

Plan Regulador Intercomunal de la Provincia de Choapa

Resumen Ejecutivo de la Imagen Objetivo



SEREMI
Región de Coquimbo

Ministerio de
Vivienda y
Urbanismo

Secretaría Regional
Ministerial Vivienda y Urbanismo
Región de Coquimbo



CONTENIDOS

- **ANTECEDENTES**
- **DIAGNÓSTICO Y SUS FUNDAMENTOS TÉCNICOS – TEMAS CLAVE**
 - CONTEXTO
 - MARCO NORMATIVO
 - SÍNTESIS DE CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO
- **OBJETIVOS GENERALES**
 - VISIÓN DE DESARROLLO
 - OBJETIVOS
 - PRINCIPALES ELEMENTOS DEL INSTRUMENTO A ELABORAR
- **ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO**
 - DESCRIPCIÓN GENERAL DE ALTERNATIVAS
 - ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN A Y B
 - DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA
 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES Y CAMBIOS
- **IMAGEN OBJETIVO DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO**
 - DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA I.O.
 - ESQUEMAS DE DESCRIPCIÓN GENERAL
 - IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO
 - DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.
 - CARACTERÍSTICAS Y CAMBIOS



ANTECEDENTES

El Plan Regulador Intercomunal (PRI) es el instrumento de planificación con el que la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (SEREMI MINVU) define el límite del territorio que comprenderá este sistema interurbano, la utilización del territorio en las zonas no urbanas y las limitaciones al uso del suelo de estas zonas. Se refiere a aquellas que están fuera de los radios urbanos de las respectivas comunas de la provincia, en nuestro caso, Canela, Illapel, Salamanca y Los Vilos, para promover el desarrollo armónico del territorio intercomunal.

La provincia de Choapa tiene particularidades que exigen una planificación del conjunto territorial: entre ellas, la disgregación del sistema urbano por sus características geográficas, amplios sectores de secano afectados por la larga sequía, creciente interacción y potencial conflicto de actividades en los valles, borde costero valioso y de fácil accesibilidad que requiere ser planificado en su desarrollo.

Se cuenta con un estudio de Plan Regulador Intercomunal, formulado entre los años 2013-2016, que no completó su proceso de aprobación, requiriendo revisar y actualizar la información base ya que ha sido superado por el crecimiento y por la evolución de las normas que rigen este tipo de instrumentos de planificación urbana.

El presente estudio de elaboración del PRI de Choapa se encuentra en desarrollo desde octubre de 2020. Ahora debe llevar a cabo la publicación y exposición a la comunidad de la imagen objetivo del desarrollo urbano del territorio a planificar, como paso previo a la elaboración del anteproyecto del plan, de acuerdo a lo indicado en el artículo 28 octies de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

La imagen objetivo representa la situación futura hacia donde orientar el desarrollo urbano de la provincia. Es previa a la elaboración de la propuesta del PRI, por lo tanto, no define con exactitud límites, trazados viales ni condiciones urbanísticas. En cambio, establece los contenidos y lineamientos centrales que deberá contemplar el anteproyecto a desarrollar.

La Ley define que la propuesta de imagen objetivo se plasmará en un resumen ejecutivo que sintetice:

- el diagnóstico y sus fundamentos técnicos,
- los objetivos generales y los principales elementos del instrumento a elaborar,
- las alternativas de estructuración del territorio por las que se propone optar,
- los cambios que provocarían respecto de la situación existente,

Este resumen ejecutivo, junto a otros materiales de difusión y audiencias públicas que realizará la SEREMI MINVU de Coquimbo, servirán para que la comunidad pueda informarse y formular observaciones en un plazo de 45 días, de manera de considerarlas en la imagen objetivo definitiva que orientará la elaboración del Plan Regulador.

DIAGNÓSTICO Y FUNDAMENTOS TÉCNICOS

CONTEXTO

El área de estudio se circunscribe a los límites político-administrativos de las comunas de Illapel, Canela, Los Vilos y Salamanca, con una superficie total de 10.131 km² y una población de 90.670 habitantes, según los resultados finales del Censo de Población y Vivienda 2017.

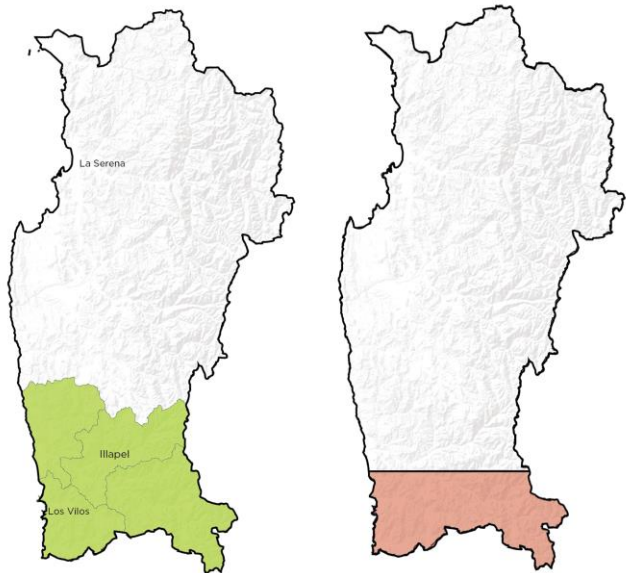
Gran parte del territorio de la Provincia lo compone la cuenca del Río Choapa y, en menor superficie, las Cuencas del Río Illapel, del Estero Pupío-Conchalí y del Estero Quilimarí. Históricamente las áreas pobladas se han desarrollado a lo largo de los valles mencionados, principalmente el valle del Choapa y del Illapel, así como en los puntos en que éstos llegan a la costa (Pichidangui – Quilimarí, Los Vilos, Huentelauquén).

La Provincia de Choapa es la de menor extensión de las tres provincias que conforman la Región de Coquimbo, tiene una superficie que abarca el 25% del territorio regional y su población sólo representa el 11,9% de la población de la región.

En la Región se observa un fuerte proceso de concentración de población en las tres principales ciudades (La Serena, Coquimbo, Ovalle), junto a un despoblamiento de áreas rurales y localidades menores. Las ciudades intermedias tienden a mantenerse con limitado crecimiento, captando sólo una parte de su crecimiento vegetativo. A diferencia de las otras provincias, en Choapa se observa un sistema policéntrico de ciudades intermedias (Los Vilos, Salamanca, Illapel).

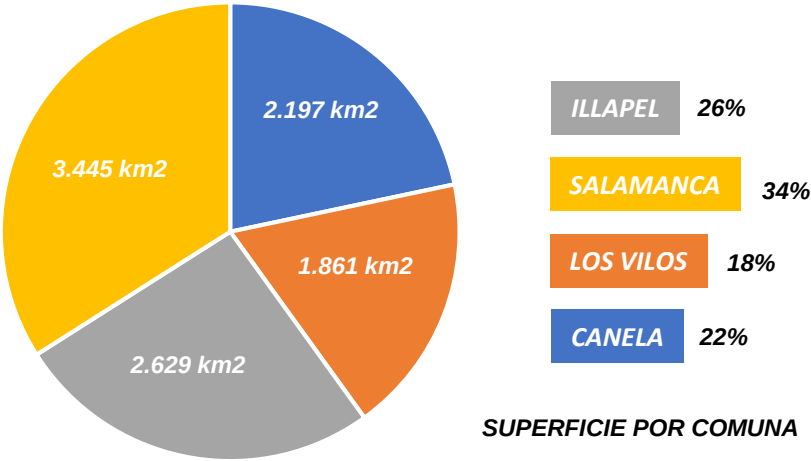
La provincia presenta 5 centros urbanos, dentro de los cuales el mayor corresponde a Illapel, ciudad capital provincial, a continuación, Salamanca y Los Vilos, ciudades cabeceras comunales y finalmente Canela Baja, pueblo cabecera comunal y Pichidangui, pueblo - balneario, localizado al extremo sur de la Región.

En la conformación de las localidades menores del interior, especialmente, juegan un papel relevante las comunidades agrícolas, surgidas principalmente de la Reforma Agraria y que dan sustento a un poblamiento disgregado del territorio rural, a la identidad campesina y a la persistencia de la pequeña agricultura más allá de los principales valles, y que hoy se encuentra especialmente afectada por la crisis climática.



25% DE LA SUPERFICIE REGIONAL

12% DE LA POBLACIÓN REGIONAL



DIAGNÓSTICO Y FUNDAMENTOS TÉCNICOS

CONTEXTO

El desarrollo de una agricultura tecnificada, principalmente de frutales para la exportación y el surgimiento de importantes explotaciones de la mediana y gran minería tienden a incidir significativamente en la base económica y en la dinámica territorial.

