zona existen sectores con distinta funcionalidad y configuración, lo cual evidencia la necesidad de actualizar la normativa de uso, subdivisión y edificación, al interior de cada una de estas zonas para rescatar de mejor manera la diversidad que se ha desarrollado a través del tiempo en su interior.

b) Modificaciones : Bosques de Montemar (1988) – Pinares de Montemar (1996)

Ambas modificaciones poseen una diferencia de 8 años en cuanto a su fecha de aprobación (Bosques de Montemar - D.S. 107/88 MINVU y Pinares de Montemar - RES.31-4/053/96 GORE), por cuanto el objetivo de ambas consistió en detallar las prescripciones normativas de planificación urbana en cuanto a zonificación, usos de suelo, condiciones de subdivisión predial y edificación, para dos sectores adyacentes en los cuales, el PRC del año 1980 había definido zonas H7 (Pinares de Montemar) y H8 (Bosques de Montemar).

Es así como mediante estas modificaciones se reguló un territorio que cubre cerca de 80ha, en las cuales se delimitaron 3 zonas de uso residencial exclusivo, 2 de uso residencial mixto y 2 destinadas a la localización de equipamientos, tal y como se esquematiza en la siguiente ilustración.

Ilustración 2.2-9 Zonas Modificaciones Bosques de Montemar (1988) - Pinares de Montemar (1996)



Fuente: Elaboración Propia con base en Plan Regulador Comunal Vigente, Asesoría Urbana Ilustre Municipalidad de Concón

En términos generales, la normativa de uso de suelo correspondiente a las modificaciones de Bosques de Montemar y Pinares de Montemar, corresponden a las que se incluyen en el siguiente cuadro:

Cuadro 2.2-10 Normativa de Uso de Suelo Modificaciones Bosques de Montemar (1988) - Pinares de Montemar (1996)

Usos permitidos	Usos Prohibidos
ZONA V1	
- Vivienda - Equipamiento de escala comunal o vecinal de: Salud, educación, seguridad, culto, cultura, comunitarios, deportes, esparcimiento y turismo, comercio minorista, servicios públicos, servicios profesionales y servicios artesanales - Áreas verdes	- Todos los no indicados precedentemente
ZONA V2, ZONA V3 y ZONA V4	
- Vivienda Unifamiliar - Áreas verdes	- Todos los no indicados precedentemente
ZONA V5	
- Vivienda - Equipamiento de escala comunal y vecinal de: Salud, educación, seguridad, culto, cultura, comunitarios, deportes, esparcimiento, y turismo comercio minorista, servicios públicos, servicios profesionales - Áreas verdes	- Todos los no indicados precedentemente
ZONA E1	
- Equipamiento de escala comunal o vecinal de: Salud, educación, seguridad, culto, cultura, comunitarios, deportes, esparcimiento y turismo, comercio minorista, servicios públicos, servicios profesionales y servicios artesanales - Áreas verdes	- Todos los no indicados precedentemente
ZONA E2	
- Equipamiento de escala comunal y vecinal de educación, culto, cultura, comunitaria, deportes, esparcimiento y turismo y servicios profesionales. - Áreas verdes	- Todos los no indicados precedentemente

Fuente: Ordenanza Refundida Plan Regulador 2006

c) Modificación – Lomas de Montemar – RES. 31-04/049/01 GORE

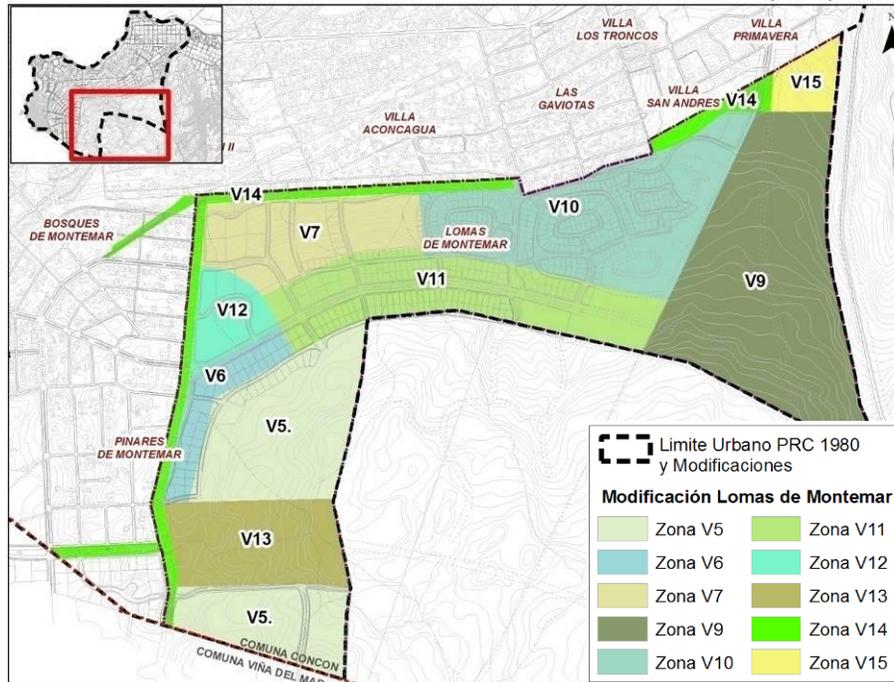
Como resultado de esta modificación al Plan Regulador Comunal, se generó la ampliación del límite urbano de la ciudad de Concón hacia el sur, con lo cual se integró alrededor de 200ha, correspondientes al sector Lomas de Montemar, definido según el instrumento de planificación intercomunal, como una zona de extensión urbana (Plan Intercomunal de Valparaíso- Modificación Decreto 116, Agosto 24 de 1987⁶).

En dicho territorio se definió la normativa de usos de suelo y las condiciones de subdivisión predial y edificación para 11 zonas, de las cuales 8 se destinaron a uso residencial mixto, 1 a equipamiento deportivo, 1 a uso área verde y 1 a infraestructura sanitaria (planta de agua potable). En la siguiente ilustración se muestra la zonificación definida por dicha modificación, a excepción de la zona de infraestructura sanitaria localizada hacia al límite político administrativo de las comunas de Concón y Viña del Mar y adyacente a la Ruta 60CH. Dicha zona (V16) delimita de manera específica el predio donde se localizan las instalaciones existentes de la planta de agua potable.

Por lo demás, se debe mencionar que esta modificación delimita una zona V5, al igual que en las modificaciones Bosques y Pinares de Montemar, no obstante en términos de usos y condiciones de subdivisión y edificación, la zona definida en el sector Lomas de Montemar es distinta.

⁶ <http://www.observatoriourbano.cl/IPT/Mapoteca/Digital/511.25%20c.jpg>

Ilustración 2.2-10 Zonas Modificación - Lomas de Montemar (2001)



Fuente: Elaboración Propia con base en Plan Regulador Comunal Vigente, Asesoría Urbana Ilustre Municipalidad de Concón

Respecto la **normativa de usos** por zona del sector Lomas de Montemar, es posible destacar una mayor especificidad en cuanto a la definición de los destinos de uso equipamiento permitido. No obstante se observa la inclusión de algunos destinos en categorías de uso que no corresponden, tal es el caso de los equipamientos de Esparcimiento y Turismo, donde se definen destinos asociados al uso residencial como los hospedajes (Hoteles, Moteles, Apart hoteles, Hospederías entre otros), al equipamiento comercial (Restaurantes, Fuentes de Soda, Discotecas, Bares, Ferias), al equipamiento social (Clubes Sociales) y al equipamiento cultural (Teatros, Cines). Ello requerirá de corrección en la actualización del instrumento.

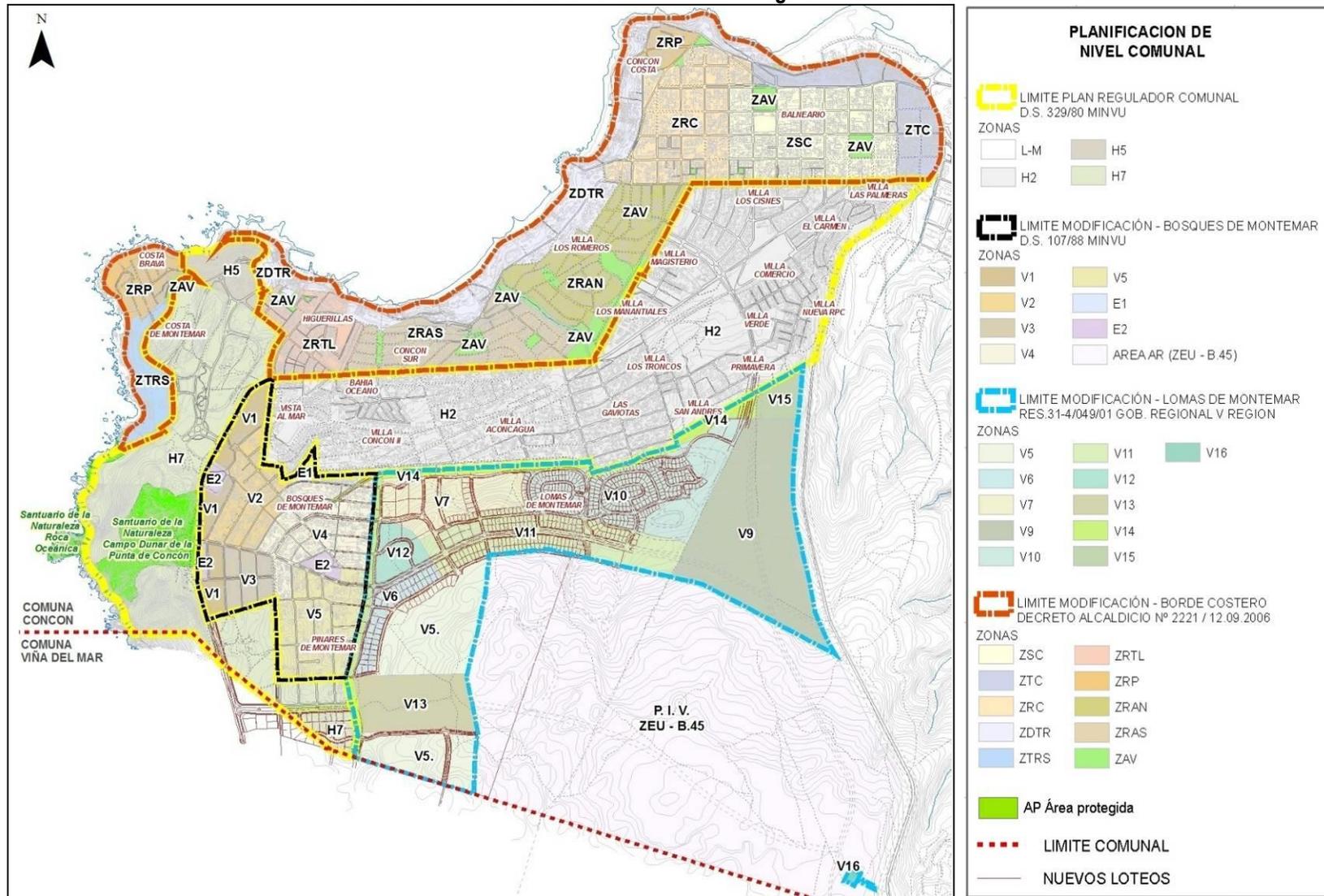
En relación a las **condicionantes de Subdivisión y Edificación** cabe realizar algunas acotaciones. Como primera anotación se observa que las zonas V5 y V6 presentan prácticamente las mismas prescripciones de subdivisión y ocupación, excepto por algunas aclaraciones específicas respecto de la altura de edificación y agrupamiento del equipamiento. En este sentido se debe revisar la posibilidad de fundir las zonas mencionadas en una sola a fin de no duplicar la información, obviamente manteniendo, de ser necesarias, las especificaciones respecto del equipamiento.

Por otra parte llama la atención en las zonas V7 a V13 la definición de condicionantes urbanísticas diferenciadas en relación a umbrales de densidad. En este sentido se supeditada la superficie predial mínima a dichos umbrales de densidad, lo que en definitiva permite desarrollar una variada configuración morfológica, al interior de una misma zona, en relación a las tipologías constructivas (viviendas unifamiliares y colectivas) y alturas de edificación.

d) **Modificación – Borde Costero – Decreto Alcaldicio N°2221/2006**

Esta modificación se encuentra vigente desde el año 2006, formulando una normativa de regulación del uso de suelo, específicamente para el Sector Borde y Litoral Costero de la ciudad de Concón, el cual cubre una superficie aproximada de 240há.

Ilustración 2.2-12 Síntesis Zonificación Plan Regulador Comunal Concón



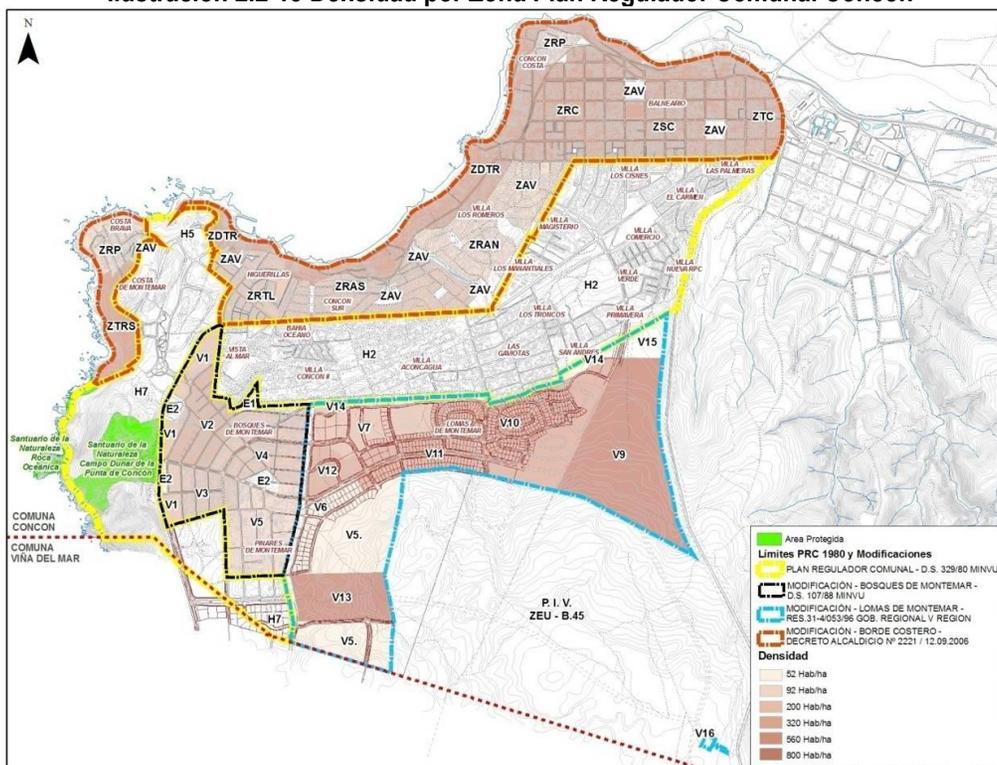
Fuente: Elaboración Propia con base en Plan Regulador Comunal Vigente, Asesoría Urbana Ilustre Municipalidad de Concón

A partir de la revisión de la normativa urbanística y de uso de suelo por zona definida para el Sector Borde Costero, destaca el detalle de los destinos de uso asociados a las clases de equipamiento en relación a su escala, dejando claramente estipulados aquellos destinos permitidos. No obstante, al igual que en el caso de la Modificación Lomas de Montemar, se observa la inclusión de algunos destinos en categorías de uso que no corresponden, como en el caso de los equipamientos de Esparcimiento que define destinos asociados a equipamientos de Comercio, Social y Cultura.

En síntesis en la actualidad el Plan Regulador de la Comuna de Concón se encuentra integrado por las zonas anteriormente detalladas, que incorporan normativas urbanísticas del PRC de Viña del Mar desarrollado en el año 1980, así como de las distintas modificaciones realizadas mediante Planes Seccionales en algunos sectores de la ciudad (siguiente ilustración). Dadas las diferencias temporales entre cada una de las modificaciones se observa gran variedad de nomenclaturas en la zonificación, generando zonas que pese a tener el mismo nombre difieren en cuanto a la normativa de uso y edificación. Del mismo modo se identifican sectores de la ciudad que desde el PRC de 1980 se han mantenido sin cambios normativos, no obstante en la actualidad exhiben una gran diversidad en términos de su funcionalidad y morfología, lo que hace necesario revisar y actualizar las prescripciones de uso, subdivisión y edificación, a fin de reconocer dicha diversidad y potenciar los roles de cada sector.

En términos de la intensidad de uso del suelo en el área urbana de Concón, las zonas previamente graficadas exhiben los siguientes rangos de densidad.

Ilustración 2.2-13 Densidad por Zona Plan Regulador Comunal Concón



Fuente: Elaboración Propia con base en Plan Regulador Comunal Vigente, Asesoría Urbana Ilustre Municipalidad de Concón. Ordenanza Refundida Plan Regulador 2006 y Resolución Afecta 31-4/049 de Abril 23 de 2001- GORE

Finalmente respecto a la vialidad estructurante, en el siguiente cuadro se resumen los trazados viales que han sido reconocidos por los distintos Planes Seccionales al interior del área urbana. Un análisis más detallado de cada uno de estos trazados puede consultarse en este mismo documento en el Capítulo Medio Construido, acápite Infraestructura Vial y Transporte.

Cuadro 2.2-11 Vialidad Estructurante de Plan Regulador Comunal de Concón

	Nombre Vía	Tramo	Ancho	Categoría (a)	Estado (b)
Modificaciones Bosques de Montemar (1988) – Pinares de Montemar (1996) Lomas de Montemar (2001)	Av. Los Pellines	Límite norte PS Lomas de Montemar – Límite Sur PS Lomas de Montemar	25 m	Colectora	---
	Av. Magallanes	Límite norte PS Lomas de Montemar – Av. Blanca Estela	25 m	Colectora	---
	Av. Blanca Estela	Av. Los Pellines .- Vía 2ª-3 P.I.V	25m	Colectora	---
	Av. Francisco Sousa Cousiño	Camino del Alto – Límite Oriente PS Lomas de Montemar	25m	Colectora	---
Modificación Borde Costero (2006)	Av. Maroto	Rotonda Concón – Calle Ocho	30m	--	Existente
	Calle Pedro de Valdivia	Calle Ocho – Calle Labarca	20m	--	Existente
	Calle Labarca	Pedro de Valdivia – Av. Barros	20m	--	Ensanche
	Av. Barros	Calle Labarca – Calle Cortés	20m	--	Existente
	Calle Dos	Calle Cortés – Av. Vergara	21,5m	--	Existente
	Av. Vergara	Calle Dos – extremo oriente Calle Central	20m	--	Existente
	Av. Vergara	extremo oriente Calle Central – Calle Las Elenas	15m	--	Existente
	Calle Scipión Borgoño	Calle Las Elenas – Calle Los Pescadores	15m	--	Existente
	Calle Los Pescadores	Calle Scipión Borgoño – costado oriente Av. El Prado	15m	--	Existente
	Av. El Prado	Trazado en diagonal desde calle Los Pescadores – Calle Tomé	15m	--	Proyectada
	Calle Tomé	Av. El Prado – Calle Matagua	15m	--	Existente
	Camino Miradores 1	Calle Tomé – Calle San Pedro	15m	--	Proyectada
	Calle San Pedro	Camino Miradores 1 – Calle Siempreviva	15m	--	Ensanche
	Calle Siempreviva	Calle San Pedro – Av. Pimpinelas	15m	--	Existente
	Av. Pimpinelas	Calle Siempreviva – Av. Cornisa de Costa de Montemar	20m	--	Existente
	Av. Cornisa	Av. Pimpinelas – conexión con Av. Borgoño	20m	--	Existente
Camino Miradores 2	Av. Cornisa – Av. Borgoño	20m	--	Proyectada	
(a) Categoría: Expresa, Troncal, Colectora					
(b) Estado: Existente, Ensanche, Proyectada.					

Fuente: Ordenanza Refundida Plan Regulador 2006 y Resolución Afecta 31-4/049 de Abril 23 de 2001- GORE

A partir del cuadro anterior se observa que en las primeras cuatro vías descritas los Planes Seccionales que las definieron como vías estructurantes no detallaron su Estado, mientras que en las vías restantes la Modificación del Sector Borde Costero no precisó la categoría. En ambos casos será necesario actualizar la información, tanto en lo relacionado a la categoría de las vías de acuerdo con la carga de flujos de transporte actual, así como respecto a su estado, considerando la entrada en vigencia de la Ley 20.791, que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en materia de afectaciones de utilidad pública de los planes reguladores, particularmente el artículo transitorio de la misma, que dispone que todos aquellos terrenos destinados por el Plan Regulador a circulaciones, plazas y parques, que hubieren caducado en virtud de los plazos establecidos en las leyes N°19.939 de 2004 y 20.331 de 2009, fueron nuevamente declarados de utilidad pública.

3 DIAGNÓSTICO

3.1 Diagnóstico Sistema Físico-Natural

A continuación, se identifican aquellos elementos importantes del medio natural considerados como recursos disponibles o elementos restrictivos al desarrollo de la ciudad.

3.1.1 Medio Físico

a) Climatología

i Alcance Regional

Según la clasificación de Köppen, el territorio comunal de Concón se encuentra en la categoría templado cálido con lluvias invernales, estación seca prolongada y gran nubosidad, el cual se presenta en toda la costa de la región e incluso hacia el interior, a través de los valles. Este clima presenta débiles oscilaciones térmicas diarias y anuales, además posee altos valores de humedad relativa y precipitaciones. La temperatura media de la Comuna de Concón es de 14° C, con una precipitación de 380 mm anuales y una humedad relativa de un 80%.

ii Alcance Local

La precipitación media anual registrados en el sector costero de la cuenca alcanzan valores aproximados de 395 mm/año y temperaturas de 14.5° C. Por efectos del relieve, en el sector centro de la cuenca, se presentan áreas de mayor sequedad y montos menores de precipitación (261 mm/año)⁸.

Por otra parte y según datos de la estación de Montemar (32 ° 96 'Lat. Sur y 71 ° 55' Long. Oeste), se puede decir que la dirección que toma el viento varía según la época del año, prevaleciendo el viento en dirección SW⁹, que se presenta en época de verano. Por otro lado, la dirección en época de invierno SE; todo el año presenta una intensidad promedia diaria de 2,2m/s, tomada a 5 metros de altura.¹⁰ Situación que también confirma la estación urbana fija en Concón que posee ENAP para sus mediciones, véase la rosa de los vientos para el año 2001.

b) Geomorfología

La Comuna de Concón se emplaza sobre un relieve de topografía irregular, en el que se identifican las siguientes unidades geomorfológicas:

i Macro Unidades

- Cordillera de La Costa.

Sector formado por lomajes con pendientes fuertes, destacando la línea de cumbres entre los cerros Torquemada y Cóndores.

- Valle de sedimentación del Río Aconcagua

La desembocadura del río Aconcagua se emplaza entre los cordones divisorios formados por el cerro Mauco por el norte y Torquemada por el sur, antecedidos por un sistema de terrazas litorales; forma un amplio delta o estuario de influencia fluvio-marina, en cuyo curso inferior se reconocen varios niveles de terrazas fluviales. Hacia el interior, el río recibe como tributario costero al estero Limache. El aporte sedimentario de este cauce ha permitido el desarrollo de suelos agrícolas, con capacidad de uso III y IV, apto para el desarrollo de agricultura de cultivos anuales

⁸ Diagnostico y Clasificación de los Cursos y Cuerpos de Agua Según Objetivos de Calidad. Cade-Idepe; DGA, 2004.

⁹ Diagnostico y Clasificación de los Cursos y Cuerpos de Agua Según Objetivos de Calidad. Cade-Idepe; DGA, 2004.

¹⁰ En Morfología Y Dinámica Dunaria De La Punta De Concón Para La Conservación Y Gestión Territorial Morfodinamica Delle Dune Di Concón V Regione Di Valparaiso, Chile Relatore: Prof. Luigi Mussio Correlatore: Prof. Mauricio Reyes Gallardo Tesi di: Lorenzo Baranzini Matr. 725139 Anno Accademico 2010/2011

- Planicie Marina y Fluvio-marina

Esta área puede detallarse en una variedad de subunidades que comprenden: playas litorales que constituyen el principal elemento del paisaje litoral y donde se emplaza el sector urbano (98% del total comunal), acantilados y dunas. Estas últimas, están compuestas por sedimentos finos relativamente recientes que derivaron de rocas graníticas asociadas al batolito costero, de las que se identifican: dunas semiestabilizadas, estabilizadas y activas.

c) Hidrología

La Región de Valparaíso presenta numerosos cursos de agua, en los que destaca el río Aconcagua¹¹. Este se desarrolla en el extremo sur de la zona de los Valles Transversales o Semiárida, su extensión alcanza a 7.340 km².¹² Desde la junta con el río Blanco, el río Aconcagua recorre 142 km hasta su desembocadura en la bahía de Concón.

En el curso inferior, entre La Calera y el mar, los afluentes relevantes son los esteros Los Litres y Limache. En la comuna de Concón, destaca el estero Limache (que define en parte el límite oriente de la comuna), Estero de la Laja (afluente en el curso inferior del río Aconcagua).

Por otro lado, el estero Limache se une al río Aconcagua por la izquierda a sólo 8 km del mar, en Concón Alto. Tienen cabeceras en la vertiente poniente de los cerros La Campana y el Roble y del cordón de La Dormida, donde se juntan los esteros Las Palmas, quebrada Alvarado y Cajón de La Dormida con el nombre de estero Pelumpén. Más abajo bisecta la ciudad de Limache y sigue al W casi paralelo al curso del río Aconcagua. Conformar una típica hoya de régimen pluvial con una superficie de 573 km². Una pequeña obra de regulación está emplazada en uno de sus principales afluentes, cual es el estero Lliulliu. Sobre el estero Limache se ubica el embalse Los Aromos.

Por otra parte, mencionar que la contaminación de las aguas del Río Aconcagua en la comuna de Concón, se deben a la descarga de Riles de diferentes industrias, descarga de aguas servidas y algunas actividades agrícolas relacionadas con la aplicación de plaguicidas. En el caso del estero Limache éste presenta más elementos de contaminación natural dadas por las condiciones externas que genera el Embalse Los Aromos (comuna de Limache), el cual condiciona la regulación del estero homónimo, principalmente referido a sus condiciones de sedimentación.

d) Hidrogeología

Los acuíferos subterráneos se ubican solamente alrededor del cauce del río Aconcagua y Putaendo. El resto de la cuenca no presenta este tipo de formaciones ya que la permeabilidad en esta zona es nula o muy baja. Desde el sector de la junta entre el estero Limache y río Aconcagua hasta la desembocadura, se encuentra un acuífero superficial que presenta un espesor del orden de 10 metros y aguas arriba del puente, en la zona no diferenciada varía entre 60 y 100 metros.

En relación con el uso, el acuífero del Valle Aconcagua es explotado intensamente y constituye uno de los más destacados elementos de regulación de la disponibilidad del recurso. Entre Puente Colmo y la desembocadura, tramo de la cuenca inserto en la comuna de Concón, el río se caracteriza por presentar sectores con acuíferos libres y confinados, siendo estos últimos sobreexplotados. En el sector de la desembocadura las fluctuaciones del nivel son de 10 a 20 m, las que van haciéndose mínimas aguas arriba. El espesor de los estratos en los acuíferos presentes es de 10-20 m.¹³

¹¹ Chile, nuestro país: Hidrografía En Biblioteca del Congreso Nacional de Chile <http://siit2.bcn.cl/nuestropais/hidrografia.htm>

¹² Diagnostico y Clasificación de los Cursos y Cuerpos de Agua Según Objetivos de Calidad. Cade-Idepe; DGA, 2004.

¹³ Plan de Desarrollo Comunal 2010-2014. Informe I Diagnostico Comunal.

Se prevé que el uso de la napa ha variado respecto a los antecedentes consultados, debido al aumento de la extracción de aguas por parte de ESVAL, de ENAP, entre otras actividades, sin embargo no se cuenta hasta el momento con antecedentes oficiales necesarios para complementar dicha información.

e) Suelo

En la comuna, destaca el predominio de situaciones de montaña y valle. La primera de ellas corresponde al dominio de superficies abruptas, cuyas pendientes y condiciones climáticas dificultan el desarrollo de tierra orgánica, dominando en estos ambientes suelos muy delgados y sumamente frágiles ante la explotación agrícola. Las características de los suelos en estas áreas deben su génesis a la presencia de rocas graníticas y andesíticas en lomajes, cuyas capacidades de uso son apropiadas para el uso forestal (clases VI y VII).

Hacia el Valle del Río Aconcagua, la sedimentación fluvial ha permitido el desarrollo de suelos de aptitud agrícola de las clases III y IV, que pese a ser suelos con aptitud agrícola presentan moderadas a severas limitaciones para el desarrollo de ciertos cultivos, requiriendo de prácticas para su conservación y manejo. Aledaños estos suelos y adyacentes al cauce del Río Aconcagua se identifican algunos paños de la clase VIII que son suelo sin valor agrícola, ganadero o forestal, por lo cual su uso está limitado a la vida silvestre, recreación y protección de las hoyas hidrográficas.

Las planicies y sectores de terraza de la zona costera, son de naturaleza preferentemente arenosa con basamento rocoso, sin aptitud agrícola. Son justamente este tipo de suelos los que concentran el desarrollo urbano, generando una estrecha relación con la presencia de actividad antrópica y en especial porque constituyen los sectores donde preferentemente se han localizado las urbanizaciones.

3.1.2 Medio Biótico

A continuación, se exponen aquellos recursos biológicos terrestres de mayor significancia territorial presentes en el área de estudio.

a) Vegetación

i Formaciones vegetacionales

Según Gajardo (1995), en el área comunal se observan formaciones vegetales naturales, una zona con predominio de cultivos de riego y áreas desprovistas de vegetación en la alta cordillera. Además define algunas áreas cultivadas que se encuentran asociadas al lecho del río Aconcagua, principalmente en su desembocadura y su confluencia con el estero Limache. En general, la comuna se encuentra en la Región fitogeográfica del Matorral y del Bosque Esclerófilo y en la Sub-Región del Bosque Esclerófilo, con un claro dominio de la formación del Bosque Esclerófilo Costero.

ii Alcance Local

Se reconoce la presencia de vegetación nativa de importancia comunal, localizada preferentemente en sectores montañosos, fuera de los rangos de acción urbana atingentes al presente instrumento.

El área urbana de Concón y sectores aledaños, se caracterizan por presentar dos tipos de suelo como producto de procesos geomorfológicos, diferenciando suelos de origen fluvial de tipo orgánico, apto para actividades agrícolas, localizados en las riberas del río Aconcagua, y suelos de sedimentación marina, propios del sector costero, pobres en contenidos orgánicos con baja capacidad de retención de agua. Esta diferenciación edáfica influencia el tipo, variedad y desarrollo de la vegetación natural existente en cada uno de los sustratos. Es así como de acuerdo a la distribución latitudinal, longitudinal y altitudinal, las formaciones vegetales nativas, que debieran estar presentes, corresponden a las siguientes:

- *Sector de dunas*, borde costero e inicio de terrazas marinas: matorral bajo costero
- *Sector de dunas antiguas* (Holoceno): matorral o bosque esclerófilo
- *Zonas húmedas litorales* (desembocadura del río Aconcagua): humedal y matorral costero mixto

- *Sectores de manantiales*: matorral higrófilo.

Se puede decir que, si bien estas formaciones se encuentran presentes en el área, casi la totalidad de las comunidades se encuentran alteradas y degradadas con especies introducidas, a excepción del matorral o bosque esclerófilo, el que se encuentra totalmente ausente en el área.

iii *Especies con problemas de Conservación*

La única especie dentro del área de estudio que se encuentra en Categoría de Conservación, más específicamente, Vulnerable a la Extinción, según el Libro Rojo de la Flora Silvestre de Chile, es la Palma Chilena (*Jubaea chilensis* Baillón), con un único individuo

iv *Conclusiones Vegetación*

Si bien las formaciones más densas de vegetación natural se encuentran asociadas a los cursos de agua, y zonas montañosas de la comuna, es posible identificar al interior del área urbana sectores con importantes remanentes vegetación natural nativa, localizados principalmente en las áreas de dunas y el humedal del Río Aconcagua. Estos lugares paradójicamente son los que presentan la mayor presión para ser absorbidos por el crecimiento urbano de la ciudad, a través del desarrollo de proyectos inmobiliarios (en el caso de las dunas) y la localización de actividades productivas de impacto intercomunal (Humedal del Río Aconcagua).

b) Fauna

i *Alcance Local*

Los sectores de área urbana de Concón que aún presentan hábitats para acoger algunas especies de fauna corresponden a los acantilados rocosos y el estuario o zona húmeda litoral (desembocadura del río Aconcagua).

La presencia de amplios sectores montañosos conforman ecosistemas relevantes ya que conservan gran parte de la masa vegetal nativa y constituyen el hábitat de fauna andina. Por otra parte, casi la totalidad de las comunidades vegetales presentes en el área de estudio, se encuentran alteradas y degradadas con especies introducidas, por tal motivo la fauna observada se relaciona principalmente a ambientes costeros y marinos, que son los menos intervenidos, en tanto hacia el interior de la costa se observa sólo fauna urbana, representada principalmente por aves, y en algunos casos aves marinas.

ii *Conclusión*

Aunque el territorio costero de la comuna presenta una alta intervención asociada al desarrollo urbano de la ciudad de Concón, aun existen hábitats en buen estado de conservación que permiten acoger algunas especies de fauna. Estos ambientes se encuentran asociados a los acantilados rocosos y el estuario o zona húmeda litoral del Río Aconcagua. En este último destaca como sitio para alimentación y descanso de aves migratorias, lo que hace que este ambiente sea poco común y frágil. Destaca finalmente la presencia potencial de fauna en los remanentes boscosos del sector Los Romeros, así como la fauna que habita en los campos dunares de Concón. En los primeros (acantilados), la fauna se encuentra vinculada a ambientes submareales asociados a floramientos rocosos que penetran hacia el mar. Así mismo, es posible identificar la presencia de loberas en el sector de Cochoa y en el límite S de la comuna. Por otra parte, estos sectores rocosos sirven de lugar de descanso y en algunos casos de anidamiento de aves marinas.

Es importante mencionar que, los hábitats desarrollados en la desembocadura del río Aconcagua, son reconocidos como un ambiente rico en diversidad de avifauna regional, como también como sitio para alimentación y el descanso de aves migratorias provenientes del hemisferio norte (EE.UU y Canadá).

Por otra parte se ha de considerar que, el área total del campo dunar, tanto en el sector de las dunas colgadas como su frente (los terrenos dunarios de Bosques de Montemar) constituyen ambientes en donde aún existe vegetación autóctona que cobija y da sustento a la fauna que habita el sector.

c) Sitios Prioritarios de Biodiversidad

Los Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad corresponden a áreas establecidas destinadas a identificar el patrimonio natural y biológico regional. Según las Estrategias Regionales para la Conservación y uso sustentable de la biodiversidad, se han definido 5 sitios en la comuna de Concón. Sin embargo, ninguno de estos se encuentra dentro de los Sitios Prioritarios definidos por el Ministerio de Medio Ambiente al año 2011 como Sitio Prioritario de Biodiversidad¹⁴. A continuación se presentan los resultados obtenidos de la Estrategia Regional de Biodiversidad de la región de Valparaíso, 2005¹⁵.

- Sitios de Prioridad. Ecosistemas Terrestres, Campos Dunares de Concón
Zona Costera con importante presencia de comunidades que constituyen el límite sur del desierto florido. Frente dunario relicto de importante recurso paisajístico y de uso recreativo que presenta numerosas especies en categoría de conservación.
- Sitio de Prioridad. Ecosistemas Humedales, Humedal Río Aconcagua
Ecosistema estuarino que posee una diversidad de hábitat, que se encuentran en alto nivel de amenaza por actividad industrial y especies exóticas. Destacan los siguientes hábitat: duna, pantano, quebrada con estratos arbóreos y arbustivos, pastizal.
- Río Aconcagua es un sitio de prioridad 2 de ecosistemas loticos
Corresponde a un área con elevada influencia antrópica debido a su cercanía con la ciudad de Concón y su núcleo industrial. Se ha detectado contaminación en el río Aconcagua, en el que destacan episodios asociados a derrames de Petróleo, agua residuales, residuos sólidos y aguas servidas de descargas domiciliarias, por lo demás se aprecian la presencia de verteros ilegales, caza furtiva y despeje de la vegetación por parte de ganado domestico e incendios intencionales.
- Sitio de Prioridad 1 de Ecosistemas Marinos. Estuario Río Aconcagua
Corresponde a una Zona de concentración de aves marinas. El islote Concón corresponde a un lugar único, es el límite sur de nidificación de Gaviotín Monja (*Larosterna inca*) (Vulnerable), Guanay (*Phalacrocorax bouganvilli*) (Vulnerable), el próximo centro de nidificación se encuentra en la región de Antofagasta. Además, corresponde a un lugar de reclutamiento de larvas de Locos (*Concholepas concholepas*). Ecosistemas marinos que incluyen sectores de fondos blandos y duros. Muy alto nivel de amenaza por riesgos de contaminación, sin embargo se aprecia la presencia de vertederos ilegales, caza furtiva y despeje de la vegetación por parte de ganado domestico e incendios intencionales).
- Sitio Prioridad 1 de Ecosistemas loticos: Estero Limache
Está considerado como un sitio 1 de prioridad debido a su alto grado de pristinidad, condición que se ve amenazada por el vertido de aguas contaminadas y no tratadas a sus cursos.
- Parque "La Isla" Desembocadura Río Aconcagua
Corresponde a un terreno de 13 há que posee una iniciativa de protección de carácter privado que se conoce como el "Parque La Isla Desembocadura rio Aconcagua". Este sitio corresponde a un humedal conformado por un ecosistema único que contribuye a albergar una gran biodiversidad de plantas y aves, con un alto interés educativo, turístico y científico.

3.1.3 Sitios de interés Turístico

A continuación se incluye una descripción de los principales atractivos turísticos de la comuna, según datos generados por el Departamento de Planificación del Servicio Nacional de Turismo y la Municipalidad de Concón (Plan de Desarrollo Turístico 2012 - 2016).

¹⁴ Información obtenida de www.snit.cl donde se encuentran las coberturas actualizadas.

¹⁵ Estrategia y Plan de Acción para la conservación de la Diversidad Biológica. Región de Valparaíso. Conama-PNUD. 2005.

a) Atractivos turísticos

Según el PLADATUR 2012 - 2016, la comuna de Concón posee lugares de interés histórico y atractivos naturales de gran relevancia vinculados al borde costero, los que forman parte de la oferta turística comunal y regional. Aquellos atractivos de mayor relevancia corresponden a los siguientes: el Humedal del Río Aconcagua (Sitio de Conservación de la Biodiversidad) localizado en el sector norte, el Campo Dunar y el mirador del sector sur. Además, mencionar que existe la intención de crear rutas para ser distribuidas a los turistas que deseen recorrer la comuna a pie.

b) Circuitos y puntos de Interés Turístico

Corresponde a un circuito o corredor turístico que vincula zonas y áreas de relevancia turística a nivel regional (SERNATUR, 1994). Para la comuna se identifica la presencia de una serie de núcleos de importancia turística de jerarquía Nacional, vinculados a los sectores costeros desde Valparaíso hasta la desembocadura del Río Aconcagua.

El SERNATUR 2010¹⁶, ha publicado una nómina oficial de Atractivos Turísticos para la Región de Valparaíso, los cuales presentan una interrelación entre la estructura urbana y el paisaje natural, destacando el Campo Dunar y la Desembocadura del río Aconcagua. A continuación se mencionan aquellos de relevancia para la comuna de Concón.

Cuadro 3.1-1 Nómina Atractivos Turísticos

Nombre del Atractivo	Localización	Tipo	Categoría
Caleta Higuierillas	Av. Borgoño S/N	Costa	Sitio Natural
Caleta San Pedro de Concón	Av. Borgoño S/N	Costa	Sitio Natural
Campo Dunar de la Punta de Concón	-	Área Silvestre Protegida o Reserva de Flora y Fauna	Sitio Natural
Club de Yates Higuierillas	Av. Borgoño S/N	Parque de Recreación	Centro o lugar de esparcimiento
Fiesta de San Pedro en San Pedro	-	Evento Miscelaneo	Acontecimiento programado
Museo Histórico-Arqueológico de Concón	Tierra del Fuego esquina Av. Magallanes	Museo	Museo o manifestación cultural
Parroquia Nuestra Señora de las Mercedes	Maroto N°950	Obra de arte o técnica	Museo o manifestación cultural
Playa Amarilla	Av. Borgoño S/N	Costa	Sitio Natural
Playa Bahamas	-	Costa	Sitio Natural
Playa Higuierillas	Av. Borgoño S/N	Costa	Sitio Natural
Playa La Boca	Av. Borgoño S/N	Costa	Sitio Natural
Playa Los Lilenes	Av. Borgoño S/N	Costa	Sitio Natural
Réplica Monolito de la Batalla de Concón	-	Lugar Histórico	Museo o manifestación cultural

Fuente: Elaboración propia en base a datos SERNATUR, 2010.

¹⁶ <http://www.sematur.cl/estudios-y-estadisticas?category=20>

c) Conclusiones

Se reconoce el fuerte carácter turístico de la comuna, basado en la interrelación que existe entre la estructura urbana y el paisaje litoral, incluyendo el Campo Dunar y la Desembocadura del río Aconcagua.

En el estudio referencial de turismo local PLADETUR (Op. Cit) se estima "determinante en el ordenamiento urbano de Concón en lo concerniente a su rol turístico, porque se conforma y fortalece con la presencia de un Sistema de Borde Costero, que incluye el respaldo de cerro que se vuelca hacia el mar, el camino costero y los requeríos contiguos a lo largo de todo el litoral costero comunal. Son dos grandes portales naturales de acceso los que conforman los remates del sector turístico en el límite sur los significativos campos dunares y en el límite norte la desembocadura del Aconcagua-, actuando como un freno a las intervenciones territoriales que desfavorecen la condición a escala humana que caracteriza a Concón".

En síntesis se reconoce la veta turística del área de estudio, en el contexto de un proceso acelerado de urbanización, que puede afectar la calidad de estos recursos, vinculados a la los recursos de borde costero y la presencia de los cuerpos dunares de Concón, como un recurso singular vulnerable ante intervenciones inmobiliarias

3.2 Diagnóstico Sistema Económico – Productivo

El presente capítulo proporciona la información relativa al soporte económico del sistema comunal, así como el ritmo y diversificación de la actividad, permitiendo identificar el impacto de estas actividades.

3.2.1 Análisis Socioeconómico

En este acápite se precede a analizar los aspectos socioeconómicos comunales, utilizando la tipología de las localidades que el acápite anterior entre urbanas y rurales. Se debe señalar que las variables seleccionadas para el análisis de la condición socioeconómica tiene como fuente principal el Censo de Población y Vivienda del año 2002, la encuesta CASEN de los años 2000 al 2009 y la metodología de Caracterización Socioeconómica elaborada por Adimark, ajustada por Habiterra.

a) Fuerza de trabajo

Se entiende por fuerza de trabajo aquella población que se encuentra en edad potencial de trabajar, la que es definida por el Instituto Nacional de estadística (I.N.E) para el caso de Chile, como la población que se sitúa en el rango de edad de los 15 a los 65 años.

i Población Económicamente Activa

Como se puede apreciar en el siguiente tabla, se muestra la PEA de la comuna de Concón y sus respectivas localidades. Cabe recordar que en general se considera población económicamente activa al conjunto de personas, de uno u otro sexo, que están dispuestas a aportar su trabajo para la producción de bienes y servicios económicos.

Cuadro 3.2-1 Población Económicamente Activa (PEA)- 2002

Área	Localidad	PEA	% PEA
Urbana	Concón	12291	97,78
Total Urbana		12291	97,78
Rural	Villa Independencia	88	0,70
	Villa Ilusión	32	0,25
	Independencia Sur	42	0,33
	<i>Otras Localidades Rurales</i>	117	0,93
Total Rural		279	2,22
Total Comunal		12570	100,00

Fuente: Elaboración propia en base a información I.N.E.2002

Según se observa, la PEA en términos de localidad se concentra principalmente en el área urbana de Concón alcanzado casi el 98% de la población, el resto se distribuye en las localidades rurales de forma similar no superando el dígito de representatividad. Este fenómeno indicaría que la localidad urbana de Concón presentaría la mayor oferta laboral a diferencia de las localidades rurales que presentarían más una vocación residencial con alguna oferta laboral puntual.

Al desagregar la información por género (CASEN, 2006), se tiene que más de la mitad de Población Económicamente Activa corresponde a hombres (58,5%) y que la población No Económicamente Activa, más de la mitad, corresponden a mujeres (56,9%).

b) Sector Económico Predominante

Según los datos proporcionados por el Censo de Población y Vivienda del año 2002, complementados con los datos de la encuesta CASEN 2006, la comuna de Concón presentaría el siguiente orden de los sectores económicos: En primera lugar se ubicaría el Sector Terciario, con un valor cercano al 71,62% concentrando a dos tercios de la PEA existente en la comuna, siendo seguido en el segundo lugar por el Sector Secundario con un 24,09% y finalmente el Sector Primario con un 4,28%, estos dos últimos sectores en conjunto equivalen tan solo un tercio del total de la PEA, esto evidencia la relevancia de dichas actividades. Este mismo patrón (predominio de los sectores) se repite tanto a nivel de localidad urbana como de localidades rurales.

Cuadro 3.2-2 Población según Sector Económico. Comuna de Concón.

Área	Localidad	Sector Primario	Sector Secundario	Sector Terciario	Total
Urbana	Concón	480	2958	8853	12291
Total Urbana		480	2958	8853	12291
Rural	Villa Independencia	17	26	45	88
	Villa Ilusión	6	9	17	32
	Independencia Sur	11	8	23	42
	<i>Otras Localidades Rurales</i>	24	28	65	117
Total Rural		58	71	150	279
Total Comunal		538	3029	9003	12570

Fuente: Elaboración propia en base a información I.N.E.2002

Un antecedente interesante a considerar es que si bien la comuna casi no cuenta con suelo de potencial agrícola, ya que en general son muy delgados, están degradados, o corresponden al lecho del río Aconcagua o a dunas. La aptitud de los suelos en el sector rural es principalmente forestal, a excepción de pequeñas

terrazas en la confluencia del estero Limache y el río Aconcagua, que tienen aptitud agrícola con restricciones, principalmente por drenaje. No obstante la evolución del desarrollo económico de la comuna ha pasado de una economía basada en la explotación de los recursos pesqueros y agropecuarios, a una economía basada en la industria y los servicios especialmente asociados al turismo y la función residencial de la comuna, situación que se ve reflejada en los datos presentados.