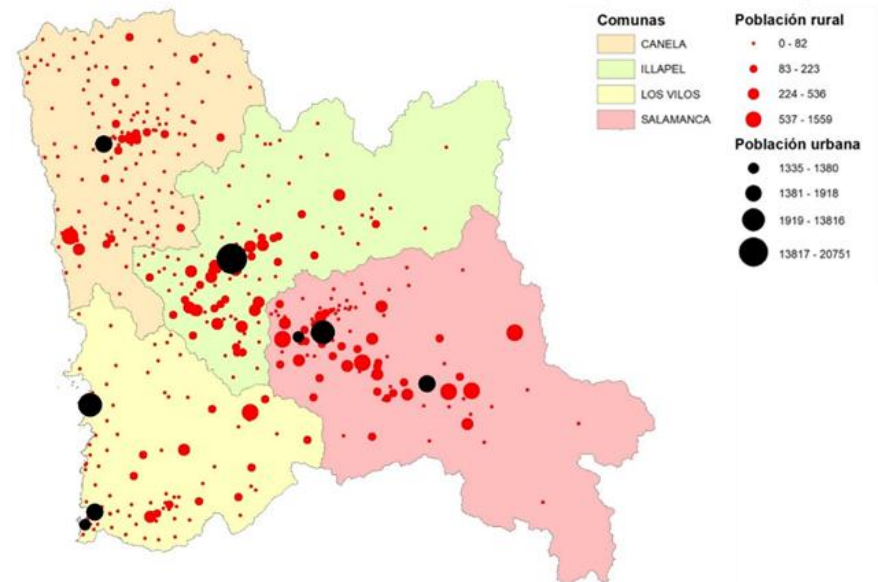
Esta agricultura con marcada estacionalidad en su oferta de trabajo no favorece la implantación rural de los hogares. El modelo de familias que habitaban y trabajaban una pequeña propiedad no tiene cabida en estas nuevas explotaciones agrícolas, se desplazan hacia áreas urbanas, desde donde algunas vuelven en períodos de cosecha.

La pequeña minería experimenta una progresiva pérdida de importancia por su actividad altamente cíclica –sensible en el corto plazo a los precios del mineral-, a diferencia de explotaciones llevadas a cabo por grandes empresas, como Los Pelambres, cuya trayectoria de relaciones con las comunidades del valle del Choapa y del Pupío evidencia la dificultad de implantar faenas de gran escala en zonas rurales de alta sensibilidad a los problemas de disponibilidad y calidad de las aguas, entre otros factores de alteración del ritmo de vida de las comunidades. Por otra parte, la actividad artesanal y de pequeñas faenas mineras ha producido efectos ambientales extendidos en el territorio, imposibles de medir e incluso hoy difíciles de controlar, como se verifica en las numerosas faenas sin actividad que no son sometidas a planes de abandono.

MARCO NORMATIVO

En el área de estudio los instrumentos de planificación urbana vigentes de nivel comunal tienen más de 30 años, a excepción de Illapel (2009). Las comunas cuentan con estudios de actualización terminados, cuyos procesos de aprobación están pendientes, es decir, no cuentan con Planos reguladores recientes promulgados.

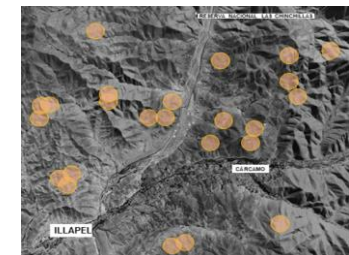
Cabe señalar que la propuesta de imagen objetivo consideró como marco normativo el Plan Regional de Desarrollo Urbano y la Política Regional de Desarrollo Rural Campesino.



CIUDADES, PUEBLOS, ALDEAS Y CASERÍOS. INE, 2019



Antiguas faenas de pequeña minería comuna Illapel



Localización de pequeñas faenas mineras en las inmediaciones de Illapel
Elaboración Propia_Foto: Google Earth

Elaboración Propia_Foto:
Google Earth

DIAGNÓSTICO Y FUNDAMENTOS TÉCNICOS

TEMAS CLAVE

SÍNTESIS DE CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

Están referidas principalmente a los cambios observados respecto del estudio anteriormente realizado (2013-2014), que pudieran modificar el escenario entonces diagnosticado.

- 1 El crecimiento poblacional del período intercensal en Los Vilos y Salamanca (las comunas que experimentan crecimiento en el período), no tiene una clara expresión territorial: no se observa en el territorio de estas comunas una expansión del sistema construido que evidencie ese crecimiento poblacional, de manera que se aprecia una tendencia de ocupación del territorio que prácticamente no ha superado los límites de las áreas de extensión urbana estudiados ocho años antes.
- 2 El ritmo de crecimiento de la población total de la provincia durante el periodo intercensal 2002 – 2017 está por debajo del ritmo de crecimiento de la región en igual periodo. La población urbana de Choapa se incrementa a un ritmo mayor que su población rural, pero lo hace prácticamente a la mitad de la región en el período. El escenario demográfico no hace prever tasas de crecimiento como las experimentadas antes en Los Vilos y Salamanca, las comunas de poblamiento más dinámicas. Illapel evidencia un incremento mínimo del total comunal y una reducción de su población urbana.
- 3 Los dos principales nuevos proyectos mineros identificados al comienzo de la década pasada, El Espino (Pucobre) y Tres Valles (Minera Vale) han estado detenidos en su desarrollo. Es probable que en la década actual entren en plena operación, incrementando el impacto minero en la economía de la provincia, en especial en Canela e Illapel, como ya lo experimentan Los Vilos y sobre todo Salamanca con el proyecto de Infraestructura Complementaria (INCO) de Pelambres, en desarrollo, agudizando también la sensibilidad por los impactos ambientales de la minería.
- 4 El escenario productivo en la provincia se verá también modificado por la construcción del embalse Canelillo en el Choapa, cerca de la confluencia con el río Illapel, que brindará seguridad de riego a cerca de 13.000 hás en el curso inferior del río, muchas de ellas actualmente de secano, activando así un sector agrícola relativamente deprimido.

DIAGNÓSTICO Y FUNDAMENTOS TÉCNICOS

TEMAS CLAVE

SÍNTESIS DE CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

5

En materia de conectividad, se puso en marcha el by pass de Illapel, que le evita a la ciudad el tránsito de transporte pesado principalmente de la minería. Se demanda el desarrollo de rutas que alivien la presión del tránsito pesado, especialmente de la minería, sobre las localidades y vías de uso cotidiano de la población. No se observan iniciativas de inversión al respecto.

6

Salamanca, más que por tamaño poblacional, por peso económico, alcanza y tiende a superar a Illapel como principal centro poblado de la provincia. En ventas y empleos Salamanca concentra más del 40% de la provincia. Es probable que tiendan a complementarse en sus roles: Illapel como centro político administrativo y Salamanca como centro de las principales actividades económicas y eje de la agricultura del valle.

7

Los Vilos ha crecido superando a la región en la velocidad de crecimiento de su población urbana. Tiene un importante potencial de evolución como eje urbano de un desarrollo turístico costero. En conjunto con la costa de Canela, presenta prácticamente el único borde costero de fácil accesibilidad y de baja ocupación turística que queda entre Valparaíso y La Serena, favorecido por la cercanía de la ruta 5. Pero la tendencia actual de poblamiento de la costa (parcelamientos de baja intensidad de uso) subutiliza la costa como recurso paisajístico y recreacional. Hay una maduración de proyectos inmobiliarios costeros con esas características. Por otra parte, la inversión pública en las caletas pesqueras de la provincia (vialidad, equipamiento), influirá en la accesibilidad al borde costero, pero también en un poblamiento informal de la costa.

8

El acelerado proceso de desertificación y cambio climático es un aspecto fundamental a considerar en cuanto a condiciones de planificación y zonificación. Tiende al despoblamiento de sectores del secano cuya agricultura y ganadería no resiste la sequía prolongada y agudiza la escasez de agua en poblados rurales. El cambio climático también incrementa condiciones de riesgo en las áreas de expansión urbana. Se requerirá evaluar el riesgo y normar las condiciones del desarrollo territorial.

OBJETIVOS GENERALES

- **VISIÓN DE DESARROLLO**
- **OBJETIVOS**
- **PRINCIPALES ELEMENTOS DEL INSTRUMENTO A ELABORAR – FACTORES CRITICOS DE DECISIÓN (FCD)**



OBJETIVOS GENERALES

VISIÓN DE DESARROLLO

Siguiendo las directrices de la Estrategia Regional de Desarrollo, es relevante en este caso, por la naturaleza y alcances del instrumento de planificación, apuntar a la disminución de desequilibrios territoriales, lo que se traduce en un crecimiento equilibrado del sistema urbano provincial, un espacio rural con mayores oportunidades para sus habitantes y una apuesta por el desarrollo de una zona costera más equilibrada y armónica. Lo señalado implica buscar el equilibrio entre distintos usos en el espacio costero, contribuir a una mejor calidad de vida en el espacio rural reforzando los centros habitados secundarios, favorecer el desarrollo de territorios estratégicos (definidos en la EDR, en este caso, como el sistema policéntrico del Choapa), vigilar el uso y calidad de las aguas, compatibilizando la producción con las exigencias de calidad de vida.

OBJETIVOS

1

Regular el desarrollo territorial de la provincia para un **crecimiento equilibrado del sistema urbano** que permita favorecer un desarrollo armónico y equitativo de las ciudades de la provincia y la consolidación de roles diferenciados entre los centros poblados.



2

Planificar el **espacio rural tras mayores oportunidades y mejores condiciones de vida** en los valles y en el secano, promoviendo el desarrollo de polos secundarios en espacios de bajo riesgo, y regulando las instalaciones que puedan producir impactos negativos en los asentamientos o en los recursos ambientales, así como minimizando los conflictos de uso en el espacio rural.



3

Mejorar la funcionalidad del conjunto de localidades **mejorando la conectividad del territorio**, asumiendo los conflictos actuales y futuros de las rutas con mayor transporte pesado, motorización y limitaciones geográficas, a la vez que evitando la afectación de su paso por las localidades.



4

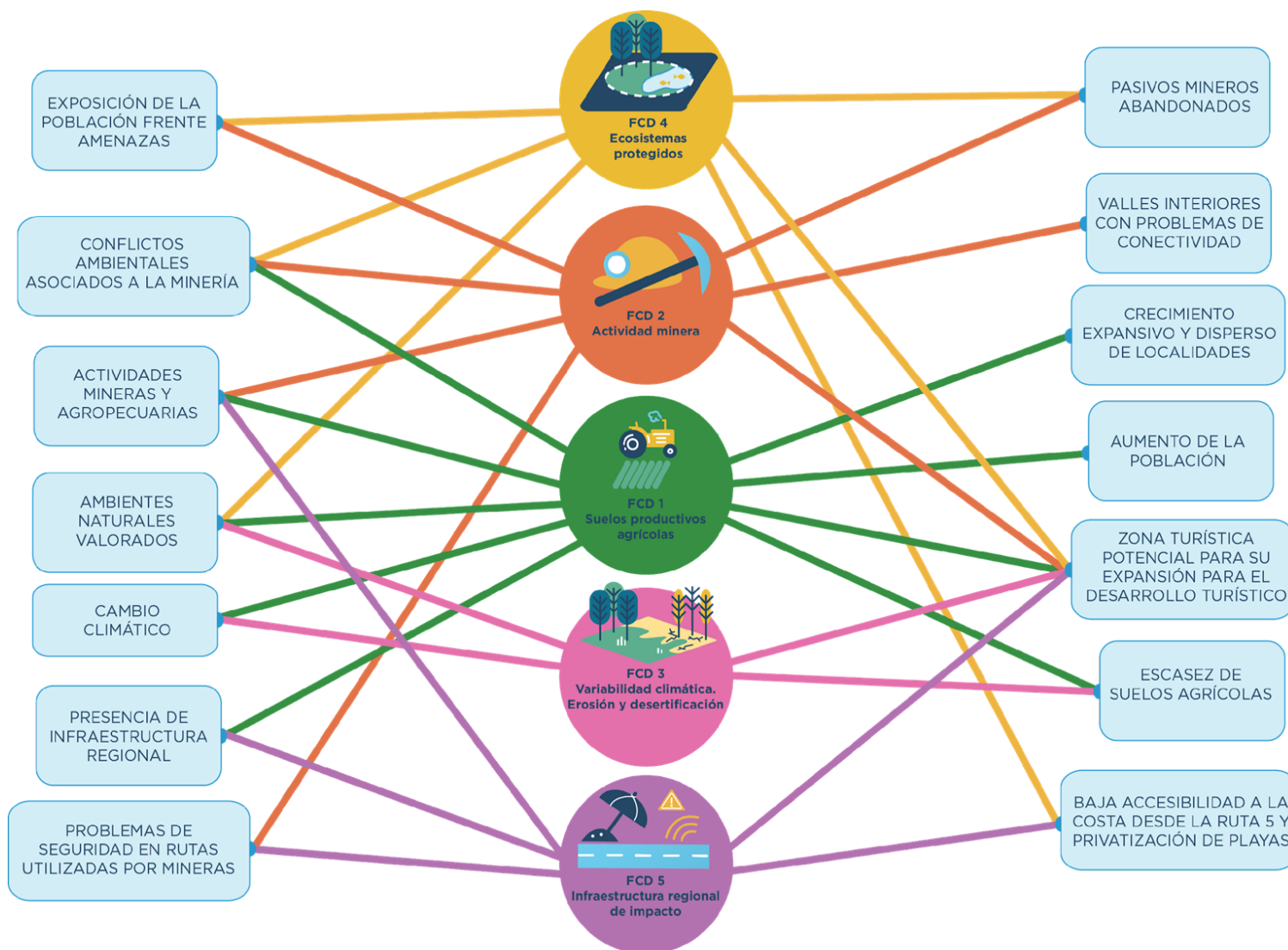
Regular el desarrollo de una zona costera más equilibrada, armónica e integrada, para el desarrollo pleno y sustentable de una costa más accesible, sin causar impactos negativos en los recursos de paisaje, biodiversidad y arqueológicos.



OBJETIVOS GENERALES

PRINCIPALES ELEMENTOS DEL INSTRUMENTO A ELABORAR - FACTORES CRÍTICOS DECISIÓN

Los factores críticos de decisión (FCD) que se desprenden de la identificación de temas ambientales clave, se aplican a las directrices para la construcción de opciones de desarrollo. Las directrices son los aspectos principales que requiere definir el PRI y serán abordadas de distinta manera por las alternativas de estructuración que se presentan más adelante.



OBJETIVOS GENERALES

PRINCIPALES ELEMENTOS DEL INSTRUMENTO A ELABORAR - FACTORES CRÍTICOS DECISIÓN

Las directrices que se presentan a continuación se refieren a los 5 aspectos principales que requiere definir el PRI. Se enmarcan en los objetivos de planificación ya señalados y serán los aspectos en que se diferencien las alternativas de estructuración que se presentan más adelante. A la vez, se asocian a los factores críticos de decisión que guiarán la evaluación ambiental estratégica.

DIRECTRICES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE OPCIONES DE DESARROLLO

FACTORES CRÍTICOS DECISIÓN

1. ÁREA DE PLANIFICACIÓN

Un primer aspecto que diferencia ambas alternativas es la superficie que será considerada en el PRI. Ambas alternativas se diferencian en el tamaño del área de planificación, que puede ser más amplia o reducida según el énfasis que cada alternativa presente respecto del territorio que se estima necesario planificar.

FCD 2. Actividad minera

FCD 3. Erosión y desertificación

FCD 4. Ecosistemas protegidos

FCD 5. Infraestructura regional de impacto

2. ÁREA DE EXTENSIÓN URBANA

Las áreas de extensión urbana establecen, en lo principal, hasta dónde podrán crecer a futuro los límites urbanos de los planes reguladores comunales, junto con dictar normas supletorias a cumplir por las edificaciones que se construyan allí, mientras no se amplíen los límites urbanos. La forma y extensión de estas áreas dependerá no sólo de las proyecciones de crecimiento poblacional, sino de condiciones favorables o no para el desarrollo urbano y de las prioridades de regulación urbana que establezca cada alternativa, especialmente respecto de establecer o no normas urbanísticas sobre formas de ocupación de suelo que extienden el poblamiento fuera de las ciudades.

FCD 1. Suelos productivos agrícolas

FCD 5. Infraestructura regional de impacto

OBJETIVOS GENERALES

PRINCIPALES ELEMENTOS DEL INSTRUMENTO A ELABORAR - FACTORES CRÍTICOS DECISIÓN

DIRECTRICES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE OPCIONES DE DESARROLLO

FACTORES CRÍTICOS DECISIÓN

3. ÁREA RURAL NORMADA

En lo principal, las áreas rurales normadas permiten definir usos de suelo autorizados para los efectos de la aplicación del artículo 55° de la LGUC (cambios de uso de suelo), evitando que se produzcan conflictos de uso, principalmente entre actividades productivas no agrícolas y residenciales, como también para el resguardo de áreas de protección de recursos de valor natural o patrimonial. Las alternativas se diferencian por estimaciones de posible poblamiento y consideración de riesgos, principalmente.

FCD 1. Suelos productivos agrícolas

FCD 2. Actividad minera

FCD 3. Erosión y desertificación

FCD 4. Ecosistemas protegidos

4. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

La localización de actividades productivas (no agrícolas) se establece en polígonos destinados a instalaciones complementarias y/o de apoyo a la producción minera o manufacturera, principalmente, de acuerdo a condiciones de accesibilidad, instalaciones existentes y bajas posibilidades de impacto sobre otras actividades.

FCD 2. Actividad minera

FCD 5. Infraestructura regional de impacto

5. CONECTIVIDAD

Esta directriz presenta las prioridades de cada alternativa en la propuesta de las principales vías troncales o expresas de la intercomuna. A este nivel, cada alternativa no se pronunciará sobre el conjunto de la red vial, sino sólo sobre aquellas rutas que considera necesario agregar o privilegiar en su mejoramiento, en función de que cumplan un nuevo rol, de manera de complementar las propuestas asociadas al resto de las variables. En este aspecto, las alternativas no son necesariamente incompatibles, más bien expresan prioridades diferentes a comparar.

FCD 5. Infraestructura regional de impacto

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

- **DESCRIPCIÓN GENERAL DE ALTERNATIVAS**
- **ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN A Y B**
- **DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA**

Las alternativas se representan mediante planimetrías básicas que permiten visualizar la compatibilidad de las propuestas con una opción de desarrollo sustentable y constituyen la base sobre la cual se construyen consensos y se sentará la base para la propuesta de anteproyectos.

Se utiliza este tipo de gráfica para dar un sustento territorial concreto a las propuestas, tratando de evitar en esta instancia la abstracción de esquemas en las alternativas, aunque éstos se usen en la explicación de los temas. La definición territorial de estos componentes no implica que representen soluciones acabadas, que deberán desarrollarse en una etapa siguiente, una vez definida la imagen objetivo.