Sin embargo las tendencias del desarrollo actual de la comuna la han transformado, en la práctica, en una comuna urbana, aún quedan testimonios de algunas explotaciones agropecuarias. Sin embargo, la percepción de numerosos pobladores es que la agricultura sigue siendo un sector económico de importancia para la comuna, pese a los bajos valores que presenta ¹⁷

c) Ocupación

En este acápite se incorporará una visión de la cantidad de personas ocupadas y desocupadas por localidad. Para ello se utilizarán las definiciones INE, de personas Ocupadas y Desocupadas que se describe a continuación. Cabe destacar que la Población Económicamente Activa (PEA) comprende a las dos categorías antes mencionadas. En el caso de la población que no se encuentra económicamente activa (NO PEA), comprende a las dueñas de casa, estudiantes, pensionados y jubilados, incapacitados permanentemente para trabajar y otra situación.

Personas Desocupadas: Son todas aquellas que, durante el período de referencia, no estaban trabajando, pero buscaban trabajo remunerado o lucrativo (cesantes) incluidas aquellas que nunca habían trabajado antes (buscan trabajo por 1° vez).

Personas Ocupadas: Son aquellas que trabajaron la semana anterior al día del Censo o que tenían un empleo en el que ya habían trabajado, pero del que se hallaban temporalmente ausentes a causa de enfermedad o accidente, conflicto de trabajo, vacaciones u otra clase de permiso, ausencia sin permiso o interrupción del trabajo por motivos tales como mal tiempo o averías mecánicas. Esta categoría incluye al familiar no remunerado.

Es así como se puede ver en la siguiente Tabla, la cantidad de personas ocupadas y desocupadas por localidad, así como sus respectivos porcentajes. En este sentido queda en evidencia que el promedio de las localidades rurales (en conjunto) presenta los valores (porcentuales) más altos de la categoría de desocupados (0,6%) no obstante en términos absolutos es la localidad urbana de Concón, la que presenta la mayor presencia con 109 casos.

Cuadro 3.2-3 Situación Laboral de la PEA – Año 2002

Área	Localidad	PEA				No PEA	% No PEA	Total
		Ocupados	% Ocupados	Desocupados	% Desocupados			
Urbana	Concón	12182	53,0	109	0,5	10684	46,5	22975
Total Urbana		12182	53,0	109	0,5	10684	46,5	22975
Rural	Villa Independencia	88	51,5	0	0,0	83	48,5	171
	Villa Ilusión	32	61,5	0	0,0	20	38,5	52
	Independencia Sur	41	57,7	1	1,4	29	40,8	71
	Otras Localidades Rurales	115	53,0	2	0,9	100	46,1	217
Total Rural		276	54,0	3	0,6	232	45,4	511
Total Comunal		12458	53,0	112	0,5	10916	46,5	23486

Fuente: Elaboración propia en base a información I.N.E.2002

¹⁷ Plan de Desarrollo Comunal 2010 – 2014. Comuna de Concón

Llama la atención que el promedio de los ocupados para la comuna 53,0%, se presenta un punto por debajo del promedio del área rural, la cual si se analiza a nivel de localidad presenta los valores más altos ejemplo de ello son las localidades de Villa Ilusión e Independencia Sur con valores de 61,5% y 57,7%. Si bien es cierto la mayor concentración se presenta en la localidad urbana de Concón (absoluta), es importante recordar las proporciones que equivalen y pesos que representan dichos valores para cada localidad.

Respecto de la Población No Económicamente Activa, tanto a nivel de comuna como de localidades, revisando sus valores absolutos como porcentuales, se presentan bajo (menos del 50%), presentando una diferencia de hasta 17% con respecto a la PEA.

d) Ramas Predominantes de la Actividad Económica

Analizando en detalle las diversas ramas de la actividad económica para la comuna de Concón, se evidencia que la rama predominante, a nivel general, corresponde a la de Comercio al por Mayor o Menor con un 17,5%, siendo seguida en segundo lugar por la rama de Construcción con 12,29% y en tercer lugar la de Servicios Inmobiliarios con un 9,69%. Como se puede ver las dos últimas ramas presentaría una clara relación o complementariedad, las que darían cuenta del actual dinamismo que vive dichas actividades en la comuna.

A nivel de localidad urbana y rural se puede señalar que esta situación es totalmente distinta, si bien la localidad urbana de Concón repite el comportamiento de la comuna, en primer lugar la rama Comercio al por Mayor y Menor con 17,59% siendo seguido por la rama de Construcción con 12,28% y en tercer lugar la rama de Servicios Inmobiliarios con 9,73%, la situación cambia drásticamente para el área rural donde la rama Agricultura, Ganadería, Caza y Silvicultura concentra un 20,43% destacando la localidad rural de Independencia Sur con un 26,19%, siendo seguido por la localidad de Villa Ilusión con 18,75%. En segundo lugar se ubica la rama Comercio al por Mayor y Menor con un 13,97%, no obstante es importante señalar que los valores absolutos para el área rural son inferiores proporcionalmente comparados con los urbanos

Respecto a otras ramas asociadas a los “servicios” como: Sociales y Domésticos esta se concentran preferentemente en la zona urbana de Concón con cifras no menores, que borden el 10%, este fenómeno podría dar luces sobre que la comuna se presentaría como una fuente de mano de obra para comunas mayores como Viña del Mar y Valparaíso.

Cuadro 3.2-4 Población según Rama de la actividad Económica. Comuna de Concón.

Área	Localidad	Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	Pesca	Explotación de minas y canteras	Industria Manufacturera	Suministro de electricidad gas y agua	Construcción	Comercio al mayor y al menor	Hoteles y Restaurantes	Transporte, almacenamiento y telecomunicaciones	Intermediación Financiera	Servicios Inmobiliarios empresariales y alquiler	Administración de empresas	Educación	Servicios sociales y de salud	Servicios Domésticos	Organizaciones Extraterritoriales	Total
Urbana	Concón	268	212	143	1197	108	1510	2162	601	804	363	1196	696	750	1170	1108	3	12291
Total Urbana		268	212	143	1197	108	1510	2162	601	804	363	1196	696	750	1170	1108	3	12291
Rural	Villa Independencia	16	1	4	8	3	11	12	3	6	0	4	0	8	6	6	0	88
	Villa Ilusión	6	0	1	6	0	2	7	1	1	1	2	2	2	0	1	0	32
	Independencia Sur	11	0	1	3	0	4	9	0	3	0	4	1	1	2	3	0	42
	Otras Localidades Rurales	24	0	5	4	0	19	11	4	8	2	13	4	0	16	7	0	117
Total Rural		57	1	11	21	3	36	39	8	18	3	23	7	11	24	17	0	279
Total Comunal		325	213	154	1218	111	1546	2201	609	822	366	1219	703	761	1194	1125	3	12570

Fuente: Elaboración propia en base a información I.N.E.2002

Un aspecto interesante a destacar es que la comuna pese a asociarse a la actividad turística, solo concentra un 5% de la población en dicha actividad concentrándose preferencialmente en la localidad urbana de Concón, siendo superada por la actividad industrial que concentra en termino absolutos 1197 personas lo que equivale a un 9,68%.

e) Estratificación Socioeconómica

Para tener una visión más clara sobre la comuna de Concón, se procedió a realizar una estratificación socioeconómica en base a la metodología propuesta por Adimark, la cual toma como base el cruce de los niveles de educación de los jefes de hogar versus la tenencia bienes. Dicha metodología fue complementada por Habiterra mediante información de terreno. Una propuesta a este análisis es la omisión de los funcionarios de fuerzas armadas y Jubilados, cuya situación de socioeconómica no puede ser juzgada bajo los parámetros anteriores.

Como se puede apreciar en el cuadro a continuación, la población presenta dos estratos predominantes siendo el Medio y Medio, que en conjunto concentran más del 71% de los estratos de la comuna, siendo seguida por el estrato Alto con un 21,81% finalmente se ubican los estratos con menos representación, que no superan los dos dígitos siendo el estrato Bajo con 4,48% y finalmente el Medio – Alto con 2.79%.

A nivel de localidades rurales se presenta una clara tendencia, que es el predominio de los estratos Medio-Bajo con un promedio de 53,8% siendo seguido en por el estrato Medio con un 30,46%. Para la localidad urbana de Concón la diferencia entre estratos Medio y Medio – Bajo es de tan solo 4,03%.

Es importante destacar la notoria presencia a nivel comunal como de localidad específicamente urbana, la presencia del estrato socioeconómico Alto, que alcanza tan solo 6314 casos y para el área rural tan solo 49 casos, tal como se ve en el siguiente cuadro.

Cuadro 3.2-5 Estratos Socioeconómicos (Jefes de Hogar) – Comuna de Concón.

Área	Localidad	Estrato				
		Alto	Medio Alto	Medio	Medio - Bajo	Bajo
Urbana	Concón	22,10	2,83	37,46	33,09	4,51
Total Urbana		22,10	2,83	37,46	33,09	4,51
Rural	Villa Independencia	4,69	1,41	33,80	56,34	3,76
	Villa Ilusión	8,82	0,00	45,59	39,71	5,88
	Independencia Sur	5,68	1,14	36,36	51,14	5,68
	Otras Localidades Rurales	11,52	0,82	31,28	54,73	1,65
	Total Rural	8,01	0,98	34,48	53,10	3,43
Total Comunal		21,81	2,79	37,40	33,51	4,48

Fuente: Elaboración Propia en base a metodología ADIMARK sobre datos INE 2002.

f) Distribución de estratos socioeconómicos

Una vez clasificadas las localidades según estrato identificados los estratos (peso representativo), se procedió a homologar esta información con los grupos socioeconómicos, para una interpretación más clara sobre el comportamiento socioeconómico de las localidades y la comuna (perfiles). Es así como la mayoría de las localidades rurales fueron clasificadas en el Grupo D, que significa: Familias de trabajadores comunes, empleados administrativos comunes, presentan un ingreso familiar mensual entre los \$150.000 y \$200.000, sobre educación octavo básico completo y segundo al cuarto año medio, la actividad laboral predominante está dada por Administrativos y trabajadores comunes, pequeños comerciantes, artesanos, independientes. Sobre el equipamiento del hogar, en general tienen un equipamiento de electrodomésticos incompleto, mobiliario incompleto o descuidado. No tienen decoración, no cuentan con automóviles ni personal domestico. Sobre el acceso telefónico solo 30% de los hogares tienen línea telefónica.

En cambio la localidad urbana de Concón fue homologada con el grupo **C3** que significa; la composición de la población está dado por familias de trabajadores comunes, algunos con especialización, comerciantes, artesanos. El ingreso familiar mensual se ubica entre \$200.000 y \$300.000. La educación de la población considera Segundo a cuarto año medio, algunos con cursos de especialización. Sobre el equipamiento del hogar en general tienen un equipamiento de electrodomésticos casi completo, pero más económico, muebles muy económicos. No tienen decoración. Solo un 30% de la población posee automóvil y con más de 5 años de uso. Más del 70% de las viviendas no cuenta con servicio doméstico y más del 35% de los hogares tienen línea telefónica, no tienen celular.

Cuadro 3.2-6 Estratos Socioeconómicos (Jefes de Hogar) – Comuna de Concón.

Área	Localidad	Estrato				
		ABC1	C2	C3	D	E
Urbana	Concón	-	C2	C3	-	-
Total Urbana		-	C2	C3	-	-
Rural	Villa Independencia	-	-	-	D	-
	Villa Ilusión	-	-	C3	-	-
	Independencia Sur	-	-	-	D	-
	Otras Localidades Rurales	-	-	-	D	-
Total Rural		-	-	-	D	-
Total Comunal		-	-	C3	-	-

Fuente: Elaboración Propia en base a metodología ADIMARK sobre datos INE 2002.

i Índice de Desarrollo Humano

En este acápite se precede a analizar los aspectos socioeconómicos comunales, utilizando la tipología de las localidades que el acápite anterior entre urbanas y rurales. Se debe señalar que las variables seleccionadas para el análisis de la condición socioeconómica tiene como fuente principal el Censo de Población y Vivienda del año 2002 y los resultados de la encuesta CASEN para los años 2000, 2003 y 2006.

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), elabora el "Índice de Desarrollo Humano", el cual es un indicador en el que se combina ingreso, esperanza de vida y educación.

Desde 1990, el PNUD adoptó este esquema de medición del desarrollo, inspirado, entre otros, por el premio Nobel de Economía Amartya Sen, quien criticó los indicadores tradicionales basados exclusivamente en el ingreso. Para elaborar este índice se toman en cuenta indicadores como la esperanza de vida, el nivel de analfabetismo, el número de personas bajo la línea de pobreza extrema, acceso a agua potable y drenaje, población vacunada contra enfermedades como tuberculosis, gasto público en educación y servicios de salud. También se incluyen variables como acceso a servicios tecnológicos y participación de la mujer en actividades económicas y políticas.

El IDH puede ubicarse entre cero y uno. Si el IDH es igual a uno (1.0), ello significa que se ha alcanzado el máximo posible en las tres dimensiones. La información aquí presentada dice relación sobre el Índice de Desarrollo Humano (IDH) calculado para Chile el año 2003 (última publicación del PNUD a la fecha).

No obstante lo anterior, las cifras mostradas para las comunas del área de estudio y en general para el país no son comparables internacionalmente, ya que los indicadores para construir dicho índice, han sido modificados para poseer una mayor diferenciación entre regiones. Es por esta razón que las variables consideradas para calcular este índice son:

Cuadro 3.2-7 Variables de Composición del IDH

SALUD	EDUCACION	INGRESOS
- Años de Vida Potencial Perdidos (AVPP) ¹⁸	- Alfabetismo	- Promedio per cápita de los ingresos autónomos del hogar ¹⁹
	- Años de Escolaridad promedio	- Desigualdad en la distribución del Ingreso (en el IDH regional)
	- Matriculación combinada (Cobertura escolar en cuatro niveles: preescolar, básica, media y superior)	- Incidencia de la Pobreza de ingresos

Fuente: PNUD, 2003.

El análisis respecto a los niveles del índice de Desarrollo Humano (IDH) para la comuna de Concón, no permite realizar un análisis comparativo entre periodos, ya que está no existía para el año 1994, sin embargo permite apreciar un buen panorama actual de la comuna, ya que se ubica en el lugar número 22 en el país.

Cuadro 3.2-8 Índice de Desarrollo Humano (IDH) – Año 2003

Ranking 2003	Región	Comuna	Valor IDH	Valor D. Salud	Valor D. Educación	Valor D. Ingreso	Cambio Ranking 1994 - 2003
22	V	Concón	0,781	0,865	0,813	0,665	-

Ranking establecido entre un total de 332 comunas y agrupaciones territoriales del país (la gran mayoría de los casos son comunas).

Fuente: PNUD

Respecto a la región, el 86% de la población habita en comunas que, comparadas con el conjunto de las comunas del país, muestran un índice de desarrollo humano alto o muy alto, y el resto lo hace en comunas con un Índice medio. Las comunas que destacan con un IDH más alto en el año 2003, de las quince que se encuentran en el quintil más alto, son **Concón**, Viña del Mar y La Cruz.

En la dimensión educación, la situación es más heterogénea, habiendo 25 comunas con un indicador comparativamente muy alto o alto, y, en el extremo contrario, seis con indicador bajo. Las que tienen los índices más altos en esta dimensión para el 2003 son **Concón**, El Quisco y El Tabo, dentro de las 25 que se ubican en el quintil más alto. Al lado opuesto, las comunas de Cabildo y Panquehue son las que presentan los niveles más bajos en esta dimensión.

En la dimensión salud, la situación es más heterogénea, ya que hay comunas en todos los niveles, aunque 29 de ellas se encuentran en los niveles muy altos y altos, concentrándose ahí el 67,1% de la población de la región. La comuna con menor índice en salud es Isla de Pascua, y en el otro extremo está Papudo. **Concón** se ubica en el quinto lugar después de Valparaíso y Viña del Mar.

Respecto a la dimensión ingresos, 23 de las 38 comunas de la Región de Valparaíso tienen indicadores buenos, las cuales concentran el 79% de la población. Dentro de las comunas que tienen mejores resultados en ingresos, destacan Viña del Mar y Juan Fernández; en el otro extremo se encuentra La Calera, dentro de las comunas con indicador bajo, en el medio se ubicaría la comuna de **Concón** junto a comunas como Villa Alemana y Olmué.

Respecto a su ubicación espacial para el año 2003, tal como se puede apreciar en la siguiente imagen la comuna de Concón se ubica en un sector de comunas con IDH Muy Alto y Alto.

¹⁸ Años de Vida Potencial Perdidos (AVPP): Se define como la diferencia entre el límite potencial de la vida (80 años) menos la edad de muerte de cada defunción.

¹⁹ Ingreso Autónomo: Son los ingresos por conceptos de sueldos, salarios, ganancias provenientes del trabajo independiente, incluido el autosuministro y el valor del consumo de productos agrícolas producidos por el hogar, renta de propiedades, ingresos por interés, bonificaciones y gratificaciones, así como jubilaciones, pensiones, montepíos y transferencias entre privados.

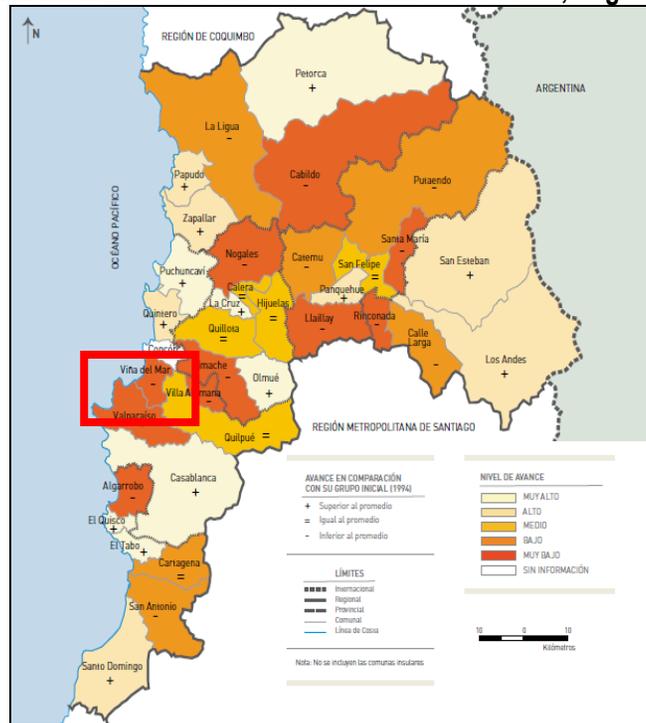
Ilustración 3.2-1 Índice de Desarrollo Humano (IDH).Región de Valparaíso. 2003



Fuente: PNUD, 2003.

Respecto al avance de la meta ideal del Índice de Desarrollo Humano para el periodo 1993 – 2003, la comuna de Concón como no tiene valores de comparación (no existía para el año 1993) se presenta sin información, pero llama la atención el contexto de sus comunas vecinas las cuales no estarías cumpliendo con la meta estipulada como las comunas de Limache y Viña del Mar, las cuales podrían influir a futuro en un retroceso potencial en el valor de IDH de la comuna de Concón.

Ilustración 3.2-2 Avance hacia la meta ideal de IDH 1994 - 2003, Región de Valparaíso



Fuente: PNUD, 2003.

ii Pobreza

El análisis de los niveles de pobreza e indigencia se desarrolla sobre la base de la encuesta CASEN, elaborada por el Ministerio de Planificación Nacional (MIDEPLAN) para los años 200, 2003, 2006 y 2009.

Primeramente es necesario definir algunos conceptos según MIDEPLAN, para realizar el análisis de la población y hogares y sus respectivas sus condiciones de pobreza.

- **Población u Hogares en Condiciones de Pobreza:** Se refiere a la población que vive en condiciones de pobreza (indigentes y no indigentes), según CASEN. A un individuo se le considera "**pobre**" si su nivel de ingreso se sitúa por debajo de un nivel mínimo que le permita satisfacer sus necesidades básicas; e "**indigente**" si éste no le permite satisfacer sus necesidades alimentarias. Estos mínimos se denominan "línea de pobreza" y "línea de indigencia", respectivamente.
- **Población u Hogares Indigente:** Se considera en situación de "indigente" a aquellos hogares que, aun cuando destinaran todos sus ingresos a la satisfacción de las necesidades alimentarias de sus integrantes, no lograrían satisfacerlas adecuadamente. Y se considera en situación de "pobre" a aquellos hogares cuyos ingresos son insuficientes para satisfacer las necesidades básicas, alimentarias y no alimentarias, de sus miembros.
- **Población u Hogares Pobre No Indigente:** Se le considera "pobre" si su nivel de ingreso se sitúa por debajo de un nivel mínimo que le permita satisfacer sus necesidades básicas

Se hace necesario señalar que dicha encuesta presenta un nivel de desagregación a nivel geográfico de comuna, por lo que los antecedentes presentados y analizados dicen relación con dicha escala de análisis.

iii Promedio de ingreso de los Hogares, Comuna de Concón

Para contextualizar previamente esta condición se revisara el nivel de ingreso de la comuna, para lo cual se recurrirá a los datos proporcionado por la encuesta CASEN para el periodo 2000 al 2009. Como se puede observar la comuna de Concón, ha presentado un aumento considerable de su promedio del ingreso autónomo por hogar²⁰, ha presentando cifras que bordean un aumento por sobre el 55% en la última década. De seguir esta tendencia se espera que un lapso de 3 años el ingreso absoluto bruto supere la barrera de los \$750.000.

Como se puede apreciar en la grafica, el mayor crecimiento experimentado en el ingreso autónomo se dio para en el periodo 2003 – 2006, donde se experimentó un crecimiento bruto cercano a los \$250.000 equivalente a un 38,13%.

iv Distribución de la población según pobreza

Al analizar la distribución de la pobreza (Indigentes + Pobres No Indigente) por persona, ver Gráfico2.3-4, se puede apreciar que la comuna de Concón, la población Indigente ha presentado un comportamiento oscilatorio en el tiempo identificando algunos peak (aumentos específicamente para los años 2003 y 2006) no pudiendo bajar de la barrera del 1.7%. Caso totalmente distinto para la población "Pobre No Indigente", que ha venido descendiendo sistemáticamente a lo largo del tiempo, es así como paso de un 22,4% para el año 2000 a un 5,2% para el año 2009 disminuyendo en un cuarto su representatividad. Respecto a la población No Pobre, esta ha ido en aumento exponencialmente, pasando de la barrera del 75% para comienzos del 2000 para llegar a finales de década a un 93%.

Al desagregar las cifras de población Indigente indican que está dada en mujeres por encima de hombres (77,3% sobre 22,7 %), mostrando una gran inequidad desde la perspectiva de género; por otra parte los Pobres No Indigentes se da en forma pareja en ambos sexos. En términos generales la población bajo la línea de pobreza corresponde al 10% de la población total. La población no pobre está distribuida en ambos sexos, con leve mayoría en mujeres.

²⁰ <http://www.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/casen/definiciones/ingresos.html#3>

v Distribución de los hogares según pobreza

Sobre la distribución de los Hogares en situación de pobreza (Indigentes + Pobres No Indigentes), se observa que la comuna de Concón, para los dos últimos periodos analizados se ha presenciado un descenso considerable, específicamente en el último periodo en donde los valores registrados en conjunto, no superan los dos dígitos, a diferencia de los años anteriores en donde superan el 10% de representatividad. Respecto a los Hogares al igual que las Personas, estos no descienden del 78% de la población, demostrando grado de estabilidad de la comuna, siendo la cifra más baja presentando a comienzos del 2000.

3.2.2 Conclusiones

A continuación se presentan las conclusiones relevantes del análisis socioeconómico comunal:

- Si bien la población comunal de Concón presentó un comportamiento acelerado los primeros años de su creación (aumento más del doble su población en un lapso de 13 años), para luego tornarse más discreto, la comuna se presenta con una dinámica positiva de crecimiento poblacional.
- A nivel comunal, es posible evidenciar que la comuna que concentran mayor número de población corresponden a la localidad urbana de Concón concentrando el 97,8%. En cambio para las localidades rurales hay que señalar que según los datos proporcionados por el Censo de Población y Vivienda las localidades rurales solo son categorizadas como: “*caseríos*” debido a que presenta valores muy bajos de población (inferiores a los 500 hab.) por lo cual se produciría una situación de *primacía urbana* y se evidencia un *desequilibrio* en cuanto a la distribución de población en la comuna.
- Respecto al crecimiento de la población en las localidades rurales, este se presenta alentador, identificando un crecimiento positivo para la mayoría de las localidades analizadas, superando inclusive el valor comunal, presentando casos de crecimiento del 100% como las localidades Villa Ilusión y el Caserío de Independencia.
- En cuanto a las características de los jefes de hogar, éstos presentan una escolaridad que se caracteriza por un nivel educacional predominante de Media/Común (36,77%), mención especial tiene la localidad urbana de Concón que es la que concentra la mayor cantidad de jefes de hogar con nivel educacional universitario que asciende a 4594 personas.
- Sobre la proyección futura de la comuna, se espera que para el año 2022 la localidad urbana de Concón supere los 58000 habitantes, con lo cual se mantendría la predominancia urbana registrada para el año 2002.
- En relación al análisis de las viviendas, en lo que respecta al déficit cualitativo de éstas, vale decir, en relación al nivel de precariedad, se puede señalar la localidad que presenta el mayor nivel porcentual respecto al total de viviendas en su interior, corresponde a la categoría Otras Localidades Rurales con 20,7% de sus viviendas se presenta en dicha situación, lo que se encuentra sobre el promedio del área de estudio, el cual alcanza al 12,4% del total de viviendas.
- Respecto a la cobertura del agua por cañería, alumbrado eléctrico y acceso a servicios higiénicos, estos se encuentran sobre el 90% de acceso, concentrándose preferentemente en la localidad urbana de Concón. Respecto a las localidades rurales son las de Villa Independencia e Independencia Sur son las que presentan condiciones más limitadas de cobertura.
- Sobre la materialidad de las viviendas predominan techos de tipo “Ligero” tanto en la localidad urbana como en las localidades rurales específicamente el subtipo Zinc. Respecto a la materialidad de las paredes se repite el patrón anterior, materiales “Sólidos” destacando la sub-categoría “Ladrillos” presentando valores cercanos al 63,76%. Sobre la cubierta del piso en esta predomina el sub-tipo “entablado” tanto para las localidades rurales como urbana con valores sobre el 60%. Hay que señalar que la localidad urbana de Concón es la que presentan la mayor concentración de materiales sólidos.
- La movilidad de la población, por motivos de trabajo o estudios, se caracteriza por hacia otra comuna. A nivel general, la comuna de Viña del Mar (3908 caos) es la que recibe el mayor número de población diaria, la cual alcanza a los 56,2% incluye tanto los habitantes de la comuna que

trabajan y/o estudian en la misma comuna, así como los de otras comunas del área de estudio que se desplazan hacia dicha comuna.

- En cuanto a las actividades económicas predominantes, a nivel general, predomina la población ocupada en el sector terciario específicamente en la rama de actividad Comercio al por Mayor o Menor con un 17,5%, dicha actividad se manifiesta de manera más pronunciada en la localidad urbana de Concón. Para las localidades rurales el escenario es completamente distinto ya que predomina la rama Agricultura, Caza y asociadas con un 20,43% destacando las localidades de Independencia Sur con más del 25% de su PEA empleada en dicha actividad.
- La situación laboral de la Población Económicamente Activa (PEA), ésta presenta un porcentaje de desocupación que a nivel general asciende al 45,6%. siendo superado por un punto porcentual por la localidad rural de Villa Independencia que presenta los valores más altos de desocupados 48,5%.
- Respecto a la caracterización socioeconómica de la comuna, se puede señalar que en la comuna predomina el estrato “Medio”, no obstante las localidades rurales presentan una caracterización “Medio-Bajo”. Caso aparte es la ciudad de Concón que presenta la estratificación más favorable de la comuna (22,1% de estrato Alto)
- Respecto a los indicadores sociales, la comuna de Concón ha experimentado un considerable aumento en su ingreso autónomo alcanzando la barrera de los \$700.00 a nivel comunal. De igual forma la línea de pobreza han presentado un descenso desde el año 2000 al 2009 situando su promedio comunal 6% del total de la población de la comuna. En términos de Índice de Desarrollo Humano, la comuna como no presenta datos para el año 1994 solo se puede señalar que hoy en día presenta un lugar favorable en el ranking país, situándola en el lugar 22, destacando en Salud.

3.3 Diagnóstico Sistema Urbano Construido

El estudio del Medio Construido, tiene como objetivo caracterizar el proceso de urbanización, mediante el diagnóstico de los componentes de la estructura e imagen urbana, y compila los factores como distribución de vivienda, subdivisión densidad.

3.3.1 Morfología urbana

Como elemento estructurante de la imagen urbana se estudia a continuación la estructura urbana de las principales áreas urbanas de la comuna.

a) Zona Urbana de Concón

La ciudad de Concón, se encuentra localizada en el borde costero del territorio comunal, a la altura de la desembocadura del río Aconcagua, constituyéndose esto como su límite norte. Esta localización define las siguientes limitantes de crecimiento. El río Aconcagua por el norte, el océano pacífico por el oeste, la comuna de Viña del Mar por el Sur y los terrenos de la refinería de Concón por el este.

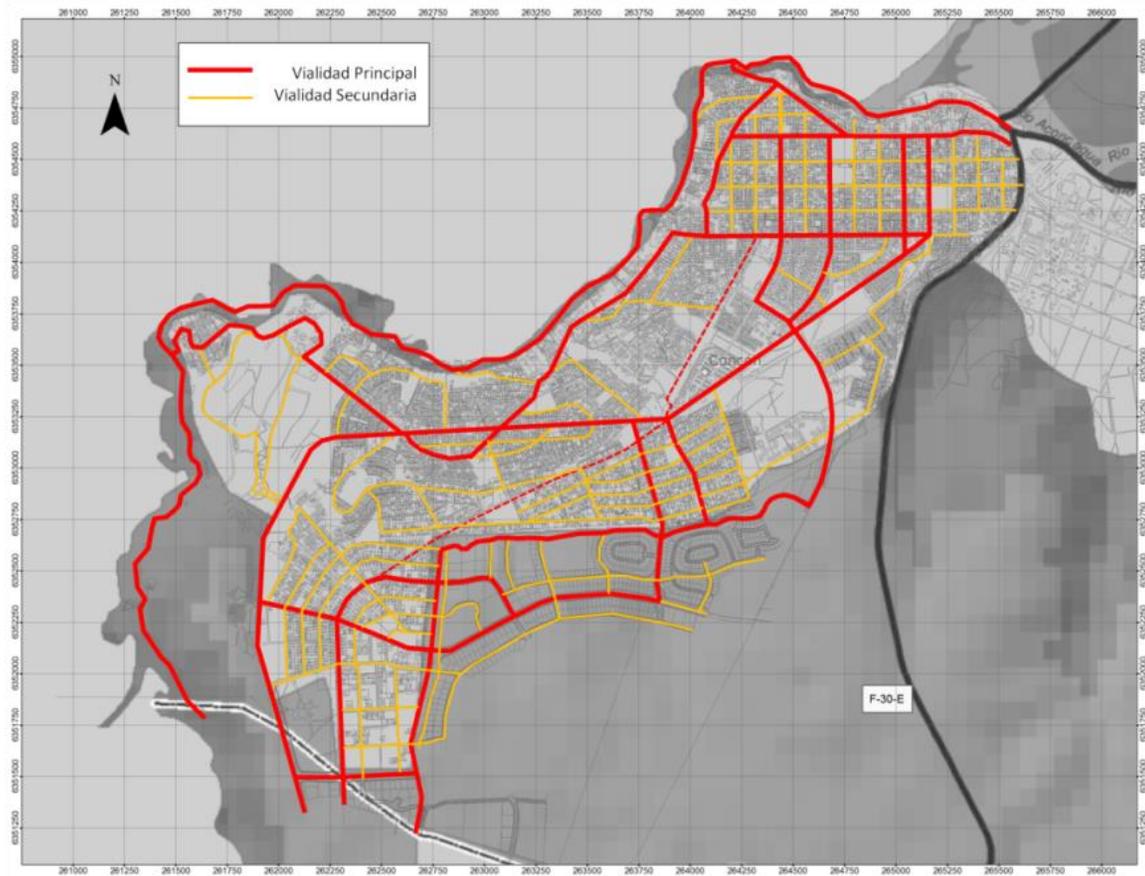
La situación descrita anteriormente define directamente la forma en la que se estructura el área urbana, la que comienza su desarrollo en el sector de la desembocadura del río, desde donde se desarrolla el camino costero, la actual Avenida Borgoño, bordeando todo el límite con el océano pacífico. En torno al camino costero se configura una estructura lineal de urbanización la que progresivamente va consolidando la línea de costa y a medida que avanza utiliza las laderas del cerro que separa la costa de la terraza superior de la ciudad.

Por otro lado, en la meseta de la zona alta de la ciudad, se estructura la trama urbana fundacional, caracterizada por la centralidad definida por la plaza de armas y la sucesiva conformación de cuadras del mismo tamaño de la plaza, localizándose tanto en el sentido norte sur, como este oeste, definiendo la estructura de damero que se consolida como el centro histórico de la ciudad.

Esta estructura definida del centro, se ve modificada notoriamente en el crecimiento que sufre la ciudad hacia el sur del territorio, donde se configura una estructura lineal en torno a las principales vías que orientan el desarrollo urbano y que conectan al centro de Concón con la ciudad de Viña del Mar. En base a esta estructura lineal se van consolidando distintos sectores, producto de acciones de urbanizaciones independientes, lo que arroja como resultado la existencia de tramas diversas, no relacionadas entre ellas, salvo en algunos puntos de contacto entre los sectores. Esta estructuración del área urbana sur de Concón, permite observar un territorio más discontinuo en su trama.

Una tercera forma de estructuración del territorio urbano, es la que se observa en la parte más alta de Concón, la que se caracteriza por la presencia de grandes proyectos inmobiliarios, que se localizan en terrenos de gran extensión, y se construyen en sucesivas etapas, las que permiten dar una continuidad formal y funcional a la trama urbana, lo que sumado a la división natural que producen los accidentes geográficos del territorio, constituyen el área en un sector definido al sur del territorio urbano de Concón. En la siguiente ilustración puede observarse la morfología de la ciudad de Concón.

Ilustración 3.3-1 Morfología Urbana de la Zona Urbana de Concón

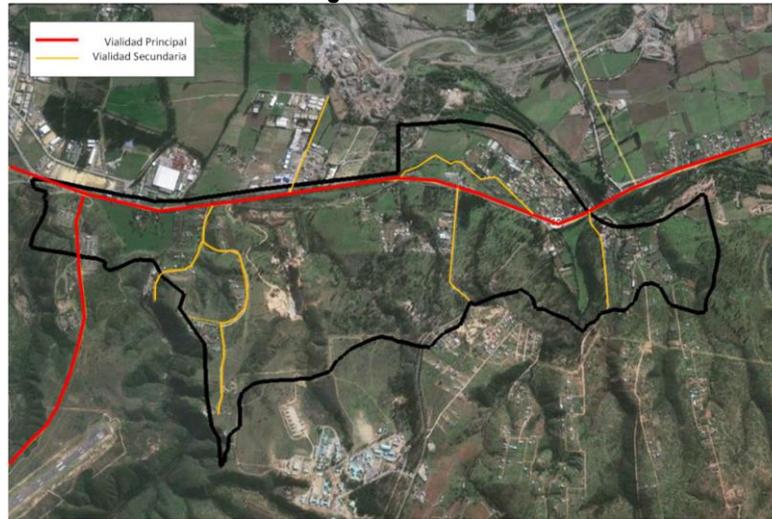


Fuente: Elaboración Propia

b) Localidad de Puente Colmo

La localidad de Colmo, integrada por el Plan Metropolitano de Valparaíso como zona de extensión urbana, se estructura en torno a la carretera que la une con la actual área urbana de Concón. En torno a esta vía se localiza el poblado de Colmo, principal entidad de la localidad. Además de esto, vías perpendiculares a la ruta principal se extienden en sentido norte sur, las que conducen a los sectores interiores del sector, en donde se localizan el resto de los sectores poblados de la localidad.

Ilustración 3.3-2 Morfología Urbana de la Localidad de Colmo



Fuente: Elaboración Propia

3.3.2 Espacio Construido

La caracterización del espacio construido se analiza a partir de los componentes edificados. En este contexto es posible constatar que los patrones tipológicos reconocibles responden a los periodos de consolidación.

a) Tipologías de edificación Urbana

La caracterización del espacio construido se analiza a partir de los componentes edificados presentes. En este contexto se ha constatado que los patrones tipológicos responden a líneas de expresión arquitectónica de los periodos de consolidación del centro poblado, que pueden sintetizarse en dos grupos: tipologías urbanas y tipologías rurales. A continuación se describen en mayor detalle cada una de estas.

i Tipología tradicional Urbana

Corresponde a tipologías propias del período fundacional de la ciudad. Por tratarse de una ciudad que se va consolidando alrededor de los años 50, en torno al funcionamiento de la refinera, la arquitectura fundacional consiste en vivienda unifamiliar, aislada, de materialidad como madera y albañilería, con altura de edificación entre 1 y 2 pisos, con techos originalmente de teja de arcilla, que con el tiempo ha sido remplazada por cubiertas de fierro galvanizado, línea de cumbrera paralela a la calle, con antejardín, emplazada en terrenos más largos que anchos. Debido al tiempo transcurrido, esta tipología ha experimentado diversas modificaciones y ampliaciones las que alteran y diversifican la imagen original del casco histórico de Concón.

Este tipo de tipología se asocia a una estructura de damero y tamaño predial que posee frente angosto y fondos de media manzana, esto debido a la sucesiva subdivisión de los cuartos de manzana. Además, es posible encontrar esta tipología en urbanizaciones que correspondieron a la extensión del casco histórico, principalmente al sur de este. A modo de ejemplo, mencionar Villa Magisterio, Los Manantiales, Los Romeros y Concón Sur.

ii Tipología de urbanización

Corresponde a aquellas urbanizaciones que han sido producto de intervenciones de vivienda subsidiada o a través de gestores privados. Se caracterizan por no estar ligadas a una trama tradicional si no que nacen producto de una dimensión predial, en muchos casos, mínima lo que deriva en una alta densidad urbana. Destacan los sectores de Las Palmeras, El Carmen, Villa Comercio, Villa Verde, Nueva RPC y Villa Primavera. Dentro de esta categoría se distinguen 4 tipos:

- Tipología continúa: Corresponde a bloques localizados puntualmente que van desde 4 a 5 viviendas en dos pisos de altura, se reconocen también como viviendas con subdivisión predial de tipo alargada, de poco frente y con pequeño antejardín. Su material estructural es la albañilería y posee cubiertas de zinc o asbesto cemento.
- Tipología bloque: Identificados en algunos casos con la Tipología CORVI, son edificaciones de 3, 4 e incluso 5 pisos de altura, en albañilería y cubiertas de asbesto cemento. A modo de ejemplo mencionar el sector de Villa Primavera.
- Tipologías Pareadas: Adoptadas por diversos desarrolladores, es común en el sector de Villa Aconcagua, entre otros, son de 1 a 2 pisos de altura y dependiendo del estrato social al cual sea dirigido, es posible encontrarlas en predios grandes o de mínimas dimensiones. La materialidad más frecuente es la albañilería y cubierta de asbesto cemento o zinc, según el grupo objetivo al cual está destinado el producto.
- Tipología Aislada: Es una tipología reconocible tanto en sectores de altos ingresos, como en los sectores de menores ingresos, las que generalmente son de autoconstrucción, su materialidad predominante es la madera o albañilería y la cubierta de zinc o teja de arcilla, dependiendo el estándar de la vivienda.

iii Tipologías de edificación en altura urbana

Esta tipología se encuentra distribuida de manera aleatoria en prácticamente la totalidad del área urbana de Concón, corresponde a edificios de departamentos antiguos o nuevos cuya altura no supera los 6 pisos. Su materialidad consiste en hormigones armados para la estructura, diversos tipos de soluciones para techumbres, generalmente ocultas en el diseño, con pinturas o enchapes de ladrillo como terminación de muros. Por localizarse en la zona interior de Concón, esta tipología no busca las vistas del mar ni lograr mayor altura de edificación.

iv Tipologías de edificación en altura costera

Esta tipología se caracteriza por su alto estándar de construcción, así como en la búsqueda lograr la mayor rentabilidad del terreno donde se emplaza, superando los 20 pisos de altura. Construidos en hormigón armado, contemplan construcción de estacionamientos subterráneos y en superficie, con terminaciones de fachada en pintura o enchapes de ladrillo. Estos se localizan en el sector costero poniente, en la terraza alta que se posiciona por sobre el borde costero. Su principal característica es el abalconamiento hacia el mar, permitiendo otorgar vistas privilegiadas para los residentes. Por lo demás, corresponde a una tipología que ha proliferado de manera veloz, generando una alta demanda de suelo, ejerciendo presión sobre terrenos de dunas contiguos al polo de desarrollo inmobiliario.

La demanda por este tipo de vivienda es alta, además ha estimulado la adquisición de segunda vivienda por parte de personas que no viven en Concón, así como de nueva vivienda para residentes que llegan a Concón, y trabajan en las comunas vecinas, situación que se ha potenciado por el desarrollo de rutas de tránsito vehicular que ha tenido la comuna, otorgando así una mayor accesibilidad hacia los polos de trabajo como Viña del Mar y Valparaíso.

v Tipología edificación en altura costera escalonada

Esta tipología se localiza en el borde costero, específicamente en el camino costero que comunica a Concón con las comunas costeras vecinas (Avenida Borgoño). Corresponde a un tipo de edificación en altura que se abalcona y retrae sistemáticamente conforme van subiendo de nivel, de manera de reposar su estructura sobre la ladera del cerro que se eleva por sobre la playa de la costa. Alcanza alrededor de los 10 pisos de altura en la mayoría de los casos. Su materialidad es de hormigón armado, fundado sobre la ladera del cerro. Sus terminaciones consisten principalmente en fachadas pintadas. No posee estructuras de techumbre, debido a que cada terraza de departamento se constituye en la losa de cielo del departamento inferior. El principal problema que debe enfrentar esta tipología es la proximidad al camino costero, lo que le imposibilita contar con solución adecuada de estacionamientos para los residentes.

vi Tipologías de Condominios

Esta tipología se localiza principalmente en el sector de Vista al Mar. Consisten en conjuntos de viviendas unifamiliares de dos pisos de altura, construidas principalmente en sistemas mixtos de albañilería y hormigón, con cubiertas de teja de arcilla, patios con antejardines y estacionamientos. Se encuentran bajo régimen de propiedad de condominio, por lo que poseen accesos controlados a las calles interiores de la urbanización.

Por su carácter más hermético no poseen mayor relación con la trama urbana y constituyen principalmente bordes divisorios de gran extensión.

vii Tipología de Vivienda Contemporánea

Esta tipología corresponde a vivienda unifamiliar, generalmente de autoconstrucción y en el caso del sector de Lomas de Montemar, Pinares de Montemar y Bosques de Montemar, asociado a inversión inmobiliaria en conjuntos de viviendas. Se caracteriza por su alto estándar de calidad en la construcción, así como en la diversidad de tipologías arquitectónica (estilo inglés, georgian, estilo mediterráneo)

Salvo en los casos en los que están asociadas a inversiones inmobiliarias en loteos de vivienda, esta tipología comienza a aparecer en sectores consolidados de la ciudad, como parte de un proceso de renovación de la vivienda, sobre todo en áreas aledañas al desarrollo inmobiliario en altura que se está produciendo en la ciudad.

La proliferación de este tipo de vivienda, en medio de sectores más consolidados, aporta a la atenuación de la imagen de balneario residencial campestre que, históricamente, han tenido los sectores residenciales de Concón. Algunos de los sectores donde se localizan este tipo de vivienda corresponden a Los Romeros, San Andrés y Vista al Mar, entre otros.

b) Tipologías Rurales

Dentro de esta tipología encontramos dos tipos según el sector de ubicación, estos son: Vivienda rural de borde costero y Vivienda tipo rural de sector agrícola.

i Tipología Tradicional Rural

Esta tipología se localiza en la localidad de Colmo, principal centro poblado del área rural. Consiste en viviendas aisladas, construidas en madera o albañilería, con cubiertas de plancha de fierro galvanizado, emplazadas en terrenos de mediana superficie. Se asocia a residencia para habitantes de estratos socioeconómicos medios y bajos. En algunos casos se puede distinguir la existencia de más de una vivienda por terreno.

3.3.3 Espacios Públicos.

a) Avenidas, calles y pasajes

Una de las principales características del conjunto de avenidas, calles del centro histórico de Concón, guarda relación con una trama urbana en forma de damero, que cuenta con perfiles amplios entre líneas oficiales, los que generan un espacio público complementario a las vía para dar cabida a la circulación peatonal sin fricciones con el flujo vehicular. Este factor, se corresponde a la baja densidad habitacional que existe actualmente en este sector. En época de verano, por no constituirse el centro histórico como el principal destino de los veraneantes, esta situación se mantiene relativamente estable.

Distinto es el escenario en los sectores que exceden al centro histórico, donde el tránsito vehicular de alta intensidad se concentra en ciertas vías, alguna de ellas han comenzado a experimentar una fuerte carga vehicular, producto del desarrollo inmobiliario y comercial que se concentra en su entorno.

i Avenidas

Como se indicaba anteriormente, podemos categorizar las avenidas de Concón distintamente, entre las que forman parte de la trama damero homogéneo del Centro Histórico, con aquellas avenidas estructurantes del crecimiento progresivo desde el centro histórico y que conectan los diversos barrios y sectores del resto de la ciudad, así como las relaciones de conectividad de escala intercomunal.

En el primer grupo destacan las siguientes: Maroto, San Agustín, Cortez y Vergara en el sentido oriente poniente; Y a las calles Barros Arana, Siete, Nueve y Diez en el sentido norte sur. Estas se caracterizan por poseer un perfil de 20m entre líneas oficiales, con calzadas de 7 m, pavimentadas en su mayoría, y aceras de 6,5 m a cada lado, no todas en pavimentadas. Este hecho permite contar con bandejones frente a las líneas de cierre de las edificaciones, o centrales al eje de la vía, en donde se materializan áreas verdes o áreas libres sin pavimentar que otorgan una imagen de amplitud a las vías céntricas.

Dentro del sistema de Avenidas se perfilan como dos vías importantes las vías Av. Magallanes y Av. Blanca Estela. Ambas se encuentran contempladas entre la vialidad estructurante del PREMVAL, en categorías de vías troncales.