Antes de presentar las alternativas y desglosarlas en cada uno de sus componentes para un mejor entendimiento, se presenta un cuadro resumen de sus diferencias principales, para facilitar la lectura posterior.



ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

Las dos alternativas asumen la existencia de un estudio previo de PRI, de elaboración relativamente reciente: en lo sustancial, la primera alternativa (A) corresponde a la respuesta que entrega el estudio previo de PRI (realizado, pero no vigente) a las cinco variables definidas más arriba. En cambio, la alternativa B busca, en lo principal, dar respuesta a la evolución de las tendencias o cambios detectados con posterioridad a dicho estudio, los que se consignan en las conclusiones del diagnóstico y, principalmente, en la formulación de cambios de tendencias.

Esquemáticamente, se pueden establecer las siguientes diferencias principales entre las alternativas A y B:

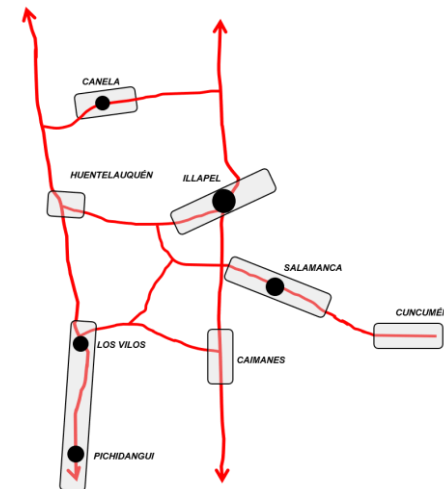
VARIABLES	ALTERNATIVA A	ALTERNATIVA B
ÁREA DE PLANIFICACIÓN	Presenta un área de planificación más extensa, acorde con la propuesta de área rural a normar.	Área de planificación más restringida, de acuerdo a un área rural más acotada, donde incide la tendencia de disminución de la ocupación de sectores del secano interior.
ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA	Más extensa, incluye sectores de crecimiento en unidades funcionales con aptitud para el desarrollo urbano.	Acotada a crecimiento esperado de centros urbanos. En la costa se aplica otro criterio, estableciendo áreas para desarrollos turísticos de alta intensidad.
ÁREA RURAL NORMADA	Más amplia, incluye áreas interiores de la provincia con baja ocupación.	Más acotada a sectores de ocupación agrícola y poblacional actuales y esperados, en el marco de un despoblamiento de áreas del secano interior por la sequía.
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	Zonas productivas en cada comuna, asociadas principalmente a instalaciones mineras existentes.	Se prioriza localización de zonas productivas a lo largo de rutas en las 4 comunas, con fácil accesibilidad.
CONECTIVIDAD	Se prioriza el desarrollo de un corredor por el interior de la provincia, hacia el norte y el sur del espacio provincial.	Se priorizan soluciones a conflictos crecientes en el uso de las rutas principales de la provincia, estableciendo alternativas para segregar el transporte pesado y los flujos de circulación cotidianos.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

ALTERNATIVA A – DESCRIPCIÓN GENERAL

Alternativa que regula una amplia superficie del territorio, incorporando tanto los sectores más poblados como otros intermedios o desocupados.

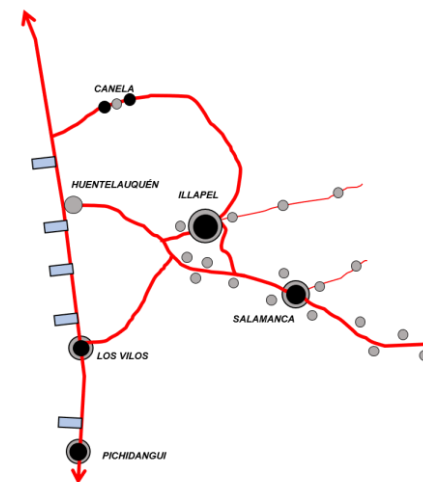
Establece **áreas de crecimiento urbano extendidas y continuas** en las cabeceras comunales, que parten de densidades mayores que, al extenderse hacia el exterior de los centros poblados, decrecen en intensidad. La zona rural se segmenta según su potencial para dar una cobertura de usos apropiada a cada sector. La regulación (aplicación del art. 55°) se propone en sectores rurales donde es necesario prever conflictos de uso. Se define la localización de actividades productivas donde actualmente existen usos relacionados. Se propone desarrollar vialidades que reconocen la existencia de un sistema interior de ciudades, donde gravitan Illapel y Salamanca y un sistema de poblamiento de la costa, donde asumen un rol preponderante las ciudades de Los Vilos y Pichidangui, formándose un eje paralelo a la ruta 5, conectado con ésta y que también relaciona la provincia con el exterior.



Esquema de la propuesta

ALTERNATIVA B – DESCRIPCIÓN GENERAL

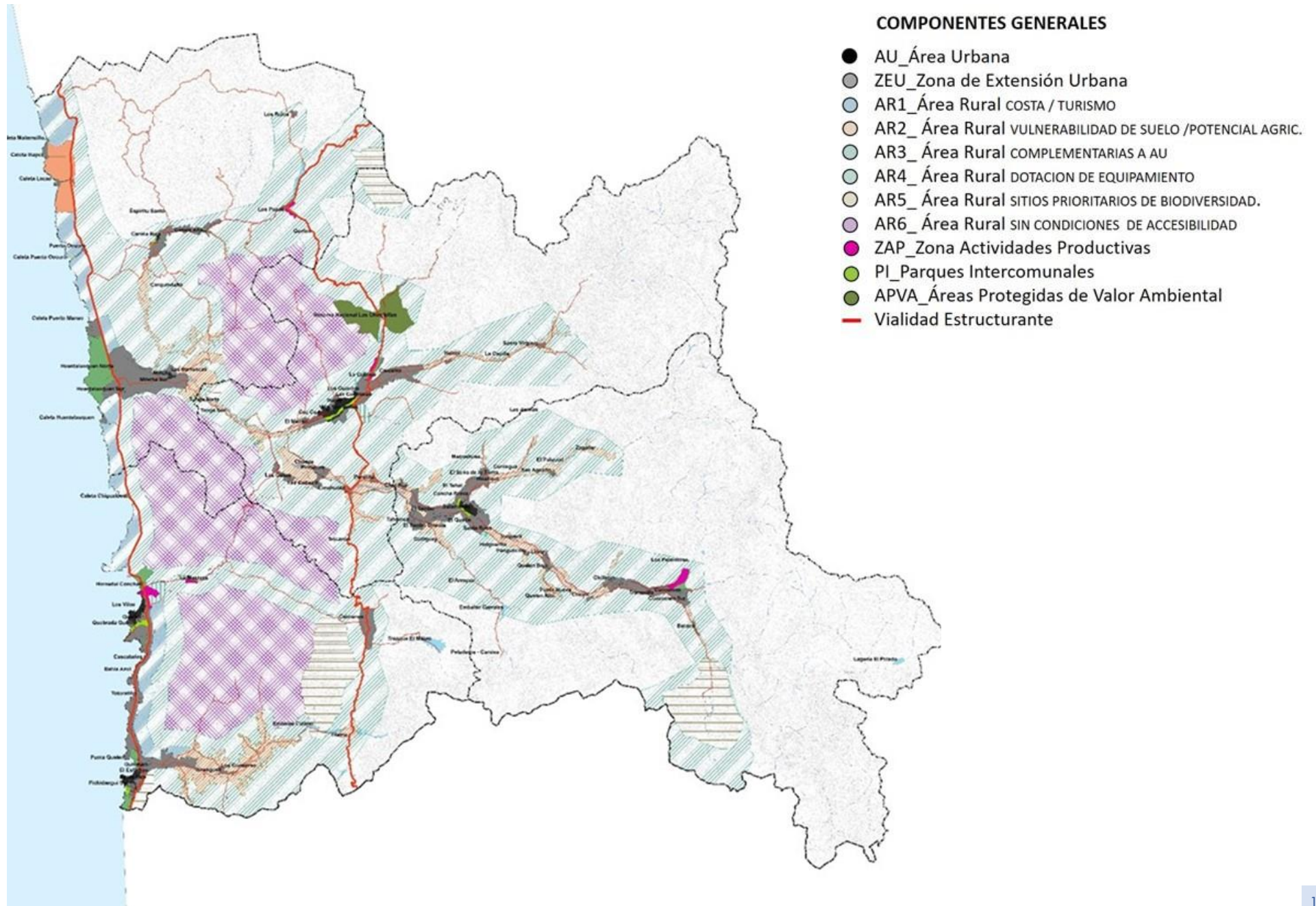
Alternativa que abarca un territorio acotado a zonas pobladas o de potencial poblamiento por sus características de accesibilidad, ocupación residencial, productiva y ausencia de riesgos en los valles y la costa. **Se concentra en unidades urbanas de crecimiento limitado** a las expectativas de crecimiento poblacional y riesgos. Da especial énfasis a la ocupación del borde costero, a través de una propuesta focalizada de zonas de extensión urbana de mayor intensidad que la actual, para el **desarrollo de enclaves turísticos**. Para las zonas rurales contempla regular la aplicación de art 55° en áreas con actual o potencial poblamiento, considerando la reducción de uso de los sectores de secano debido al proceso de desertificación. En cuanto a las áreas productivas intercomunales, éstas se determinan por condiciones de **accesibilidad y estarán ubicadas contiguas a rutas**, distribuidas en las cuatro comunas. La conectividad territorial se basa en la **apertura de alternativas viales en tramos de rutas donde se proyectan mayores conflictos entre distinto tipo de flujos, incluyendo una alternativa a la cuesta Cavilolén**. Estas vías alternativas se complementarán con nuevos by pass para salvar tramos urbanos, de manera de evitar la fricción del transporte de carga con las áreas pobladas. Se propone también la implementación de vialidades menores de **acceso a caletas** y a desarrollos turísticos costeros.