En el caso de Av. Magallanes esta posee un perfil de 22m, con dos sentidos de circulación y dos pistas por cada sentido, un bandejón central de 3m y veredas de 2,5m a cada lado. Su tramo consolidado corresponde desde la calle Las Encinas en el norte y el sector del nuevo estadio en el sur. Esta posee un rol principal, comunicando al sector sur de la ciudad con el sector de equipamiento comercial en proceso de consolidación alrededor de la vía Concón Reñaca y el cruce con la Av. Manantiales Además su continuación hacia el norte del cruce permite la accesibilidad a las calles que conectan con el centro urbano (Tierra del Fuego y Clarenia), constituyéndose esta Av. Magallanes como una alternativa de salida hacia al sur, desde el casco histórico urbano.

A su vez la prolongación proyectada de la vía hacia el sur, hasta el límite comunal, permitirá la conectividad con la zona de extensión urbana residencial del área urbana colindante al sector Lomas de Montemar y su conectividad con la vialidad estructurante de la comuna de Viña del Mar. Así también este eje proyectado consolida un acceso desde la ciudad de Viña del Mar, a través de un sector urbano que se proyecta con altos estándares de calidad de espacio público e infraestructura, permitiendo a la ciudad de Concón consolidar una imagen urbana de calidad.

En el caso de la Av. Blanca Estela, ésta se ha ido materializando a través de los sucesivos proyectos de viviendas de los sectores de Lomas de Montemar y Pinares de Montemar. Actualmente esta vía nace en el poniente a partir de la vía Edmundo Eluchans hasta la calle San Ignacio en el sector de Pinares de Montemar. Cuenta con un perfil entre 22m y 32, con dos sentidos de circulación y dos a tres pistas por cada sentido, un bandejón central entre 3m y 5m y veredas de 2,5m a cada lado.

Esta vía permite dar acceso hacia los sectores de Bosques, Lomas y Pinares de Montemar desde la Av. Edmundo Eluchans, constituyéndose en la principal vía de tránsito, tanto de entrada y salida, para estos sectores que experimentan actualmente un alto desarrollo inmobiliario en crecimiento extensivo. La materialización del resto de la vía hacia el oriente permitirá consolidar un eje que conecta las dos vías principales de acceso a la ciudad como lo son la Av. Edmundo Eluchans y la Ruta F-30-E. Esto permitiría elevar el estándar de accesibilidad de toda consolidando vías alternativas que descompriman la carga vehicular actual de las vías que dan acceso a los principales sectores de Concón.

Su extensión hacia el oriente de la comuna, permitirá también la generación del cruce con Av. Magallanes, que permitirá consolidar un nodo vial de alta centralidad de flujos y de interés comercial, dotando a la ciudad de una estructura vial idónea para el desarrollo del sector sur de la ciudad, que actualmente experimenta una creciente inversión en proyectos habitacionales y de equipamientos.

En el caso de otras avenidas que no pertenecen al centro histórico, son Av. Concón Reñaca (Manantiales) y Av. Borgoño (Camino Costero). La primera de ella se conforma como la principal vía de acceso desde Viña del Mar, con un perfil de 20m, una calzada de 14m antes de ingresar a la zona consolidada de la ciudad, lo que le permite tener dos pistas por sentido, y aceras de 3 m cada una, lo que al momento de ingresar a Concón se reduce a una pista por sentido, ampliándose la superficie destinada a aceras. Si bien el diseño consolidado de la avenida no se mantiene continuo durante todo su trayecto, el perfil actual permite su eventual ampliación, de momento de necesitar aumentar su capacidad vial.

En el caso de la Av. Borgoño, esta cuenta con un perfil de 15m en la mayoría de su trayecto a lo largo de sus diversos tramos, lo que le permite tener una calzada de 7m pavimentados en su totalidad, con una pista por sentido, lo que en época de alta demanda resulta insuficiente, con alta congestión. Dado el perfil disponible resulta difícil que esta avenida puede ampliarse, por lo que es necesario considerar vías paralelas que aporten a descongestionar la vía.

Vías que requieren consolidarse en pavimentación son, por ejemplo, Avenida Lascar, la que cuenta con un perfil de 20 m lo que le permite tener un bandejón central de área verde, lo que aportaría a la imagen urbana del sector que atraviesa.

En el sector alto de la ciudad encontramos la Av. Los Pellines, que cuenta con un amplio perfil de 50m, lo que le permite tener doble pista por sentido, veredas de 6 m, calzadas de 7m por sentido y un parque central de 24m, definiendo un alto estándar en materia de vías y espacio público asociado a su diseño.

ii Calles

Las calles, principales conformadoras de la malla urbana, presentan un perfil relativamente homogéneo aunque con variaciones en la conformación del espacio “calle” según el tipo, altura y línea de edificación. Ya que en casi la mayor parte de los sectores la edificación es aislada, el espacio calle es conformado por los cierros y no por la edificación. A continuación se muestran las principales calles de las localidades contenidas en este estudio.

iii Pasajes

Los pasajes, en general se presentan como pequeñas penetraciones desde las calles principales, que tienen como función dar acceso a las viviendas, estos aparecen en aquellos sectores donde existen loteos residenciales planificados o tejidos de urbanización.

b) Estado de Conservación Vialidad

En general el estado de la vialidad se podría definir como bueno en cuanto a calidad de las carpetas y estado de las demarcaciones, tanto en las zonas de concentración de comercio y equipamiento como al interior de las villas residenciales más recientes. Sin embargo, aún existen algunos pasajes y calles sin pavimentar en las villas de algunos sectores. Este ítem se aborda principalmente desde el punto de vista la configuración físico espacial considerando el análisis de las tipologías existentes y si existe algún tipo de patrón de distribución en territorio. A continuación se incluye un cuadro resumen con la superficie de área verdes presentes en la comuna.

Cuadro 3.3-1 Áreas Verdes. Comuna Concón

Áreas verdes Concón (Tipología)	M ²	Porcentaje	M ² /Hab
Plazas	118.562,1	39,8	1,97
Parques intermedios	127.320,9	42,7	2,12
Bandejones	51.913,8	17,4	0,86
Total	297.796,7	100	4,97

Fuente: Elaboración propia / PLADECO CONCON 2010 / Proyección Población INE al 2011

La tipología de plazas y parques intermedios prevalecen en la zona urbana ocupando más de un 80% de las áreas verdes de la comuna. Los bandejones por su parte, al ser espacios de carácter ornamental y que por sus características físicas dificultan su uso sólo ocupan cerca del 17% de las áreas verdes de la comuna.

Las plazas, plazoletas y/o jardines públicos que se ubican inmersos en la trama urbana, y que comúnmente se denominan como “Plazas”, se localizan principalmente en la zona fundacional del área urbana, fueron diseñadas y pensadas como espacios enfocados en el “uso” relacionado al esparcimiento/recreación, no así como espacios ornamentales con funciones urbanas ligadas mas a la “imagen”. Un segundo grupo son los “Parques urbanos intermedios”, cuyas dimensiones son mayores, y tienen características de lugares más bien de paseo y actividades de tipo más dinámico que de permanencia. Finalmente, los “bandejones” son espacios más bien residuales y enfocados principalmente en la imagen y lo ornamental.

Es importante mencionar que una cantidad no menor de las plazas identificadas como tal, se emplazan en espacios más bien residuales, de dimensiones menores y cuyos bordes están compuestos mayoritariamente por fachadas ciegas (Panderetas, muros sin ventanas) y vías menores. Esta situación dificulta ciertamente su uso y apropiación y en la mayoría de los casos presentan signos de deterioro o mal estado. Estas plazas están localizadas principalmente en la intersección de villas con ejes viales de carácter mayor.

Los parques intermedios están localizados principalmente en los loteos más actuales, tanto en situación de borde o límite con loteos vecinos, como también siendo parte de ejes viales importantes. Destacan dentro de la primera configuración, el Parque Norte en las Lomas de Montemar, y el Parque Costa de Montemar emplazado junto a la edificación de altura. En la segunda categoría se identificó el parque Los Pellines emplazado en el eje del mismo nombre.

Por último, los Bandejones están localizados principalmente en torno a ejes viales y en las intersecciones de los mismos. En su mayoría se encuentran en buen estado, el no uso mayoritario facilita en parte la presencia de arborización y pasto, lo que otorga una imagen urbana favorable. Sin embargo, se reconocen algunas excepciones en donde no existen delimitaciones y funcionan como verdades barreras visuales.

Finalmente, mencionar que la distribución de áreas verde en la zona urbana responde a los siguientes patrones: primero en el caso de las plazas, su presencia en el territorio es más bien homogénea, las plazas de mayores dimensiones se localizan en la zona fundacional, mientras que el resto de las plazas siguen un patrón de localización principalmente al interior de las zonas residenciales en una escala mucho mas privada. Los parques urbanos, siguen mayoritariamente un diseño de carácter lineal y se localizan entorno a ejes preponderantes de circulación. Se localizan en los bordes de villas y loteos residenciales marcando el fin de una y el inicio de otra. Finalmente, los bandejones se localizan como parte de ejes vehiculares y minoritariamente en espacios residuales.

3.3.4 Usos de suelo

El uso predominante de suelo en la comuna corresponde a la vivienda, la que se encuentra distribuida de diversa manera sobre el territorio urbano comunal. Por otro lado, el equipamiento, principalmente comercial y de servicios, así como el acceso por parte de la población que habita en los distintos sectores comerciales de la ciudad, cumplen un rol importante al momento de permitir localización en sectores donde existe una alta demanda por su consolidación.

a) Localidad de Concón Urbano

El uso predominante de suelo en la comuna corresponde a la vivienda, la que, como se ha descrito en los capítulos anteriores se encuentra distribuida de diversa manera sobre el territorio urbano comunal, con las características ya descritas.

El equipamiento, principalmente comercial y de servicios, así como el acceso por parte de la población que habita en los distintos sectores comerciales de la ciudad, cumplen un rol importante al momento de permitir localización en sectores donde existe una alta demanda por su consolidación.

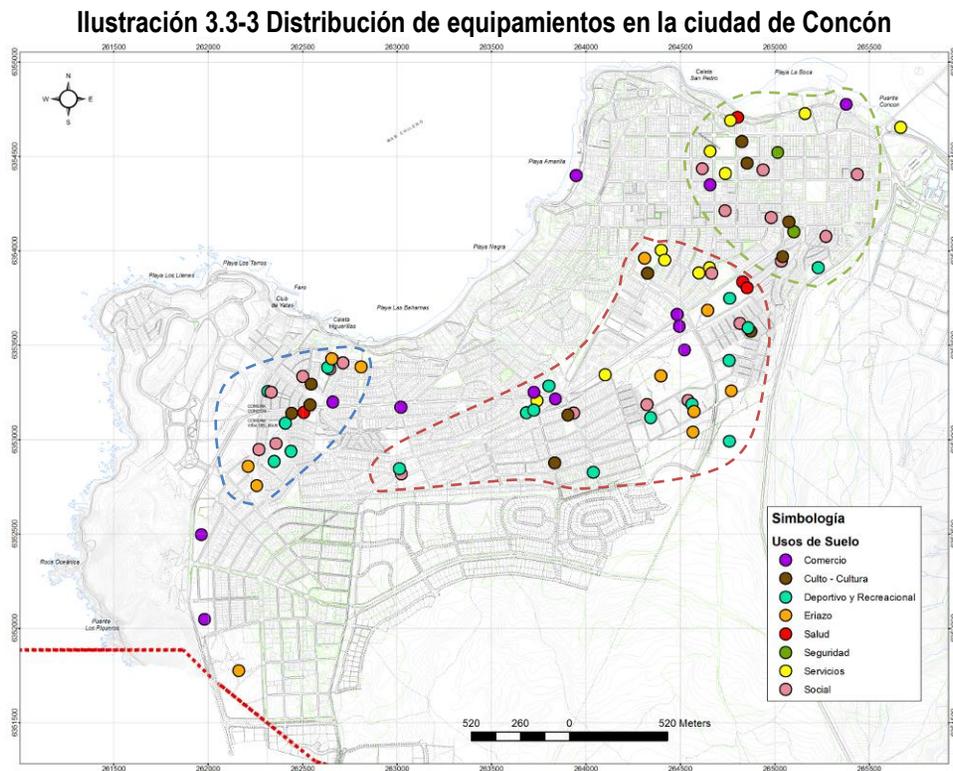
Si observamos el patrón de localización de los principales equipamientos, podemos observar tres sectores donde estos se concentran.

El primero corresponde al Centro Histórico, donde la principal calle que recibe comercial corresponde a la calle 7, en torno a la que además se localizan servicios y equipamientos de culto y cultura. En este sector predominan los equipamientos que tienen un rol social, como juntas de vecinos, y los de servicio que están ligados a las oficinas municipales que se funcionan en el sector.

El segundo sector, más amplio en extensión y radio de influencia, corresponde al que se consolida en torno a la vía Concón-Reñaca, el que concentra principalmente equipamiento comercial y deportivo, además de algunos equipamientos de salud de la comuna, y servicios. Como se ha analizado anteriormente, este sector paulatinamente ha ido desplazando al centro histórico como el lugar de la ciudad donde se localizan los principales usos que benefician a la mayoría de la población.

El tercer sector reconocible se focaliza en el sector de las Higueras y sus alrededores, donde se concentran una alta cantidad de equipamientos de culto y cultura, así como deportivos y sociales. Esto habla de la escala más residencial que posee el sector, así como que la oferta de equipamientos que en él se localiza posee una escala intermedia, que beneficia a parte de la población de la comuna.

En la siguiente ilustración se puede observar la distribución de los principales usos de equipamientos que se constatan en el territorio urbano de Concón así como la agrupación en núcleos que se puede conformar al momento de analizar su patrón de localización.



3.3.5 Infraestructura Urbana

A continuación se procede a identificar todas aquellas barreras físicas por obras de infraestructura de transporte y energía, así como la situación actual de los servicios sanitarios, analizando su cobertura y calidad. El análisis apunta a visualizar los problemas más importantes presentes en el acceso a servicios por parte de la población, así como la incidencia (negativa o positiva) que los servicios básicos tienen sobre las capacidades y cobertura comunal.

a) Infraestructura de Transporte

En el caso de la infraestructura de transporte, esta posee un rol fundamental para las relaciones que desarrolla la comuna de Concón con las comunas de Quintero, Limache y Viña del Mar, principalmente. En relación con la infraestructura de transporte, el material reunido permitirá caracterizar el sistema de transporte y la red vial que sustenta las relaciones internas y del área de influencia de cada sector urbano. Los contenidos de esta tarea son el insumo básico para el desarrollo de Estudio de Capacidad Vial (que se detalla en el Anexo III Estudio de Capacidad Vial).

i Rutas

- Ruta

Esta vía corresponde al antiguo trazado de la ruta CH-60, la que producto del nuevo trazado construido para la consolidación del corredor bioceánico entre Brasil y Chile, se desarrolla por el exterior de la comuna de Concón. Precisamente, la Ruta 64 comienza su trazado en la llegada de la ruta CH-60 en su entrada a Valparaíso y culmina enlazando con la misma ruta, a la altura de la localidad de San Pedro. Esta vía posee un diseño que permite velocidades de 80 km/h, con doble pista, una en cada sentido y además se encuentra pavimentada en su totalidad. Esta ruta posee una alta demanda de tránsito (superando los 20.000 vehículos diarios), tanto de vehículos livianos y pesados según análisis de su Tránsito Medio Diario Anual (TMDA).

- Ruta F-30-E

Esta ruta corresponde a la principal vía de acceso, desde Viña del Mar, a la comuna de Concón. Se encuentra pavimentada en su totalidad, posee dos pistas, una en cada sentido de circulación, con un diseño que permite velocidades de hasta 60 km/h. A esto se debe sumar el hecho que esta vía ingresa al límite urbano de Concón a través de la rotonda localizada en su límite norte, a la que confluyen rutas desde el oriente, norte y borde costero, generándose un punto de conflicto vehicular, sobre todo en la época de más tránsito. Esta vía continúa su recorrido hacia el norte comunicando a Concón con la comuna de Quintero.

- Ruta F-32

Esta vía une el área urbana de Concón, con el sector de Puente Colmo, propuesto como área de expansión urbana por el Instrumento de Planificación Territorial Urbana en proceso de aprobación, el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, atravesando el sector de los terrenos donde funciona la Refinería de Petróleo de Concón. Esta vía posee dos pistas de tránsito, una en cada sentido, se encuentra pavimentada en su totalidad y presenta un diseño que permite velocidades de hasta 60 km/h. Su función principal, además de conectar ambos sectores de vivienda ya nombrados y dar accesibilidad a la actividad industrial que se localiza entre ellos, es de conectar las dos rutas principales de la comuna, es decir, la ruta 64 y la F-30-E.

ii Vías Concesionadas en Estudio, Proyectadas o en Explotación}

Actualmente no existen vías concesionadas en explotación ni proyectadas al interior del límite comunal. Sin embargo, se encuentra en etapa de Estudio el proyecto que concesiona la autopista que uniría las ciudades de Viña del Mar, Concón y Puchuncaví, el cual se detalla a continuación.

- Autopista Puchuncaví- Concón – Viña del Mar – (Proyecto en Estudio)

Esta iniciativa surge desde el ámbito privado, como forma de dar solución a la problemática que genera la alta demanda de vías para el desplazamiento de los distintos balnearios y ciudades de la zona, sobre todo en la época de verano. El estudio evalúa el mejoramiento de 33 km de camino existente entre Puchuncaví y el sector de Torquemada de Viña del Mar, atravesando las localidades costeras de Concón, Quintero, Ritoque, Horcón y Ventanas.

Esta intervención tendría como objetivo la optimización de la red vial existente, aumentando la capacidad de la vía a doble calzada, elevando los estándares de seguridad de la vía y mejorando los servicios asociados a ella, lo que permitiría aumentar la velocidad máxima de circulación por ella. Se espera que esta intervención aumente el flujo diario sobre la vía, descongestione las áreas de mayor tráfico lo que a la larga busca incentivar la utilización de los puertos de la región, así como aumentar la actividad turística, inmobiliaria, energética y productiva de la misma

- iii Proyectos Sectoriales de Nuevas Vías y Mejoramiento de Vías existentes de la Red de Infraestructura Comunal de Transporte
- Camino Peñuelas – Puchuncaví

Este proyecto se encuentra en fase de elaboración de perfil. Corresponde a la elaboración de un estudio de pre factibilidad técnica y socio-económica del proyecto que propone construir una nueva vía conectora entre las localidades de Peñuelas y Puchuncaví. El objetivo es consolidar una circunvalación que sirva de vía alternativa al circuito que forman las rutas 68, la vía Las Palmas y la ex ruta CH-60.

- iv Vías Expresas

El PREMVAL propone tres vías expresas que atraviesan el territorio de la comuna de Concón. La primera se denomina VE-2v y corresponde al trazado de la ruta F-528. La segunda se denomina VE-3v, que corresponde al tramo entre la intersección de la ruta 64 con la ruta F-528 y el límite oriental con la provincia de Quillota. La tercera se denominar VE-7v que corresponde al tramo de la ruta 64 entre el límite comunal sur y la intersección con la ruta F-528.

Cuadro 3.3-2 Vías Expresas Propuestas por PREMVAL

Cód. Vía	Tramo		Ancho entre L.O.	Estado	Observaciones	Comuna
	desde	hasta				
VE-2v	Vía VE-1v (ruta 68 enlace nudo la pólvora)	El sur con límite urbano cruce estero Marga Marga	50	Propuesta		Valparaíso
	El norte con límite urbano, sector cruce Estero Marga Marga	Intersección vía VT-13 v				Viña del Mar y Concón
	Intersección vía VT-13 v	Empalme con vía VT-9v (F-528)				Viña del Mar y Concón
	Empalme con vía VT-9v	Empalme con vía VE-3v				Concón
VE-3v	Intersección de vías VE-7v en sector población Villa Independencia	El oriente, con límite provincia de Quillota	30	Existente	Asimilada a vía expresa conforme a art. 2.3.1 de la OGUC	Concón
VE-7v	Vía VE-1v, nudo acceso Viña del Mar por el sur	Nudo de unión con vías VT-35v y VT-14v por el norte	30	Existente	Asimilada a vía expresa conforme a art. 2.3.1 de la OGUC	Valparaíso y Viña del Mar
	Nudo de unión con vías VT-35v y VT 14v	Vía VE-6v, Troncal Sur	50	Existente	Corresponde a vía Las Palmas(ruta 60)	Viña del Mar
	Desde Troncal Sur VE-6v	Empalmar con vías VE-3v y VE-2v	50	Existente	Ex ruta 60 CH, vía empalma con vía Las Palmas en cruce con estero Marga Marga, continuando hacia el norte con sectores Villa Dulce, Achupallas, Reñaca Alto, aeropuerto Torquemada hasta vía VE-3v Villa Independencia.	Concón

Fuente: Ordenanza PREMVAL

Todas las vías se encuentran consolidadas, salvo el tramo sur de la VE-2v el cual aún no presenta pavimentación. Sin embargo la faja se encuentra ya ejecutada.

v Vías Troncales

Las vías troncales propuestas por el plan metropolitano de Valparaíso, en proceso de aprobación, abarcan vías nuevas, ensanches y existentes. Algunas de ellas se rescatan del Plan Regulador Intercomunal del año 1988. El trazado de cada una de ellas se puede observar en la ilustración de que procede al siguiente cuadro.

Cuadro 3.3-3 Vías Troncales Propuestas por PREMVAL

Cód. Vía	Tramo		Ancho entre L.O.	Estado	Observaciones	Comuna
	desde	hasta				
VT-2v	Limite Extensión Urbana	VE-2v	30	Propuesta		Viña del Mar
	Vía VE-2v	Vía VT-3v	30	Propuesta		
	Empalme con vía VT-3v	Vía VT-10v	30	Existente	Tramo ruta F-30-E	
VT-3v	Empalme de vías VT-14v y VT-48v	Vía VT-5v y vía VT-8v (Álvarez-Viana)	15	Existente	Asimilada a vía troncal art. 2.3.1 de la OGUC trazado Agua Santa	Viña del Mar
	Vía VT-5v y vía VT-8v	Vía VT-11v (Calle 5 Oriente)	40	Existente	Trazado par vial Álvarez-Viana	
	Vía VT-11v (Calle 5 Oriente)	Vía VT-19v	25	Ensanche ambos costados	Calle 5 oriente, asimilada a vía troncal art. 2.3.1 OGUC	
	Vía VT-19v	Empalme con vía VT-2v	30	Propuesta	Final de Calle 5 Oriente hasta el empalme con calle Central en el sector Gómez Carreño, pasando por Santa Inés, Av. Alessandri, Gómez Carreño, empalme con Camino Internacional, pasando por Reñaca Alto y Los Pinos	
VT-4v	Vía VT-10v	Vía VT-18v	25	Existente	Camino costero que corresponde a Av. Borgoño, asimilada a vía troncal, art.2.3.1 OGUC	Concón y Viña del Mar
VT-10v	Vía VT-4v	Vía VE-7v	25	Existente	Corresponde a ruta F-32, asimilada a vía troncal 2.3.1 OGUC	Concón
VT-12v	Vía VT-2v	Calle Los Pellines en el límite comunal sur de Concón	50	Ensanche costado oriente		Concón
	Calle Los Pellines, en el límite comunal sur de Concón	Calle Las Lencas en comuna de Viña del Mar	30	Propuesta		Concón y Viña del Mar
	Calle Las Lencas	Calle Los Faisanes	21	Existente	Asimilada a vía troncal, art. 2.3.1 de la OGUC	Viña del Mar
	Calle Los Faisanes	Av. Vicuña Mackenna VT-18v	30	Propuesta		
VT-15v	Vía VT-4v	Vía VT-4v en sector de empalme con vía VT-10v	20	Existente	Asimilada a vía troncal, 2.3.1 OGUC	Viña del Mar y Concón
VT-16v	Vía VT-2v	San Ignacio	30	Propuesta		Concón
	San Ignacio	Vía VT-15v	25	Existente	Corresponde a la Av. Blanca Estela, asimilada a vía troncal, 2.3.1 OGUC	
VT-17v	Vía VT-15v	Calle Los Pellines	25	Existente	Corresponde a calle Francisco Souza Cousiño	Viña del Mar y Concón
	Calle Los Pellines	Vía VT-2v	30	Propuesta		
VT-46v	VT-15v	VT-12v	30	Existente		Concón

Fuente: Ordenanza PREMVAL

- vi Vías intercomunales definidas en el Plan Intercomunal de Valparaíso, restablecidas por aplicación del artículo transitorio de la Ley N°20.791

En virtud de la entrada en vigencia de la Ley 20.791, que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en materia de afectaciones de utilidad pública de los planes reguladores, particularmente el artículo transitorio de la misma, todos aquellos terrenos destinados por el Plan Regulador a circulaciones, plazas y parques, que hubieren caducado en virtud de los plazos establecidos en las leyes N°19.939 de 2004 y 20.331 de 2009, fueron nuevamente declarados de utilidad pública.

Lo anterior, implica que todos aquellos terrenos considerados como vías en el Plan Intercomunal de Valparaíso (Decreto 30 (MOP) de fecha 12.01.1965, D.O. 01.03.1965.) y sus posteriores modificaciones se encuentran afectos a utilidad pública, con excepción de aquellos incluidos en la nómina elaborada por la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (Resolución Exenta N°950 de fecha 22.04.2015 – D.O. 05.05.2015) que incluyó aquellos terrenos respecto de los cuales la declaratoria de utilidad pública fue dejada sin efecto.

Siendo así las vías intercomunales definidas en el PIV de 1965 que se encuentran vigentes son las siguientes:

Cuadro 3.3-4 Vías PIV vigentes

Código Vía	Nombre	Tramo	Ancho	Observaciones
5-4	Av. Borgoño	Tramo entre límite urbano sur y calle Santa Laura	25 m.	
4-10b	Francisco Soza	Tramo comprendido entre 4-9c y 4-9d	25 m.	Vía 4-9c corresponde a vía VT-12v PREMVAL
4-9d	Proyección Av. Magallanes	Tramo comprendido entre vía 4-9 y 4-10	25 m.	
---	Nudo vial en intersección de vías 4-9c y 2-A-3 sujeto a estudio			Nudo vial sujeto a estudio
---	Nudo vial en intersección de vías 4-10 y 2-A-3 sujeto a estudio			Nudo vial sujeto a estudio

En relación a las vías consignadas en el cuadro precedente, es del caso señalar que estas se encuentran clasificadas como Vías de 3er Grado (Intercenales) y Vías Costeras Turísticas.

Considerando las características que el PIV otorga a estas vías, además de sus anchos proyectados (25 m), es dable concluir que acorde a la normativa de urbanismo y construcciones vigente, dichas vías corresponden a colectoras. Lo anterior implica igualmente que corresponde a vías que forman parte del ámbito de competencia del PRC, y que su definición por parte del PIV debe entenderse en el marco de las disposiciones transitorias de carácter supletorio, acorde a lo establecido en el inciso tercero del artículo 28 de la LGUC.

La disposición antes referida expresa que *“los instrumentos podrán establecer, sólo para territorios no planificados, disposiciones transitorias con carácter supletorio sobre las materias propias del otro nivel, sea éste superior o inferior, las que quedarán sin efecto al momento de entrar en vigencia el instrumento de planificación territorial que contenga las normas correspondientes a ese ámbito de competencia. **Estas disposiciones transitorias no serán imperativas para el nuevo instrumento.” (destacado nuestro)***

Siendo así las vías comprendidas en el cuadro anterior pueden ser modificadas libremente por el PRC, toda vez que no resulta imperativas.

b) Red de Infraestructura Urbana de Transporte

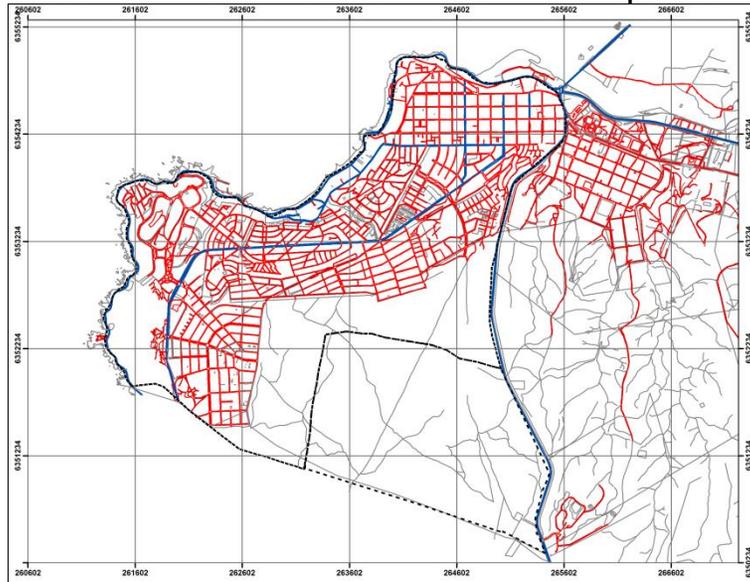
La infraestructura vial de la comuna cuenta con 129.372,2 metros lineales de caminos, de los cuales poseen pavimento 103.750 metros, lo que corresponde al 80,1 %. En el año 1997 las vías pavimentadas alcanzaban

el 57,2 %, el aumento sustantivo fue de 14.817,9 metros. Se debe considerar que todos los conjuntos nuevos de viviendas poseen caminos asfaltados o pavimentados, existen algún déficit de calles pavimentadas en Concón Viejo y sus alrededores, Los Romeros, Concón Sur, Villa Aconcagua al sur-oriente.²¹

La estructura vial urbana se define por un sistema periférico de vías y ejes interiores que garantizan la accesibilidad interna a cada uno de los sectores de la ciudad de Concón. El primer sistema se compone de las vías correspondientes a la ruta F-30-E, que corresponde a la principal vía de acceso a la ciudad desde el sector sur y de la vía que recorre el borde costero, la Av. Borgoño, que además permite acceder al interior de la ciudad a partir de vías perpendiculares que conducen a la parte alta de Concón.

El sistema de ejes interiores se estructura principalmente en base al camino Concón-Reñaca, el cual ingresa desde el sector sur de la ciudad para desarrollarse primero en sentido norte sur. Luego la vía experimenta dos quiebres, el primero que la hace desarrollarse en sentido oriente poniente y el segundo que la convierte en una diagonal que se dirige hacia el centro de la ciudad, rematando en la calle Diez, pasando previamente por la calle Siete, principal vía que conduce a la plaza de la ciudad. El segundo eje importante corresponde a la calle Vergara, que nace desde el sector sur del centro histórico, desarrollándose en sentido oriente poniente acercándose hacia el sector costero para experimentar un quiebre que la conduce hacia el sur, siguiendo la línea de costa en altura junándose al final de su tramo con el camino costero, en una de las principales bajadas desde el sector alto de Concón hacia la zona de Playa.

Ilustración 3.3-4 Red de Infraestructura Urbana de Transporte Concón



Fuente: Elaboración Propia en base a vialidad MOP

A partir de esta estructura principal se desarrolla el resto de la trama vial, la cual responde a los diversos procesos de urbanización y loteos que ha sufrido la ciudad, por lo que cada una de ellas tiende a responder a sus propios cánones y jerarquías interiores, formando una trama diversa y en algunos casos discontinua en la extensión del territorio. Ejemplo de esto es la escasa continuidad que poseen las vías que componen el sector del centro histórico de Concón, cuya estructura de Damero no ha sido considerada como base de proyección del resto de las vías que comienzan a desarrollarse hacia el sur de la ciudad.

En el siguiente cuadro se puede observar la vialidad estructurante propuesta por el actual Plan Regulador de la Comuna, en el cual destacan dos ensanches y 3 tramos de vía propuestos, que corresponden a las calles

²¹ PLADECO Comuna de Concón año 2010-2014

Labarca y San Pedro en el primer caso y a las calles Av. El Prado, Camino Miradores 1 y Camino Miradores en el segundo caso.

Cuadro 3.3-5 Vías Existentes, Ensanches y Vías Proyectadas PRC Concón Vigente

NOMBRE	DESCRIPCIÓN TRAMO	ANCHO	ESTADO	OBS
Av. Maroto	Entre Rotonda Concón y Calle Ocho	30.00 m	EXIST.	
Calle Pedro de Valdivia	Entre Calle Ocho y Calle Labarca	20.00 m	EXIST.	
Calle Labarca	Entre Calle Pedro de Valdivia y Av. Barros	20.00 m	EN	Caducada
Av. Barros	Entre Calle Labarca y Calle Cortés	20.00 m	EXIST.	
Calle Dos	Entre Calle Cortés y Av. Vergara	21.50 m	EXIST.	
Av. Vergara	Entre Calle Dos y extremo oriente de Calle Central	20.00 m	EXIST.	
Av. Vergara	Entre extremo oriente de Calle Central y Calle Las Elenas	15.00 m	EXIST.	
Calle Scipión Borgoño	Entre Calle Las Elenas y Calle Los Pescadores	15.00 m	EXIST.	
Calle Los Pescadores	Entre Calle Scipión Borgoño y el costado oriente de Avenida El Prado	15.00 m	EXIST.	
Av. El Prado	Trazado en diagonal desde Calle Los Pescadores hasta Calle Tomé	15.00 m	PR	Caducada
Calle Tomé	Entre Av. El Prado y Calle Mantagua	15.00 m	EXIST.	
Camino Miradores 1	Entre Calle Tomé y Calle San Pedro	15.00 m	PR	Caducada
San Pedro	Entre Paseo Miradores 1 proyectado y Calle Siempreviva	15.00 m	EN	Caducada
Siempreviva	Entre Calle San Pedro y Av. Pimpinelas	15.00 m	EXIST.	
Las Pimpinelas	Entre Calle Siempreviva y Av. Cornisa de Costa de Montemar.	20.00 m	EXIST.	
Avenida Cornisa	Entre Calle Las Pimpinelas y conexión con la Avenida Borgoño	20.00 m	EXIST.	
Camino Miradores 2	Entre Avenida Cornisa y Avenida Borgoño	20.00 m	PR	Caducada

Fuente: Plan Regulador Comuna Concón años 2006

En relación a las vías señaladas en el cuadro precedente, es importante hacer presente que, en virtud de la entrada en vigencia de la mencionada Ley 20.791, que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en materia de afectaciones de utilidad pública de los planes reguladores, particularmente el artículo transitorio de la misma, todos aquellos terrenos destinados por el Plan Regulador a circulaciones, plazas y parques, que hubieren caducado en virtud de los plazos establecidos en las leyes N°19.939 de 2004 y 20.331 de 2009, fueron nuevamente declarados de utilidad pública.

Lo anterior, implica que todos aquellos terrenos considerados como vías en el Plan Regulador Comunal de Concón vigente y sus modificaciones se encuentran afectos a utilidad pública, con excepción de aquellos incluidos en las nóminas elaboradas por la Municipalidad de Concón (Decreto N°879 de fecha 20.04.2015 – D.O. 25.04.2015) que incluyeron aquellos terrenos respecto de los cuales la declaratoria de utilidad pública fue dejada sin efecto, y que corresponden a las siguientes:

Cuadro 3.3-6 Vías PRC con declaratoria de utilidad pública dejadas sin efecto

NOMBRE DE LA VÍA	DESDE	HASTA	OBSERVACIÓN
Camino Miradores	Scipión Borgoño	Calle Mantagua	Ensanche proyectado
Camino Miradores	San Pedro	Las Pimpinelas	Ensanche Proyectad

Fuente: Elaboración propia en base a Decreto N°879 de 2015 Municipalidad de Concón

i Avenida Borgoño - Camino Costero

La vía del borde costero, Avenida Borgoño, no se encuentra clasificada actualmente. Por su función le correspondería ser clasificada como vía troncal. Sin embargo, su rol a nivel local presume un diseño que no permita altas velocidades, debido principalmente a la alta presencia de restaurantes y peatones que circulan por el borde costero. Su diseño actual corresponde a una calzada de 7m con una pista de 3,5 m por sentido de tránsito, se encuentra totalmente pavimentada. Posee además diversos puntos de acceso al sector alto de Concón, lo que le otorga importancia desde el punto de vista de la accesibilidad a zonas de vivienda y comercio en la ciudad.

ii Transporte Colectivo

El PLADECO reporta que en la comuna de Concón existe: un terminal de taxis y colectivos no autorizados, que se localiza en la rotonda de acceso a la ciudad, adyacente a la desembocadura del río Aconcagua, además de un terminal informal de buses en la plaza Cortés de Concón Viejo, cinco recorridos de Buses, uno de taxis colectivos a Viña del Mar y tres locales,.

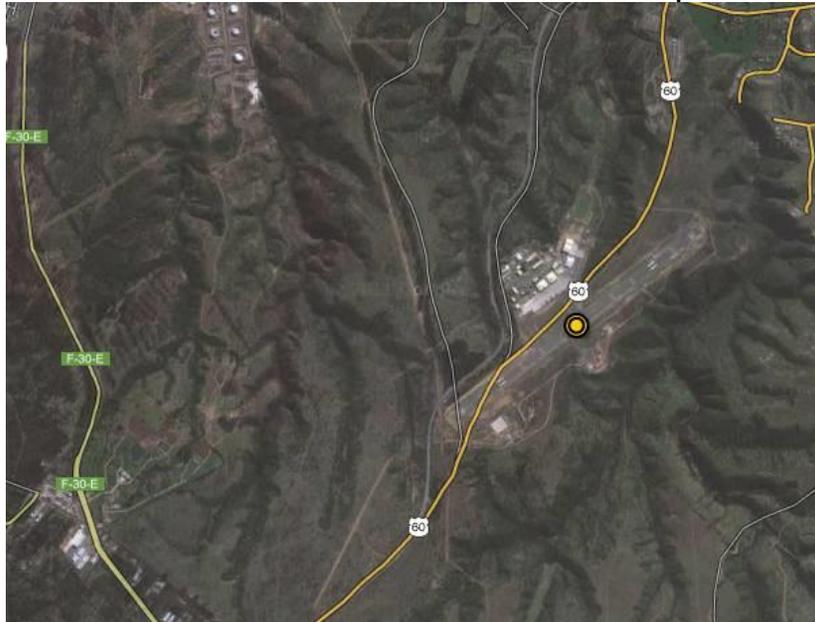
Por otra parte existe una serie de empresas de transporte privado de orden colectivo e institucional y dos asociaciones gremiales de taxis colectivos que completan el panorama local. En el contexto metropolitano en que se encuentra la comuna también aportan al sistema de transporte colectivo el servicio de transporte de orden intercomunal, de los buses que se dirigen al tanto al litoral norte como hacia el valle del Aconcagua.

c) Transporte Aéreo

El Aeródromo de Viña del Mar (designado así por la Dirección General de Aeronáutica Civil), más conocido como el Aeródromo de Torquemada, se encuentra actualmente operado por la Armada de Chile. En el transcurso del año 2012, éste aeródromo ha realizado un total de 389 operaciones, que constituye 188 arribos y 201 despegues. Este aeródromo funciona las 24 horas del día y es capaz de atender vuelos internacionales.

El Plan Director de Infraestructura del Ministerio de Obras Públicas, actualizado en diciembre del 2009, establece para este aeródromo la iniciativa de convertirlo en aeropuerto, de manera que pueda recibir pasajeros que viajen en vuelos comerciales, nacionales e internacionales.

Ilustración 3.3-5 Localización Aeródromo Torquemada



Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil

d) Infraestructura de Aguas Lluvias y Riego

La comuna de Concón no cuenta con un Plan Maestro de Evacuación y Drenaje de Aguas Lluvias. Este Instrumento se encuentra en desarrollo con cargo a un proceso que ha emprendido la Dirección Nacional de Obras Hidráulicas del MOP.

Sin perjuicio de lo anterior, con los aportes privados se han acometido obras de captación, conducción y evacuación de aguas lluvias consideradas en el denominado Colector Las Petras, quedando pendiente un tramo de aproximadamente 450 m cuyo trazado se ubica al interior de la referida quebrada y para el cual,

debido a los problemas de precaria estabilidad en que se encuentran las laderas que contienen el cauce, se ha previsto agregar un ducto de conducción de aguas lluvias y un conjunto de obras de sostenimiento y contención del talud.

Por otro lado, con recursos regionales se encuentra en etapa de ejecución los denominados colectores Primarios de Aguas Lluvias “Los Álamos”, “Central Bajo” y “Calle Cuatro”, todos emplazados en el área urbana de la comuna y con descarga independiente al mar, y que se muestran en la siguiente ilustración:

Ilustración 3.3-6 Colectores de Aguas Lluvias Concón

	<p>Colector Aguas Lluvias Los Álamos (BIP 30124660-0)</p>
	<p>Colector Aguas Lluvias Central Bajo, sector Los Romero (BIP 30124674-0)</p>



Fuente: SECPLA Municipalidad de Concón

No se reporta existencia de infraestructura de riego en la zona ni agrupaciones canalistas, así como asociaciones de agricultores que requieren de sistema de riego masivo.

e) Infraestructura Sanitaria

La empresa que posee la concesión de la red sanitaria de Concón corresponde a ESVAL, que según reporta la SISS, posee un 99,3% de cobertura de agua potable, 92,3% en servicio de alcantarillado urbano y un 92,3% en tratamiento de aguas servidas, números que igualan o superan en algunos casos los datos regionales aportados por la Superintendencia de servicios higiénicos, la que reporta una cobertura de agua potable para la región de un 99,3%, 91,8% de alcantarillado y 91,7% para el tratamiento de aguas servidas.

En el caso específico del área urbana de Concón, la Superintendencia de Servicios Sanitarios que para el año 2010 la comuna posee un 99,6% de cobertura de agua potable para la zona urbana, un 91,8% de cobertura de alcantarillado y un 91,8% de cobertura de tratamiento de aguas servidas. Este último ítem presenta una proyección al 2021 de aumento de cobertura hasta lograr el 97,1%.

Se reporta la inexistencia de servicio de alcantarillado público en el sector de Los Romeros, debido a inexistencia de conexión domiciliaria a la red, por lo que actualmente, el sector cuenta con soluciones particulares de alcantarillado, situación que debiera normalizarse, por tratarse de un sector localizado al interior del área urbana.

No se registra existencia de APR en el sector de Colmo, donde se cuenta con servicio de agua potable y alcantarillado particulares.

f) Infraestructura de Servicios Energéticos, Comunicaciones y Datos

El sistema interconectado central abastece a la ciudad de electricidad. Al oriente del área urbana de Concón se localiza la subestación Torquemada perteneciente al sistema. Esta subestación Recibe líneas de alta tensión de 110 kV de tensión. Las líneas provienen desde el norte, trayendo energía desde las Plantas Termoelectricas de Ventanas, Nuevas Ventanas y Colmito.

Ilustración 3.3-7 Sistema Interconectado central, Subsistema del Aconcagua



Fuente: Sitio web del Sistema Interconectado Central

La localización de la subestación corresponde a un sector fuera del área urbana actual de Concón y al interior del área de expansión urbana propuesta por el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, en proceso de aprobación. Asimismo, las líneas de alta tensión atraviesan por esta última, en su extremo poniente, siendo necesaria la integración de fajas de resguardo en los trazados reconocidos por el plan.

3.4 Análisis de Tendencia

3.4.1 Proyecciones socio-demográficas

La información corresponde a datos del pre Censo de población y viviendas de 2012 publicado por el INE²² y una proyección posterior al año 2042, considerando 30 años a partir de 2012. Además, permitió contrastar las viviendas ocupadas a las desocupadas conforme a la diferenciación de los datos de población publicados por el INE. La proyección a 30 años se realizó en tres escenarios, considerando distintas alternativas de la evolución de las tasas de crecimiento futuras, a partir de un escenario base que extrapola la tendencia observada del último período de datos (2002-2012) con la evolución proyectada de las tasas de crecimiento realizadas por el INE. La explicación y resultados de cada escenario de proyección se explican a continuación:

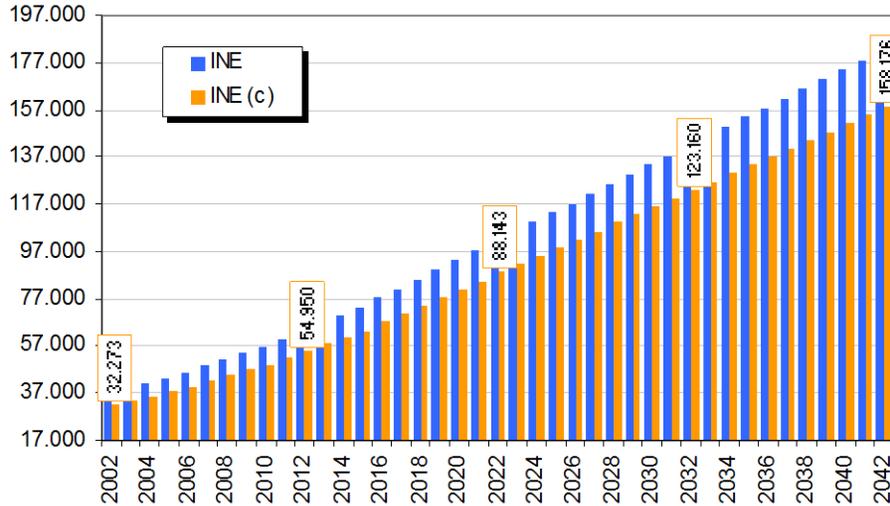
a) Proyecciones de Población INE

El INE entrega proyecciones oficiales de población para todas las comunas de Chile, por sexo y por edad. Para ello, trabaja con información de los últimos censos de población, más otras estadísticas demográficas disponibles hasta el Censo 2002, Pre censo 2012, las Estadísticas Vitales (muertes y nacimientos), y aquellas proyecciones que consideran otros factores socioeconómicos, como la migración, lo que ha permitido cubrir el período entre 1990 y 2020.

²² Correspondiente a los resultados preliminares del Censo de Población y Vivienda 2012 INE, por comuna para la región de Valparaíso. Período de Información 9 de abril al 30 de junio de 2012.

En el caso de la comuna de Concón, la tasa de la proyección promedio anual entre 2002 y 2012 es de 5,47%, y entre 2012 y 2042 de 3,59%. El siguiente cuadro muestra la proyección INE, y la corrección de datos de 2002 para la comuna entre 2002 y 2042. Destacada aparece la proyección INE corregida cada 10 años desde 2002:

Gráfico 3.4-1 Proyecciones de Población INE – comuna de Concón



Fuente: Elaboración Propia

Las proyecciones INE en la comuna de Concón establecen para el período 2002-2012 una tasa de crecimiento promedio muy superior a la tasa de crecimiento proyectada a nivel nacional. Dado que a nivel nacional los movimientos migratorios internos se anulan, y el efecto neto de la migración con el extranjero es despreciable, la tasa de crecimiento a nivel país es representativa del crecimiento vegetativo nacional. Por lo tanto, la proyección del INE indica que la comuna continuaría manifestando una fuerte inmigración de población. El siguiente cuadro muestra un resumen de las tasas de crecimiento proyectadas por el INE para la comuna de Concón:

Cuadro 3.4-1 Tasas de crecimiento proyectadas comuna de Concón

Período	Tasa de Crecimiento
2002 – 2012	5,47%
2012 – 2022	4,84%
2022 – 2032	3,40%
2032 - 2042	2,53%

Fuente: Elaboración Propia

b) Proyecciones de Población basada en antecedentes recientes

La población proyectada por el INE fue hecha con datos a 2002, y por tanto reflejando la realidad demográfica a esa fecha. Si bien en sistemas urbanos de gran tamaño, poco afectas a variaciones bruscas en la migración, estas proyecciones son altamente confiables, a nivel de entidades urbanas más pequeñas existen variables particulares poco proyectables a largo plazo. Sin embargo, existen antecedentes muy fiables de lo transcurrido en el período 2002-2012, que cambian la tendencia demográfica estimada por el INE en 2002, siendo los resultados del pre censo de 2012 los más importantes.

i Actualización de la población comunal a 2011

La población al año 2012, se estimó en función de los antecedentes de número de viviendas privadas según información preliminar que publica el INE del Censo de 2012, de acuerdo a la siguiente metodología:

- La información del número de viviendas privadas en la comuna de Concón para los censos de 1992, 2002 y precenso de 2011, se indica en el siguiente cuadro. Dado el numeroso aumento de la población permanente, se asume que la cantidad de viviendas desocupadas (normalmente, segunda vivienda) no ha aumentado y todo el crecimiento se ha traducido en viviendas ocupadas.

Cuadro 3.4-2 Actualización viviendas 2012

	1992	2002	2012
Total Viviendas	6.207	11.523	16.548
Viviendas Ocupadas	4.632	9.152	14.177
Viviendas Desocupadas	1.575	2.371	2.371

Fuente INE, Censos 1992, 2002, y Datos preliminares Censo 2012.

- Siendo relevante para la estimación de población sólo las viviendas ocupadas, se calculó su crecimiento entre 1992 y 2002 y el de la población permanente en los mismos años. El tamaño promedio de los nuevos hogares es de 2,97. Normalmente este indicador tiende a decrecer a lo largo de los años, pero se considera que en el caso de Concón se ha mantenido. Con ello, se puede calcular la cantidad de población permanente a 2012:

Cuadro 3.4-3 Actualización población 2012

	1992 - 2002	2002 - 2012
Nuevas viviendas ocupadas	4.520	5.025
Hab/Viv Ocupada Nueva Población	2.96	2.96
Nueva Población	13.401	5.715

Fuente: Elaboración Propia

Por último, se calculan las tasas de crecimiento implícitas a partir del cuadro de población proyectada, los datos de censos anteriores y su comparación con los promedios nacionales:

Cuadro 3.4-4 Tasa de crecimiento población 2012

	1970-1982	1982-1992	1992-2002	2002-2012
Concón	5,09%	3,21%	5,51%	1,83%
Chile	2,46%	1,65%	1,25%	1,02%

Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo con el cuadro anterior, para el último periodo se observa una tasa de crecimiento para la comuna de Concón levemente superior al crecimiento promedio nacional. Si bien la tendencia es frecuentemente al descenso, se constata alternancia entre períodos de gran crecimiento y de crecimiento más moderado, siendo superior al promedio nacional.

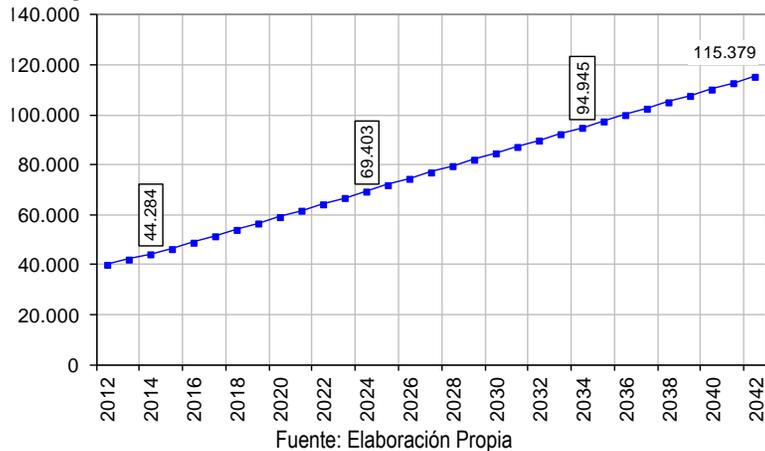
ii Proyección tendencial de la población

Según estimaciones de población a 2012, se han identificado tendencias recientes de crecimiento de la población a nivel comunal, que difieren de las proyecciones del INE con fuente censal 2002. Las tasas de crecimiento recientes 2002-2012 constituyen el insumo principal para la formulación de un escenario tendencial o base de proyección.

La proyección tendencial de la población se nutre de algunos supuestos:

- La tendencia normal de las tasas de crecimiento de la población de largo plazo, es a la disminución, tal como lo demuestra la evolución del indicador a nivel nacional sostenidamente en todas las mediciones censales. Esta disminución acompaña al desarrollo económico-social de casi todos los países, en el cual se verifica un menor crecimiento vegetativo.
- La población al año 2012 es la estimada en base al pre censo, y su crecimiento se basa en el período 2002-2012, decreciendo anualmente en la proporción de la trayectoria estimada por el INE.

Gráfico 3.4-2 Proyección de Población Comuna de Concón – Escenario Base o Tendencial



3.4.2 Proyecciones socio económicas

En su origen, la comuna de Concón correspondía a una caleta de pescadores y un pueblo costero pequeño. Sin embargo, con el paso del tiempo se generó un crecimiento de la población del borde costero del Gran Valparaíso y el destino de numerosas familias demandantes de segunda vivienda, con lo que su población creció rápidamente, a tasas que promediaron el 4,3% anual entre 1970 y 2002.

En los últimos 10 años, se observa un establecimiento importante de población permanente de estrato alto, donde la gran mayoría de la población reside en forma permanente en la comuna (Ej. Sector Montemar). Ello ha hecho que los porcentajes de población pobre disminuyan fuertemente entre 2006 y 2009, mientras que a nivel nacional y en prácticamente todas las regiones del país haya aumentado. Por lo tanto, la naturaleza del crecimiento de la población de Concón hace que la distribución porcentual de sus estratos socioeconómicos se vaya concentrando en los más altos.

Cuadro 3.4-5 Proporción de Hogares según situación de Pobreza

Indigentes	2003	2006	2009
Concón	3,77%	2,67%	2,74%
Región de Valparaíso	3,88%	2,32%	3,27%
País	3,87%	2,72%	3,44%

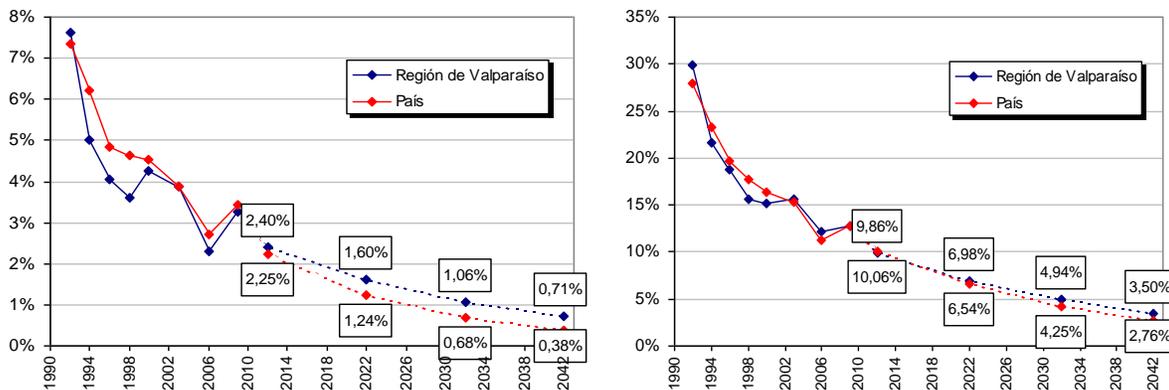
Total Pobres	2003	2006	2009
Concón	12,11%	11,29%	7,90%
Región de Valparaíso	15,66%	12,10%	12,71%
País	15,29%	11,26%	12,74%

No Pobres	2003	2006	2009
Concón	87,89%	88,71%	92,10%
Región de Valparaíso	84,34%	87,90%	87,29%
País	84,71%	88,74%	87,26%

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas CASEN.

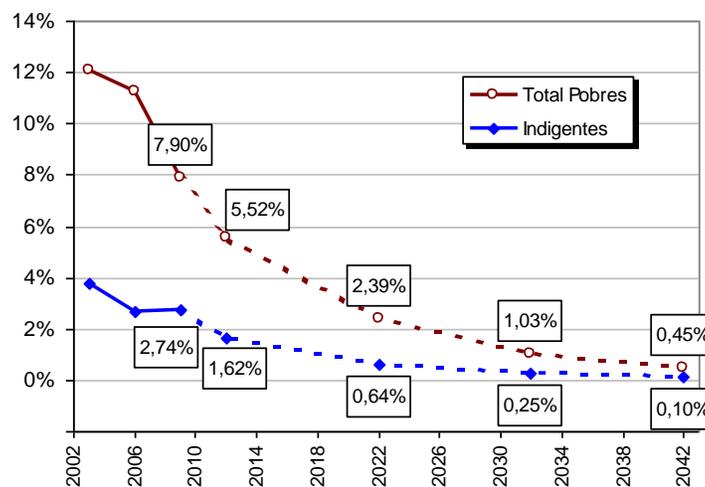
Los datos de la encuesta Casen para Concón existen sólo desde 2003, ya que antes la comuna estaba incluida en los datos de la comuna de Viña del Mar. En cambio, para la región de Valparaíso y a nivel nacional existen datos desde 1990, con lo que es posible estimar una tendencia de estas variables, según se describe en los siguientes gráficos:

Gráfico 3.4-3 Datos y Estimaciones de Pobreza e Indigencia. Región de Valparaíso y Chile. Hogares Indigentes



Fuente: Encuestas CASEN y Elaboración propia.

Gráfico 3.4-4 Datos y Estimaciones de Pobreza e Indigencia. Comuna de Concón



Fuente: Encuestas CASEN y Elaboración propia.

La extrapolación en la comuna de Concón asume una disminución en la relación con los indicadores comunales que representan el promedio nacional, de acuerdo a su trayectoria lineal entre 2003 y 2009. La

comuna de Concón tendría sobre un 99% de los hogares en categoría No Pobre a 2042. Ello es congruente con el hecho de que todo el crecimiento de la comuna se da hoy en estratos medio altos y altos.

3.4.3 Escenarios de Desarrollo Urbano

Los escenarios de desarrollo corresponden a actuaciones o cursos probables resultantes de las tendencias observadas, muchas veces de variables de importancia económica, que incentivan o desincentivan procesos migratorios. La nueva población demandará nuevo suelo urbano mixto, por lo que la demanda de suelo habitacional mixto requiere la proyección de población comunal, la que será dimensionada aplicando estándares de densidad. Las estimaciones de suelo variarán proporcionalmente al escenario de proyección de población que se trate, estos serán analizados a continuación.

- **Escenario Base o Tendencial**

El INE proyecta para Concón una tasa de crecimiento decreciente, cuya disminución es más lenta que a nivel nacional e inferior a la proyectada por el INE. Para todo el período de análisis, la tasa de crecimiento es inferior a la proyectada, aceptando como válida la estimación de crecimiento del período 2002-2011 realizada en base al censo. No obstante, con ello resulta un crecimiento en el largo plazo, mayor al proyectado a nivel nacional y manteniendo siempre tasas positivas de migración.

- **Escenario Optimista**

Considera las tasas de crecimiento poblacional estimadas por el INE, directamente. Estas tasas parten de un 5,51% anual en 2012 y disminuyen a 2,26% en el año 2042, siendo siempre 1,36 veces las proyectadas para el escenario Base. Este escenario asume que la tendencia histórica del crecimiento de Concón continúa sin ningún tipo de restricción a la oferta de suelo ni de otro tipo que mermen la demanda.

- **Escenario Pesimista**

A partir de la tasa de crecimiento estimada para el período 2002-2011, común a todos los escenarios, se proyecta una disminución en el tiempo acorde a la trayectoria esperada para el crecimiento a nivel nacional. Esto no quiere decir que Concón asumiría el mismo crecimiento promedio del país (es decir, tasas de crecimiento vegetativas) sino que la moderación del crecimiento sigue el mismo patrón; el crecimiento de Concón sería siempre 3,94 veces el crecimiento nacional, manteniendo en el tiempo tasas que suponen una migración neta positiva para la comuna.

a) **Población según Escenario**

La proyección de población se fundamenta en una estimación previa de las tasas de crecimiento, según explicación dada anteriormente. Las proyecciones según escenario se muestran en las tablas siguientes:

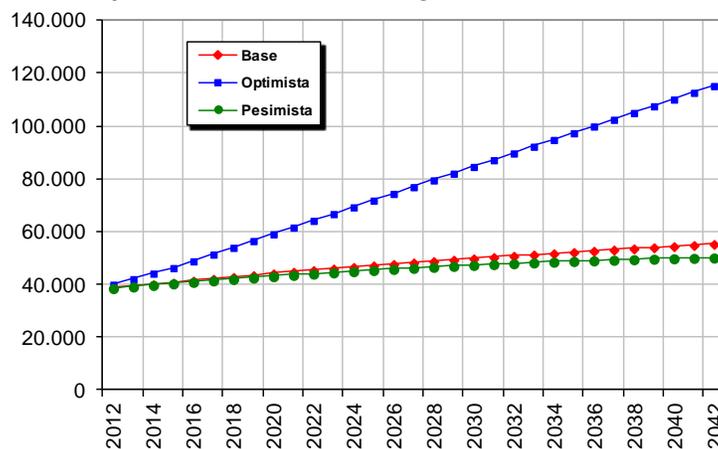
Cuadro 3.4-6 Estimación de Población según Escenarios

Año	Tasas de Crecimiento				Año	Población Total		
	Base	Optimista	Pesimista	Chile		Base	Optimista	Pesimista
2012	1,85%	5,51%	1,64%	0,92%	2012	38.689	40.082	38.612
2013	1,75%	5,24%	1,58%	0,88%	2013	39.368	42.183	39.224
2014	1,67%	4,98%	1,53%	0,85%	2014	40.024	44.284	39.823
2015	1,58%	4,73%	1,47%	0,82%	2015	40.658	46.379	40.409
2016	1,85%	5,52%	1,42%	0,79%	2016	41.410	48.941	40.981
2017	1,75%	5,24%	1,36%	0,76%	2017	42.136	51.506	41.539
2018	1,67%	4,97%	1,31%	0,73%	2018	42.838	54.068	42.083
2019	1,59%	4,74%	1,26%	0,70%	2019	43.518	56.632	42.612
2020	1,51%	4,51%	1,21%	0,67%	2020	44.175	59.186	43.127
2021	1,44%	4,32%	1,16%	0,64%	2021	44.813	61.740	43.626
2022	1,38%	4,14%	1,11%	0,62%	2022	45.434	64.294	44.109
2023	1,33%	3,97%	1,06%	0,59%	2023	46.038	66.849	44.577
2024	1,28%	3,82%	1,01%	0,56%	2024	46.627	69.403	45.029
2025	1,23%	3,68%	0,97%	0,54%	2025	47.201	71.957	45.465
2026	1,19%	3,55%	0,92%	0,51%	2026	47.762	74.511	45.884
2027	1,15%	3,43%	0,88%	0,49%	2027	48.310	77.065	46.287
2028	1,11%	3,31%	0,83%	0,46%	2028	48.846	79.620	46.672
2029	1,07%	3,21%	0,79%	0,44%	2029	49.371	82.174	47.041
2030	1,04%	3,11%	0,75%	0,42%	2030	49.885	84.728	47.392
2031	1,01%	3,01%	0,70%	0,39%	2031	50.388	87.282	47.725
2032	0,98%	2,93%	0,66%	0,37%	2032	50.882	89.837	48.041
2033	0,95%	2,84%	0,62%	0,35%	2033	51.366	92.391	48.339
2034	0,93%	2,76%	0,58%	0,32%	2034	51.841	94.945	48.619
2035	0,90%	2,69%	0,54%	0,30%	2035	52.308	97.499	48.881
2036	0,88%	2,62%	0,50%	0,28%	2036	52.767	100.053	49.124
2037	0,85%	2,55%	0,46%	0,26%	2037	53.218	102.608	49.349
2038	0,83%	2,49%	0,42%	0,23%	2038	53.661	105.162	49.556
2039	0,81%	2,43%	0,38%	0,21%	2039	54.098	107.716	49.744
2040	0,79%	2,37%	0,34%	0,19%	2040	54.527	110.270	49.913
2041	0,78%	2,32%	0,30%	0,17%	2041	54.950	112.824	50.063
2042	0,76%	2,26%	0,26%	0,15%	2042	55.366	115.379	50.194

Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo a las estimaciones, la población de Concón en los próximos 30 años debería aumentar al menos un 30% (escenario pesimista), con un máximo de un 107% sobre la población actual; ello implica una magnitud promedio entre 600 y 2.600 nuevos habitantes al año.

Gráfico 3.4-5 Proyecciones de Población según escenario. Comuna de Concón



Fuente: Elaboración Propia

En conclusión corresponde señalar que para efectos de lo establecido en el artículo 2.1.10 de la OGUC, el crecimiento urbano proyectado por el Plan será de **115.379 habitantes, acorde al Escenario Optimista expuesto precedentemente.**

Fundamenta lo anterior, el escenario contemplado por el PREMVAL para efectos de determinar las densidades máximas y promedio, el que en el caso de la comuna de Concón considera una población de 110.724 habitantes al año 2030.

Lo anterior, sin perjuicio que en el caso de algunos estudios especiales se analizarán otras variables y consideraciones acorde a la metodología específica que corresponde aplicar en cada caso.

b) Estimación de Consumo de Suelo

La demanda de suelo habitacional mixto incluye tanto vivienda como usos de equipamiento de salud, educación, comercio y servicios, complementarios al uso residencial. Ello se logra con la aplicación de densidades brutas en el territorio, que incluyen tanto cesiones viales y áreas verdes, como los otros usos mencionados.

i Densidades

La comuna de Concón ha sido dividida en 17 Unidades habitacionales, cada uno con sus particulares condiciones de densidad actual, consolidación del suelo y densidad probable a futuro, en consecuencia con los objetivos territoriales de planificación definidas para cada una.

Cuadro 3.4-7 Superficies y Densidades en Concón, por Unidad Habitacional

Unidad Habitacional	Nombre	Ha totales	% Ocupado	Ha Ocupadas	% Disponible	Ha Disponibles
UH 1	Centro	87,79	95%	83,40	5%	4,39
UH 2	Los Romeros	38,6	90%	34,74	10%	3,86
UH 3	Villa Magisterio/Los Manantiales	41,58	90%	37,42	10%	4,16
UH 4a	Polígono Equipamiento Oriente	19,59	10%	1,96	90%	17,63
UH 4b	Villa Concón Sur	86,88	90%	78,19	10%	8,69
UH 4c	Villa Aconcagua, Las Gaviotas, Los Troncos, San Andres	59,32	80%	47,46	20%	11,86
UH 5	Las Higueras	16,22	90%	14,60	10%	1,62
UH 6	Costa de Montemar	44,9	15%	6,74	85%	38,16
UH 7	Ecosistemas Dunarios	44,53	0%	0,00	100%	44,53
UH 8	Bosques de Montemar	102,19	60%	61,31	40%	40,88
UH 9	Lomas de Montemar	103,91	55%	57,15	45%	46,76
UH 10	Villas Palmeras, El carmen, Comercio, Verde y Nueva RP	30,06	95%	28,56	5%	1,50
UH 11a	Borde Costero Gastronómico Poniente	50,72	100%	50,72	0%	0,00
UH 11b	Borde Costero Gastronómico Oriente	26,9	100%	26,90	0%	0,00
UH 12	Zona Extensión	345,21	0%	0,00	100%	345,21
UH 13	Estadio	52,87	5%	2,64	95%	50,23
UH 14	Costa Brava	24,92	55%	13,71	45%	11,21
Total/Promedio		1176,19	61%	545,50	39%	630,69

Nota: Las hectáreas disponibles en cada Unidad Habitacional fueron estimadas a partir de fotografías aéreas. En aquellas unidades que pueden densificarse, el porcentaje de suelo disponible puede ser superior al saldo de suelo no ocupado.

Unidad Habitacional	Nombre	Hab/ha Actual	Población Estimada Actual	Hab/ha en Crecimiento	Hab/ha Promedio	Población Estimada Total
UH 1	Centro	100	8.340	500	300	26.337
UH 2	Los Romeros	120	4.169	120	120	4.632
UH 3	Villa Magisterio/Los Manantiales	130	4.865	500	241	10.021
UH 4a	Polígono Equipamiento Oriente	-	-	-	-	-
UH 4b	Villa Concón Sur	130	10.165	500	241	20.938
UH 4c	Villas Aconcagua, Las Gaviotas, Los Troncos, Sn Andrés	130	6.169	500	241	14.296
UH 5	Las Higueras	150	2.190	150	150	2.433
UH 6	Costa de Montemar	1.200	8.082	1.200	1.200	53.880
UH 7	Ecosistemas Dunarios	-	-	-	-	-
UH 8	Bosques de Montemar	40	2.453	40	40	4.088
UH 9	Lomas de Montemar	60	3.429	60	60	6.235
UH 10	Villas Paleras, El Caren, Comercio, Verde y Nueva RPC	150	4.284	150	150	4.509
UH 11a	Borde Costero Gastronómico Poniente	20	1.014	20	20	1.014
UH 11b	Borde Costero Gastronómico Oriente	20	538	20	20	538
UH 12	Zona Extensión	-	-	70	70	24.164
UH 13	Estadio	-	-	100	95	5.023
UH 14	Costa Brava	120	1.645	120	120	2.990
TOTAL/Promedio		105,12	57.342	200,55	153,97	181.098

Nota: Las densidades actuales son brutas y estimadas en cada Unidad Habitacional. Las densidades en zonas de crecimiento (ha disponibles) se estimaron de acuerdo al objetivo de ocupación territorial. La densidad promedio es ponderada de acuerdo al % de suelo considerado disponible. La población estimada surge de la multiplicación de densidad promedio con Ha Totales.

La población estimada actual de 57.342 personas no coincide con la población permanente estimada a 2012 de 37.988 personas. La razón es que en el cuadro anterior la población se aproximó con 4 habitantes por vivienda (conversión de densidad normativa), las cuales incluyen también segunda vivienda, por lo que se trata sólo de una aproximación.

La población estimada total supone cumplir con la estimación de la densidad promedio para cada zona. La densidad en zonas de crecimiento involucra tanto zonas no edificadas como zonas de renovación que se densifican sólo parcialmente.

La densidad promedio de la comuna podría pasar de los 105 hab/ha actuales a 154 hab/ha promedio. Las zonas en crecimiento se ocuparían a una densidad promedio de 200,55 hab/ha, lo que significa **50,14 viviendas/ha**.

Con los supuestos anteriores, el sector de la Costa de Montemar, podría llegar a concentrar la mayor cantidad de viviendas en la comuna, seguida por el sector Centro (con la mitad de población que la anterior)

ii Demanda de Suelo Habitacional Mixto

La estimación global de suelo para la comuna de Concón utiliza la densidad de 50,1ha promedio para zonas de crecimiento. Previo a ello, se ha calculado el número de nuevas viviendas en cada escenario, convirtiendo la población estimada en cada una por una relación de habitantes/hogar decreciente en el tiempo, partiendo del indicador obtenido para el intercenso periodo 1992-2002 de 2,96 hab/vivienda y suponiendo un mínimo de 2hab/vivienda en el año 2042.

Cuadro 3.4-8 Proyección de Suelo Habitacional Mixto

Año	Hab/ Hog	Nuevas Viviendas			Año	Nuevo Suelo (Ha)			Año	Nuevo Suelo Acumulado (Ha)		
		Base	Optimista	Pesimista		Base	Optimista	Pesimista		Base	Optimista	Pesimista
2012	2,96				2012	0,0	0,0	0,0	2012	0	0	0
2013	2,93	629	868	565	2013	12,5	17,3	11,3	2013	13	17	11
2014	2,90	627	878	570	2014	12,5	17,5	11,4	2014	25	35	23
2015	2,86	625	885	574	2015	12,5	17,7	11,4	2015	38	52	34
2016	2,83	763	1.095	577	2016	15,2	21,8	11,5	2016	53	74	46
2017	2,80	762	1.109	578	2017	15,2	22,1	11,5	2017	68	96	57
2018	2,77	760	1.120	579	2018	15,2	22,3	11,6	2018	83	119	69
2019	2,74	759	1.134	579	2019	15,1	22,6	11,6	2019	98	141	80
2020	2,70	756	1.143	578	2020	15,1	22,8	11,5	2020	113	164	92
2021	2,67	757	1.157	576	2021	15,1	23,1	11,5	2021	128	187	103
2022	2,64	757	1.171	572	2022	15,1	23,4	11,4	2022	144	211	115
2023	2,61	759	1.185	568	2023	15,1	23,6	11,3	2023	159	234	126
2024	2,58	760	1.200	562	2024	15,2	23,9	11,2	2024	174	258	137
2025	2,54	762	1.215	555	2025	15,2	24,2	11,1	2025	189	282	148
2026	2,51	765	1.231	547	2026	15,3	24,5	10,9	2026	204	307	159
2027	2,48	767	1.246	538	2027	15,3	24,9	10,7	2027	220	332	170
2028	2,45	771	1.263	528	2028	15,4	25,2	10,5	2028	235	357	180
2029	2,42	774	1.279	516	2029	15,4	25,5	10,3	2029	250	383	191
2030	2,38	778	1.297	503	2030	15,5	25,9	10,0	2030	266	408	201
2031	2,35	782	1.314	488	2031	15,6	26,2	9,7	2031	282	435	210
2032	2,32	787	1.332	473	2032	15,7	26,6	9,4	2032	297	461	220
2033	2,29	792	1.351	456	2033	15,8	26,9	9,1	2033	313	488	229
2034	2,26	797	1.370	438	2034	15,9	27,3	8,7	2034	329	515	238
2035	2,22	803	1.390	418	2035	16,0	27,7	8,3	2035	345	543	246
2036	2,19	809	1.410	397	2036	16,1	28,1	7,9	2036	361	571	254
2037	2,16	816	1.431	374	2037	16,3	28,5	7,5	2037	377	600	261
2038	2,13	822	1.453	351	2038	16,4	29,0	7,0	2038	394	629	268
2039	2,10	829	1.475	325	2039	16,5	29,4	6,5	2039	410	658	275
2040	2,06	837	1.498	299	2040	16,7	29,9	6,0	2040	427	688	281
2041	2,03	845	1.521	271	2041	16,9	30,3	5,4	2041	444	718	286
2042	2,00	853	1.546	241	2042	17,0	30,8	4,8	2042	461	749	291

Fuente: Elaboración Propia en base de datos Proyección poblacional INE

La estimación global de suelo para la comuna de Concón utiliza la densidad de 50,14 ha promedio estimada para las zonas de crecimiento. Previo a ello, se ha calculado el número de nuevas viviendas en cada escenario convirtiendo la población estimada en cada una por una relación de habitantes/hogar decreciente en el tiempo, partiendo del indicador obtenido para el intercenso 1992-2002 de 2,96 hab/vivienda y suponiendo un mínimo de 2,0 hab/vivienda en el año 2042.

Las proyecciones de demanda de nuevo suelo, considerando que parte de la demanda se destina a la renovación y densificación de zonas dentro de áreas consolidadas, varía entre 291 y 749 ha en los próximos 30 años. Este suelo es bruto y de carácter mixto (vivienda más comercio y otros equipamientos).

Se puede distinguir la demanda de comercio y otros equipamientos extrayéndola de la demanda de suelo mixto anterior. Para ello, se calculó el estándar de m² de comercio y servicios por unidad de vivienda, calculado a partir de la serie de permisos de edificación entre los años 2001 y 2010 en la comuna de Concón.

Cuadro 3.4-9 Permisos de Edificación en Concón

Año	m ² Comercio	m ² Educación	m ² Salud	m ² Otros Servicios	m ² Otros ICEF	Total m ² Comercio y Servicios	Nº Viviendas
2001	3.410	1716	0	44	0	5.170	35
2002	3.729	2407	0	91	0	6.227	106
2003	1.043	9660	0	1.224	0	11.927	516
2004	5.201	616	0	5.760	0	11.577	482
2005	2.558	1903	0	9.901	900	15.262	522
2006	1.135	364	0	25.137	36	26.672	1.243
2007	711	157	0	26.498	342	27.708	923
2008	1.172	0	0	12.534	546	14.252	572
2009	13.636	433	0	11.165	2.620	27.854	611
2010	8.198	14147	0	3.440	3.834	29.619	146
TOTAL	40.793	31.403	0	95.794	8.278	176.268	5.156

Fuente: Elaboración Propia en base de datos Proyección poblacional INE

La relación buscada de estándar de Comercio y Servicios por unidad de vivienda es de $176.268 / 5.156 = 34$ m². Los escenarios definirían cantidad de nuevas viviendas, por lo que aplicando este estándar se puede estimar cantidad de m² de Comercio y Servicios que demandarían estas nuevas viviendas. La traducción de este requerimiento de superficie construida debe hacerse aplicando estándares de constructibilidad y ocupación de Suelo. Se estima que el nuevo Comercio y Servicios se territorializará con una ocupación de suelo del 80%, en un piso y con un rendimiento del 70% (30% cesiones de validez y áreas verdes). Por lo tanto, la conversión es m² de suelo = m² construidos / 0,8 / 0,7.

La siguiente tabla muestra el resumen de las demandas de suelo habitacional mixto, separada entre suelo de exclusividad residencial y suelo para Comercio y Servicios:

Cuadro 3.4-10 Resumen de demandas de Suelo Acumulado (Ha). Comuna de Concón

Año	Escenario Pesimista			Escenario Base			Escenario Optimista		
	Vivienda	Comercio y Servicios	Total Suelo	Vivienda	Comercio y Servicios	Total Suelo	Vivienda	Comercio y Servicios	Total Suelo Mixto
2022	80	35	115	100	44	144	146	64	211
2032	153	67	220	206	91	297	320	141	461
2042	202	89	291	320	141	461	520	22	749

Fuente: Elaboración Propia

4 ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN

A partir de las condicionantes de estructuración y las expectativas de crecimiento urbano, se elaboraron las alternativas de estructuración para la ciudad de Concón y las localidades contenidas en el presente estudio. Las propuestas recogen las posibilidades de ordenamiento territorial e imagen futura surgida a partir de la interacción con la comunidad durante la etapa de Diagnóstico. Por otra parte, las alternativas serán presentadas siguiendo una estructura en tres sistemas, los que permitirán explicar en detalle los alcances y características básicas de cada propuesta, a continuación se indican cada uno de estos:

- **Definición de Macro Áreas.** Corresponde a la definición global del centro poblado respecto a las áreas urbanas y su modalidad de extensión.
- **Sistema Vial.** Se identifica el modelo de estructuración vial, las vías jerárquicas, accesos y relación con el área rural.
- **Destinos de Suelo.** Considera para su definición preliminar áreas de centralidad (concentración de comercio, servicios y actividades productiva) y áreas residenciales.
- **Sistema de Áreas Verdes y espacios públicos.** Considera destinar nuevas superficies para áreas verdes y mejoramiento de los espacios públicos en estándares de calidad y suficiencia, ello desde una concepción de un sistema articulado y jerarquizado de espacios con accesibilidad equitativa para todos los habitantes.

Por otra parte, los principales fundamentos que han incidido en la formulación de las alternativas de estructuración urbana para Concón, se relacionan son:

- **Generación de sitio urbano UNITARIO.** Concepción de la escala urbana de planificación de ciudad como un todo integrado, que revierta la actual fragmentación urbana social, dada por la configuración barrial. Implica abordar funciones urbanas como base para alcanzar la visión integral y unitaria como eje de un planeamiento estratégico de Concón.
- **Integración de barrios y crecimiento urbano armónico.** Ello es integrar y armonizar el crecimiento urbano, con la conservación de la naturaleza, la gestión del riesgo, gestión del agua, de los recursos naturales presentes, enfrentando adecuadamente las amenazas de la contaminación atmosférica de las actividades productivas de alto impacto presentes en la comuna; todo ello mediante una estructuración urbana adecuada, coherente con un ordenamiento sostenible de las actividades y configuración socio espacial ecológica (óptima relación del hombre-comunidad con su medio ambiente urbano y natural).
- **Planificación del crecimiento urbano.** Responde a la forma en que se da cabida al crecimiento habitacional y poblacional, además de como se distribuyen las zonas con mayor densidad urbana, y por ende de mayor intensidad de uso. Ello como estrategia de compensación a las mayores restricciones de altura de edificación y densificación del borde costero del área urbana, atendiendo a los cambios de accesibilidad y conectividad metropolitana que experimentará la ciudad en el marco de la ejecución del proyecto mejoramiento conectividad Reñaca- Concón, y las dinámicas de renovación, desarrollo inmobiliario y gestión de grandes proyectos urbanos con destino equipamientos en torno a los corredores intercomunales de macro infraestructura vial.
- **GRADIENTE DE INTENSIDAD DE USO** desde el borde costero hacia el interior y frente seccional ENAP- Concón. Las alternativas abordan este principio de ordenamiento, diferenciándose en la manera en que se conforma la gradiente de menor densidad e intensidad de ocupación de suelo entre el borde costero respecto al borde interior del área urbana frente a camino internacional sector seccional ENAP Concón.

- **COMPATIBILIDAD** entre la preservación de Áreas de Valor Natural y el desarrollo urbano e inmobiliario de Concón. Ello implica resolver la fricción de uso y ocupación en el área y su entorno inmediato de aquellos sitios de relevancia ecológica con las dinámicas de centros urbanos fuertemente antropizados por la centralidad de funciones urbanas y productivas. Particular interés tiene el Campo Dunar y el Humedal de la desembocadura del Río Aconcagua para lograr una adecuada relación de uso con fines de conservación ecológica.
- **SISTEMA DE AREAS VERDES INTEGRADO Y JERARQUIZADO.** Se plantea para la estructuración urbana de Concón el mejoramiento y aumento de áreas verdes en torno a los ejes viales, en la concepción de Avenidas Parques, o Vías Jardines, mediante la conformación de bandejones centrales (tipo Blanca Estela), o jardines en frente de las edificaciones que diferencia el tránsito vehicular con el peatonal y circuitos diferenciados de ciclovías. Ello como un sistema red de circuito que conecte los espacios públicos, miradores, quebradas y áreas de valor natural en el borde costero cual es el Humedal de la desembocadura del río Aconcagua por el norte y el Campo Dunar en el extremos sur del área urbana. En el otro sentido oriente a poniente, un sistema de espacios públicos continuo de buen estándar de calidad, que relaciones las plazas de barrio, en entornos residenciales con el borde costero, a través de parques y jardines viales, paradas- miradores, priorizando por el espacio destinado al peatón por sobre el vehículo.

4.1 Alternativas de estructuración para la ciudad de Concón

La elección de las alternativas no se presenta con un carácter absolutamente excluyente, y puede quedar plasmada en una mezcla de los aspectos señalados en los subsistemas como elementos a ser valorados de manera independiente entre ellas. Las dos alternativas de estructuración urbana, corresponden a dos respuestas para absorber el crecimiento urbano sobre la base de la incorporación de su única zona de extensión urbana, resguardando las condiciones de base señaladas en forma precedente. Se define el manejo de una gradiente de densidad de menos a más desde el borde costero hacia el interior, los principales ejes estructurantes del desarrollo de la ciudad y la identificación de nodos o zonas de alta intensidad de uso para los efectos de concentrar la oferta de servicios urbanos que satisfaga los requerimientos futuros de sus habitantes y visitantes.

4.1.1 Alternativa de Estructuración N°1 Eje de integración central de alta intensidad de uso

Algunas de las características más relevantes son:

- Potenciar el proyecto Corredor intercomunal vía PIV, como un eje articulador e integrador del desarrollo urbano, a través de la consolidación de nodos de subcentros de equipamientos y servicios urbanos de mayor escala en torno a intersecciones o nudos viales con ejes transversales que garanticen la relación e integración interior-borde costero. Junto con la propuesta de ejes transversales, potenciando las centralidades de vías existentes, se propone albergar las nuevas intensidades de uso propuestas en las áreas de crecimiento de extensión de la ciudad, con uso preferentemente residencial de densidad media en tipologías de viviendas unifamiliares.
- Establecimiento de Múltiples conectores en torno al circuito con el objetivo de generar suturas que den una continuidad a las distintas urbanizaciones y mejore la relación y funcional entre estas.
- Generar una Gradualidad entre las diferentes unidades homogéneas a través del establecimiento de nuevos usos e intensidades, que establezcan espacios entre las villas en torno al circuito.
- Consolidación de un circuito que sustenta las relaciones espaciales locales, trama articulada a dicho eje central Vía PIV, conduciendo adecuadamente los flujos intercomunales, para minimizar efectos adversos al carácter e identidad local de entornos urbanos y residenciales, derivando los mayores efectos de dichos flujos en el centro urbano en su beneficio de mayor dinamismo económico, y en el territorio interior, a diferencia de un menor impacto en el Borde costero, con mayor vocación turística y con puntos de destino de interés por patrimonio natural y valor paisajístico.

a) Definición de Macro Áreas

Esta estructuración propone en primera instancia, la presencia de una franja destinada principalmente en torno a servicios y equipamientos en función del eje intermedio Vía PIV, buscando consolidar en centralidades conformadas, a ciertas concentraciones de servicios y equipamientos tímidamente existentes pero que no se logran conformar como centros o subcentros. A estos nuevos centros consolidados, se les otorgarían diferentes caracteres, identificando un centro cívico más vinculado con la zona fundacional y en torno a la Plaza Patricio Lynch, y un área eminentemente comercial y de servicios, en función del trazado de la vía PIV por la trama damero correspondiente al eje San Agustín y en torno a la Plaza Laura Barrios, intersección central entre las vías que conforman la retícula central homogénea según configuración espacial. En dicha zona de intersección del corredor vía PIV y el área fundacional, se plantean “áreas mixtas de integración urbana” que combinen zonas de equipamiento comercial y servicios de edificios de oficinas, para albergar sedes corporativas de empresas e industrias relacionadas con ENAP- Concón, conformando áreas de conexión y sutura entre las unidades barriales del entorno urbano. Por último se busca conservar las áreas residenciales existentes, pero aplicando las estrategias de regeneración enunciadas anteriormente.

b) Sistema Vial

El sistema vial en esta primera alternativa es clave, ya que plantea una diferenciación categórica entre las vocaciones de las vías de carácter intercomunal que atraviesan la zona urbana, tanto en su centro como en los perímetros. Esta alternativa busca conservar la dualidad existente entre la vialidad local interna comunal y las vías de interconectividad intercomunal. Anticiparse a planificar adecuadamente los efectos de los cambios en el escenario urbano una vez que se ejecute el proyecto de Vía PIV, a objeto que el aumento de dichos flujos y corredor de alto estándar vayan en beneficio del desarrollo urbano local, resguardando los aspectos que otorgan valor e identidad al territorio y sus habitantes.

Considera dos vías de similar jerarquía una más importante que atraviesan la totalidad del área urbana y que confluyen en los extremos norte y sur, en las áreas que conforman los remates y cabeceras la comuna; la zona fundacional y las nuevas urbanizaciones; y la segunda la Ruta F-30 E en el extremo oriente, es el corredor perimetral interior de camino internacional, para el paso de vehículos pesados y la descongestión de la vialidad interna, configurando el frente urbano hacia el corredor contemplando los umbrales de acceso y mayor concentración de actividades de mayor impacto en dicho borde en beneficio de su desarrollo urbano local interior. En las intersecciones de estas vías con ejes transversales principales como es Avda. Blanca Estela, y Avda. Magallanes, se conformarían las centralidades más importantes concentrando los comercios y servicios de mayor escala. Esta vía tiene una vocación claramente volcada en el flujo de paso, cuya configuración de nodos y corredor con frentes de edificación continua de altura media, responde a la necesidad de consolidar una trama urbana unitaria a favor de sus habitantes, conservando las zonas de mayor fragilidad ambiental de borde costero.

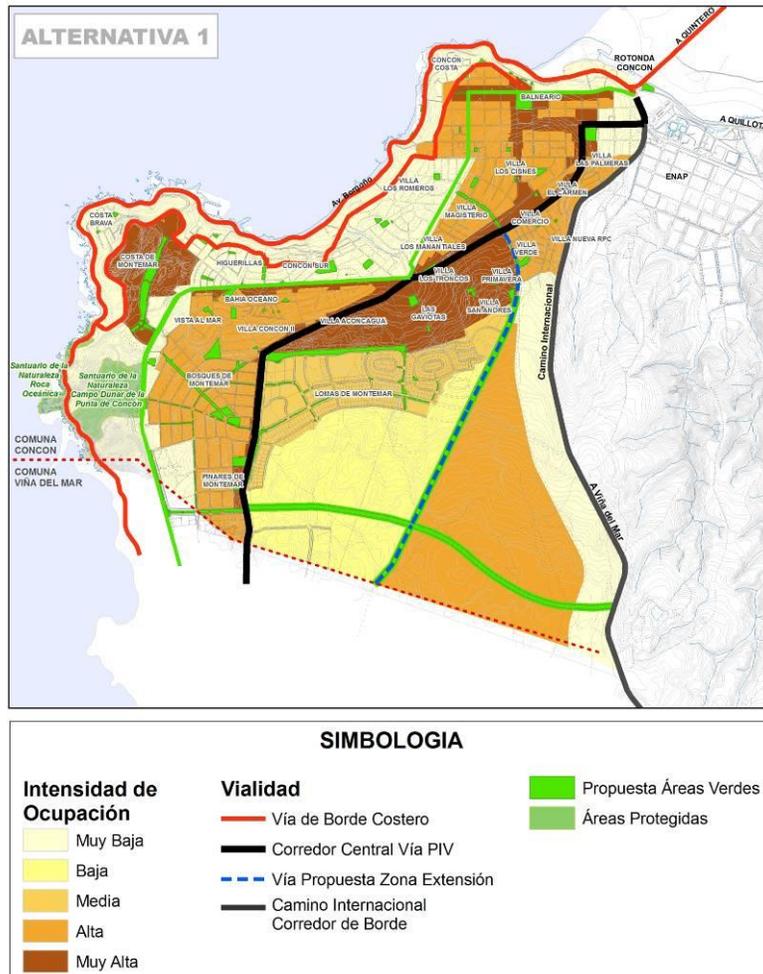
La conexión local del flujo de destino a los atractivos paisajísticos y naturales de la ciudad de Concón, está dada por la ruta del borde costero (Avda. Borgoño) con una marcada vocación turístico-gastronómica.

c) Destinos de Suelo

Se reconocen dos instancias principales: la primera corresponde a la consolidación de las concentraciones de equipamientos y servicios en centralidades jerarquizadas (centro cívico, centro comercial, etc.) que albergue las principales instituciones y actividades comerciales locales, y en segundo lugar, la generación de franjas de mayor intensidad de uso permanente que marcan una gradiente desde dicho corredor central interior y la conformación de circuitos viales internos a favor de la generación de un sitio urbano unitario.

Los sectores restantes combinan áreas de equipamiento local y con zonas mayoritariamente residenciales de baja densidad; y el Sector Sur con áreas de equipamiento local y áreas residenciales de densidad media y mayor (Lomas de Montemar).

Ilustración 4.1-1 Alternativa N° 1, Circuito unificador de alta intensidad de uso



Fuente: Elaboración Propia

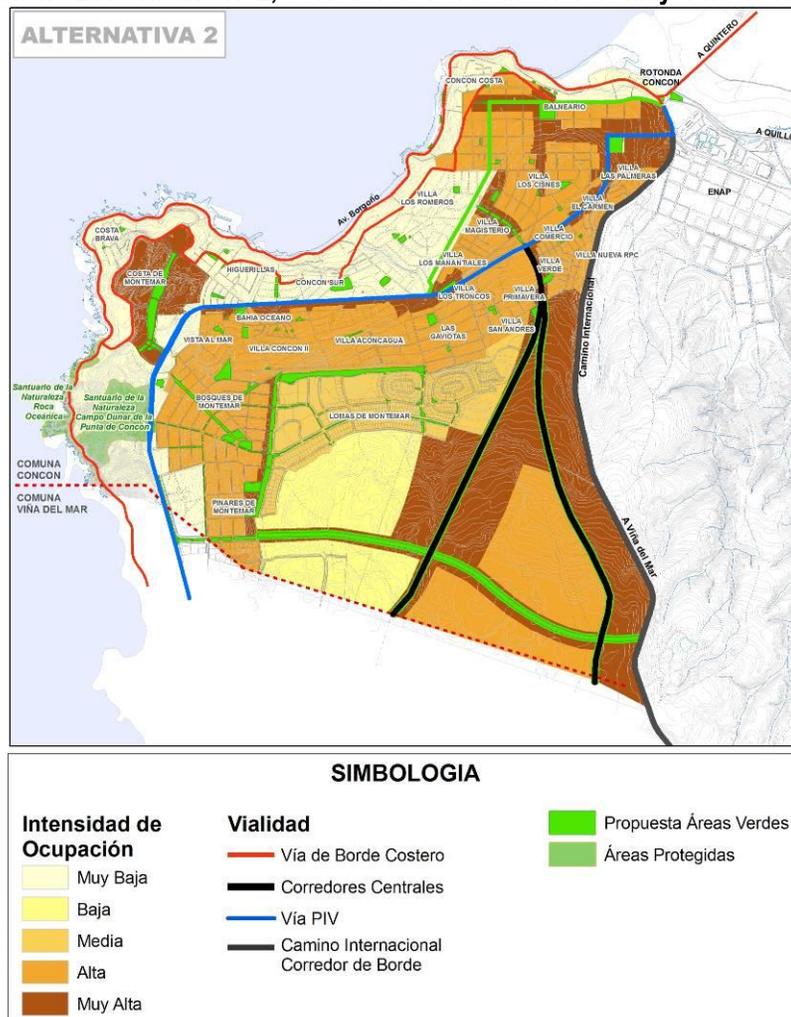
4.1.2 Alternativa de Estructuración N°2, Corredor de borde interior de mayor intensidad de uso (Magallanes-Camino Internacional)

Algunas de las características más relevantes son:

- Proposición de Ejes de mayor intensidad de uso en el borde interior del área urbana, a través de la prolongación del eje Magallanes hacia el área de extensión para organizar el desarrollo urbano en extensión y crecimiento por mayor densificación. Esto es volcar el desarrollo urbano con mayor intensidad de uso, densidad habitacional y mayor altura de edificación hacia el sector de crecimiento urbano, a fin de restablecer la escala urbana, la dinámica de balneario en el resto de la ciudad, con habitantes con arraigo y sentido de identidad respecto a su lugar de residencia.
- Se considera una gradiente de intensidad de uso de menos a más en forma secuencial, con un eje jerárquico de mayor intensidad de uso, y ejes secundarios de intensidad variable, en torno a prolongación de Avda. Magallanes, al oriente de la Vía PIV, y nuevas vías interiores a la par del camino internacional.
- Los ejes de mayor categoría cual es la Vía PIV, y las vías colectoras se conforman como el lugar confluencia de flujos urbanos y locales por emplazamiento de actividades y equipamientos de mayor escala, con altura media de edificaciones e intensidad de uso controlada según configuración de borde edificado.
- Jerarquiza en los nuevos ejes de prolongación hacia la zona de extensión para intensificar los usos y aumento de densidades en sus bordes edificados, por proximidad y conformación de vía par interior al eje camino internacional limite urbano oriente (F-30 E).