Esquema de la propuesta

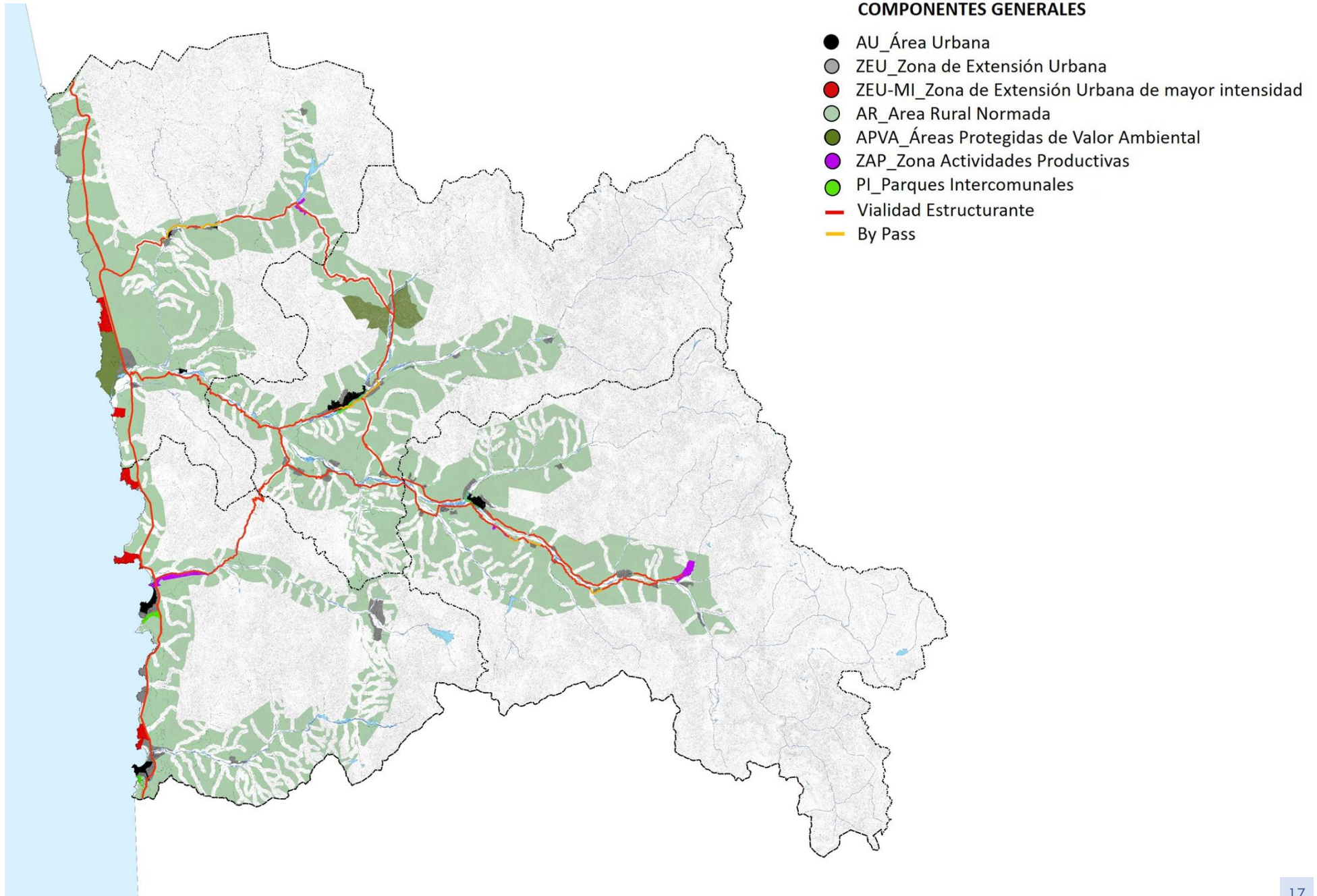
ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

ALTERNATIVA A



ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

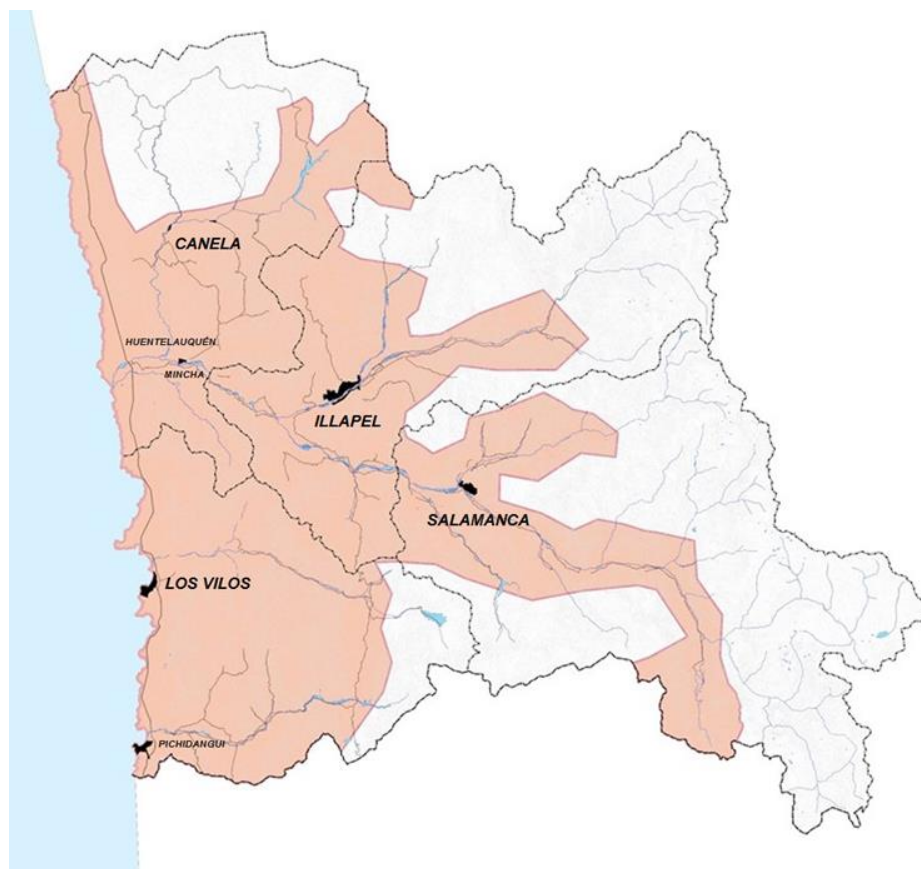
ALTERNATIVA B



ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

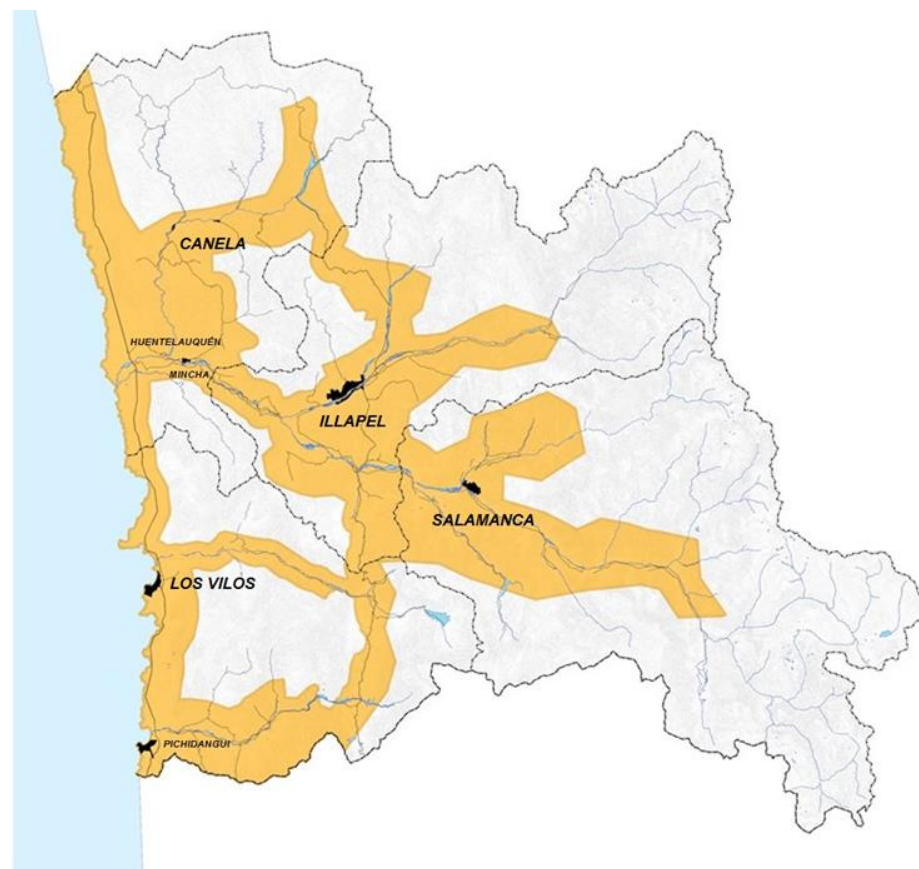
DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

1. ÁREA DE PLANIFICACIÓN



ALTERNATIVA A

Define un área extensa que no sólo abarca los valles más poblados, sino gran parte de los territorios intermedios que permiten planificar una diversidad de áreas rurales.