- Se plantea conformar el borde interior, prolongación eje Magallanes y Camino Internacional F-30- E, emplazando allí las actividades de mayor impacto por escala y generación/ atracción de viajes (Mega centros, Terminales de Transporte Terrestre, Grandes centros comerciales, edificios departamentos en altura desarrollos inmobiliarios en densidades altas (sobre los 1.000 habts/ há). Ello en consideración que el área urbana entrega una oferta de suelo desarrollando un centro que se sirve de las relaciones intercomunales e interregionales en coexistencia armónica funcional con la dinámica interna de la ciudad (a menor escala y a menor ritmo en su dinámica funcional), en sus barrios y borde costero.
- A partir de dicho borde se configuran ejes transversales que gradúan la intensidad de uso y densidades hacia el litoral costero, y que se configuran como exclusas a las actividades de alto impacto intercomunal, a favor de la conservación de la escala de barrio y los elementos de valor natural del borde costero.
- Gradualidad y diversidad funcional de los ejes de conexión que atraviesan la comuna:
 - Eje costero (Av. Borgoño) / Turismo, Residencial baja intensidad y mínimas fricciones de uso por fragilidad ambiental del ecosistema costero.
 - Eje central (Concón – Reñaca) / Servicios y Equipamiento de escala urbana comunal orientado a la demanda local, de mediana intensidad y fricciones en torno al corredor.
 - Eje Perimetral interior (Ruta F-30 E) / Servicios y equipamientos de escala interurbana con localización de actividades de alto impacto, corredor de paso – Circulación de transporte de carga y pasajeros, de alta intensidad y fricciones controladas por caleteras y accesos.

Ilustración 4.1-2 Alternativa N° 2, Corredor de borde interior de mayor intensidad de uso



Fuente: Elaboración Propia

a) Definición de Macro Áreas

Esta alternativa pretende conservar la dinámica de la identidad urbana de Concón, compatibilizándola con la demanda de servicios y oferta de localización de actividades de escala intercomunal. Ello, en una figura de centralidad extendida y gradual, considerando como remates el centro fundacional de la ciudad, y la incipiente concentración de servicios y comercio en la zona de Lomas de Montemar. Plantea la estructuración en función de la modificación en la densidad e intensidad de uso, en los ejes perimetrales interiores, y la consolidación de la zona de extensión a través del fortalecimiento de nuevos ejes, vías par de la ruta F-30E.

Ésta modificación en la densidad de los territorios en torno al eje rector pretende detonar un proceso de desarrollo equilibrado de todos los territorios que componen el área urbana de la comuna, y conformar una unidad urbana con patrones reconocibles. El resto de áreas incorporan sectores residenciales cuyos usos no se modifican, y una zona de extensión que absorba el crecimiento determinado para la comuna.

b) Sistema Vial

Se busca conformar un eje interior jerárquico unificador del desarrollo urbano consolidado con el de extensión o crecimiento, pero estableciendo ejes secundarios a una escala menor con el fin de concentrar los equipamientos para las zonas residenciales circundantes. Se configura una nueva columna vertebral de Concón desplazando las proyecciones de concentración de actividades de la vía PIV hacia el borde interior perimetral de la ciudad para minimizar los impactos no deseados por el aumento de flujos por el corredor de transporte de alto estándar propuesto; ruta F-30 E en el extremo oriente para el paso de vehículos pesados.

Los ejes secundarios con intensidades y equipamientos de escala menor destinados a conformar suturas entre urbanizaciones residenciales de baja densidad. Se busca fortalecer esta estructura vial, a través de la continuidad de las vías existentes, con el fin de generar alternativas de circulación que permitan ocupar de manera más homogénea el territorio. El eje principal se configura como un espacio también de confluencia entre el habitante permanente y el esporádico, dando la posibilidad de generar en él, servicios y equipamientos que complementen la oferta turística o de servicios destinada al visitante de menor escala. La estructura se complementa con la consolidación de las vías perimetrales dada por Av. Borgoño, con una marcada vocación turístico-gastronómico.

c) Destinos de Suelo

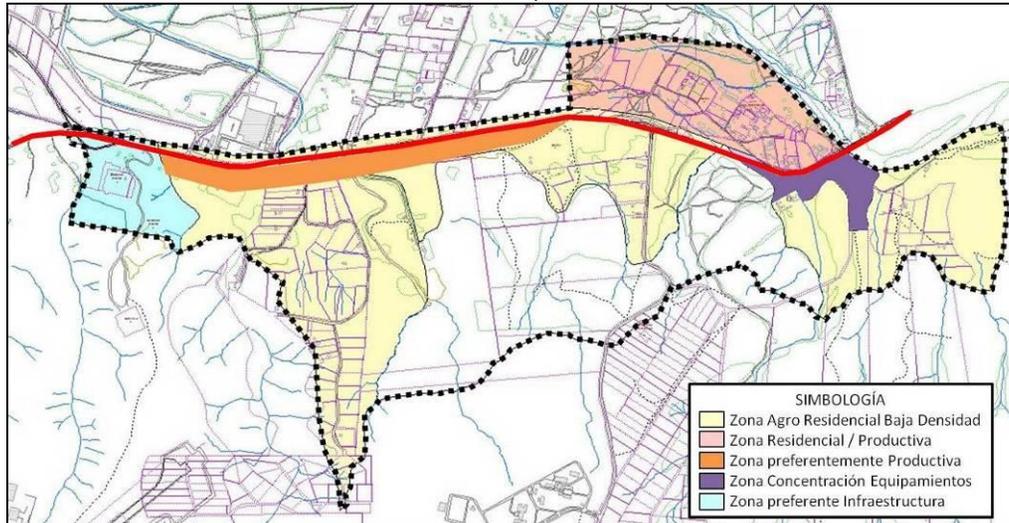
La alternativa apuesta por el fortalecimiento del área central de la comuna en función de un eje jerárquico y ejes secundarios en torno a él, con usos mixtos y equipamientos de escala variable según el tipo de jerarquía, una gradiente de zonas según su intensidad de uso, desde las zonas mixtas de borde de mayor intensidad, hacia las zonas habitacionales de menor intensidad. En las zonas eminentemente habitacionales se busca mantener las densidades, aplicando estrategias de regeneración urbana según sea el caso.

4.2 Alternativas de estructuración para la localidad de Puente Colmo

4.2.1 Alternativa de Estructuración N°1, Corredor de borde interior de mayor intensidad de uso (Magallanes-Camino Internacional)

La alternativa se estructura en torno a la ruta 60 proponiendo una zona de equipamiento en el área de ingreso a la zona de mayor concentración residencial en el extremo oriente. En la zona centro poniente, se propone una franja de actividades productivas inofensivas localizada en el lado sur de la ruta, que a su vez remata en una zona exclusiva de infraestructura. Esta alternativa propone reducir una potencial fricción entre las zonas residenciales y la ruta 60, a su vez propone un frente hacia la misma, compuesta por usos que requieren de mejores condiciones de accesibilidad. Existe dentro del límite urbano propuesto una zona que por las condicionantes de riesgo presentes, se plantea como una zona de baja ocupación y habilitación condicionada.

Ilustración 4.2-1 Alternativa N° 1, Localidad de Puente Colmo



Fuente: Elaboración propia.

a) Definición de Macro Áreas

Se definen dos macro áreas, una en el extremo oriente, en donde a través de una zona de concentración de equipamiento se define el acceso hacia las zonas más residenciales desde la carretera, y una segunda zona que configura un frente con zonas productivas y de infraestructura, relegando la zona residencial al interior.

b) Sistema Vial.

Partiendo del reconocimiento de la ruta 60 como el inevitable eje rector de la zona, ésta no constituye un elemento potenciador ni generador de espacio público aprovechable para la localidad, ni menos como una plataforma para la instalación de usos o actividades de similar intensidad de uso que las áreas residenciales interiores, básicamente, por ser una vía de conexión intercomunal en donde se manejan tiempos y velocidades distintos. La alternativa busca generar los “ingresos” a las zonas residenciales a través de umbrales con usos centrados en equipamiento y áreas productivas, y mejorar las condiciones de vialidad en las zonas interiores. Se considera también, la propuesta de nuevas vías, que puedan generar alternativas de circulación al interior de los tejidos, sin tener que recurrir a la ruta 60.

c) Destinos de Suelo.

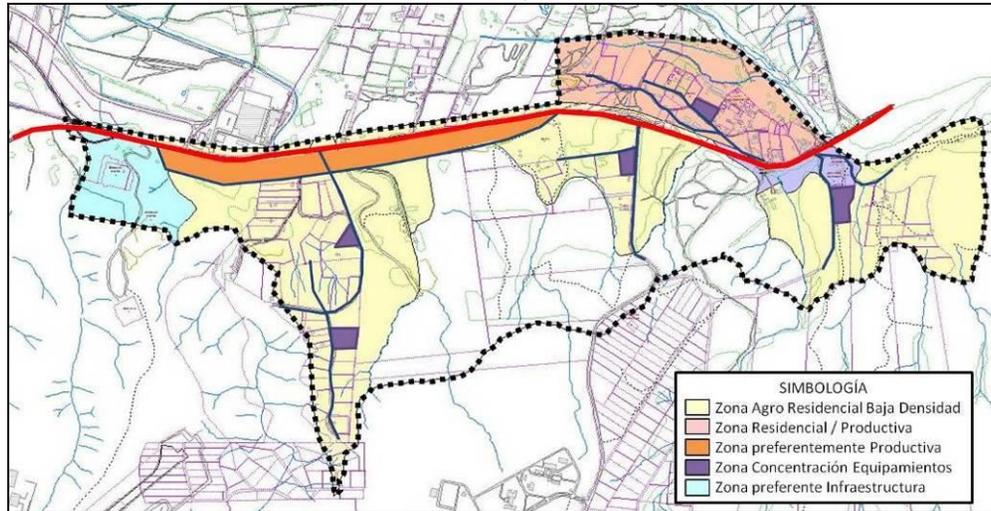
La alternativa considera usos no residenciales principalmente en el borde sur de la carretera, y usos mixtos agro-residenciales de baja densidad al interior. Los usos no residenciales consideran zonas de equipamiento, actividades productivas e infraestructura conformando un borde, hacia la carretera protegiendo en su interior las zonas agro-residenciales reduciendo potenciales escenarios de fricción o incompatibilidad. El resto de las áreas corresponden a sectores rurales, de condiciones topográficas desfavorables y condicionantes de riesgo, que permiten una muy baja intensidad de ocupación y habilitación condicionada.

4.2.2 Alternativa de Estructuración N°2, Corredor de borde interior de mayor intensidad de uso (Magallanes-Camino Internacional)

La segunda alternativa se estructura igualmente en torno a la ruta 60, en donde las distintas zonas se distribuyen en torno a ella, y manteniendo la franja de actividades productivas inofensivas localizada en el lado sur de la ruta, que remata en una zona exclusiva de infraestructura.

Sin embargo, se opta en vez de concentrar los equipamientos en una misma zona, en una propuesta de distribución más homogénea en el territorio pero a una escala mucho más local, buscando en primera instancia, generar condiciones de funcionamiento más autónomo evitando la expansión hacia zonas de riesgo (Quebradas y río), y en segundo lugar, favorecer un mejoramiento a nivel general de la infraestructura local, sobre todo en cuanto a dotación de servicios básicos y habilitación del espacio público. Se busca fortalecer la conectividad interior a través de la propuesta de nuevas vías interiores y el mejoramiento de las existentes. Al igual que la alternativa anterior, ésta propone reducir una potencial fricción entre las zonas residenciales y la ruta 60, a través de la franja de actividades productivas.

Ilustración 4.2-2 Alternativa N° 2, Localidad de Puente Colmo



Fuente: Elaboración propia.

a) Definición de Macro Áreas

Se definen 6 macro áreas (Ver ilustración), la primera en el extremo poniente compuesta por la zona de infraestructura y actividades productivas inofensivas, otorgando un frente compacto hacia la ruta 60; luego tres zonas similares de uso predominante agro-residencial, con núcleos de equipamiento a escala local, una 5 área Residencial productiva al norte de la ruta 60 con equipamiento local, y una última zona de carácter rural de baja intensidad de ocupación y habilitación condicionada por condiciones de riesgos.

b) Sistema Vial

Se reconoce igualmente la ruta 60 como el eje rector de la zona, a pesar de que ésta no constituya un elemento potenciador ni generador de espacio público aprovechable para la localidad, ni menos como una plataforma para la instalación de usos o actividades de similar intensidad de uso que las áreas residenciales interiores, básicamente, por ser una vía de conexión intercomunal de tiempos y velocidades distintos.

Se busca una trama vial interior para cada una de las macro áreas propuestas con el objetivo de mejorar las condiciones de accesibilidad interior, y sobre todo, el mejoramiento de la infraestructura, una de las principales demandas de la comunidad local. Esta estrategia considera la apertura de nuevas vías y el mejoramiento de las existentes, además de la propuesta de una vía de servicio que relacione de manera apropiada las actividades productivas inofensivas con las áreas residenciales, afín de reducir fricciones.

c) Destinos de Suelo

Los destinos de suelos, no presentan mayores variaciones que la alternativa anterior, por lo que no se ahondará mucho más en este punto.

4.3 Evaluación de Alternativas

A continuación, se presenta la evaluación comparativa de las alternativas antes descritas.

4.3.1 Ciudad de Concón

En el caso de la ciudad de Concón la evaluación de las alternativas de estructuración previamente descritas se llevó a cabo mediante el contraste de sus planteamientos, respecto de los objetivos de planificación y niveles de Intervención definidos a través de los procesos e consulta ciudadana, para cada una de las Unidades Homogéneas. Es así como se evaluó el nivel de compatibilidad de las Alternativas respecto de los objetivos de las Unidades Territoriales de acuerdo con la siguiente escala:

1	PLENAMENTE
2	PARCIALMENTE
3	INCOMPATIBLE

En este sentido se catalogaron como incompatibles por ejemplo aquellos casos en los cuales se planteó un nivel de intervención bajo de las UH, mientras en las Alternativas se proponen altos niveles de ocupación y densidad que conlleven a estrategias de Renovación o Regeneración urbana. El resultado de la evaluación se presenta a continuación

Cuadro 4.3-1 Coherencia entre Objetivos de Planificación y Alternativas de Estructuración

	UH1	UH2	UH3	UH4A	UH4B	UH4C	UH5	UH6	UH7	UH8	UH9	UH10	UH11A	UH11B	UH12	UH13	UH14
	Renovación urbana casco central a partir de la densificación de lotes	Conservación	Conservación, con desarrollo del Eje Manantiales	Habilitación condicionada a los impactos urbanos.	Regeneración Urbana orientada a la intervención a la configuración de la trama	Regeneración Urbana orientada al mejoramiento de los estándares urbanos del espacio público y relleno de espacio intersticial	Regeneración Urbana orientada al mejoramiento de los estándares urbanos del espacio público.	Habilitación integral que aborde la carga de ocupación sobre el sistema viario e incluya las obras de infraestructura de mitigación	Protección ecológica	Conservación con refuerzo de la vialidad perimetral al loteo	Conservación con habilitación de vialidad estructurante y equipamiento comunal	Rehabilitación urbana integral con soluciones de control de laderas y espacios intersticiales.	Regeneración asociada al control de la carga de ocupación y presión sobre la infraestructura vial	Regeneración asociada al control de la carga de ocupación y presión sobre la infraestructura vial.	Habilitación urbana con propuesta para la generación de nueva centralidad de equipamiento que otorgue autonomía funcional, incorporar trazados viales que se integren la trama de Concón y de las áreas aledañas de Viña del Mar	Habilitación urbana incorporar trazados viales que integren la trama	Conservación con disposiciones normativas que resguarden las vistas.
Alt1	2	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	1
Alt2	1	1	2	1	-	3	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1
Aspectos Relevantes	A			B	C			D									

Fuente: Elaboración Propia

A partir del resultado anterior se detecta que las Alternativas de Estructuración propuestas en general son compatibles con los objetivos de planificación planteados para cada Unidad Homogénea, a excepción de lo que ocurre en las unidades UH 4A, UH4B, UH4C y UH12 donde se observan algunas incompatibilidades que se encuentran enunciadas en el siguiente cuadro:

Cuadro 4.3-2 Elementos a considerar de la evaluación

A	En el caso de la UH 4A se observa que la Alternativa 1 define una intensidad de ocupación muy alta, asociada al impacto que tendrá el potenciamiento del Corredor Central Vía PIV como eje estructurador en torno al cual se promueve el desarrollo de equipamientos de mayor escala. En contraste la Alternativa 2 mantiene una intensidad de ocupación media compatible con el objetivo de planificación planteado, ya que opta por trasladar los mayores niveles de intervención hacia la zona de extensión urbana en torno a la prolongación de Av. Magallanes.
B	Se advierte en la UH 4B que la Alternativa 2 no desarrolla el Objetivo de planificación planteado, dado que se mantiene las características existentes y la intervención se concentra hacia la zona de extensión urbana.
C	En el caso de la UH 4C se detecta mayor compatibilidad de la Alternativa 1 en relación con el objetivo de planificación planteado, debido a que el potenciamiento del Corredor Central Vía PIV como eje estructurador permitirá mayor intervención en sus bordes y como consecuencia procesos de renovación y regeneración urbana.
D	El objetivo planteado por la Unidad UH 12 se desarrolla plenamente en la Alternativa 2, dado que potencia el desarrollo de un subcentro hacia la zona de extensión urbana, mediante la prolongación de Av. Magallanes y la propuesta de una vía par interior al Camino Internacional, en torno a los cuales se proponen mayor intervención.

Fuente: Elaboración Propia. (Las letras en la primera columna responden a las letras de la última fila del cuadro anterior)

4.3.2 Localidad de Puente Colmo

La evaluación de las alternativas de estructuración se realizó identificando la solución técnica y funcional más apropiada para el potencial desarrollo urbano de la localidad, en función del análisis y discusión de las ventajas y desventajas de las alternativas elaboradas preliminarmente. En esta instancia se incorporaron antecedentes de prefactibilidad técnica, estimaciones de demanda de suelo, y las consideraciones relevantes recogidas en los talleres de participación ciudadana realizados..

Cuadro 4.3-3 Evaluación de alternativas de estructuración localidad de Colmo.

Alternativa 1 - Estructuración Axial - Nuclear	Alternativa 2 - Estructuración Axial - Dispersa
Ventajas	
<ul style="list-style-type: none"> - Consolidación de centralidad de equipamientos - Establecimiento de dos umbrales jerarquizados de acceso, en torno a la concentración de equipamientos y actividades productivas. - Gradiente de intensidad desde carretera al interior. - Frente productivo vinculado a la carretera - Zonas residenciales de baja intensidad de uso hacia el interior, reduciendo fricción con la carretera. - Concentración de equipamiento genera mejor aprovechamiento de recursos y genera economías. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dispersión de zonas de equipamiento a una escala más local, genera mejores condiciones de acceso para la mayoría de los habitantes, y una distribución más homogénea en el territorio. - Alternativa distribuye intensidades de uso de manera más homogénea en el territorio. - No depende del mejoramiento de las condiciones de movilización interna para su buen funcionamiento. - Controla de mejor forma potencial instalación de viviendas en zonas de riesgo versus la instalación en función de las microáreas de equipamiento local.
Desventajas	
<ul style="list-style-type: none"> - Concentración de equipamiento en una zona puede provocar problemas de cobertura a zonas alejadas. - Concentración de intensidad solo en algunas zonas. - Éxito de la alternativa depende de buenas condiciones de accesibilidad y movilidad interior. 	<ul style="list-style-type: none"> - Población y baja demanda existente puede no justificar la dispersión del equipamiento en el territorio.

Fuente: Elaboración propia

4.3.3 Evaluación de alternativas respecto de Objetivos Ambientales

En el presente punto se asocian las propuestas de planificación, expresadas por las Alternativas de Estructuración, en relación a los Objetivos Ambientales esgrimidos en este documento.

a) Reconocer e incorporar elementos singulares patrimoniales y culturales o de valor paisajístico.

Las alternativas propuestas cumplen con el reconocimiento de los elementos, toda vez que para ambas alternativas los elementos de mayor singularidad y valor paisajístico corresponden a los sectores de borde costero y campo dunar. En ambos casos estos sectores no forman parte de propuestas de modificación, ya que se busca mantener la propuesta de miradores y densidades bajas como los atributos del lugar mediante la sostenimiento de la normativa vigente para dichos sectores.

b) Mantener el paisaje de la comuna sobre el borde costero, los sectores de mirador y las líneas de vista y campo visual sobre el borde costero.

Estos aspectos apuntan a la mantención de la normativa de los Instrumentos de planificación vigentes, que al igual que en el objetivo anterior, implica el reconocer el borde litoral, miradores y conservación de campos visuales hacia la línea de costa, a partir de la normativa existente diseñada para dichos propósitos.

c) Mantener y potenciar la identidad comunal.

Se ha considerado como un elemento que caracteriza la identidad comunal, las condiciones de densidad de uso habitacional del territorio situado al interior del límite urbano, en relación con las condiciones morfológicas dominantes, es decir de Borde Costero, Mesta y Zona de Extensión urbana en Montemar. En este sentido la identidad del Borde Costero está caracterizada fundamentalmente por bajas densidades habitacionales, presencia de un borde de turismo gastronómico, existencia de miradores y resguardo de vistas hacia la costa, elementos que se conservan al mantener la normativa vigente.

Para los territorios localizados en la meseta, se reconoce como elemento de identidad local la presencia de comercio y una zona asociada a la actividad pesquera. Aspectos que son retratados en ambas alternativas. Mientras para los sectores de Extensión Urbana se advierte la nueva identidad que se está generando en la zona de Monte Mar, donde se perfilan viviendas de estrato socioeconómico alto, segunda vivienda y zonas de descanso.

Al respecto las diferencias fundamentales entre las alternativas, respecto al tema de identidad comunal, refieren a que en la Alternativa 1 busca reconocer una situación existente de modificaciones de densidad tanto en el eje Concón Reñaca como en las vías periféricas de conexión con la intercomunal, y generar en torno a estas vías la integración y mixtura social, dejando los sectores de Extensión como áreas de baja densidad habitacional. Se busca por lo tanto una integración en el tejido urbano, mediante una propuesta de distribución más homogénea de las densidades más altas en las zonas que hoy están consolidadas, versus las zonas de extensión urbana. Esta alternativa atendería más sobre la identidad en la zona de meseta.

En la Alternativa 2, se establece el área de extensión Urbana, como receptáculo de las mayores densidades urbanas, busca por lo tanto identificar la situación actual de densidades regulando su desarrollo futuro, sin embargo no se propone la alternación de los patrones actuales, si no que las mayores densidades de uso se proyectan hacia los terrenos baldío pertenecientes a la zona de extensión urbana o Montemar.

d) Materialización de un sistema de áreas verdes urbanas, arborización y espacios públicos que contribuyan a mejorar el bienestar de la ciudad.

Respecto al sistema de áreas verdes urbanas, éstas estarían asociadas a los ejes viales rectores propuestos para los cuales se proyectan franjas verdes arborizadas que formen parte complementaria del sistema vial, sumado a las unidades de bosque en el Borde Costero. Aspecto para el cual no se distingue diferencia entre las alternativas, puesto que la red vial se ha identificado como una necesidad comunal en todo escenario.

e) Proteger el Humedal del Rio Aconcagua, borde costero y Campo Dunar.

La situación del Humedal del Rio Aconcagua, borde costero y Campo Dunar en ambas alternativas es el mismo, ya que por una parte el Humedal del Rio Aconcagua queda fuera del límite urbano y por lo tanto no forma parte del área de planificación. No obstante se procuran los usos de suelo compatibles en las áreas urbanas colindantes al humedal en la zona de borde costero. Por otra parte los sectores de borde costero y campo dunar, no han sido considerados como áreas a modificar por las alternativas, por lo que de esta forma, subsiste la situación normativa actual, por lo tanto se reconocen como sectores de protección aquellos territorios protegidos por Ley, complementaria a la propuesta de planificación del campo dunar con zonas o normas urbanísticas restrictivas con el objetivo de resguardar esta área de valor natural.

f) Reconocer las quebradas como elementos en la planificación urbana de paisaje, riesgo, escurrimiento y drenaje de agua lluvias.

Estos elementos se encuentran reconocidos en el PRC vigente, por lo que al igual que en el caso de los sectores de mayor sensibilidad del área de estudio, se revisan las condiciones de planificación preexistentes. No obstante se actualiza la componente de riesgo para efectos de evaluar las limitantes a las distintas zonas del borde costero y compatibilizar el grado de ocupación con el nivel de susceptibilidad de ocurrencia de peligro geológico a que están afectos

g) Otros aspectos planteados para ambas alternativas de estructuración

- Se reconoce una zonificación de borde costero en favor de la protección del paisaje, conservando la geografía costera y potenciando de la actividad turística.
- Se amplían las superficies de áreas verdes urbanas y espacios públicos, otorgando la continuidad del recorrido público, integrando potencialmente la secuencia de miradores, escaleras y costanera.
- Se incrementa las zonas para localización de equipamientos en la ciudad en torno a los ejes de mayor jerarquía que conducen los flujos de nivel intercomunal y en la configuración de nodos viales..
- Se controla la intensidad de uso y densidad media según altura de las edificaciones de 5 a 6 pisos máxima en toda el área urbana con una gradiente de escalas de equipamientos y cargas de ocupación.

4.3.4 Evaluación de alternativas respecto de Criterios de Sustentabilidad

En el presente punto se asocian las propuestas de planificación expresadas por las Alternativas, en relación a los Criterios de Sustentabilidad esgrimidos en el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica del Plan.

a) Promover un desarrollo urbano que sea compatible con la conservación de ecosistemas de valor natural

Se ha considerado como un elemento que caracteriza la identidad comunal, las condiciones de densidad de uso habitacional situado al interior del límite urbano, en relación con las condiciones morfológicas dominantes, es decir. Borde Costero, Meseta y Zona de Extensión urbana.

En la concepción de ambas alternativas se busca promover un desarrollo urbano compatible con la conservación de ecosistemas de valor natural, manteniendo la identidad en las zonas más sensibles del territorio (áreas consolidadas urbanas, borde costero y dunas). Aspecto que se aborda en ambas alternativas, ya sea mediante la propuesta de densificación alrededor de ejes viales o bien trasladando la densificación proyectada a la zona de extensión urbana, que se configura como un sector de menor sensibilidad.

La Alternativa 1 busca reconocer una situación existente de modificaciones de densidad tanto en el eje Concón Reñaca como en las vías periféricas de conexión con la intercomunal, y generar en torno a estas vías la integración y mixtura social, dejando los sectores de extensión como áreas de baja densidad habitacional. Se busca por lo tanto una integración en el tejido urbano, mediante una propuesta de distribución más homogénea de las densidades más altas en las zonas que hoy están consolidadas.

En la Alternativa 2, se establece el área de extensión urbana, como receptáculo de las mayores densidades urbanas, busca por lo tanto identificar la situación actual de densidades regulando su desarrollo futuro, sin embargo no se propone la alternación de los patrones actuales, si no que las mayores densidades de uso se proyectan hacia los terrenos baldío pertenecientes a la zona de extensión urbana o Montemar.

b) Resguardar las áreas de interés paisajístico, ecológico y elementos de valor natural mediante el establecimiento de una norma urbanística restrictiva

Las alternativas propuestas cumplen con el reconocimiento de los elementos singulares patrimoniales de valor paisajístico, toda vez que para ambas alternativas los elementos de mayor singularidad y valor paisajístico corresponden a los sectores de borde costero y Campo Dunar. En ambos casos, se reconocen e incorporan elementos singulares de valor natural y paisajístico. Estos sectores no forman parte de propuestas de modificación, ya que se busca mantener la propuesta de miradores y densidades bajas como los atributos del lugar mediante la sostenimiento de la normativa vigente para dichos sectores.

Las alternativas mantienen el paisaje de la comuna sobre el borde costero, los sectores de mirador y conservación de campos visuales hacia la línea de costa, a partir de la normativa existente diseñada para dichos propósitos. Al mismo tiempo, los sectores de borde costero y Campo Dunar, como ha sido mencionado anteriormente, no han sido considerados como áreas diferenciadas por las alternativas, por lo tanto se reconocen como sectores de protección aquellos territorios protegidos por Ley, complementaria a la propuesta de planificación del campo dunar como zona de área verde con normas urbanísticas restrictivas con el objetivo de resguardar esta área de valor natural.

c) Generar condiciones para la estructuración de una trama vial conectada y para la dotación de un sistema de espacios públicos y áreas verdes que posibilite la integración socio espacial de los distintos sectores y barrios que componen el territorio sujeto a planificación

La materialización de un sistema de áreas verdes urbanas, arborización y espacios públicos que contribuyan a mejorar la calidad de vida, se asocia a la configuración de los ejes viales rectores para los cuales se proyectan franjas arborizadas que formen parte complementaria del sistema vial, aspecto para el cual no se distingue diferencia entre las alternativas.

La Alternativa 1 considera un crecimiento más intensivo en los corredores estructurantes intercomunales intermedios del área urbana, con mayores impactos a las áreas residenciales colindantes, correspondientes a comunidades arraigadas por identidad y sentido de pertenencia al lugar. Por lo tanto, se traduce en un aprovechamiento mayor del suelo en zonas de extensión Lomas de Montemar para poder acoger los escenarios de crecimiento futuro, a favor de un equilibrio del desarrollo urbano. En este caso, la gradualidad de uso es menor, se genera un eje central que apuesta a una menor densidad de ocupación en el borde interior.

La Alternativa 2 se basa en la gradualidad de ocupación, generando una gradiente desde el borde costero hacia la zona de extensión borde interior. En otras palabras, centro urbano concentrado con una periferia interior con mayor densidad, considerando los efectos ambientales de borde costero. La incorporación de elementos de mayor fragilidad ambiental o de áreas con recursos e valor natural, responde al reconocimiento por parte de las alternativas propuestas de los elementos singulares patrimoniales y culturales o de valor paisajístico, presentes en el área de estudio, ya que ambas alternativas no interfieren con los elementos de mayor fragilidad que corresponden a los sectores de borde costero, borde fluvial y campo dunar.

Finalmente a nivel medioambiental y en relación con el cumplimiento de criterios y objetivos ambientales, es la Alternativa 2 aquella que compromete un menor nivel de cambio ambiental, respecto a la intensidad de usos proyectada.

5 PLAN PROPUESTO

A continuación, se describen los principales elementos o características del Plan, que nacen de la implementación de las distintas conclusiones respecto de las temáticas mencionadas en las etapas de diagnóstico y de alternativas de estructuración, considerando las distintas decisiones de planificación y entendiendo el ámbito de acción de un Plan Regulador Comunal.

5.1 Fundamentación del Plan

A fin de establecer una *imagen objetivo*, que incorpore las principales vocaciones del territorio y directrices de desarrollo sostenible, se han establecido objetivos de planificación y estrategias de planificación para el área urbana de la comuna.

5.1.1 Objetivos de Desarrollo Urbano y Estrategias de Planificación

Los objetivos a alcanzar y las estrategias a desarrollar para cumplir con los objetivos anteriormente nombrados se describen a continuación. Estas estrategias sintetizan la visión expresada por la comunidad, el sector productivo, gobierno local, además de la evaluación de tendencias y vocación de los territorios estudiados en la etapa anterior de Propuesta y Acuerdos, en relación a las unidades homogéneas reconocidas. Ello, en conformidad a las acciones de participación y mesas técnicas de trabajo llevadas a cabo por el estudio para levantar aquellos aspectos relevantes a considerar en la elaboración del Anteproyecto del Plan.

Cuadro 5.1-1 Objetivos y Estrategias de Planificación

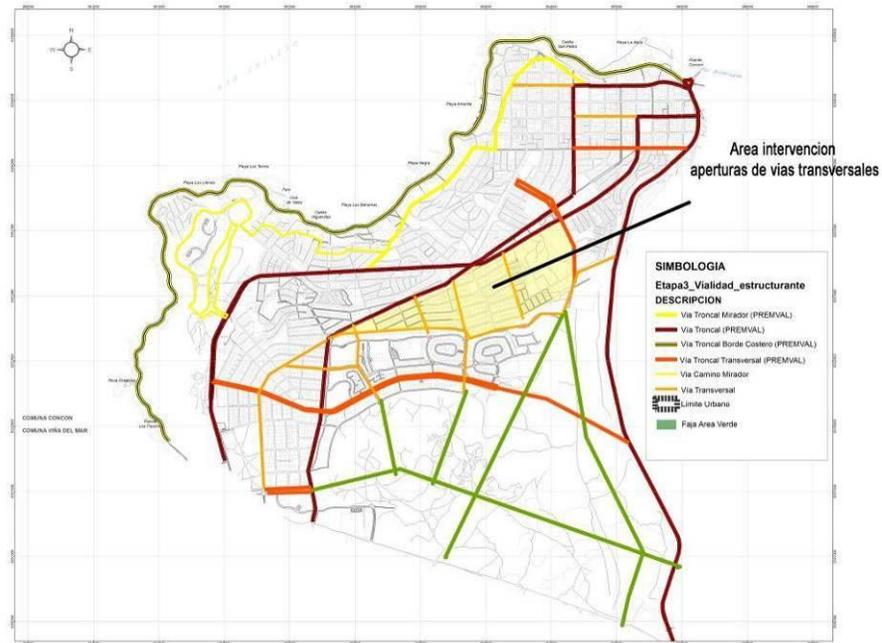
OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
Lograr la integración socio espacial de los barrios	E1a: Definición de ejes viales estructurantes que optimicen la conectividad, E1b: Configuración de corredores interurbanos conforme a usos e intensidad de ocupación coherentes y relación de conexiones con la trama local, canalizando los flujos en beneficio del desarrollo urbano local. E1c: Conformación de un Sistema Jerarquizado y Continuo de Espacios Públicos y Áreas Verdes.
Buscar el equilibrio en el desarrollo de la ciudad	E2a: Definición de un sistema red de centralidades de equipamientos y servicio jerarquizadas. E2b: Regenerar los distintos sectores residenciales conforme a su objetivo de planificación urbana; es decir resguardo, renovación o remodelación. E2c: Generar un desarrollo urbano que considere la gradualidad de intensidad de uso desde el borde costero al interior. De esta forma asume <u>la generación de mayor demanda habitacional</u> en el área expansión y respondiendo con ello al deseo de resguardo del valor turístico y natural del borde costero mediante normas urbanísticas de edificación restrictivas.
Revitalizar el centro fundacional	E3a: Resguardar las características del sector poniente _ por su valor turístico tradicional de balneario al mismo tiempo que promover la regeneración urbana en el sector oriente, frente a Enap - Concón, hacia un polo de servicios y oficinas orientado a la industria. E3b: Renovar la trama damero central resguardando su actividad residencial turística y potenciando su actividad comercial y de servicios. Para ello se plantea: Configurar un par de ejes viales de mayor centralidad de usos centrales, con funciones complementarias Avda. Maroto - Eje Cívico y Avda. San Agustín - Eje Comercial, interconectando espacialmente en un circuito interior con mayor actividad peatonal entre los dos espacios públicos de relevancia urbana_ Plazas Patricio Lynch y Laura Barrios respectivamente.
Resguardar los recursos naturales y paisajísticos	E4a: Resguardar las áreas de interés paisajístico, ecológico y elementos de valor natural, integrándolos al desarrollo urbano y puesta en valor como espacios públicos y áreas verdes, para el esparcimiento, recreación y educación ambiental.

Fuente: Elaboración propia

a) E1a: Definición de ejes viales estructurantes que optimicen la conectividad

Se configura una trama vial que canalice o conduzca en forma adecuada los viajes según sus distintos propósitos en beneficio del desarrollo urbano comunal, ello conforme a su jerarquía, intensidad de flujos y su relación de conexiones con la trama local.

Ilustración 5.1-1 Vialidad Estructurante



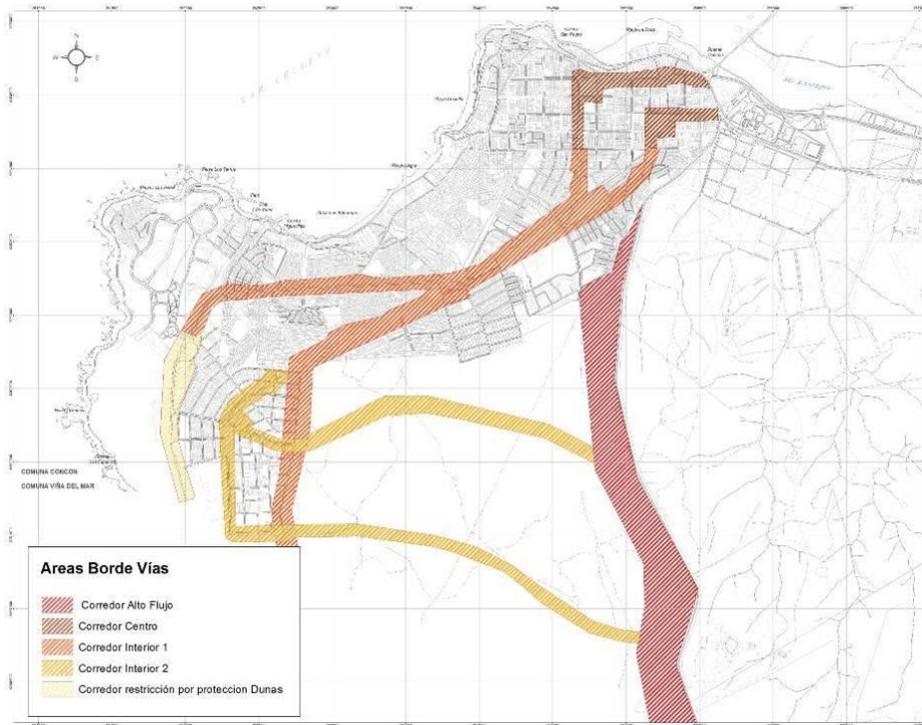
Fuente: Elaboración propia

b) E1b: Configuración de Corredores Interurbanos

Se busca planificar adecuadamente los corredores asociados a las vías anteriormente descritas como colectoras y troncales, que serán de alto flujo y estándar. Estos corredores corresponden a proyectos de mejoramiento de la infraestructura vial, prevista por el sector público, generando efectos en la transformación del área de influencia inmediata a los corredores proyectados; lo que desde la perspectiva de la planificación urbana se constituirá en una oportunidad para el desarrollo de la ciudad en su conjunto. La diversidad funcional de los corredores interurbanos que atraviesan la comuna se define de acuerdo a su rol territorial como sigue:

- Eje Concón-Reñaca Frente Vial Dunas. / Turismo, Residencial baja intensidad y mínimas fricciones de uso por fragilidad ambiental del ecosistema costero.
- Avenida Borgoño en el borde costero, se define con un marcado carácter turístico-gastronómico de importancia estratégica para la economía local de los habitantes de la comuna.
- Eje central (Concón – Reñaca) y AV. Los Pellines y Av. Lascar/ Predios de uso mixto, zócalo de uso preferente destinado a servicios y equipamiento de escala urbana comunal orientado a la demanda local, de mediana intensidad y fricciones en torno al corredor.
- Eje Perimetral interior (Ruta F-30 E) / Servicios y equipamientos de escala interurbana con localización de actividades de alto impacto, condición de corredor de paso – Circulación de transporte de carga y pasajeros, de alta intensidad.
- Ejes centro fundacional. Corresponde a uso mixto residencial y equipamientos relacionados con el carácter cívico, y de servicio. Considera un zócalo de uso comercial y de servicios exclusivo.
- Ejes transversales consideran frentes de usos residenciales preferentes y equipamiento de escala variable según el tipo de jerarquía de la vía.

Ilustración 5.1-2 Áreas Fricción Borde Vías



Fuente: Elaboración Propia

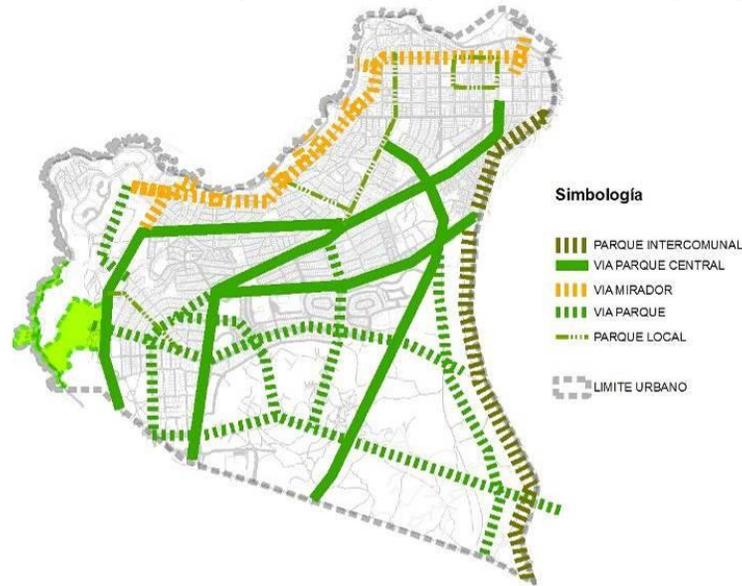
c) E1c: Conformación de un Sistema Jerarquizado y Continuo de Espacios Públicos y Áreas Verdes

Se propone la configuración de un sistema de áreas verdes y espacios públicos jerarquizados que de continuidad e integración socio-espacial al territorio comunal avanzando hacia una imagen de ciudad de balneario tradicional y conectado. Es así como los corredores viales se estructuran en:

- Parques Comunales: Con el fin de reducir el efecto negativo que la Ruta F30E trae para la habitabilidad de los terrenos a urbanizar en sus frentes, se propone una franja de áreas verde, creando un parque de escala mayor que actúa como un buffer que mitigue las externalidades.
- Vías Parques: De anchos perfiles que permitan un centro de áreas verdes que acompañe la conectividad con actividades creativas y un paisajismo acorde a su calidad tradicional.
- Vías Jardines: Estas vías podrán proyectarse también como avenidas Jardines, en los casos en que los bordes construidos permitan adoptar líneas de edificación proyectando antejardines al espacio público, mejorando la calidad paisajística del espacio vial.
- Vía Mirador: Con el mismo sentido, el borde paseo mirador se configura como espacio público estructurante que conecta escalas y miradores existentes, incluyendo sectores de riesgo natural como quebradas, conformándose como una unidad.
- Plazas y otras áreas verdes locales: que permiten la dotación de áreas verdes de escala local al interior de las Macrozonas.

Para estructurar este sistema, se definirán franjas de superficie suficientes para dar continuidad al circuito de espacios públicos y áreas verdes que utilizarán terrenos destinados a regeneración, aquellos que estén subutilizados o en desuso y aquellos que presenten algún tipo de riesgo para la ubicación de actividades permanentes. Además se definirán áreas verdes de tipo *vías parque* en las zonas de nuevas a consolidarse, definiendo una estructura jerárquica clara desde su origen.

Ilustración 5.1-3 Sistema de Espacios Públicos y Áreas Verdes Jerárquico y Continuo

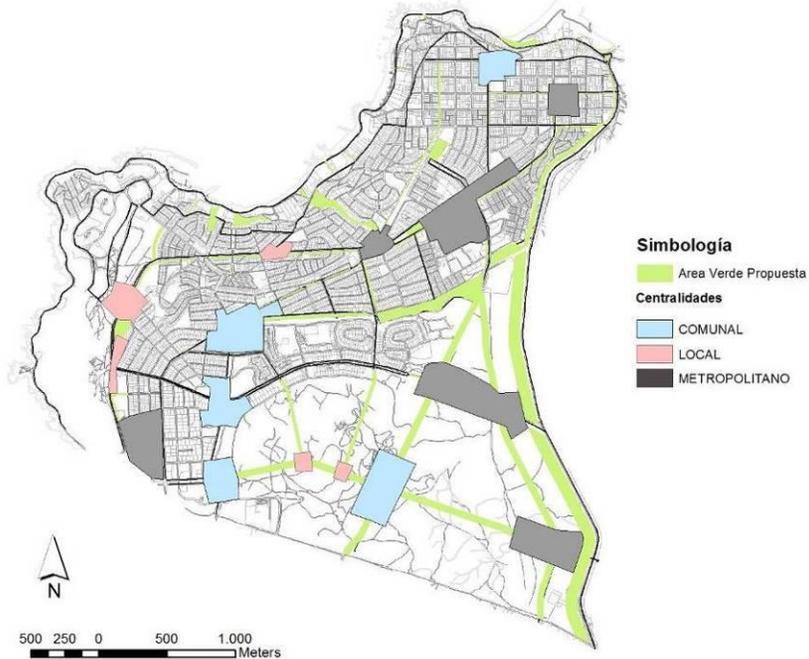


Fuente: Elaboración propia

d) E2a: Definición de Nuevas centralidades de equipamiento y servicios

En base a la nueva vialidad propuesta y la estructura jerarquizada de espacios públicos, se definen una estructura de centralidades para el mejor funcionamiento del sistema urbano, identificando aquellos puntos potenciales a conformarse como nuevos centros urbanos, integrando una estructura de centros que se distribuyen en forma equilibrada en el territorio. El desarrollo de estas nuevas centralidades urbanas garantizará la accesibilidad equilibrada a los servicios y equipamientos de escala comunal al desarrollarse en diversos sectores de la ciudad en todas sus escalas.

Ilustración 5.1-4 Centralidades Propuestas



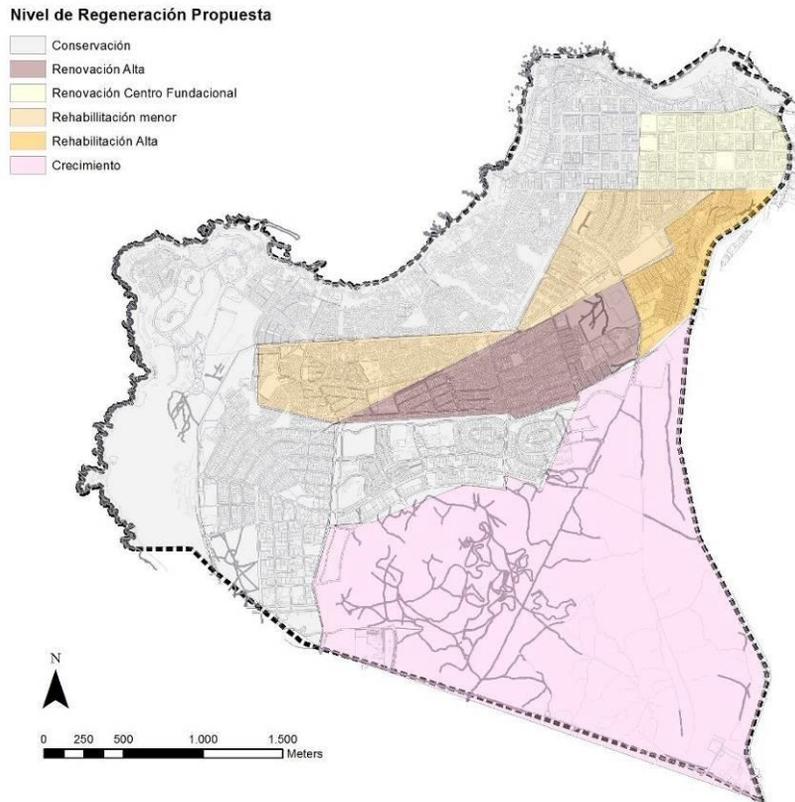
Fuente: Elaboración propia

e) E2b: Integrar estrategias de regeneración urbana conforme a la gradualidad de intensidad de uso

Se propone el aumento de intensidad de uso en el área urbana de la comuna de forma gradual, desde el resguardo de la calidad actual del borde costero y meseta costera, hacia la mayor intensificación y consolidación en altura hacia el interior. Se propone por lo tanto:

- Resguardo de las características físicas urbanas de la franja borde costero y meseta costera.
- Promover la regeneración de zonas deprimidas por rehabilitación de su infraestructura y espacios públicos.
- Estimular la regeneración completa en base a la renovación de su morfología urbana.
- Renovar y consolidar a través del aumento de la densidad y altura de la edificación preferentemente residencial hacia las áreas de crecimiento urbano.

Ilustración 5.1-5 Zonificación por Nivel de Regeneración Propuesta



Fuente: Elaboración propia

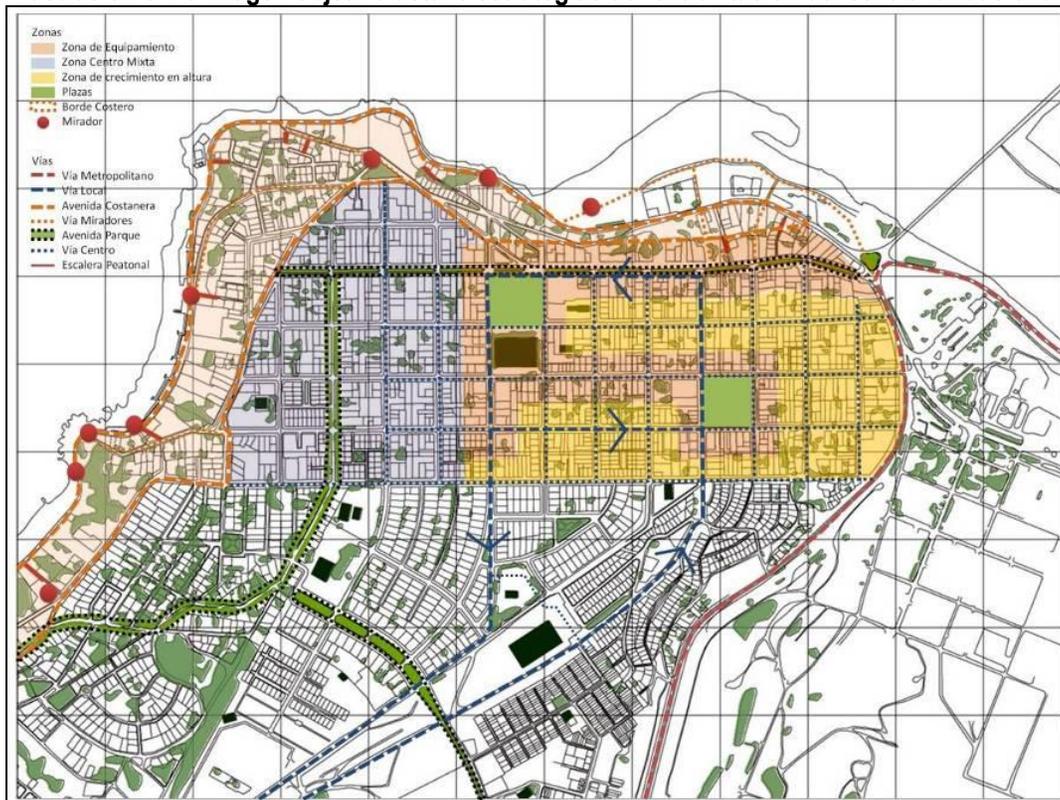
f) E3a: Revitalización del centro fundacional: Estrategias de Preservación versus Regeneración

La estrategia principal en el sector centro fundacional de la comuna, tiene que ver con la identificación de dos áreas con diferentes atributos dados por su emplazamiento y contexto. Por un lado la meseta y borde costero, que se distingue por tener un campo visual hacia el mar y la desembocadura fluvial del Aconcagua, y por otro lado el área oriente próximo y altamente conectado al frente industrial del seccional ENAP, y enfrentando a la Ruta F30-E con aptitudes de transformarse en un centro de servicios urbano de equipamientos y edificios de oficina asociados al frente industrial. Las acciones a seguir para este territorio corresponden a normativas de zonificación diferenciadas, de baja intensidad y preservación para el área poniente, y de alta intensidad y cambio de uso de suelo preferente de equipamiento hacia el oriente respondiendo a su rol urbano.

g) E3b: Configuración de un centro urbano comercial.

El área intermedia enmarcada por ambos vacíos urbanos de espacios públicos (plazas), se postula su desarrollo como corredores de fachada continua con zócalos de uso mixto, residencial y preferentemente comercial y de servicios urbanos a escala humana peatonal que promueva el uso de la calle y el barrio, conectando estos dos vacíos de espacio público existentes. Esta acción favorecerá una mayor actividad peatonal, al mismo tiempo que conecta las zonas Poniente cuyo enfoque es la preservación de sus características y Oriente que espera la regeneración de su tejido urbano a través de este tejido conector de calles comerciales y de servicios cívicos. Así mismo se postula el mantener los dos vacíos urbanos con roles funcionales, complementarios cívico en plaza Patricio Lynch y comercial plaza Laura Barrios en torno a las cuales se estructure un circuito de mayor intensidad de uso con usos de equipamiento y servicios.

Ilustración 5.1-6 Imagen objetivo detalle estrategias de rehabilitación del centro fundacional



Fuente: Elaboración propia

h) E4a: Potenciar el valor paisajístico del área urbana y reconocimiento de áreas protegidas de valor natural

Corresponde a la puesta en valor de los elementos del medio natural y áreas de protección legal, como es el campo dunar, roca oceánica, áreas verdes y espacios públicos de borde costero en sistema de quebradas - taludes- peñones, paisaje según cuenca visual sobre el mar y desembocadura del río Aconcagua, y Humedal. Esta estrategia se debe a la aspiración vecinal de resguardar y potenciar turísticamente los atractivos naturales. Estas acciones tienen por objeto

- Promover un desarrollo urbano que sea compatible con la preservación de ecosistemas de valor natural.
- Mayor dotación de espacios de recreación y áreas verdes
- Menguar efectos negativos de la contaminación antrópica en el área afecta
- Preservar y revalorizar el paisaje natural de la comuna.

5.2 Imagen Objetivo

La imagen objetivo, representa la aspiración comunitaria concertada, que recoge las vocaciones del territorio y las directrices de desarrollo sostenible, mediante el aprovechamiento de sus recursos. Un antecedente a considerar está contenido en los resultados del proceso de las Jornadas de Participación Ciudadana, basada en la visión a futuro que tiene la comunidad, y la información rescatada del PLADECO.

Para la Imagen Objetivo descrita en el PLADECO para el año 2010- 2014, los elementos que refieren al ámbito de competencia de un Plan Regulador son:

- Integración urbana territorial, económica y social.
- Buen estándar de Infraestructura vial sanitaria y equipamiento adecuado
- Óptima planificación de los usos: Servicios, actividades productivas, sociales y habitacionales.
- Compatibilizar el desarrollo de las distintas actividades económicas, (turismo gastronómico), con el paisaje y los recursos naturales; manteniendo la armonía con su patrimonio natural y cultural.
- Convergencia de visiones para el desarrollo urbano comunal

Así también, en el contexto del mismo instrumento indicativo, los objetivos que concentran mayor adhesión en la comunidad son:

- Sinergia entre las actividades económico-productivas, con los espacios naturales.
- Mayor y mejor infraestructura de soporte
- Preservación de Áreas Naturales
- Armonización de una visión estratégica de la región.

Así, la planificación del desarrollo de la comuna apunta a mantener la identidad de la comunidad basándose en los siguientes criterios:

- **Manejo de atractivos naturales**, donde los vecinos los preserven y potencien turísticamente.
- **Mejoramiento de espacios públicos y áreas verdes**: Mantención de áreas comunes, en el sentido de propiciar y fortalecer el aseo y ornato de la comuna en general.
- **Contaminación Medioambiental**, en el sentido de generar lineamientos para restringir episodios contaminantes en las industrias, así como descargas de riles en los cursos de agua y manejo de emisiones. Y al mismo tiempo, en cuanto manejo de Áreas Naturales, restringiendo incluso el paso personas a estas áreas o parte de ellas (espacio de conservación).
- **Integración Social**, entendida como la percepción de la existencia de distintos núcleos urbanos definidos geográficamente con distintas condiciones (sociales, económicas y culturales). Se busca que estos puedan integrarse a una visión comunal, a través de una planificación que privilegie y fomente la convergencia (o integración) de los actores, logrando un desarrollo "sin muros".
- **Desarrollos inmobiliarios**, entendidos en dos ámbitos. Uno que apunta a lograr un desarrollo armónico con el medio ambiente (en general) y con la comunidad, en la medida que se definan previamente las condicionantes de los territorios. Y por otra parte, que no generen segregación social, es decir, que sí propicien la integración de la comunidad, compatibilizando lo tradicional (de Concón antiguo) con los nuevos barrios.
- **Infraestructura** que apunta desde el mantenimiento de pavimentos y aceras, hasta luminarias, estacionamientos y el mejoramiento del borde costero. Es decir, un aporte general a la comuna, que incide en la percepción del turista. Y donde el fin es potenciar la vocación Turística y Gastronómica.

5.2.1 Conflictos para avanzar hacia el logro de la Imagen objetivo del desarrollo urbano

Un primer conflicto lo represente el impacto físico de los edificios en altura genera un problema conforme a la opinión del habitante, ya que las consecuencias de dichas construcciones son percibidas como negativas: impacto visual, impactos de viento, en el paisaje, disminución de asoleamiento, etc., por ello deben ser tenidos en cuenta en la planificación del desarrollo urbano.

Los edificios en altura generan una transformación del tejido urbano de la ciudad de Concón, con sus consecuentes impactos en el paisaje o *skyline (línea de horizonte) de la ciudad*. Los edificios en altura tipo torres en la ciudad de Concón, tienen un impacto sobre lo construido y en el ambiente natural, que conforme con la percepción del habitante de Concón es negativa, toda vez que afecta su calidad de vida. Para ello se propone la regulación de las alturas máximas de edificación, densidades máximas, planificando el ambiente urbano, y las configuraciones espaciales de los entornos residenciales. Por ello, se plantea reducir los impactos ambientales mediante la planificación urbana territorial, como mecanismo efectivo para integrar a los proyectos inmobiliarios al entorno.

En opinión de los participantes, representantes de la ciudadanía y de los grupos residentes de los diferentes barrios de Concón, se plantea conservar el ambiente, evitando la mayor generación de proyectos tipo “edificios en altura”, (...“no queremos que se nos signa metiendo los edificios en altura”...) teniendo como visión el desarrollo del habitante, el sentimiento de arraigo con el suelo y su calidad de vida, en un contexto que valore el medio natural, reconozca el paisaje (visual), respete la escala humana de sus espacios y contactos cotidiano de su gente. Toda vez que reconocen en los edificios en altura una amenaza, por cuanto no se diseñan, ni construyen en conjunto con el medio ambiente, descontrolando su localización, implantación y altura, dado que no se dispone de norma urbanísticas al respecto, ni se establecen las densidades habitacionales máximas (alturas libres).

Los prototipos de proyectos en altura, no solo reconocen sus efectos adversos en el medio ambiente urbano, sino que la cabida de población, fruto de la mayor densidad, termina por saturar indebidamente los equipamientos e infraestructuras en determinados sectores de la ciudad, con efectos en la congestión vial por el impacto en el uso de la red vial circundante, desabastecimiento de agua, cambios en las corrientes de viento y ventilación de la trama, como así también degradación de las características naturales del territorio. Las menciones anteriores, se atribuyen a un factor de estacionalidad, y/o temporalidad conforme al poblamiento esporádico de los residentes de segundas viviendas.

Un segundo conflicto, se refiere a la compatibilidad de usos, y efectos ambientales de actividades productivas de alto impacto. De esta forma, la mayor divergencia entre actores se presenta respecto del desarrollo industrial, donde el conflicto frente al objetivo es inminente. Esto, se debería que el Desarrollo Industrial es visto como una fuente contaminante, donde su impacto es justamente respecto de la protección integral del medioambiente y los habitantes de la comuna, así como de las actividades que estos realizan. En este sentido, la visión de la comunidad y sus líderes de opinión apunta a un menor impacto de las actividades industriales en las actividades del sector económico de la comuna, los que están principalmente ligados a la gastronomía y el turismo. La comunidad ve caminos complementarios: uno de definido por lograr menor aportes contaminantes al ecosistema comunal (desde la contaminación atmosférica, como la emisión de riles/rises a los afluentes naturales, así como el impacto del transporte en las vías de desplazamiento comunal); y otro, destinado a lograr un aporte tributario de las industrias en la comuna, habida cuenta que su tributación no se realiza en Concón. Esto permitiría plantear una oportunidad estratégica en la medida que se generen vínculos eficientes entre la autoridad comunal y el polo industrial, de manera de generar una alianza eficiente para apoyar el desarrollo económico de la comuna y delimitar el impacto ambiental de las industrias.

5.2.2 Actores del desarrollo urbano

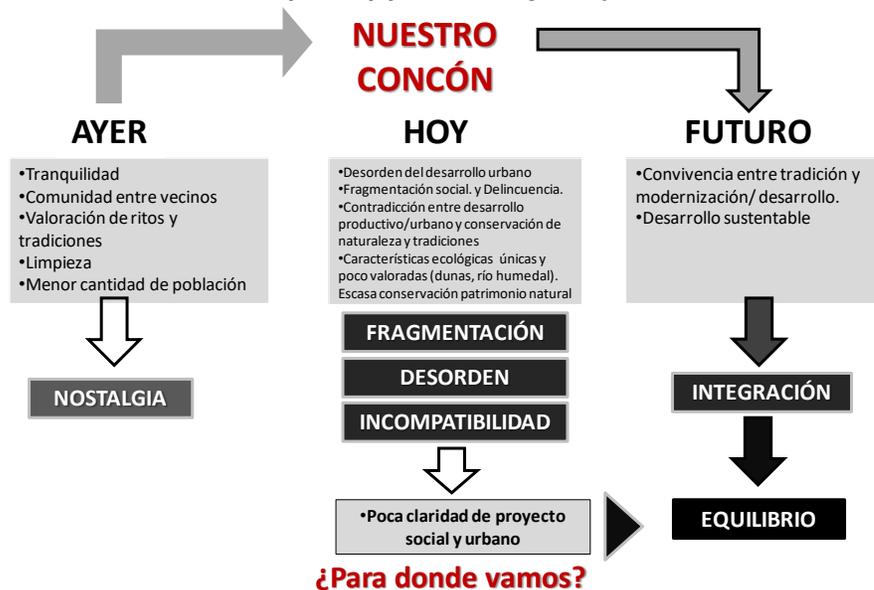
Respecto de los objetivos valorados en las instancias de participación, se observa que la planificación del desarrollo urbano en conjunto con el mejoramiento de una plataforma de infraestructura acorde a las necesidades y objetivos manifestados por los actores comunales es un objetivo articulador de los diferentes intereses manifestados en el territorio; particularmente entre los actores turísticos, gastronómicos, socio comunitarios, ambientales e inmobiliarios. Asimismo, influye en el desarrollo de otros objetivos como lo es la preservación de las áreas naturales e incluso la participación. Esto indicaría que un actor fundamental es el Municipio, el que es visto como el articulador de espacios de vinculación y sinergia entre actores.

En este sentido, la capacidad del municipio de influir/participar en la toma de decisiones, mediante acuerdo con actores privados, o del gobierno central (Intendencias, Gobierno Central), para lograr generar acciones que son de interés de la comunidad reviste especial importancia, habida cuenta que decisiones de mayor envergadura (vial y ambiental, por ejemplo) corresponden a niveles de decisiones regional/nacionales. De esta forma, el Municipio –en vista de su rol y funciones- presenta la mayor adhesión a los objetivos propuestos. Así como las organizaciones sociales. El objetivo que mayor adhesión presenta para el grupo de actores es la preservación de las áreas naturales existentes en la comuna. Le siguen la generación de un mayor soporte en infraestructura y la armonización de una visión estratégica para el territorio regional.

Respecto de los actores de la sociedad civil, existe una vocación natural de cercanía entre el Municipio y las Organizaciones sociales y territoriales, a la que se suman los Grupos Ambientalistas. Esto en el entendido que esta triada posee objetivos de alta valoración y convergencia en materia de desarrollo urbano y conservación de los elementos de valor natural (borde costero, campo dunar). El fortalecimiento de esta relación posibilitaría una gestión de mayor eficiencia, con alto impacto en el desarrollo de los objetivos de la comunidad. Así como el fortalecimiento de una relación más estrecha con el Gobierno Regional, lo que posibilitaría el acceso a recursos y herramientas de gestión/desarrollo e iniciativas comunales.

De mantenerse las condiciones actuales, sin una gestión del aporte de la Industria así como de las empresas inmobiliarias a la comuna en aportes al espacio público, es probable que este actor se mantenga excluido del sistema comunal. Sin embargo, su incorporación, en términos de una alianza para el desarrollo urbano de Concón, posibilitaría un mayor aporte social y un impulso (o al menos no impacto negativo) para iniciativas que se generen en particular las que representan especial preocupación por parte de las autoridades comunales cual es la gestión de los recursos presentes a favor de los intereses de sus habitantes. En este sentido, el análisis de los factores descritos, así como la visión de la comunidad y sus líderes apuntaría a que la dicotomía entre tradición y modernización, advirtiendo que sin un proyecto inclusivo, podría generar resistencia al cambio.

Ilustración 5.2-1 Nuestro Concón Ayer- hoy y futuro imagen objetivo de desarrollo urbano

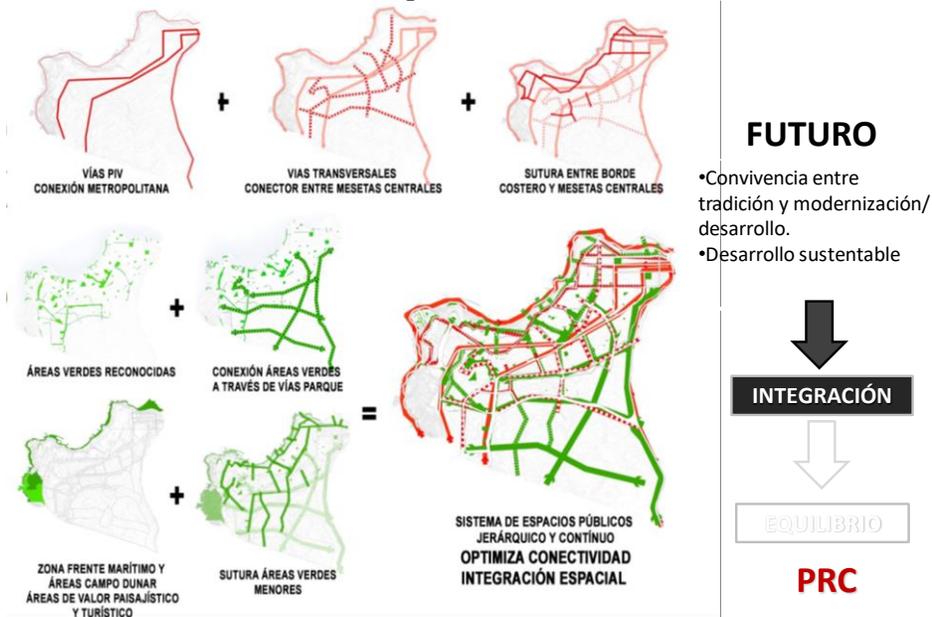


Fuente: Elaboración propia

Ante la necesidad de definir un proyecto urbano y social que aborde la visión de futuro, se rescata la convivencia entre tradición y modernización, y desarrollo sustentable, identificándose dos criterios para la formulación de un Plan Regulador Comunal: Integración y Equilibrio.

Integración, refiere a conformar una red vial conectora transversal sutura entre borde costero y mesta central-borde interior de la ciudad de Concón. Ello en forma complementaria a la conformación de un sistema de espacios públicos jerárquico y continuo, que optimiza la conectividad urbana e integración espacial entre los diferentes barrios o sectores de Concón urbano.

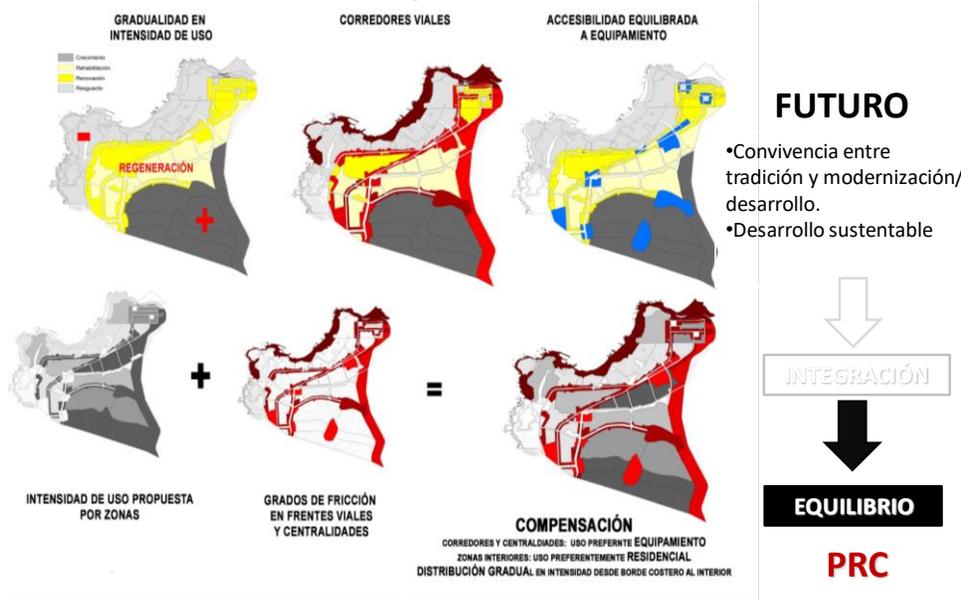
Ilustración 5.2-2 Integración en nuestro Concón Futuro



Fuente: Elaboración propia

Equilibrio, refiere a la gradualidad de intensidades de usos en el territorio, desde el borde costero de mayor fragilidad ambiental y restricciones de altura por resguardos de vistas sobre el litoral marítimo, hacia la meseta y áreas de extensión interior. Contempla a su vez, la generación de subcentros urbanos, garantizando a todos sus habitantes una accesibilidad equilibrada a los diferentes equipamientos y servicios urbanos

Ilustración 5.2-3 Equilibrio en nuestro Concón Futuro



Fuente: Elaboración propia

Integración y Equilibrio que se plasman en el objetivo del Plan, que versa sobre una estructura territorial propuesta, combinando decisiones de planificación que favorecen la integración social y espacial, y reducen los desequilibrios de la ocupación actual del territorio así como sus efectos ambientales, de conservación de sus elementos de valor natural y paisaje. El objetivo del plan que propone una estructuración urbana, contempla tres objetivos específicos los que se corresponden a diferentes estrategias señaladas para el logro de la imagen y visión de desarrollo urbano reflejada en los objetivos estratégicos antes expuestos.

La zonificación como la vialidad estructurante propuesta, responde a las estrategias señaladas por cuanto la integración se expresa en la definición de ejes viales estructurantes que optimicen la conectividad; ello es reconocer la vialidad estructurante intercomunal: Vías expresas y troncales en PREMVAL, incorporan la vialidad estructurante del marco de la regulación vigente Modificación del Borde Costero, 2006 y la definición de la vialidad estructurante categorías colectoras transversales en la meseta central, cuyo objetivo es interconectar barrios que hoy se encuentran segregados con altos niveles de cerramiento espacial (Villa Aconcagua, Las Gaviotas, Los Troncos y San Andrés). Finalmente se contempla el resguardo de fajas viales caducas incorporadas como Vías Parques, zona con destino de uso de suelo vialidad.

Por su parte la conformación de un sistema jerarquizado y continuo de espacios públicos y áreas verdes, tiene por propósitos desarrollar una propuesta que promueva la movilidad sustentable, resguarde los atributos naturales del lugar, favorezca mayores vínculos y contactos sociales con los vecinos, e integre socio espacial a través de espacios de recreación, y mitigue el riesgo existente.

El equilibrio se expresa en estrategias gradualidad de intensidad de uso desde el borde costero al interior, con resguardo de las características físicas urbanas de la franja borde costero y meseta costero; regeneración de zonas deprimidas por rehabilitación de su infraestructura y espacios públicos; renovación y consolidación a través del aumento de la densidad y altura de la edificación preferentemente residencial hacia áreas de crecimiento para equilibrar demanda habitacional. La definición de un sistema de centralidades de equipamientos y servicio jerarquizadas para el mejor funcionamiento del sistema urbano, que garantice la accesibilidad equilibrada a servicios y equipamiento, satisface la demanda de acceso a servicios y equipamiento urbano, integra socialmente a la población, incentiva el uso del espacio público por el peatón, mediante un mejoramiento de la oferta y dotación (suficiencia y estándar).

Finalmente, el plan considera puesta en valor de los elementos del medio natural y áreas de protección legal, potenciando la función de tipo turístico recreativo del frente litoral urbano; resguardo a través de normativas restrictivas de elementos de valor del paisaje como peñones, playas y vistas en borde costero, y definición de intensidades de uso coherentes con la línea base y plan de manejo del campo dunar y el áreas protegidas legalmente del Santuario. Así, se señala que **“Queremos un Plan para un desarrollo urbano INTEGRADO, EQUILIBRADO, y que ponga en VALOR NUESTROS RECURSOS PAISAJISTICOS Y PATRIMONIO NATURAL”**. Lo anterior, basado en:

- Una imagen que prioriza por el desarrollo turístico comunal, potenciando tanto sus recursos ambientales de valor natural patrimonial como los recursos urbanos, que conforman los atractivos turísticos (visitante) y atractivos que dan arraigo y identidad con el lugar a favor de la calidad de vida (habitantes).
- Una imagen urbana y ambiental que pone en valor el paisaje del lugar, en entorno seguro, limpio y atractivo.
- Una comuna con una planificación a favor de un desarrollo urbano sustentable, siendo imperativo la conservación de sus recursos de valor natural que otorgan la significación de hitos y paisaje para su comunidad así como la vocación turística de Concón, como son el Campo Dunar, el Borde Costero, Roca Oceánica, Humedal de la desembocadura de río Aconcagua.

5.3 Plan Propuesto

A continuación, se describen los principales elementos o características del Plan, que nacen de la implementación de las distintas conclusiones respecto de las temáticas propias del diagnóstico y de las alternativas de estructuración urbana, considerando las decisiones de planificación de los actores y entendiendo el ámbito de acción de un Plan Regulador Comunal.

Para estos efectos se consideran las siguientes temáticas, acorde con el ámbito de acción propio del Plan, conforme a la normativa de urbanismo y construcciones vigente:

- Límite del área urbana
- Macro-zonificación
- Áreas Verdes y Espacios públicos
- Áreas Restringidas al Desarrollo Urbano
- Áreas de Protección
- Vialidad estructurante

5.3.1 Límite del área urbana

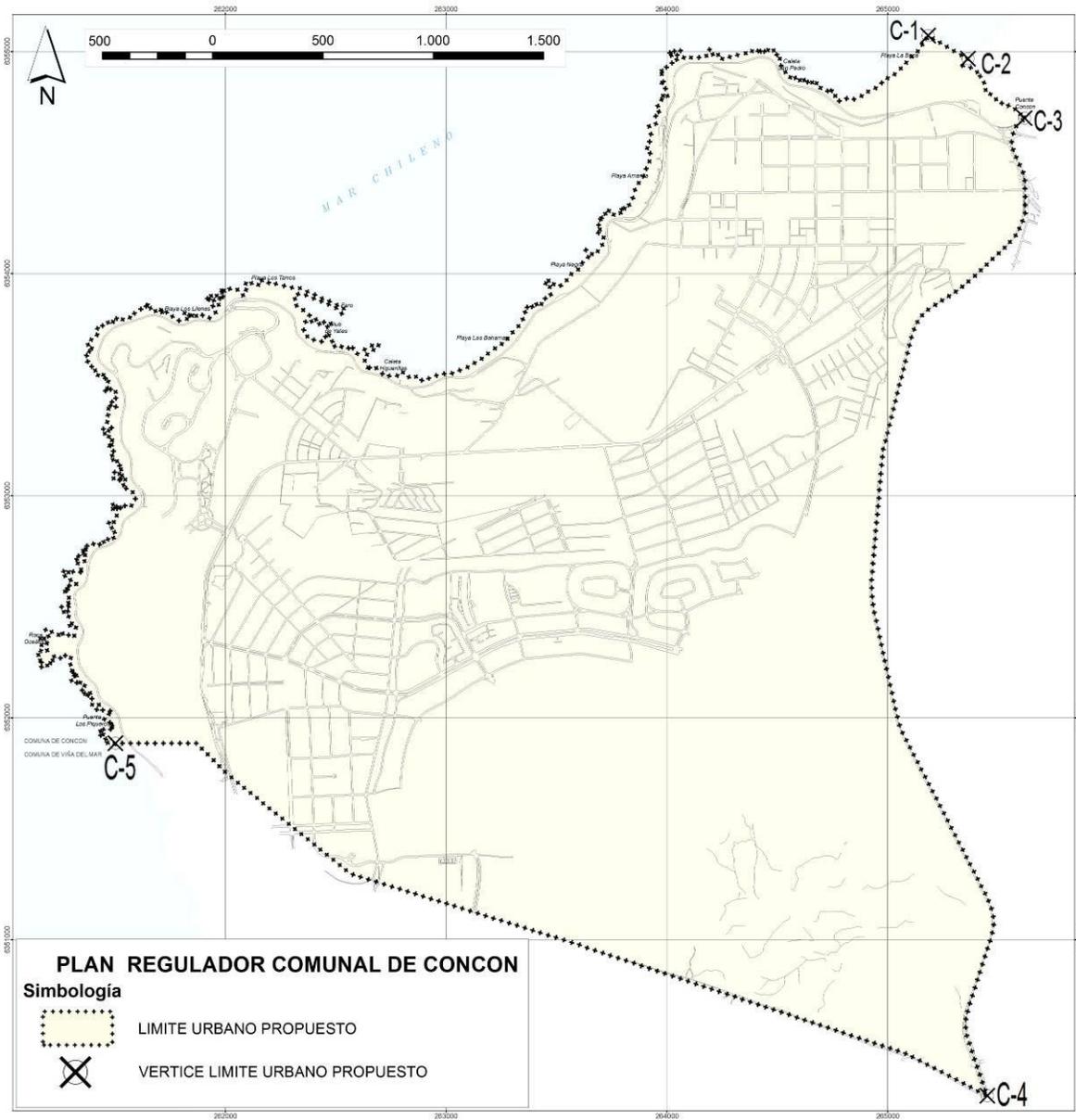
El área urbana de la comuna de Concón considera la materialización de los acuerdos que integran la planificación de nivel intercomunal o PREMVAL (Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso), Así, se reconocen para Concón dos áreas de carácter urbano que corresponden a la ciudad de Concón y la localidad compuesta por Puente Colmo y Villa las Ilusiones.

a) Limite Urbano de Concón

El limite urbano de la ciudad de Concón se circunscribe principalmente por el limite comunal con la comuna de la Viña del Mar por el sur, la Ruta F-30-E por el costado oriente y el océano pacifico por el poniente, correspondiente claramente a las áreas urbanas y de extensión urbana planteadas por el instrumento de planificación intercomunal antes mencionado. Así, el limite urbano queda definido por los puntos y tramos que se describen en la Ordenanza del Plan.

Se grafica a continuación el polígono que corresponde al área de planificación urbana del Plan para la ciudad de Concón, el cual comprende un total de 1181,58há.

Ilustración 5.3-1 Límite Urbano de Concón



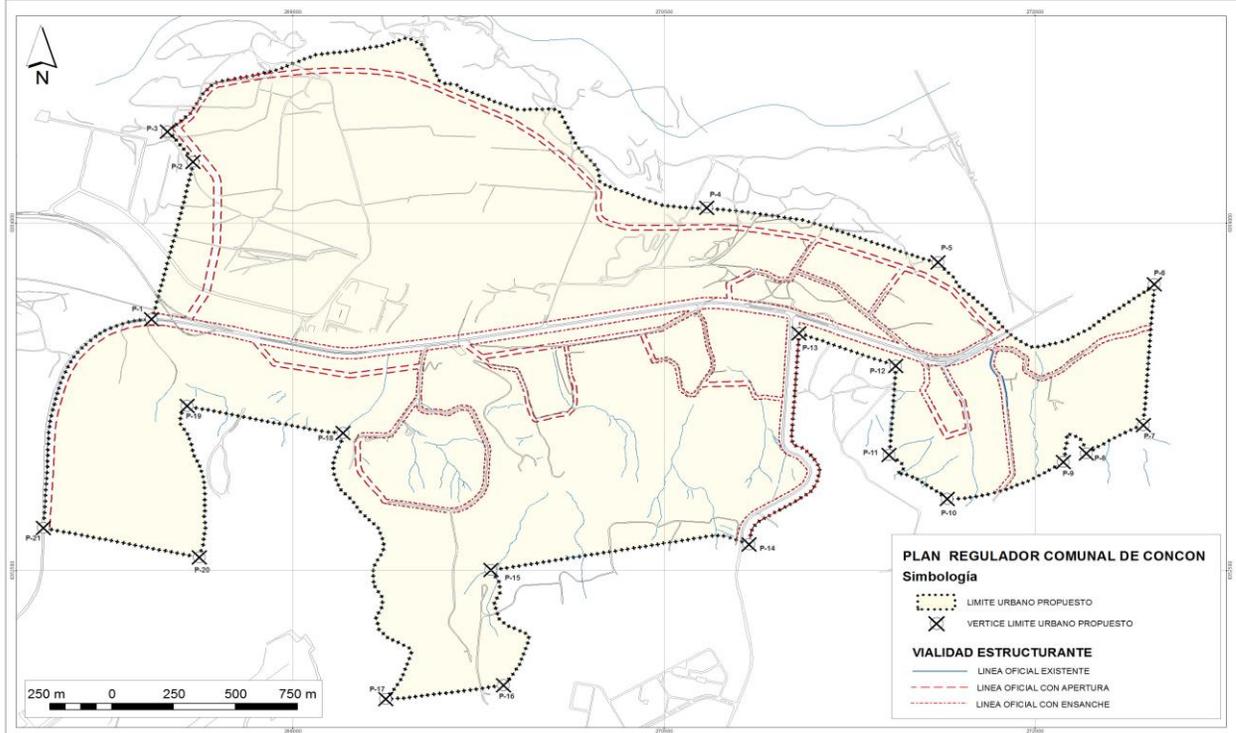
Fuente: Elaboración propia

b) Límite Urbano de Puente Colmo - Villa Las Ilusiones

El límite urbano de la localidad de Puente Colmo-Villa Las Ilusiones se circunscribe principalmente al conjunto de desarrollos urbanos y productivos en torno a la ruta Ch-60, cuyo límite norte encuentra como referencia el lecho del río Aconcagua y límite comunal con la comuna de Quintero, y cuyo límite oriente encuentra referencia en los límites comunales con las comunas de Quillota y Limache, es decir, se trata del extremo nororiente de la comuna. Al mismo tiempo, se trata de zonas de extensión urbana planteadas por el instrumento de planificación intercomunal PREMVAL. Así, el límite urbano queda definido por los puntos y tramos que se describen en la Ordenanza del Plan.

Se grafica a continuación el polígono que corresponde al área de planificación urbana del Plan para la localidad de Puente Colmo - Villa Las Ilusiones, el cual comprende un total de 605,39há.

Ilustración 5.3-2 Límite Urbano de Puente Colmo – Villa Las Ilusiones



Fuente: Elaboración propia

5.3.2 Macrozonas

La complejidad del sistema urbano de la ciudad de Concón, a diferencia de Puente Colmo-Villa Las Ilusiones, requiere de la definición de una macrozonificación que permita establecer los criterios de elegibilidad para la definición de roles preferentes para los distintos sectores del área urbana, y considerar los efectos que estas preferencias tienen sobre el territorio y su compatibilidad entre ellos en un marco de desarrollo territorial común. Así, la definición global de la distribución de zonas debe considerar a lo menos los siguientes criterios:

Objetivos de Planificación. Refiere al nivel de transformación urbana deseada como efecto de la normativa urbanística propuesta. Ello es, sectores urbano residenciales que por sus características, intensidad y usos de suelo se propongan acciones de regeneración desde el resguardo, renovación y rehabilitación de las zonas que comprenden.

Definición de Destinos de Suelo. De acuerdo con lo expuesto anteriormente, se deben considerar los destinos predominantes con el objetivo de establecer una diferenciación de actividades e identificar las incompatibilidades entre estas, que den pertinencia a las respectivas zonas del Plan.

Intensidad de Usos de Suelo. Las decisiones respecto de la mayor o menor intensidad de utilización del suelo se fundamentan en los acuerdos adoptados en relación con las prioridades de desarrollo y estrategias de regeneración, las que a su vez estarán determinadas en relación con el carácter que se imprimirá a las diferentes áreas de la comuna, a través de las respectivas Macrozonas en base a la propuesta de intensidad de uso gradual definida como estrategia de planificación.

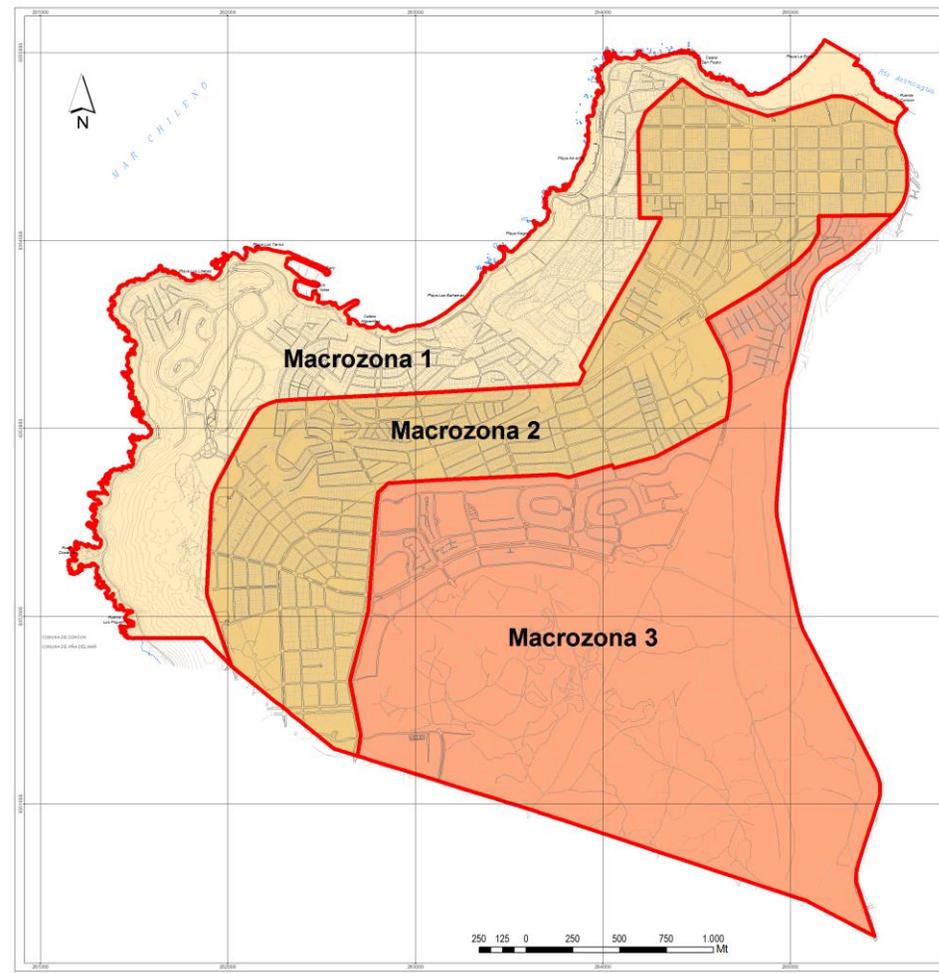
Configuración Física-Espacial. Corresponde a la "Situación Base" establecida por la Modificación Parcial del Plan Regulador – Sector Borde Costero Comuna de Concón (Septiembre, 2006); correspondiente al

resultado de un amplio y complejo proceso de participación ciudadana y trabajo conjunto entre las autoridades políticas y profesionales del municipio; quedando trazados Lineamientos y Visión de Ciudad.

A continuación, se presenta la Macrozonificación que servirá de base para el presente Plan Regulador Comunal de Concón:

1. Macrozonas de Desarrollo Urbano
 - a) Macrozona Borde Costero y Miradores
 - b) Macrozona Corredores Urbanos y Meseta Intermedia
 - c) Macrozona Áreas de Extensión y Borde Interior
2. Áreas Verdes y Espacios Públicos
3. Áreas Restringidas al Desarrollo Urbano
4. Áreas de Protección

Ilustración 5.3-3 Macrozonas

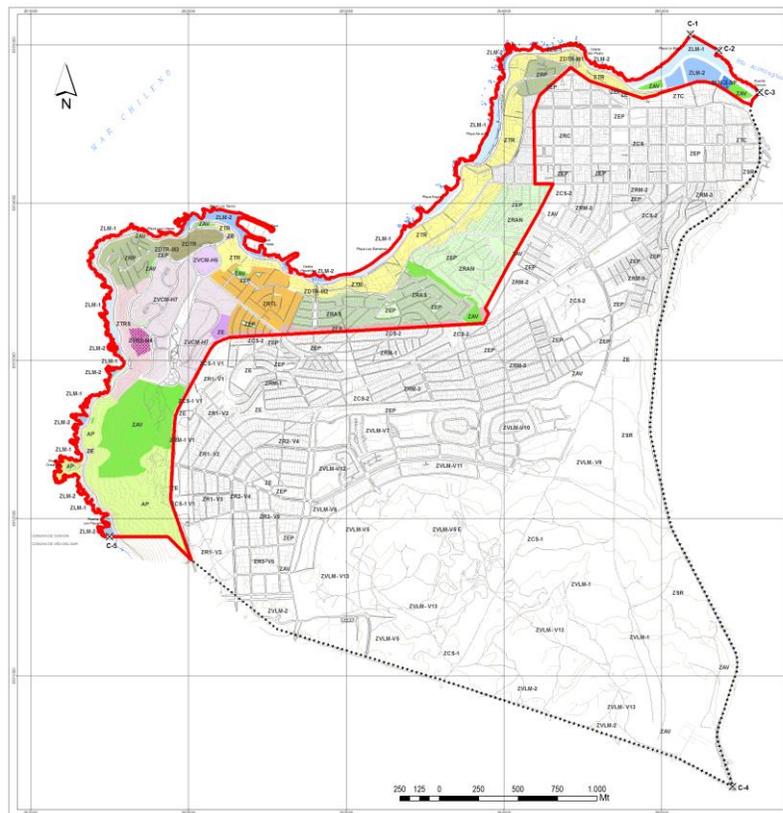


Fuente: Elaboración propia

1. Macrozonas de Desarrollo Urbano

a) **Macrozona Borde Costero y Miradores**

Ilustración 5.3-4 Macrozona Borde Costero y Miradores



Fuente: Elaboración propia

En concordancia con lo acordado con los habitantes de la comuna y por lo estipulado en la Modificación del Plan Regulador de Borde Costero (2006) se planifica con el fin de resguardar las características actuales de este territorio. Permite el uso residencial preferente y equipamiento con el objeto de conservar la calidad de balneario tradicional.

El borde costero urbano se subdivide en sectores con objetivos y configuraciones comunes, las cuales son:

Sector Costa Brava. Sección entre el borde costero y el loteo Costa de Montemar, cuyo objetivo es el resguardo de su atractivo paisajístico (vista al mar) a través del desincentivo a la edificación en altura. Su propone el destino de suelo preferentemente residencial, con intensidades de uso y alturas que permitan resguardar el carácter de balneario y normativas de conos de vistas establecidas por la modificación del PRC el año 2006.

Borde Costero Turístico Residencial en Ladera. Comprende el área entre Costa Brava y Calle Ocho; sector que enfrenta a Av. Borgoño y a la Caleta San Pedro, caracterizada principalmente por sus terrenos en ladera. Esta sección tiene como objetivo la regeneración urbana con un importante control de la intensidad de uso, para compatibilizar los usos residenciales y turísticos en un único eje vial sin saturación. Sus usos permitidos son variados y dependen específicamente de variables naturales, culturales, de las actividades productivas y comerciales que se desarrollan en el sector, para lo cual se deberán definir subzonas para su consideración normativa detallada.