ALTERNATIVA B

Se restringe a áreas con clara vocación de poblamiento (accesibilidad, ocupación residencial y productiva, ausencia de riesgos) en los valles y la costa.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – GENERAL



ALTERNATIVA A

Establece unidades funcionales definidas por multicriterio (APR, usuarios en equipamiento educación, tipo y categoría de riesgo), dentro de un buffer de 2km y 5 km. Se diferencian en grados de intensidad de usos de suelo desde una centralidad hacia los bordes. Equidad en distribución de superficies por comuna para parques intercomunales.



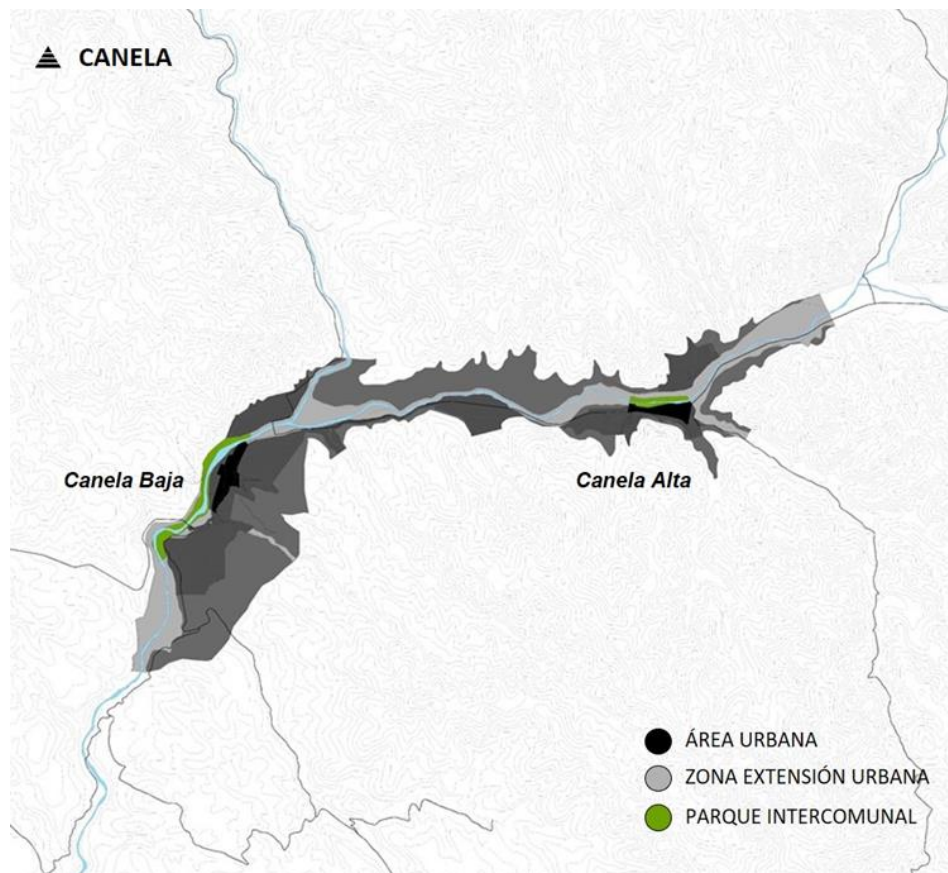
ALTERNATIVA B

Se concentra en unidades funcionales acotadas según criterios de expectativas de crecimiento poblacional, tipo y categoría de riesgo, y de capacidad y distribución hídrica. Además, se identifican 5 áreas costeras con ventajas para desarrollos turísticos de alta intensidad (accesibilidad / playa, áreas sin mayor explotación).

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

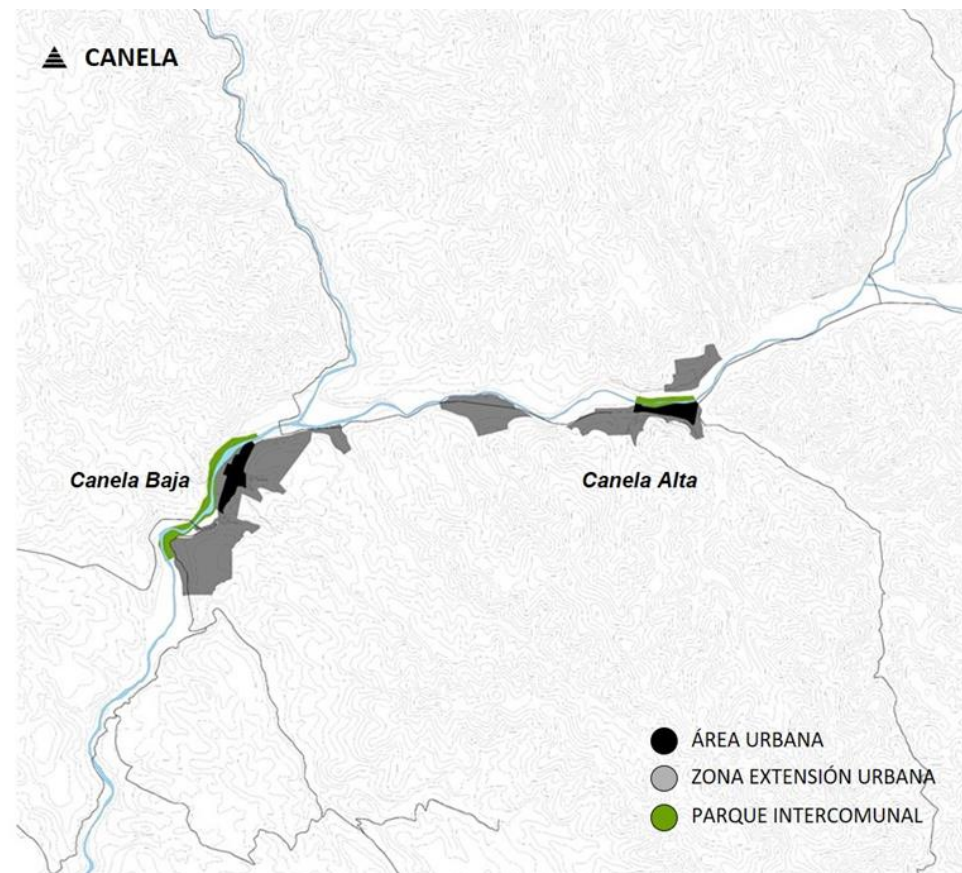
DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – CANELA



ALTERNATIVA A

Propone la unión de Canela Baja y Canela Alta, extendiéndose sobre ambos márgenes del río, contemplando un área de parque intercomunal frente a cada área urbana vigente.



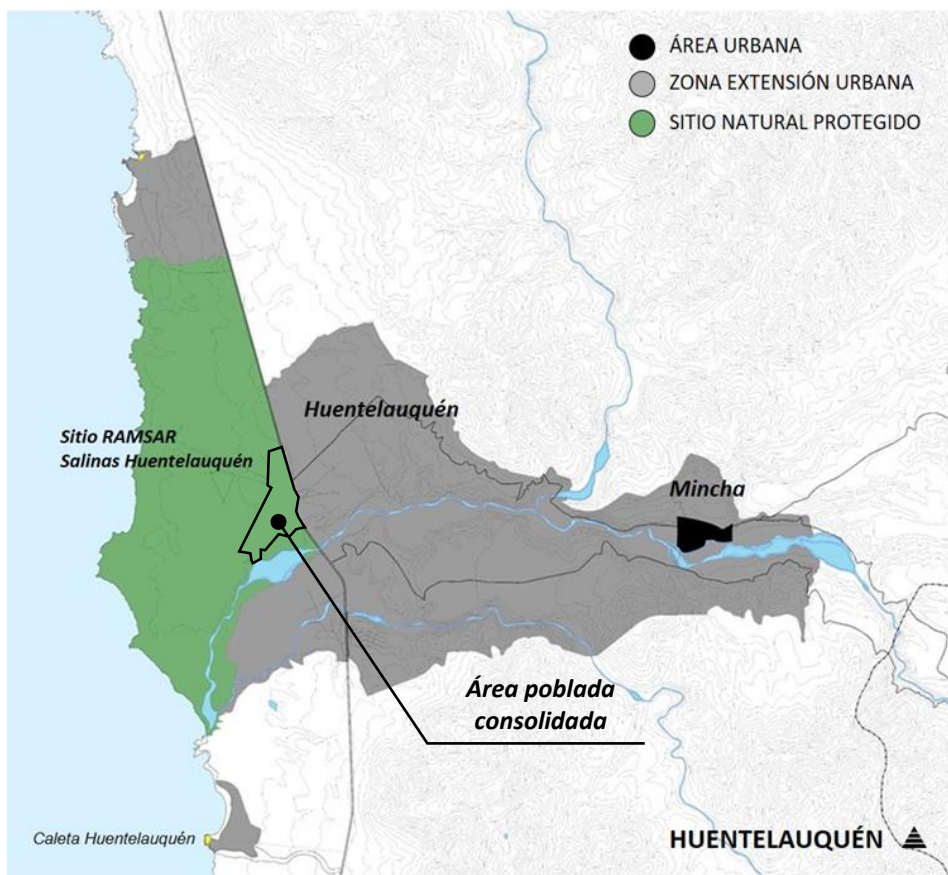
ALTERNATIVA B

Plantea la focalización del crecimiento en 3 sectores, Canela Baja. El Llano y Canela Alta, acotando la superficie de crecimiento. Parque intercomunal semejante a alternativa A..