Zona Línea de Alta Marea. Zona desde la línea de más alta marea hasta Av. Borgoño, conformada por las áreas de playa y roqueríos del litoral marítimo de la comuna. Su normativa responde a su conformación físico-espacial, condicionantes ambientales y paisajísticas. Se plantean las prescripciones normativas definidas para

el sector LM de la normativa vigente, con usos de suelo de equipamiento complementario a la actividad turística e infraestructura asociada a la pesca artesanal, prohibiendo todo uso residenciales.

Sector La Boca. Sección de borde costero entre la Ruta F-30-E y Calle Maroto por el sur y Av. Borgoño y el mar. Tiene como objetivo la regeneración urbana asociada al uso de suelo destinado principalmente a las actividades gastronómicas y turísticas. Se proyecta la regeneración urbana al mismo tiempo que su resguardo paisajístico, configurando manzanas permeables de fácil acceso al borde costero. Esta propuesta se respalda con la apertura de una vía costanera que bordea el sector dando continuidad a la circulación por el frente costero de playa.

Contiene igualmente sectores de especial interés inmobiliario para el emplazamiento de conjuntos de vivienda de densidad alta, que se ha consolidado como un sector residencial en altura. Pese a ello, y como resguardo a los planteamientos concordados en el desarrollo del plan, se establecen normativas que controlen la altura a una escala media, al igual que la intensidad de uso del suelo y así disminuir por una parte los efectos negativos que puedan afectar la zona de protección natural dunar y a al resguardo del paisaje y vistas que la meseta disfruta y que se exige conservar.

En relación a los Miradores cabe señalar que en el Artículo 20° de la Ordenanza a la Modificación Parcial al Plan Regulador - Sector Borde Costero 2006, se establecen tres tipos de restricciones e incentivos para fomentar las vistas asociadas a miradores, que sin embargo no poseen asidero en la legislación urbanística vigente, entre ellas están:

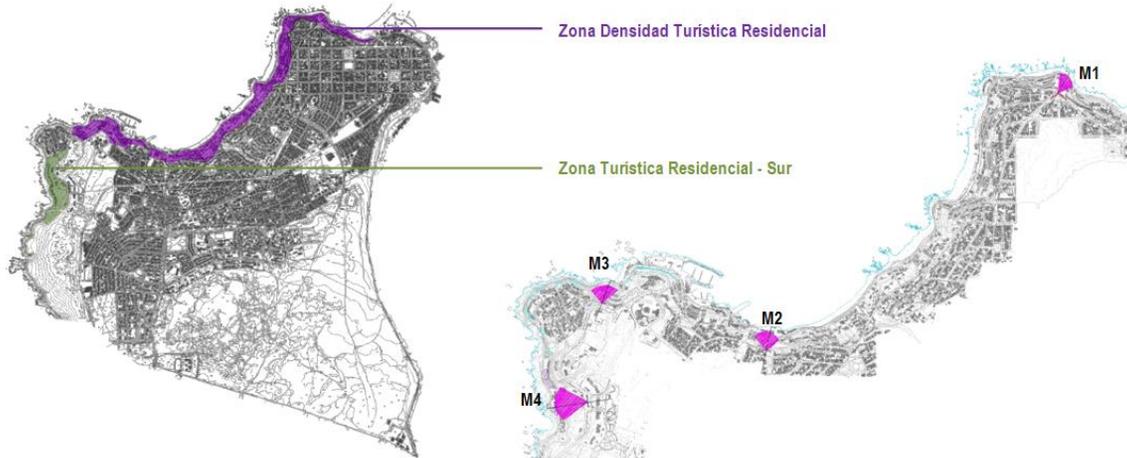
- **Proyecciones de calles** (letra a). Respecto de la prolongación de las líneas oficiales, de las que se establece una altura de edificación medido desde el terreno natural.
- **Ángulos de vista en horizontal** (letra b). Corresponde a los mantos de cono horizontales que indican las áreas de protección de la vista sobre las que no se podrán levantar construcciones.
- **Ángulos de vista con rasante negativa** (letra c). Corresponde al manto de cono que indica el área de protección de la vista sobre la que no se podrá n levantar construcciones, corresponde al punto de origen del manto de cono, cuyo ángulo de abertura se especifica en la ordenanza.
- **Proyecciones de escaleras** (letra d). Corresponden a la prolongación de las líneas oficiales de las escaleras que conectan con Avenida Borgoño.

A continuación, se indican las normas urbanísticas aplicables que de acuerdo a la Ordenanza a la Modificación Parcial al Plan Regulador - Sector Borde Costero permitirían establecer condicionantes de constructibilidad para edificaciones que se emplacen en zonas reguladas, esto a fin de incorporar norma urbanística en las zonas de los miradores existentes, lo cual permitiría otorgar parámetros de resguardando para las cuencas visuales y la vista panorámica que ofrece para la zona del litoral costero, siendo esto un propósito del mismo instrumento de planificación.

Según el Anexo N°2 contenido en la Memoria Explicativa de la Modificación Parcial al Plan Regulador - Sector Borde Costero, la comuna posee cuatro miradores localizados en la Zona Densidad Turística Residencial y Zona Turística Residencial – Sur, estos se mencionan a continuación:

- Mirador N°1 Pedro de Valdivia
- Mirador N°2 El Prado
- Mirador N°3 Costa Brava
- Mirador N°4 Costa de Montemar

Ilustración 5.3-5 Localización de Miradores en la comuna de Concón



Fuente: Elaboración propia

A continuación se mencionan aquellas consideraciones de carácter indicativo para la descripción y propuesta normativa que será mencionada a partir del análisis individual de cada mirador:

1. Se considera como situación existente todo lo que ya está construido en las zonas definidas, incluyendo todo tipo de edificios y vialidad actual.
2. Se considera situación potencial, el escenario más desfavorable, es decir que se construye todo el suelo disponible entre líneas oficiales respetando:
 - a. Ensanche vial de la avenida Borgoño establecida en el diseño del mejoramiento vial de faja proyecto del M.O.P.
 - b. Edificios con mayor resistencia al cambio, es decir la edificación en altura y vivienda colectiva. Mientras que las casas unifamiliares o comercio de escala local se considera suelo disponible por ser más propensa al cambio.
 - c. División predial.

En cuanto a las consideraciones para la definición de volúmenes teóricos:

1. Distanciamiento y antejardín definidos en la ordenanza Local de la Comuna de Concón.
 - Antejardín para camino Miradores (desde Roca Oceánica hasta la Rotonda de Concón), ZDTR: 6m.
 - Antejardín para la zona costera ZTR-S: según OGUC, 3m. Mínimo.
 - Distanciamiento para camino Miradores, ZDTR: 4m sin adosamiento.
 - Distanciamiento mínimo para zona costera, ZTR-S: según OGUC, es decir 4m para edificaciones desde los 7m. de altura.
2. Límite de altura según rasante horizontal definida en el estudio de la Municipalidad.
3. El movimiento de terreno está restringido, por lo cual se considera la topografía como fija.
4. Se proyecta el volumen teórico con la actual subdivisión predial, evaluando fusiones de roles, mediante al análisis de mayor aprovechamiento de edificación predial.

A continuación se presentan las áreas de mirador que el presente Plan busca proteger:

- i Mirador N°1 - Pedro de Valdivia (ZTR-M1. SUBZONA ZDTR MIRADOR 1)

Localización. El mirador N°1 Pedro de Valdivia, se encuentra localizado en el sector antiguo de Concón, específicamente en la plaza triangular que se forma en la Intersección de la Calle Barros Borgoño y Pedro de

Valdivia, intersección que corresponde al punto de origen del cono de visión a nivel del suelo natural. Este último, es definido desde la solera de la Calle Pedro de Valdivia, proyectando dos triángulos de 60° sexagesimales desde el vértice, por último el triángulo restante corresponde al cono de restricción del mirador N°1. El área de restricción del cono es considerado para la Zona de Densidad turística residencial, la cual se localiza desde el límite de la Av. Pedro de Valdivia y de la Av. Borgoño en este sector.

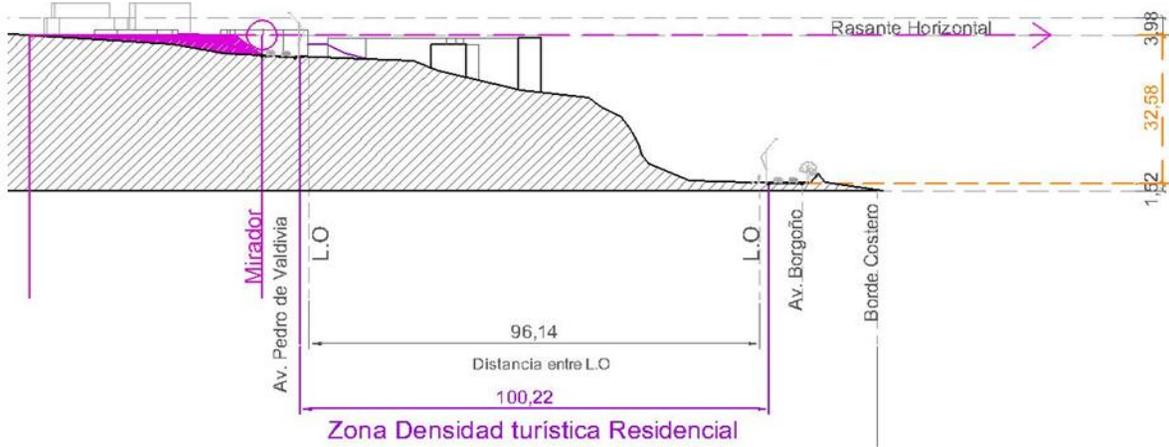
Ilustración 5.3-6 Cono de Visión Mirador N°1 Pedro de Valdivia



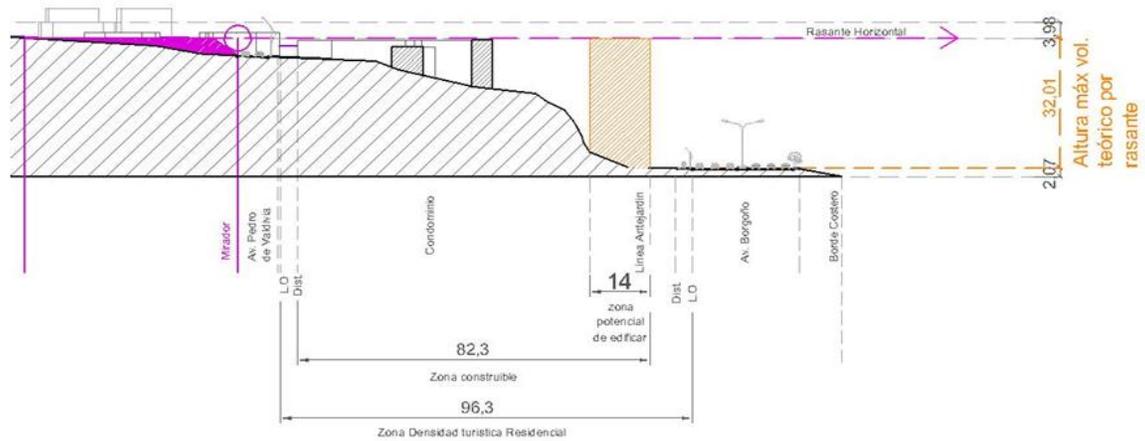
Fuente: Elaboración Propia

Escenario Existente. En el siguiente corte se muestra la situación existente entre la Avenida Pedro de Valdivia y Avenida Borgoño donde se puede observar que la altura existente entre la rasante proyectada desde el mirador es de 32,58mts respecto de la Avenida Borgoño. Además, se puede observar que la aplicación de la restricción de la altura de edificación por rasante ha sido respetada, pues no existen edificios que sobrepasen ese límite.

**Ilustración 5.3-7 Escenarios Mirador N°1 Pedro de Valdivia
 Existente**



Potencial



Fuente: Elaboración Propia

A continuación se muestra la superficie disponible a edificar (volumen teórico) denominada en la imagen anterior como “Zona potencial de edificar”:

Ilustración 5.3-8 Zona Potencial a edificar Mirador N°1 Pedro de Valdivia



Fuente: Elaboración Propia

Considerando en primer lugar el ensanche de la Av. Borgoño a 25m, además del distanciamiento desde la línea oficial y antejardín, se puede decir que la distancia construible corresponde a 82.3mts. Sin embargo, tal y como se puede apreciar en la ilustración existe un condominio (Condominio "Embassy") que ocupa la mayor parte del terreno, por lo tanto la distancia del suelo disponible es de 14m desde la línea de antejardín al fondo.

Se asume que para el área potencial de edificación, el uso continuo de los predios más cercanos a la costa, corresponde a un terreno total de 2606.72m² y un suelo disponible para construir de 1237.53m².

ii Mirador N°2 - El Prado (ZTR-M2. SUBZONA ZDTR MIRADOR 2)

Localización. El mirador N°2 El Prado, se encuentra localizado en el remate del paseo El Prado en Concón Sur, específicamente en la plaza en bandejón central. Para la definición del cono de visión se utiliza como línea base la línea oficial oriente de La Calle el Prado y el punto cero, en donde se ubica la intersección de la calle El Prado con Av. El Prado. Desde el vértice se proyectan dos triángulos de 45°, dejando el cono de 90° en el centro. Este cono se proyecta hacia la costa desde el nivel del suelo con una rasante horizontal de -15°. La zona de densidad turística residencial se considera desde los límites de la Av. Borgoño y Calle el Prado.

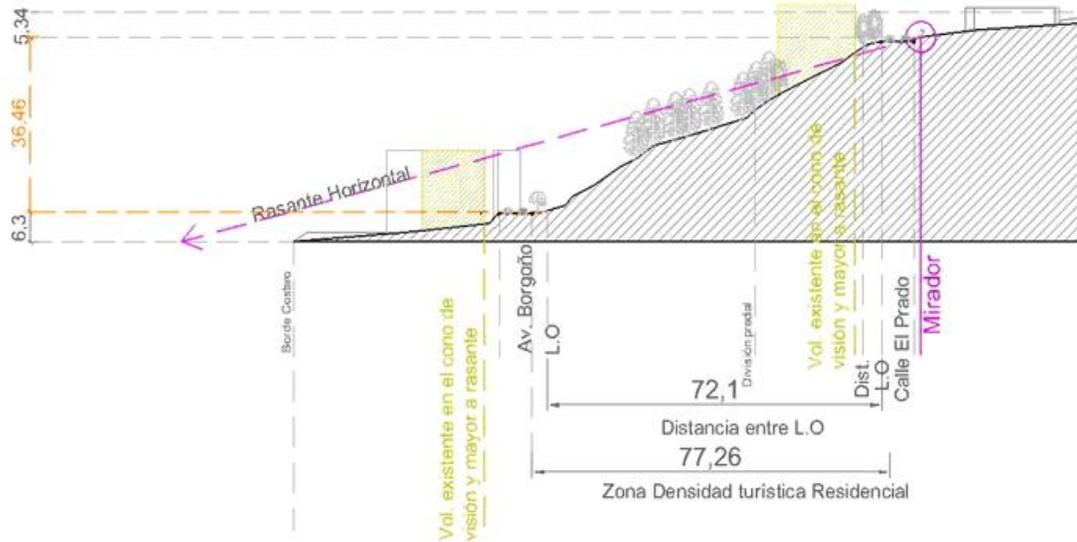
Ilustración 5.3-9 Cono de Visión Mirador N°2 El Prado



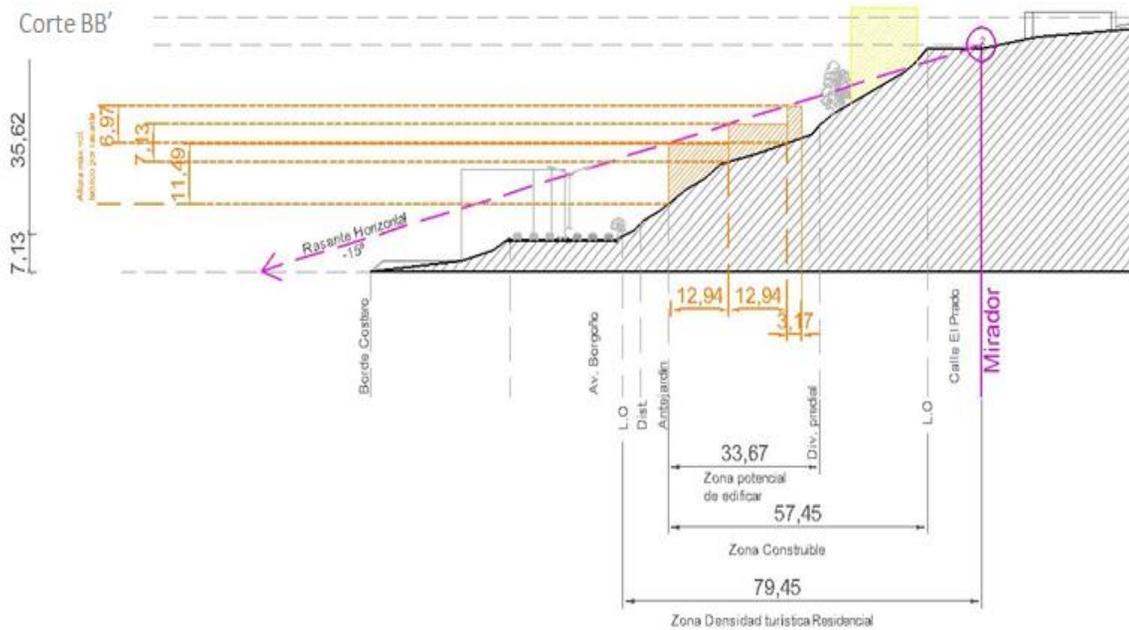
Fuente: Elaboración Propia

Escenario Existente. Actualmente la situación de este mirador es compleja, debido a que existen dos edificios que sobrepasan la rasante horizontal, lo que implica que la restricción para proteger la vista no ha sido aplicada. Se considera el tamaño actual de la Av. Borgoño, de 7 mts de ancho y la distancia entre las líneas oficiales, la cual define la distancia y área de terreno disponible para posibles edificaciones siendo 71m y 2618.65m² respectivamente.

**Ilustración 5.3-10 Escenarios Mirador N°2 El Prado
 Existente**



Potencial



Fuente: Elaboración Propia

A continuación se muestra la superficie disponible a edificar (volumen teórico) denominada en la imagen anterior como “Zona potencial de edificar”:

Ilustración 5.3-11 Zona Potencial a edificar Mirador N°2 El Prado



Fuente: Elaboración Propia

Al considerar por un lado el distanciamiento y antejardín y por otro lado la presencia de un edificio de departamentos. La distancia del suelo disponible queda reducida a menos de la mitad con 33.67m desde la línea de antejardín hacia el fondo y un área de suelo disponible para edificar de 1453.09m².

Además la proyección del ensanche de la Av. Borgoño, implica que el segundo de los edificios que sobrepasaban el límite ya no esté, por lo que sólo queda un edificio que no cumpliría con la regulación. Se proyecta una posible edificación escalonada de tres bloques que respete la rasante horizontal con tres alturas máximas, tomando el caso más crítico para la restricción.

iii Mirador N°3 - Costa Brava (ZTR-M3. SUBZONA ZDTR MIRADOR 3)

Localización. El mirador de Costa Brava se encuentra localizado entre la intersección de Av. Las Malvas y la Av. Cornisa a 2.27m por sobre Av. Las Malvas. El punto de origen del cono de visión se ubica en la pérgola del mirador, específicamente en el vértice que intercepta la acera de Av. Las Malvas, proyectada a nivel de piso construido del mirador.

Para definir el cono de visión se traza una línea paralela a Av. Las Malvas previo al quiebre que se produce y, se proyectan dos triángulos de 45° desde el vértice. El triángulo restante corresponde al cono de visión que se quiere restringir, en la siguiente página se encuentra una imagen del espacio que comprende la proyección del cono.

Ilustración 5.3-12 Cono de Visión Mirador N°3 Costa Brava

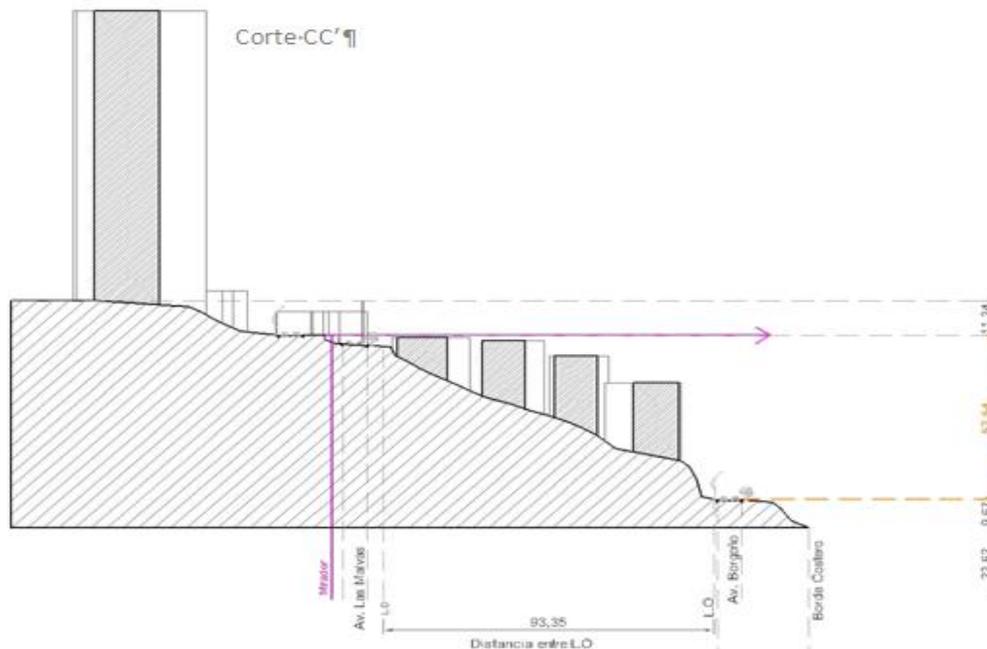


Fuente: Elaboración Propia

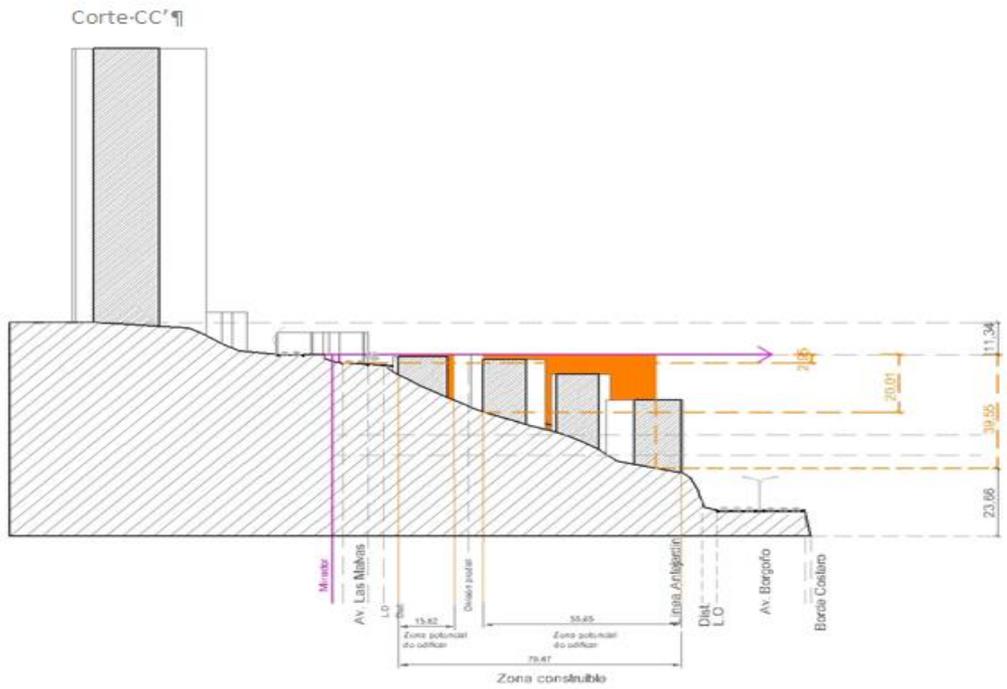
Escenario Existente. Actualmente la distancia entre líneas oficiales desde Av. Borgoño a Av. Las Malvas es de 93.3mts. Para la definición del suelo disponible, se consideran los predios que alcanza el cono de visión. Se consideran dos predios, con una superficie de 4128.96 m² el más grande y una superficie de 453.8 m² el más pequeño.

En el cono de restricción existe un conjunto de edificios escalonados que ocupan la mayor parte del terreno, estos demuestran que se ha aplicado la restricción de la ordenanza vigente debido a que estos respetan la rasante horizontal propuesta. Las tres avenidas vinculadas, miden 7 m. de ancho y la altura máxima permitida según la rasante es de 53.5m.

Ilustración 5.3-13 Escenarios Mirador N°3 Costa Brava Existente



Potencial



Fuente: Elaboración Propia

A continuación se muestra la superficie disponible a edificar (volumen teórico) denominada en la imagen anterior como “Zona potencial de edificar”:

Ilustración 5.3-14 Zona Potencial a edificar Mirador N°3 Costa Brava



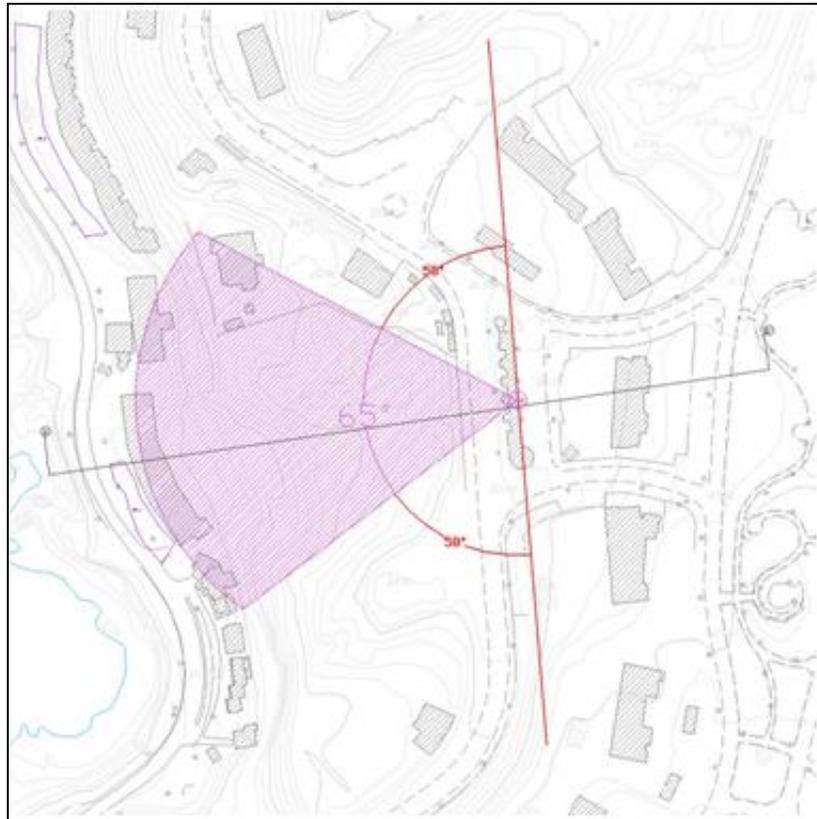
Fuente: Elaboración Propia

El área construable considerando límites del cono de restricción, distanciamiento y antejardín, además del ensanchamiento de Av. Borgoño, entonces es de 2608.26m² en el predio más grande y 143.86 en el predio más pequeño. Para esto se asume la prolongación de los cercos existentes. Para que la edificación respete la altura de la rasante, deberá adaptar su altura al terreno.

iv Mirador 4 N° Costa de Montemar (ZTRS-M4. SUBZONA ZTRS MIRADOR 4)

Localización. Corresponde a un mirador construido que se localiza en el sector de Costa de Montemar a 5m sobre la Avenida entre las calles Mirador norte y Mirador sur, por la Av. Cornisa jugando el rol de bandejón central. La definición del cono de visión, se hace ubicando el punto de origen a nivel de suelo construido del mirador y en el punto medio en sentido longitudinal por el pórtico interior al oriente. La línea longitudinal del pórtico es la línea horizontal de referencia, a partir de esta desde el vértice se dibujan dos triángulos de 57.5° . El triángulo restante de 65° es el cono de visión que se quiere resguardar.

Ilustración 5.3-15 Cono de Visión Mirador N°4 Costa de Montemar

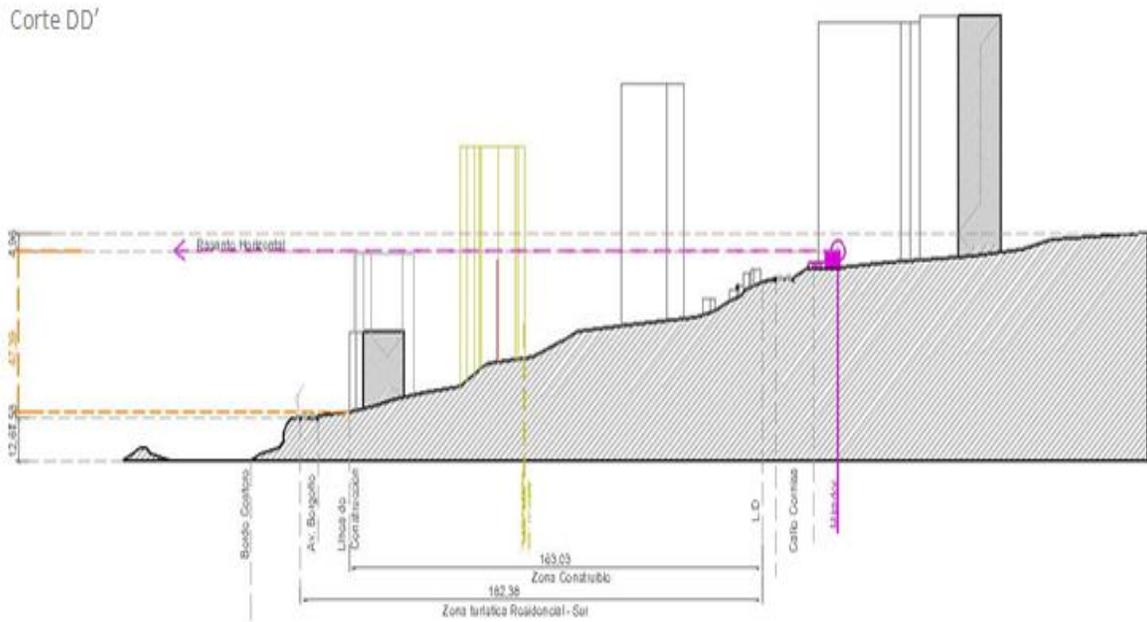


Fuente: Elaboración Propia

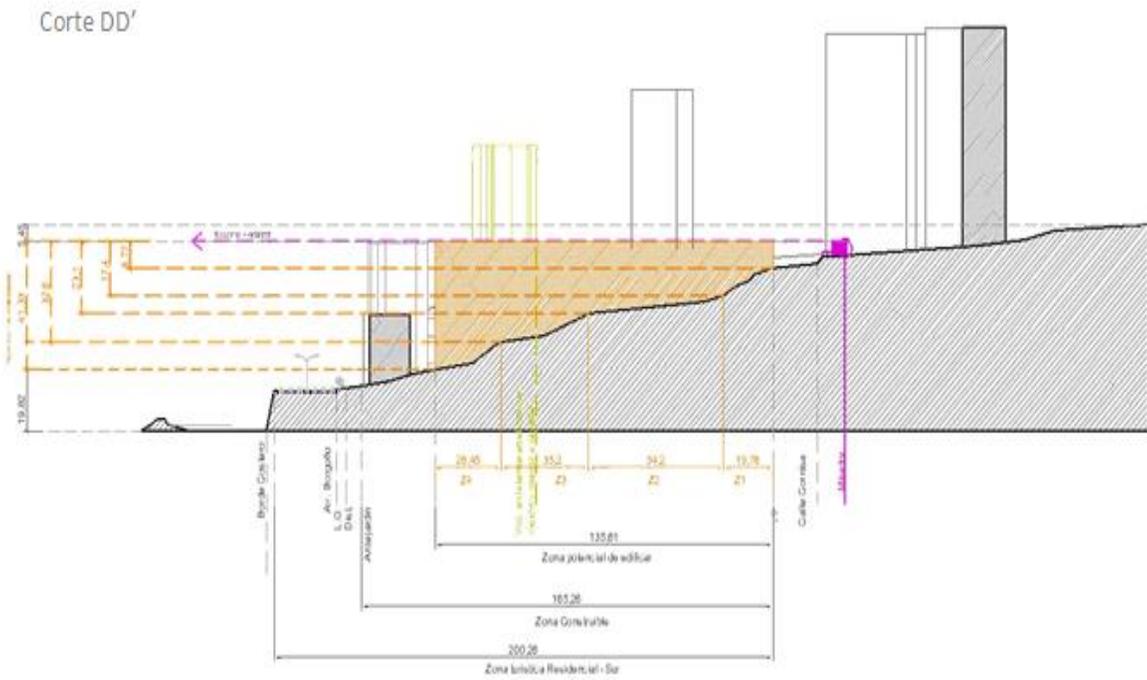
Escenario Existente. La zona que alberga el cono de visión se encuentra en una situación compleja, puesto que es un amplio terreno sin subdivisiones prediales (con excepción de una línea de edificios de departamentos próximos con la avenida Borgoño) que permitan la regulación a partir de normas de ocupación.

Se considera la zona potencialmente construible desde la línea oficial desde la Av. Cornisa hasta la división predial de la línea de edificios que se encuentran más cercanos a la costa, con una distancia de 163.03 hacia el fondo. Actualmente existe una torre de edificio que sobrepasa el límite indicado por la rasante horizontal proyectada desde el mirador y uno en construcción, lo que implica que la restricción de vistas de la ordenanza no se ha aplicado en este sector.

Ilustración 5.3-16 Escenarios Mirador N°4 Costa de Montemar Existente



Potencial



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 5.3-17 Zona Potencial a edificar Mirador N°4 Costa de Montemar



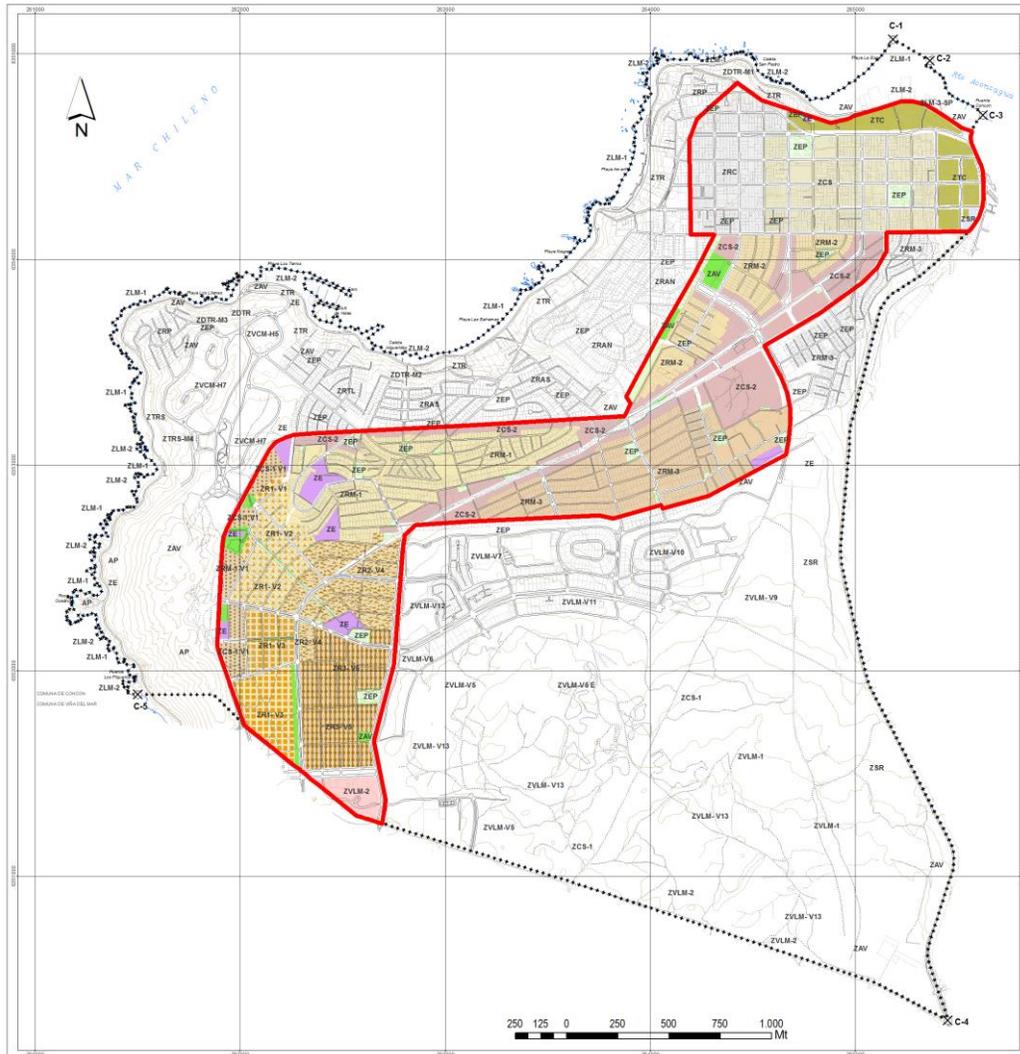
Fuente: Elaboración Propia

Para la definición de la edificación posible de construir y las restricciones a aplicar, se considera todo el terreno posible de construir sin aplicación de distanciamientos, ya que la posibilidad de subdivisión es alta y por lo tanto la restricción en base a la ocupación del terreno es poco precisa. Es por esto que se divide el espacio en zonas según las horizontales del terreno, esto con el fin de determinar diferentes alturas, que puedan regular futuras divisiones y edificaciones.

Se divide el terreno en 4 franjas o zonas a regular, la primera de 19.76m desde la línea oficial de Av. Cornisa, luego la más amplia de 54.2m, la tercera de 35.2m y la última adyacente a la línea de división predial de 26.45m. Para las que se definen alturas en los puntos más críticos de cada una.

b) Macrozona Corredores Urbanos y Meseta Intermedia

Ilustración 5.3-18 Macrozona Corredores Urbanos y Meseta Intermedia



Fuente: Elaboración Propia

Esta macrozona se encuentra compuesta por tres sectores, correspondientes al Centro Histórico Fundacional, Sector Residencial Mixto y Residencial Exclusivo. A los anteriores se suman los Corredores Urbanos se plantean como una extensión natural de áreas de equipamiento en frentes de vías de alto flujo. Su finalidad es dar respuesta anticipada a los efectos del aumento de tráfico y su efecto de la calidad de vida de las manzanas interiores, así como también aprovechar el mejoramiento vial para su regeneración física y funcional. Los usos preferentes propuestos son una mixtura de equipamiento de servicio y comercial en el nivel de acceso inmediato al espacio público, además de uso residencial en mayor densidad.

Su configuración física corresponde a un corredor de frente predial, bordes de manzana con alta ocupación de suelo para usos residencial y servicios, con fachada continua conformando un zócalo urbano comercial. Lo anterior, sumado a una propuesta de altura media, tiene por objetivo la preservación de la calidad del medio urbano local interno de las zonas ya consolidadas. Así mismo, la escala controlada de estos frentes pretende promover la movilidad peatonal desde las áreas residenciales a los corredores comerciales.

El Sector Centro Histórico Fundacional reconoce la zonificación planteada por la modificación del PRC 2006, con las siguientes propuestas:

- La renovación de la zona fundacional en torno a las plazas Patricio Lynch y Laura Barrios, y la conformación de un área comercial y de servicios o "área mixta de integración urbana", en función del trazado vial PREMVAL por la trama damero, correspondiente al eje San Agustín.
- La renovación de la zona oriente como un centro de servicios y comercial que albergue sedes corporativas de empresas e industrias relacionadas con ENAP-CONCÓN y otras.
- El resguardo de la imagen de balneario tradicional del área poniente, reconociendo las áreas residenciales consolidadas.

Así, el corredor central comercial y de servicios se define morfológicamente con edificaciones de fachada continua, promoviendo el desarrollo de un zócalo comercial y de servicios. El nuevo centro comercial y de oficinas en el sector oriente considera una mayor intensidad de uso.

Por su parte el sector Residencial Mixto se constituye como una unidad residencial de carácter unifamiliar continua al damero central de la ciudad. Su propuesta de planificación es de regeneración urbana, específicamente la rehabilitación orientada al mejoramiento de los estándares urbanos del espacio público y controlar el crecimiento en altura que se observa. Se propone el uso preferente residencial y de equipamiento básico.

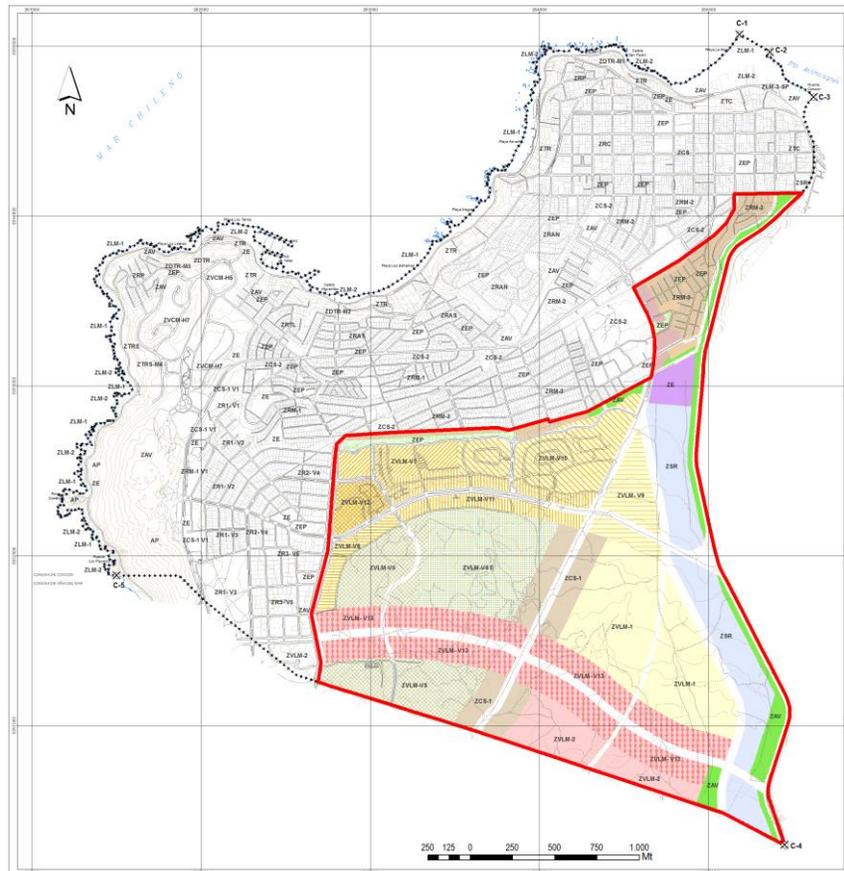
Su configuración se basa en edificaciones de baja altura, que se corresponde con la situación actual de la comuna. El sector que enfrenta a la Avenida Manantiales se propone con una intensidad de uso mayor, lo que responde a la tendencia de desarrollo actual.

Finalmente el sector Residencial Exclusivo corresponde al área conformada entre vías PREMVAL, Av. Reñaca-Concón y Av. Los Pellines y Lascar es de preservar sus atributos de alto estándar de urbanización y consolidación como un sector residencial exclusivo. Ante su localización entre vías troncales propuestas, requiere de normativas que controlen la demanda del sector inmobiliario en ésta área como producto de la mejora vial y conectividad. Se define entonces como un área de uso exclusivo de residencial unifamiliar.

Su configuración física espacial requiere de la limitación de la construcción en altura máxima de 4 pisos y densidades bajas y medias.

c) Macrozona Áreas de Extensión y Borde Interior

Ilustración 5.3-19 Macrozona Corredores Urbanos y Meseta Intermedia



Fuente: Elaboración Propia

En esta macrozona se reconocen en primer término los sectores de Lomas de Montemar, tanto los barrios consolidados, en proceso de consolidación y la extensión urbana propuesta en el PREMVAL.

Aquí se plantea por objetivo de planificación el de preservar sus características de barrio residencial exclusivo de alto estándar. Por lo tanto se plantea el uso prioritario residencial con equipamiento de soporte, con intensidades de uso de carácter bajo y medio.

Por otra parte se propone un borde urbano interior que concentre el equipamiento de escala mayor y de infraestructura asociada al transporte en torno al corredor de la Ruta F-30E, respondiendo a su carácter de vía troncal que contiene un intenso flujo vehicular propio de su escala interurbana, regional e intermetropolitana.