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

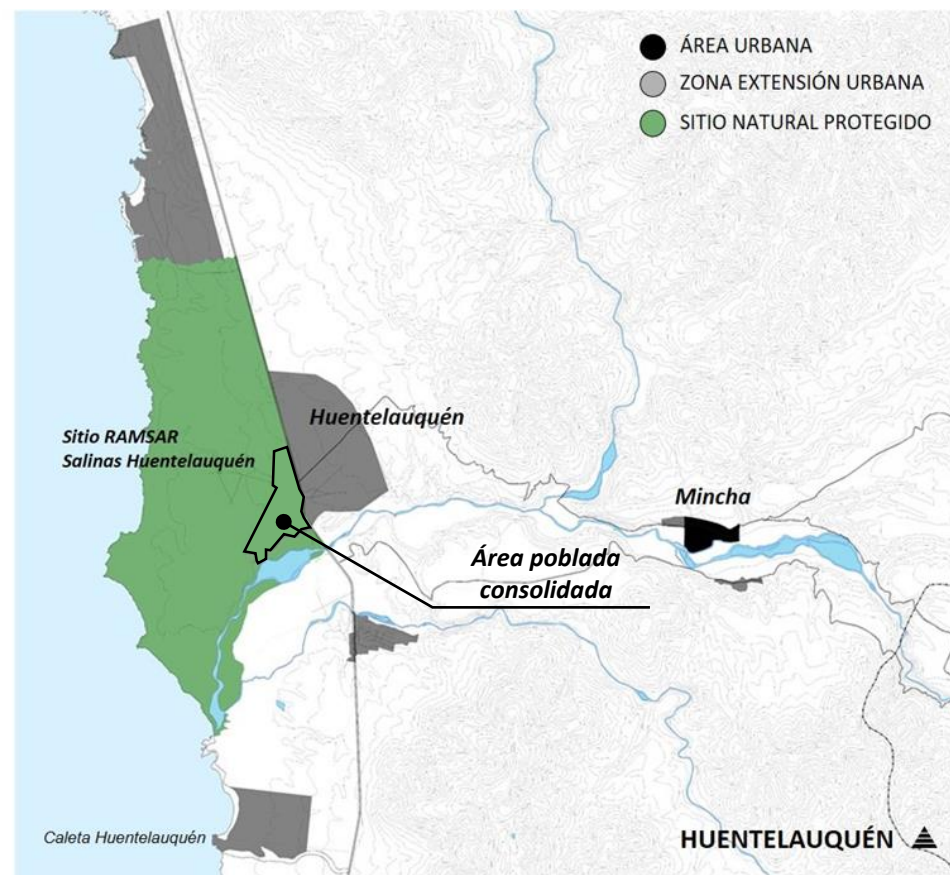
2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – HUENTELAUQUÉN



ALTERNATIVA A

Propone un crecimiento extendido desde Huentelauquén a Mincha, ocupando los márgenes relativamente llanos del Río Choapa hasta encontrarse con el área protegida de las Salinas de Huentelauquén.

Ambas alternativas reconocen el sitio RAMSAR. Cabe señalar que gran parte del poblado queda al interior del área protegida.



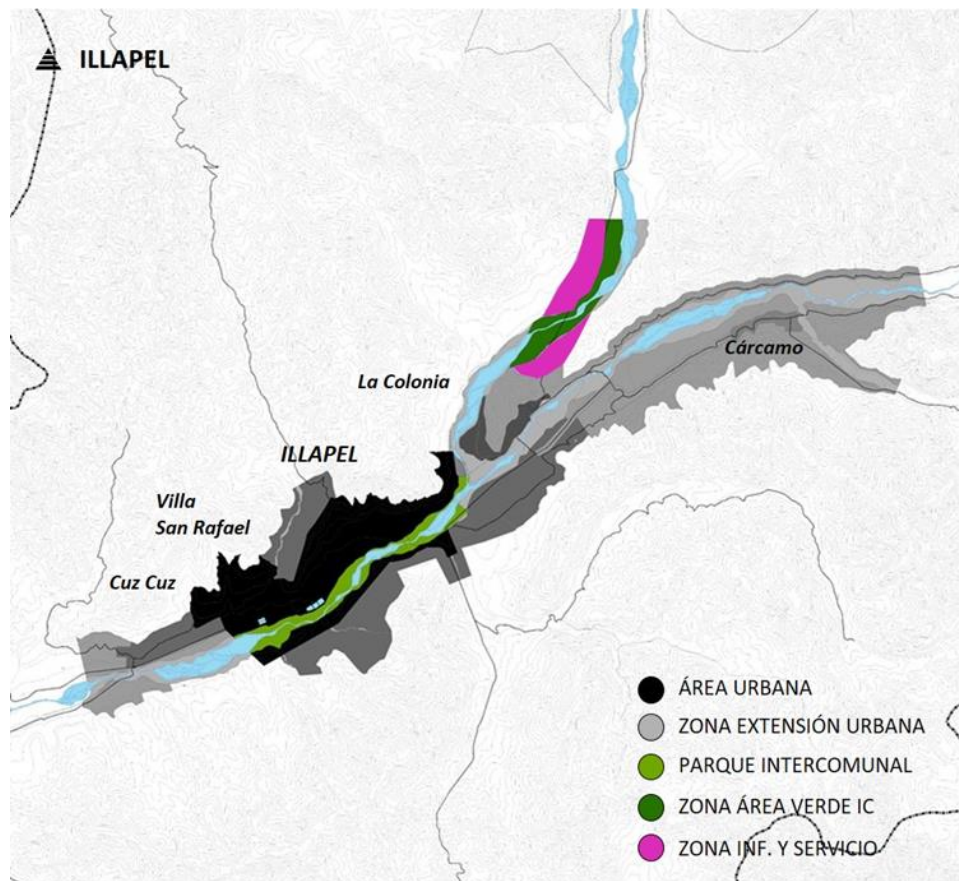
ALTERNATIVA B

Concentra el crecimiento en Huentelauquén con un área de extensión asociada, Mincha y dos sectores, uno al norte del sitio RAMSAR hasta el término de las playas y otro frente a la Caleta Huentelauquén en donde se propone una mayor intensidad de ocupación, que es parte del propuesto sistema costero que se detalla más adelante.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

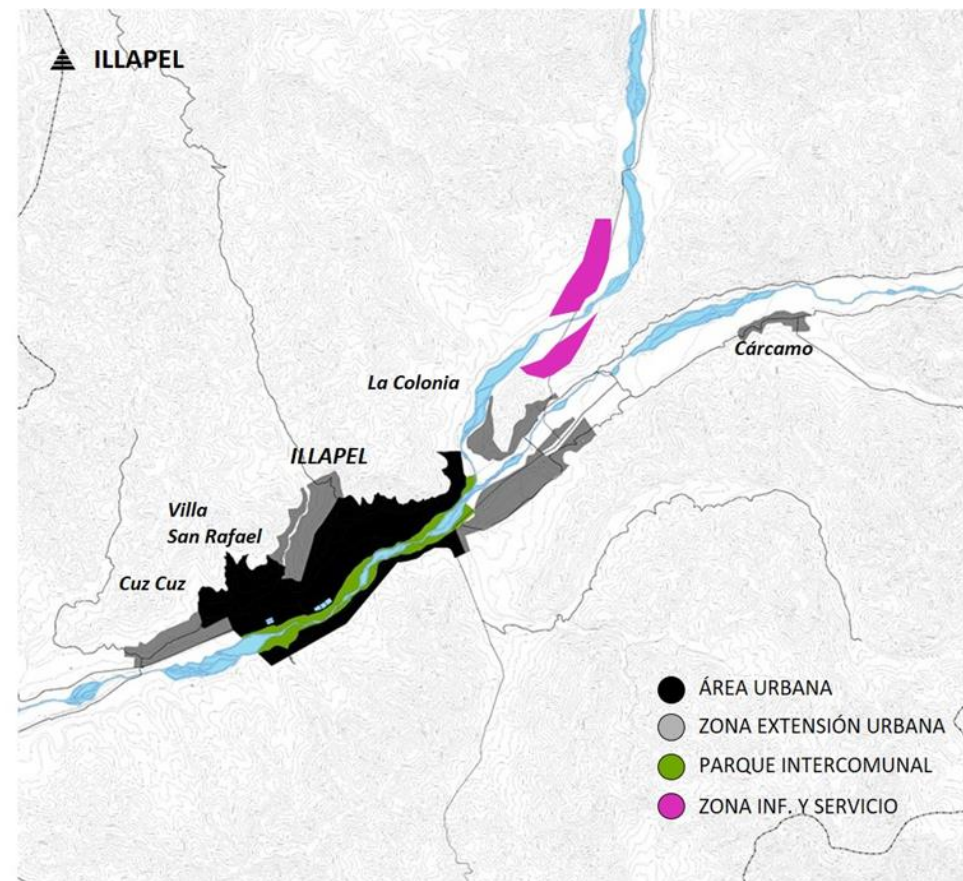
DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – ILLAPEL



ALTERNATIVA A

Define un crecimiento extendido a lo largo del valle del río Illapel, al poniente de Cuz Cuz y al Oriente de Cárcamo y hacia el norte por el cauce del Estero Auco, con áreas especializadas de servicio e infraestructura.