La función de equipamiento medio corresponde a lo definido por la OGUC en el artículo 2.1.36. La función de dicho corredor es de tipo comercial, deportivo y servicios asociados a la industria vecina y al transporte, así mismo se permite infraestructura como sistema de transporte de terminales terrestres o áreas de servicios para el sistema aeroportuario según conexión acceso al Aeropuerto de Torquemada en el escenario del proyecto de mejoramiento/ampliación e incorporación al sistema aeroportuario nacional de vuelos comerciales. Igualmente se permitirá el uso de servicios relacionados a la industria, correspondiente a industrias del sector como ENAP Concón y otros.

d) Macrozona Puente Colmo-Villa Las Ilusiones

En el caso de la localidad que se agrega al área urbana de la comuna, se encuentran zonas similares a las ubicadas y descritas en la zonificación de la ciudad de Concón, como son las zonas ZRM-1: Zona Residencial Meseta 1, ZRM-2: Zona Residencial Meseta 2 y ZSR: Zona Servicios Ruta. Al mismo tiempo se encuentran zonas con sus propias características, las cuales son:

i ZEUPM: Zona de Extensión Urbana Productiva Molesta

Se trata de la zona ubicada al norte de la ruta Ch-60, que se considera como extensión del barrio industrial ubicado contiguo, justo fuera del límite urbano poniente. Forma parte de las áreas reguladas por el Instrumento Intercomunal PREMVAL como zona destinada a albergar industria molesta.

ii ZEM: Zona Equipamiento Mixto

Se trata de la zona ubicada en la intersección de las Rutas Ch-60 y F-528 o Camino Fuerte Aguayo, la cual se destina preferentemente para la ubicación de equipamiento que sirva de apoyo a las rutas antes mencionadas como también a las áreas residenciales de la localidad.

iii ZRDM: Zona Residencial Densidad Media

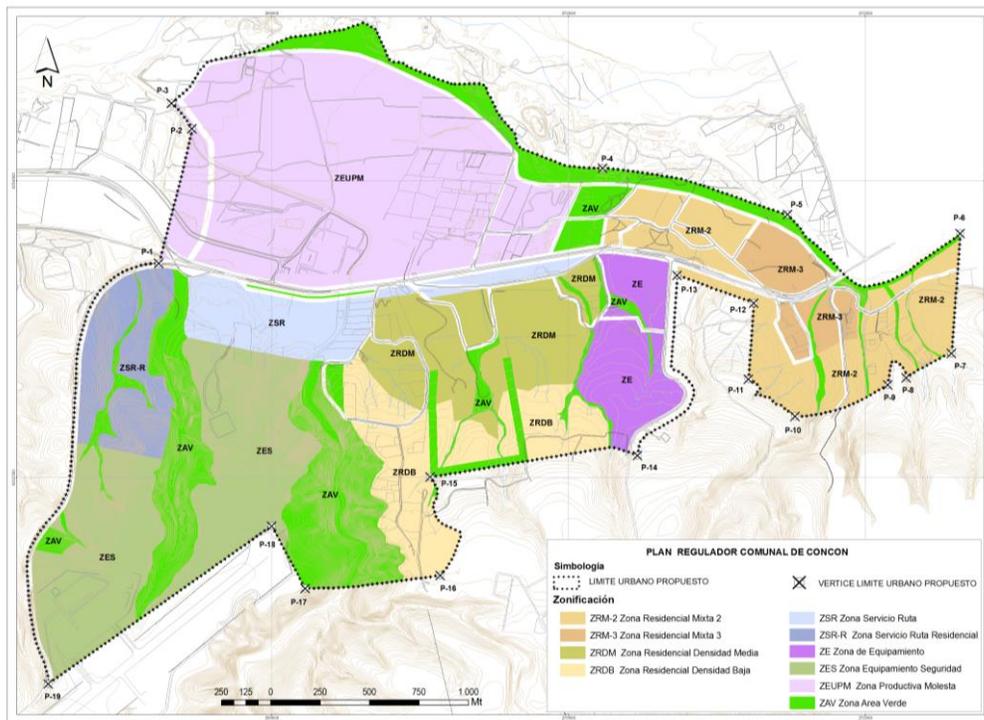
Se trata de la zona ubicada en el segundo frente de la Ruta Ch-60, al sur de la zona ZSR: Zona Servicios Ruta, entre el estero Lajarilla y la Ruta F-528, la cual busca consolidar su carácter residencial y aprovechar sus condiciones de ubicación para albergar una densidad media.

iv ZRDB: Zona Residencial Densidad Baja

Se trata de la zona ubicada en el tercer frente de la Ruta Ch-60, al sur de la zona ZRDM: Zona Residencial Densidad Media, entre el estero Lajarilla y la Ruta F-528, la cual busca consolidar su carácter residencial a través de una densidad baja, conforme a su ubicación y por tratarse de una zona en contacto con el área rural.

Estas zonas se distribuyen según se muestra en la siguiente ilustración.

Ilustración 5.3-20 Zonificación Puente Colmo-Villa Las Ilusiones



Fuente: Elaboración propia

5.3.3 Áreas Verdes y Espacios Públicos

Se define un sistema de Áreas Verdes y Espacios Públicos, según las definiciones establecidas para cada caso en la OGUC (artículos 2.1.30 y 2.1.31), en el que se establecerán las disposiciones generales que permitan constituir y dotar a la comuna de un circuito de áreas verdes a través del cual se logre una ciudad recorrible, agradable e identitaria. Esto, mediante la combinación de áreas libres, plazas y parques, e incluso comprendiendo dentro de este circuito elementos naturales como quebradas y áreas de valor natural. A continuación, se exponen las intenciones y elementos de las Áreas Verdes propuestas por el presente Plan.

Además de las plazas principales Patricio Lynch y Laura Barrios, plazas menores y parques existentes; la propuesta para la ciudad de Concón considera como principal elemento de su sistema de áreas verdes a los bordes y bandejones de los principales corredores viales, los que buscarán minimizar la fricción vehículo-peatón. Así, la propuesta de estructuración permite la conformación de lo que se denomina circuitos integrados, lo que fomentaría la integración entre barrios que se desarrollan en torno a los siguientes corredores:

Corredor Av. Borgoño. Se trata del paseo recreacional asociado a las playas y al borde costero.

Corredor Paseo Mirador. Se trata de las zonas de uso público como escaleras y miradores presentes en este corredor y que requieren ser destacados para la conformación de este patrimonio físico-territorial de valor turístico y paisajístico. Mediante estos espacios la ciudad de la meseta promueve la conexión con su borde costero turístico, y además rescata las quebradas aledañas a este paseo, conformando un sistema.

Corredor Ruta F30-E. Se trata de una medida de mitigación ante el impacto de la Ruta F30-E, considerando una faja de Zona de Área Verde como parque vial de escala comunal, que pueda acoger diversas actividades recreativas y deportivas, conforme al Artículo 2.1.33 de la OGUC.

Corredor PREMVAL interior. Se trata de áreas verdes que acompañan las vías Pellines y Avenida Lascar.

Corredores Transversales. Se trata de distintas "aperturas" de áreas verdes, en conjunto con vialidad estructurante, que permiten la permeabilidad y conexión entre las zonas al Nor Poniente y al Sur Oriente de Av. Pellines y Lascar.

Miradores. Se trata de aquellos espacios calificados como mirador por el PRC 2006, donde se respetan las normas especiales vigentes sobre alturas y apertura de vistas.

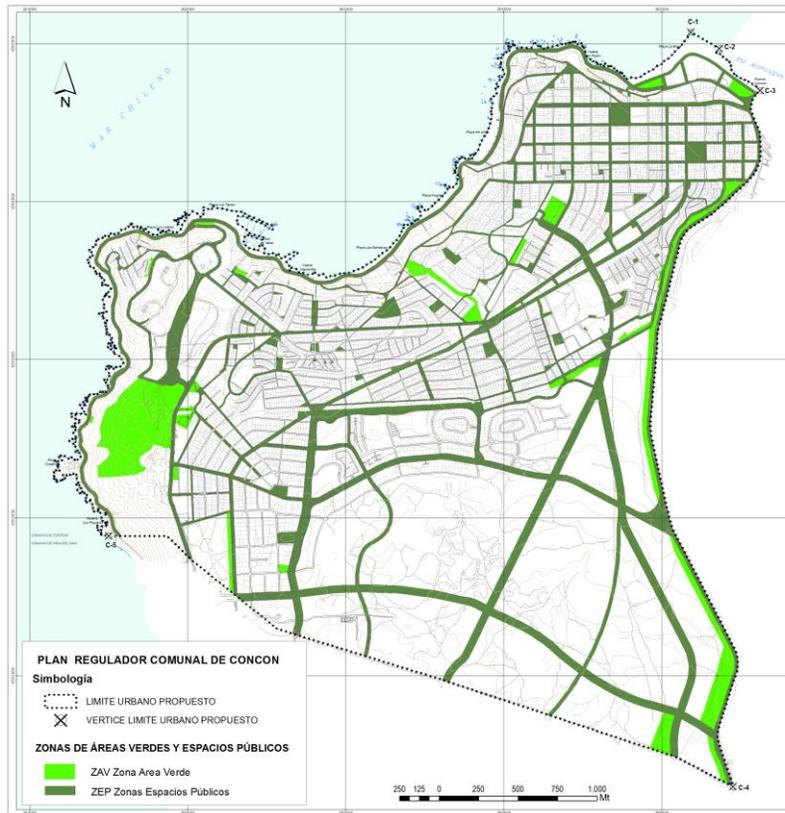
Barrio Parque Los Romeros. Pese a que existen algunas construcciones en predios, que adquirieron derechos de edificación anteriormente a la publicación del Diario Oficial del instrumento PRC 2006 vigente, se mantiene la zonificación y el uso de Área Verde según la normativa en el sector de Los Romeros.

Vía Parque Lomas de Montemar. Se trata de una franja de espacio público y área verde primordialmente de carácter residencial, pese que la faja grabada como de uso público da un ancho tal que puede permitir equipamiento de gran escala, el objetivo de ese sector es el de dar espacio de esparcimiento a este sector.

Adicionalmente, debido a su carácter natural, turístico e identitario, podemos incluir dentro del sistema de áreas verdes del área urbana de Concón al Campo Dunar. Así, el área protegida (AP) corresponde al área con protección legal vigente, y el resto del campo dunar se establece como una Zona de Área Verde (ZAV).

A continuación, se grafican los elementos antes mencionados y que conforman el sistema de áreas verdes y espacios públicos de la ciudad de Concón.

Ilustración 5.3-21 Propuesta Sistema de Áreas Verdes y Espacios Públicos de Concón



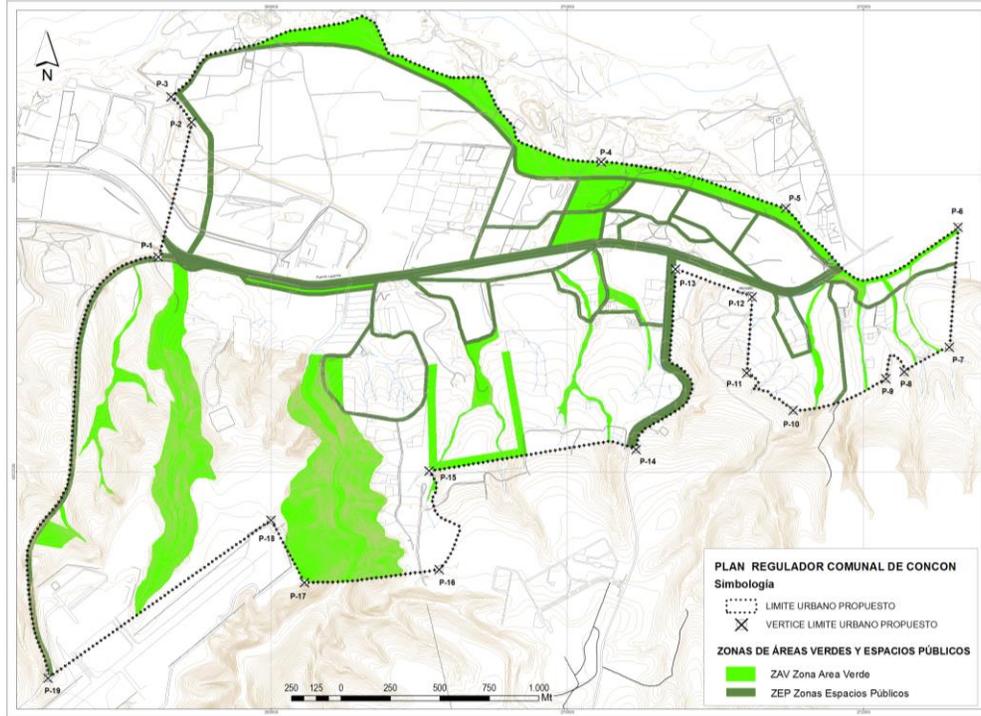
Fuente: Elaboración propia

En el caso de Puente Colmo-Villa Las Ilusiones, las áreas verdes que propone el Plan están planteadas como zonas de resguardo de los elementos naturales como son las quebradas que caracterizan al sector y la ribera fluvial del río Aconcagua. Además, esta condición permite orientar el desarrollo urbano fuera de las áreas de riesgo sobre todo de inundación.

Se reconocen e incorporan igualmente las áreas verdes intercomunales establecidas en el sector por el PREMVAL.

A continuación, se grafica el sistema de áreas verdes de la localidad de Puente Colmo-Villa Las Ilusiones.

Ilustración 5.3-22 Propuesta Sistema de Áreas Verdes y Espacios Públicos de Puente Colmo - Villa Las Ilusiones



Fuente: Elaboración propia

5.3.4 Áreas Restringidas al desarrollo urbano

a) Zonas no edificables

Corresponde a aquellas zonas que por su naturaleza y ubicación nos son susceptibles de edificación, en virtud de lo preceptuado en el artículo 60° de la LGUC. Se reconocen las siguientes zonas no edificables en el territorio del Plan:

i Fajas de resguardo de oleoductos, gasoductos y poliductos

Resguardo de las infraestructuras energéticas de oleoductos, gasoductos, poliductos, según lo normado por el D.S. 278 de 1983 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, publicado en el D.O. del 09/02/83.

ii Fajas no edificables bajo los tendidos eléctricos

De acuerdo con el artículo 56 del D.F.L. N°1 de Minería, de 1982, regirán los reglamentos sobre la materia aprobados por Resoluciones de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, las normas contenidas en los manuales técnicos de ENDESA, y otras normas legales o reglamentarias sobre esta materia.

iii Territorios afectados por las superficies limitadoras de obstáculos que determine la Dirección de Aeronáutica Civil en los terrenos aledaños a Aeropuertos o Aeródromos.

Corresponde a las áreas en que se delimita el espacio aéreo necesario para las operaciones. La declaración de estas zonas y la delimitación del espacio aéreo se rigen por lo establecido en el Código Aeronáutico, aprobado por Ley N° 18.916 de 1990, del Ministerio de Justicia, D.O. del 18/02/1990.

En específico se reconoce el Aeródromo "Viña del Mar" (Torquemada), de conformidad al D.S. N° 64 de 08.04.04, D.O. de 08.11.04.

b) Áreas de Riesgo

Estas áreas son aquellas que en base a estudios fundados se consideran como restricción al desarrollo urbano, por ser áreas que presenten riesgos para el asentamiento humano. También se incluyen aquellas áreas que sean protegidas por ley por su valor cultural, patrimonial o natural.

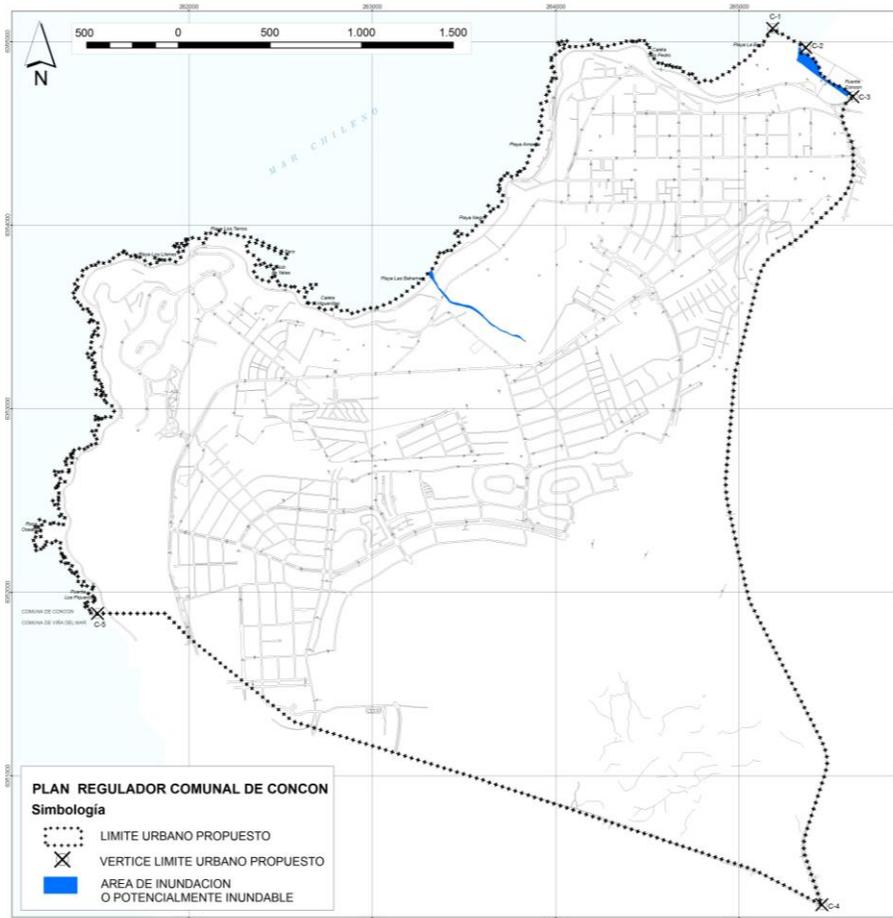
i Zonas Inundables o potencialmente inundables

De este tipo de zonas, se encuentran de 2 tipos, las cuales son:

Zona Susceptibilidad de Inundación: Son aquellas zonas que presentan peligro de inundación por cercanía a la desembocadura del río Aconcagua, posibles desbordes de esteros como el Limache y el Lajarilla, además del recorrido de múltiples quebradas menores; según lo establece el Estudio Fundado de Riesgos que acompaña el presente Plan. Geológicamente corresponden a depósitos fluviales activos del río Aconcagua y del estero Limache y depósitos aluviales de quebradas.

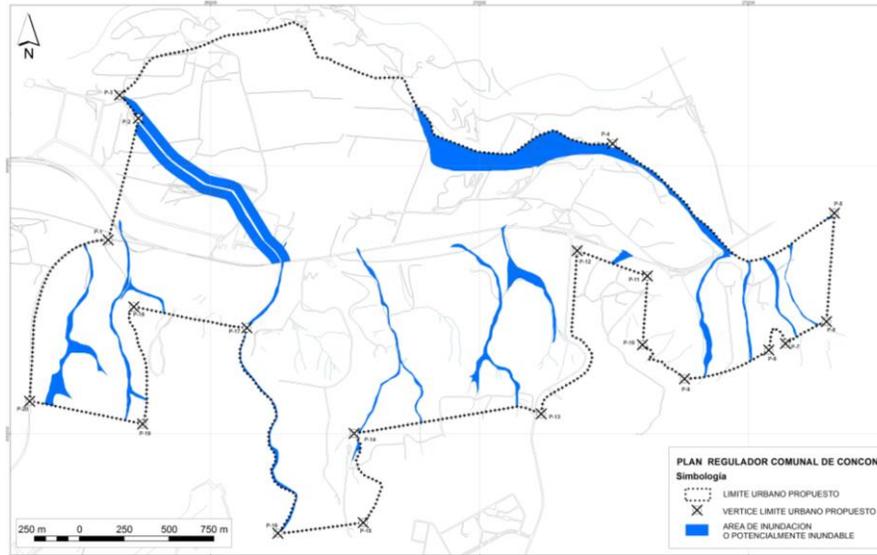
La presencia de estas zonas en el territorio implicará que su desarrollo estará condicionado a la mitigación del riesgo, para poder asumir la normativa urbanística que presenta la zona justamente debajo del área afecta. A continuación se presentan las áreas que se encuentran susceptibles para ambas zonas urbanas.

Ilustración 5.3-23 Zona Susceptibilidad de Inundación Concón



Fuente: Elaboración propia

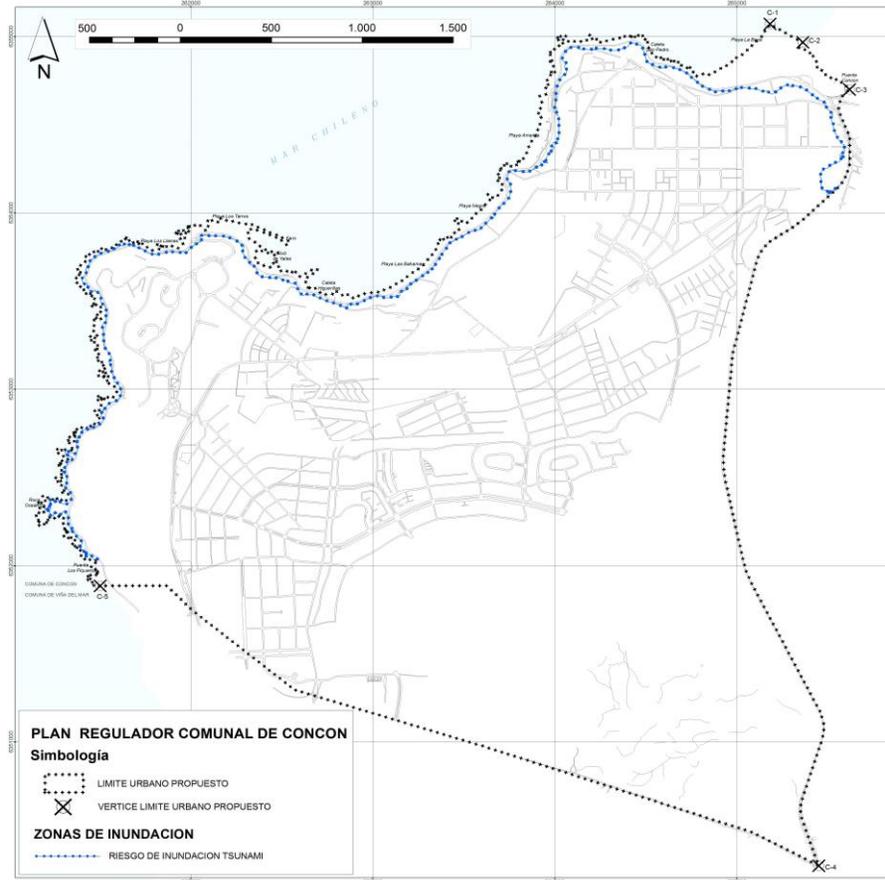
Ilustración 5.3-24 Zona Susceptibilidad de Inundación Puente Colmo-Villa Las Ilusiones



Fuente: Elaboración propia

Zona Susceptibilidad de Maremoto: En el caso de la ciudad de Concón y su frente costero, se agrega al riesgo por inundación la susceptibilidad a tsunamis o maremotos, la cual está fijada bajo la cota 10 msnm según el estudio Fundado de Riesgos antes mencionado. A continuación, se grafica la línea correspondiente:

Ilustración 5.3-25 Zona Susceptibilidad de Inundación por Maremoto Concón



Fuente: Elaboración propia

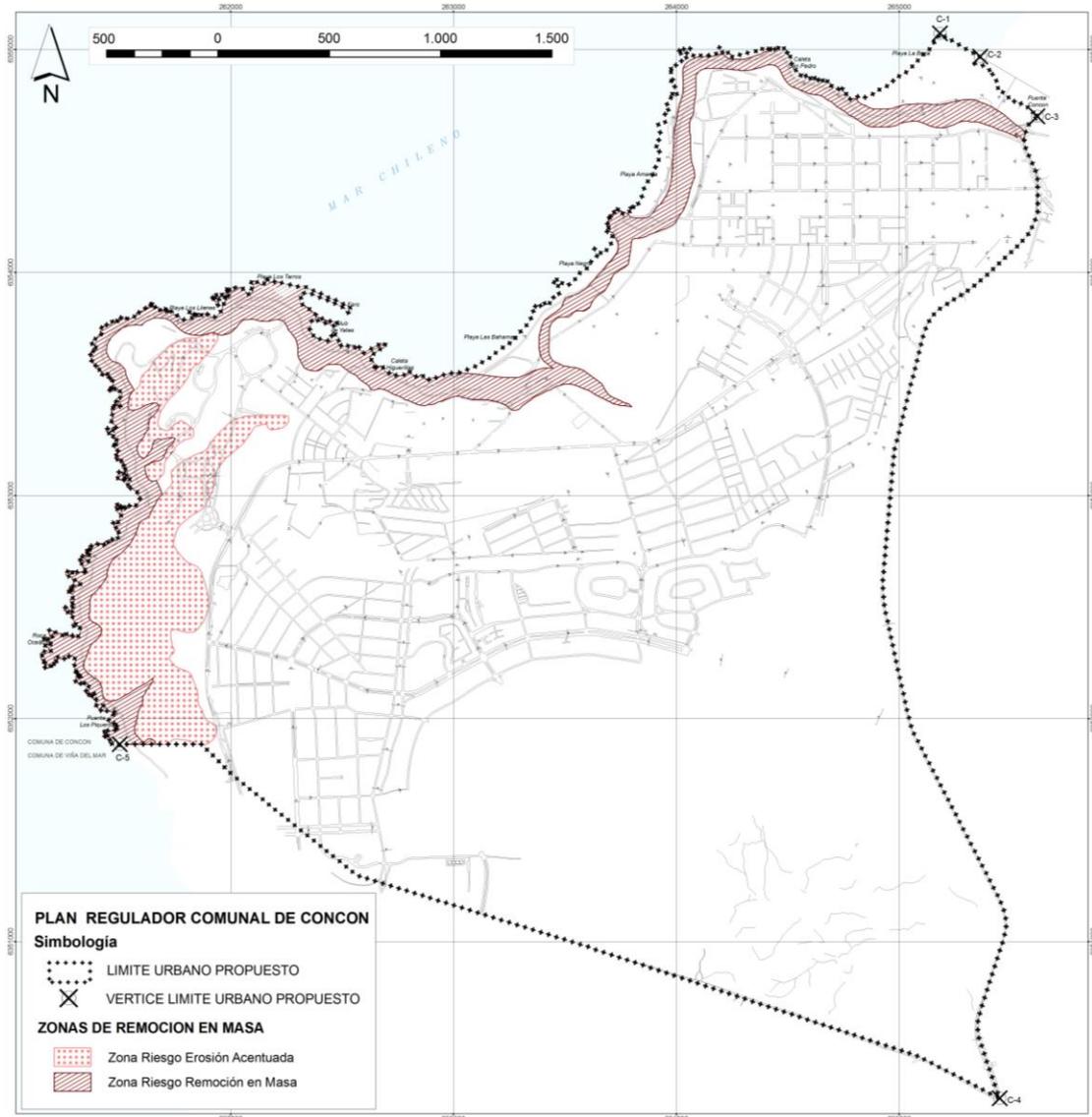
ii Zonas propensas a avalanchas, rodados, aluviones o erosiones acentuadas.
De este tipo de zonas, se encuentran de 2 tipos, las cuales son:

Zonas de riesgo por remoción en masa. Corresponde a las áreas que se encuentran susceptibles a eventos de deslizamientos, caídas de bloques, flujos de barro o detritos. Estos deslizamientos principalmente están asociados a laderas poco estables, especialmente en los sectores en pendiente.

Zonas de riesgo por erosión acentuada. Se trata de zonas asociada a depósitos poco cohesivos de dunas y sectores de dunas activas, como es el caso del sector del campo dunar de Concón.

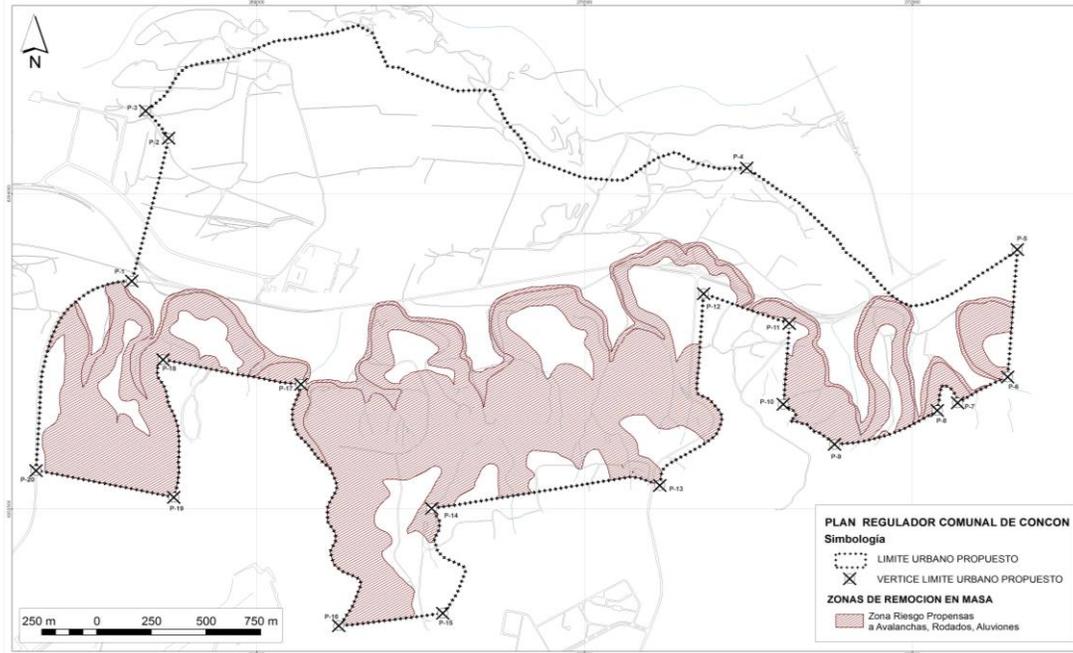
La presencia de estas zonas en el territorio implicará que su desarrollo estará condicionado a la mitigación del riesgo, para poder asumir la normativa urbanística que presenta la zona justamente debajo del área afectada. A continuación se presentan las áreas que se encuentran susceptibles para ambas zonas urbanas.

Ilustración 5.3-26 Zonas propensas a avalanchas, rodados, aluviones o erosiones acentuadas Concón



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 5.3-27 Zonas propensas a avalanchas, rodados, aluviones o erosiones acentuadas Puente Colmo-Villa Las Ilusiones



Fuente: Elaboración propia

5.3.5 Densidades promedio y máximas

Acorde a lo previsto en el artículo 2.1.7 de la OGUC, los planes intercomunales o metropolitanos fijan las densidades promedio y máximas que podrán establecerse en los planes reguladores comunales para su elaboración o modificación.

En ese contexto, corresponde hacer presente que el Plan Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL) estableció en su artículo 14 las densidades promedio y máximas a ser consideradas en la elaboración o modificación del Plan Regulador Comunal de Concón, según se consigna a continuación:

COMUNA	DENSIDAD PROMEDIO	DENSIDAD MAXIMA
VALPARAISO	59 hab /há	1500 hab / há
VIÑA DEL MAR	42 hab / há	2500 hab / há
CONCON	134 hab / há	500 hab / há
QUILPUE	55 hab / há	500 hab / há
VILLA ALEMANA	49 hab / há	500 hab / há
CASABLANCA	158 hab / há	400 hab / há
QUINTERO	50 hab./há.	400 hab./ há
PUCHUNCAVÍ	49 hab./ há	400 hab./ há

Expresa la misma disposición que *“Las densidades máximas establecidas en los cuadros anteriores serán aplicables a aquellos territorios que el Plan determina como zonas de extensión urbana, correspondiendo que los planes reguladores comunales al incluirlos en sus áreas urbanas no excedan las densidades máximas fijadas.”*

Finalmente la Memoria Explicativa del PREMVAL, señala en relación a las densidades promedio lo que sigue: *“La densidad promedio corresponde a la fracción resultante de la cantidad máxima de habitantes por la superficie urbana normada por el plan regulador comunal.*

Las densidades promedio que se establecen en los cuadros siguientes fueron proyectadas incluyendo todo el territorio sujeto a planificación, por tanto su demostración debe realizarse conforme al total del área urbana comunal, sin diferenciar el uso de suelo que se le otorga a cada territorio, así como las limitaciones o restricciones que estos presentan.

Conforme a lo anterior y para efectos de demostrar el cumplimiento de la densidad promedio se deberá incluir todo el territorio normado por el Plan Regulador Comunal, incluso cuando se trate de modificaciones parciales del mismo, debiendo incluirse todas las áreas y zonas que este incorpora en el territorio, tales como, las zonas destinadas a cualquier uso de suelo, áreas de riesgo y protección, actividades productivas, espacio público, áreas afectas a declaratoria de utilidad pública, zonas de infraestructura, áreas verdes y de equipamiento.

En atención a las disposiciones señaladas precedentemente corresponde que el presente Plan demuestre el cumplimiento de las mismas, aspecto que se analizará a continuación.

En primer lugar, respecto al cumplimiento de la densidad máxima establecida por el PREMVAL, que corresponde a 500 Hab/Ha, según lo expresa el precitado artículo 14, esta resulta aplicable a las zonas de extensión urbana que determina el PREMVAL. En atención a lo anterior se exponen en el siguiente cuadro las zonas de extensión urbana del Premval y las zonas del presente Plan que comprenden los territorios regulados por estas zonas de extensión urbana:

ZEU PREMVAL	ZONA PRC CONCON	DENSIDAD PROPUESTA ZONA PRC CONCON
ZEU 2 LOMAS DE MONTEMAR	ZVLM-1	180 Hab/Ha
	ZVLM-V5	52 Hab/Ha
	ZVLM-V5 E	180 Hab/Ha
	ZVLM-V13	500 Hab/Ha
	ZCS-1	320 Hab/Ha
	ZSR	No permite vivienda
ZEU 2 COLMO	ZAV	No permite vivienda
	ZSR	No permite vivienda
	ZRDM	120 Hab/Ha
	ZAV	No permite vivienda
ZEU 6	ZSR-R	335 Hab/Ha
	ZRM-2	156 Hab/Ha
	ZRM-3	270 Hab/Ha
ZEU 13	ZAV	No permite vivienda
	ZE	No permite vivienda
	ZRDB	40 Hab/Ha
ZEU 14	ZES	No permite vivienda
ZEU15	ZES	No permite vivienda

De lo anterior se desprende que el presente Plan cumple con la densidad máxima establecida por el PREMVAL para las zonas de extensión urbana de la comuna de Concón, toda vez que en ninguna de las zonas del Plan que abarcan los territorios que el PREMVAL establece como zonas de extensión urbana, se propone una densidad que supere los 500 Hab/Ha.

En lo concerniente al cumplimiento de la densidad promedio establecida por el PREMVAL para la comuna de Concón, esta corresponde a 134 Hab/Ha, y su cumplimiento debe ser verificado respecto de todas las zonas y áreas que regula el Plan.

Para efectos de lo anterior, se expone en el siguiente cuadro el listado de zonas y subzonas del plan con sus respectivas cabidas máximas de población. Para dichos efectos se considera en primer lugar la superficie de la zona y la densidad bruta máxima propuesta para la misma.

Lo anterior permite obtener la cabida de población real de cada zona y subzona del Plan, según se expresa en el siguiente cuadro.

ZONA/SUBZONA PRC	SUPERFICIE (HA)	DENSIDAD ZONA	CABIDA DE POBLACION (HAB)
ZRC	22,35	420	9.387
ZRP	10,71	92	985
ZRAN	25,68	84	2.157
ZRAS	17,89	160	2.862
ZRM-1	33,78	100	3.378
ZR1 V1	1,12	180	202
ZR1 V2	11,20	100	1.120
ZR1 V3	4,36	100	436
ZR1-V3.1	1,00	100	100
ZR1-V3.2	1,49	420	626
ZRM-2	76,63	156	11.954
ZRM-2 V4	15,88	140	2.223
ZRM-3	75,94	270	20.504
ZRM-3 V5	20,28	80	1.622
ZRTL	13,32	156	2.078
ZTC	11,76	400	4.704
ZTR	34,20	160	5.472
ZTR-M1	0,56	160	90
ZTR-M2	0,31	160	50
ZTR-M3	0,32	160	51
ZDTR	3,87	560	2.167
ZTRS	6,84	500	3.420
ZTRS-M4	1,72	500	860
ZVCM-H5	2,04	160	326
ZVCM-H7	23,87	980	23.393
ZVLM-1	62,32	180	11.217
ZVLM-2	26,60	320	8.512
ZVLM-1 V5	40,16	52	2.088
ZVLM-1 V5 E	41,34	180	7.441
ZVLM-1 V6	6,09	52	317

ZONA/SUBZONA PRC	SUPERFICIE (HA)	DENSIDAD ZONA	CABIDA DE POBLACION (HAB)
ZVLM-1 V7	11,07	52	576
ZVLM- V9	15,45	800	12.360
ZVLM-1 V10	26,59	180	4.786
ZVLM-1 V11	17,83	180	3.209
ZVLM-1 V12	6,33	180	1.139
ZVLM-2 V13	63,81	500	31.905
ZRDM	55,45	120	6.654
ZRDB	51,65	40	2.066
ZSR	87,74	0	0
ZSR-R	31,60	335	10.586
ZLM-1	18,34	0	0
ZLM-2	10,92	0	0
ZLM-2 SP	0,41	0	0
ZCS	27,07	500	13.535
ZCS-1	32,45	320	10.384
ZCS-1 V1	7,16	180	1.289
ZCS-2	42,60	250	10.650
ZE	43,04	0	0
ZES	102,85	0	0
ZAV	168,02	0	0
ZEP	15,43	0	0
ZEUPM	172,85	0	0
AP	27,15	0	0
VIALIDAD	292,58	0	0
TOTAL	1.922,02		238.882
DENSIDAD PROMEDIO			124

De lo expuesto precedentemente se concluye que el presente Plan contempla una densidad promedio de 124 Hab/Ha y por tanto da cumplimiento a lo establecido en el PREMVAl en relación a esta norma.

Sin perjuicio de lo anterior, se estima oportuno aclarar que la cabida de población señalada en el cuadro precedente (238.882 Hab) es un valor teórico, resultante de la metodología de cálculo establecida en el PREMVAl para efectos de la demostración del cumplimiento de la densidad promedio establecida en dicho instrumento. En ese contexto es importante hacer presente que en este cálculo se considera la totalidad de la superficie de cada zona o subzona del Plan y la densidad propuesta en ellas, sin diferenciar la superficie consolidada y no consolidada. Por lo tanto la cabida de población de cada zona y del territorio del Plan equivale a simular que la totalidad de la superficie se materializa haciendo uso de la densidad máxima, lo que evidentemente no equivale a una cabida real de población.

Sobre lo anterior, corresponde señalar que en la letra b) del punto 3.4.3 de la presente Memoria, se especifican las superficies consolidadas y disponibles en el área urbana, que dan cuenta que existe un total de 545,50 Ha ya consolidadas, lo que equivale a un 28% del área urbana que contempla el presente Plan.

Precisado lo anterior, se hace presente que el crecimiento urbano proyectado por el Plan corresponde a una población de 115.379 habitantes acorde al análisis de escenario de desarrollo urbano analizado en el punto 3.4.3 letra a) de la presente Memoria.

5.3.6 Áreas de Protección

a) Área de Protección de Recursos de Valor Natural AVN

Corresponde al reconocimiento de las áreas de protección de recursos de valor Natural de conformidad con lo establecido en el artículo 2.1.18 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones los que se señalan a continuación:

Nombre	Categoría	Decreto	Ubicación
Campo Dunar de la Punta de Concón	Santuarios de la Naturaleza	D.S. N°45 de fecha 26.12.2012, D.O del 04.01.2013	Camino costero entre Reñaca y Concón
Roca Oceánica	Santuarios de la Naturaleza	D.S. N°481 del 27 marzo 1990, modificado su límite por el D.S. 106 de fecha 9 marzo 1994	Por Avenida Borgoño entre Cochoa y Costa Brava

Las áreas de protección de valor natural que reconoce el Plan, se regirán por lo prescrito en los respectivos decretos y en concordancia con los Planes de Manejo correspondientes, y por las normas urbanísticas establecidas por el Plan.

b) Áreas de Protección de Recursos de Valor Patrimonial Cultural MN

Corresponde al reconocimiento de las áreas de protección de recursos de valor patrimonial cultural de conformidad con lo establecido en el artículo 2.1.18 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones los que se señalan a continuación:

Nombre	Categoría	Decreto	Dirección
Réplica del Monolito erigido en Memoria de los Soldados y Marinos caídos en la Batalla de Concón	Monumento Histórico	D.E. 320 a la fecha 14-10-1999. D.O a la fecha 28-10-1999	Ubicado en el costado sur del camino Internacional Ruta Ch- 60, en el km. 6 desde la rotonda de Concón en dirección a Santiago, (frente al asentamiento Villa Independencia y delante del Centro Ecuestre)

Las áreas de protección de valor patrimonial cultural que reconoce el Plan, se regirán por lo prescrito en los respectivos decretos y por las normas urbanísticas establecidas para la respectiva zona en que se emplazan.

5.3.7 Sistema de Vialidad Estructurante

Al igual que el ítem precedente, las vías constituyen un componente fundamental del sistema de espacios públicos toda vez que determinan la configuración de la trama urbana y la relación interna entre barrios, generando una ciudad conectada e integrada.

El objetivo del sistema, respecto de la planificación urbana, es adaptar el medio urbano local en un contexto de oportunidades del mejoramiento de estándar de las macro infraestructuras viales intercomunales, en beneficio de su propio desarrollo, ello es, minimizar los impactos indeseados como externalidades negativas como efectos provenientes del aumento de tráfico, y tránsito de paso, previendo que no afecte la calidad del medio urbano local y la dinámica propia de la ciudad volcada hacia el bienestar de sus propios habitantes.

En términos normativos, corresponde señalar que acorde a lo previsto en el artículo 2.1.10 de la OGUC el Plan Regulador debe establecer las vías estructurantes de la comuna en relación a las vías colectoras y de servicio, con sus respectivos anchos mínimos, líneas de edificación y franjas sujetas a expropiación; como asimismo, los anchos de las vías expresas y troncales si éstas hubieran sido definidas en la planificación regional o intercomunal en su caso.

En virtud de lo anterior, se han reconocido las vías expresas y troncales definidas en el PREMVAL, las que en algunos casos han sido precisadas en atención a su condición existente, considerando que el citado artículo 2.1.10 previene que los Planes Reguladores Comunales deberán incluir las disposiciones propias del Plan Regulador Intercomunal que afecten el respectivo territorio comunal, **pudiendo precisarlas.**

a) Sistema de Vialidad Estructurante de Concón

La propuesta de sistema para la ciudad de Concón, en torno a las vías de carácter intercomunal es ordenan en ellas las actividades de mayor impacto a través de corredores urbanos conforme a una configuración de bordes y conexiones suficientes con la trama local. En cuanto a esta última, se busca conformar un eje interior jerárquico unificador entre áreas consolidadas y áreas de extensión, estableciendo ejes secundarios de escala menor con el fin de concentrar los equipamientos para las zonas residenciales circundantes.

Así, se configura una nueva columna vertebral de Concón, desplazando las proyecciones de concentración de actividades de la vía PREMVAL, hacia el borde interior perimetral de la ciudad para minimizar los impactos no deseados por el aumento de flujos por el corredor de transporte de alto estándar o ruta F-30-E en el extremo oriente para el paso de vehículos pesados y permitir la descongestión de la vialidad interna.

Los ejes secundarios con intensidades y equipamientos de escala menor estarán destinados a conformar suturas entre urbanizaciones residenciales de baja densidad. Se busca fortalecer esta estructura vial, a través de la continuidad de las vías existentes, con el fin de generar alternativas de circulación que permitan ocupar de manera homogénea el territorio.

La Av. Reñaca-Concón por su parte, responde con una baja intensidad al desarrollo vial, ya que cruza por zonas residenciales consolidadas que se pretenden conservar, además de enfrentarse en su tramo sur al área del campo dunar que busca ser protegida.

Por último, la estructura se complementa con la consolidación de las vías perimetrales especializadas como por ejemplo la Av. Borgoño, con una marcada vocación turístico-gastronómico.

Ilustración 5.3-28 Propuesta Vialidad Estructurante de Concón

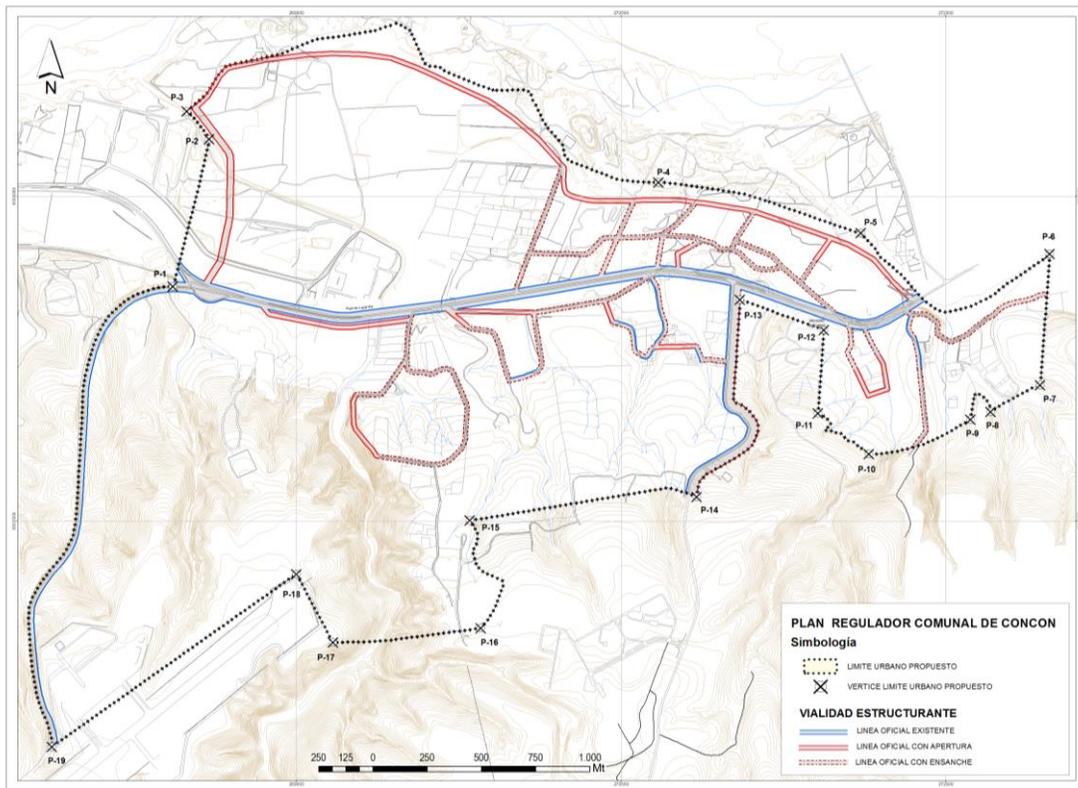


Fuente: Elaboración propia

b) Sistema de Vialidad Estructurante de Puente Colmo-Villa Las Ilusiones

El sistema vial de esta localidad se estructura en torno a la Ruta Ch-60, vía de carácter internacional que se desarrolla de oriente a poniente a lo largo de toda el área urbana, y que considera ensanche hacia ambos costados para resguardar una faja con un ancho de 50 metros, mismo ancho que se busca lograr en la Ruta F-528 o Camino Fuerte Aguayo. Transversales a la Ruta Ch-60, se desarrolla vialidad colectora a través de aperturas de vías que respetan en su mayor parte los trazados pertenecientes a caminos rurales, entre las que se encuentra una vía costanera que recorre la ribera del río Aconcagua. Además, cabe mencionar el trazado de una vía troncal que busca conectar con la comuna de Quintero, presente en el PREMVAL.

Ilustración 5.3-29 Propuesta Vialidad Estructurante de Puente Colmo-Villa Las Ilusiones



Fuente: Elaboración propia