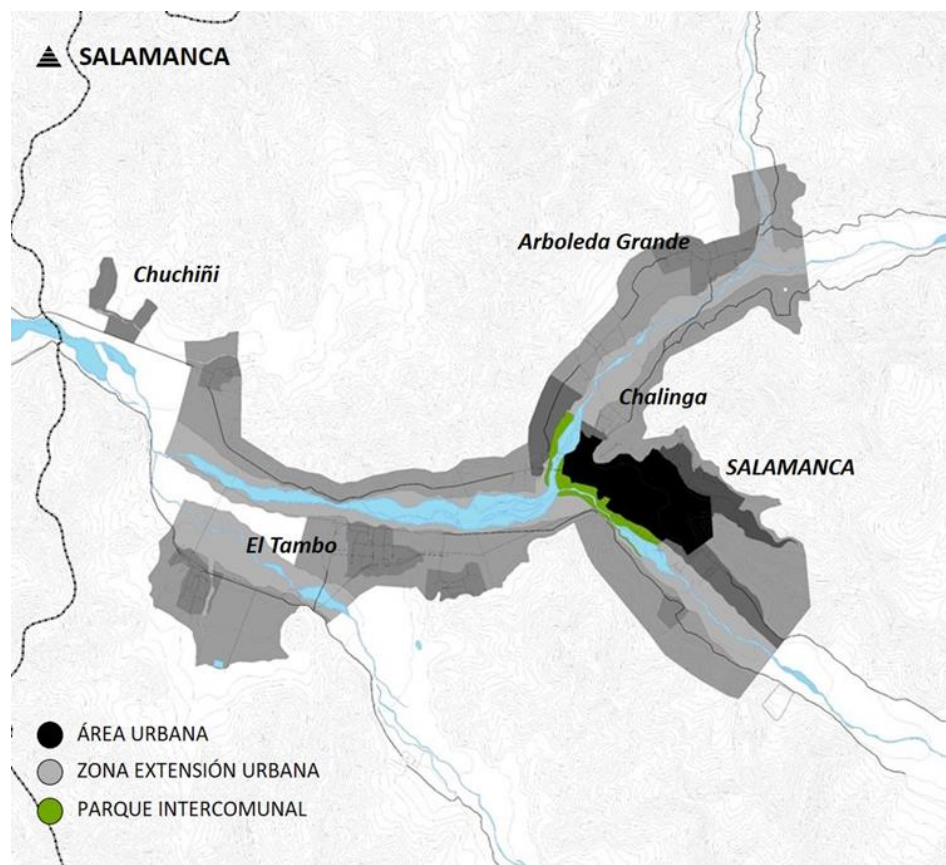
ALTERNATIVA B

Replica las áreas de servicio mencionadas, pero concentra la expansión de las periferias de Illapel sin extenderse al sur del by pass (sur del río) y quedando Cárcamo como una unidad urbana separada.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

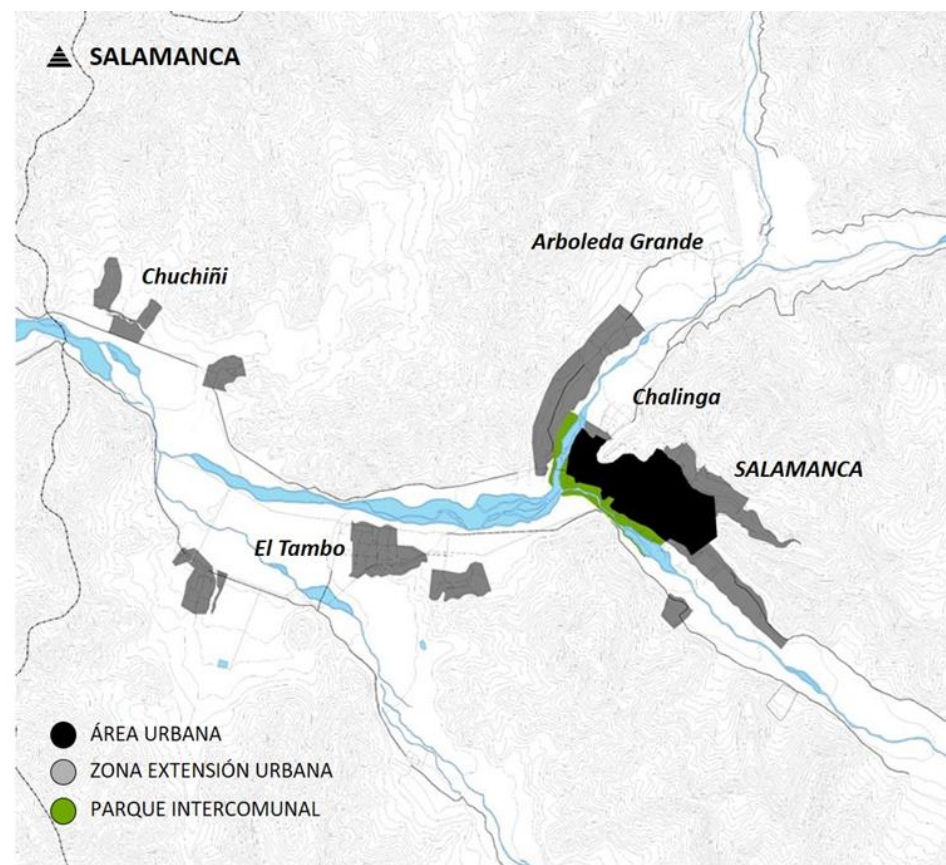
DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – SALAMANCA



ALTERNATIVA A

Define como área de crecimiento un polígono que contiene a los sectores urbanos de su alrededor, estructurado por el cauce del río Choapa, incorporando el Tambo y Tahuinco al poniente, continuando hacia el sur oriente y hacia el norte, por el valle del río Chalinga hasta llegar a Arboleda Grande.



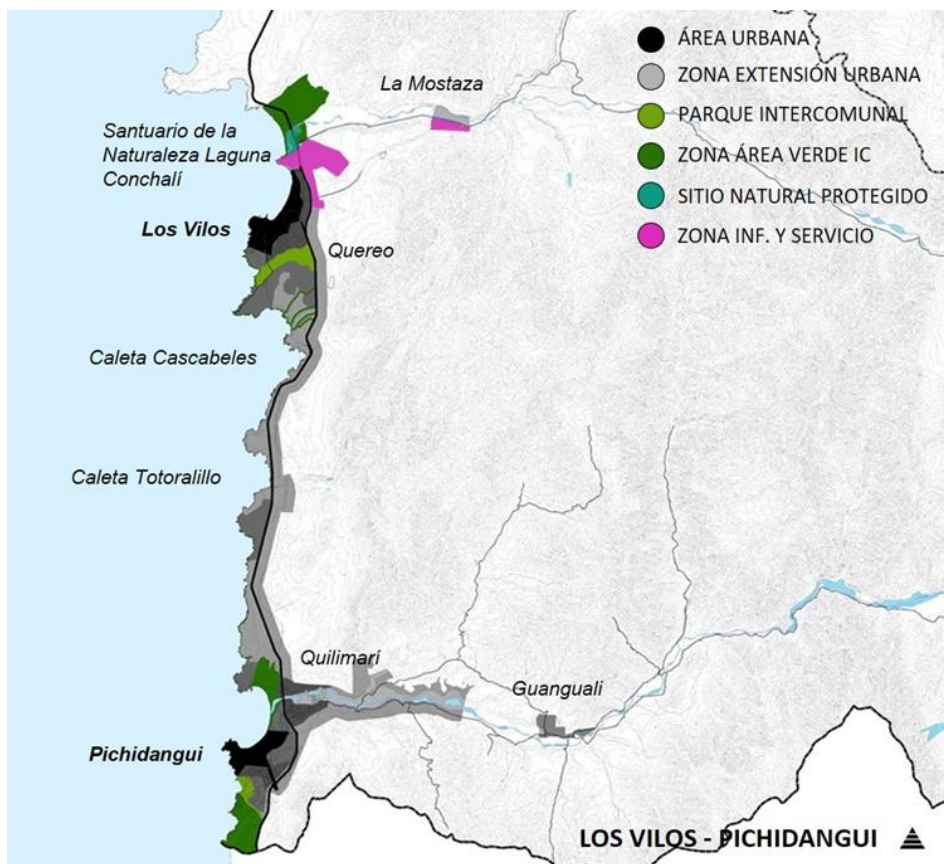
ALTERNATIVA B

Reconoce a los poblados como unidades aisladas y propone áreas de extensión contiguas a Salamanca, al poniente del río Chalinga, norte de Salamanca y extendiéndose por el margen nororiental de del río Choapa.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

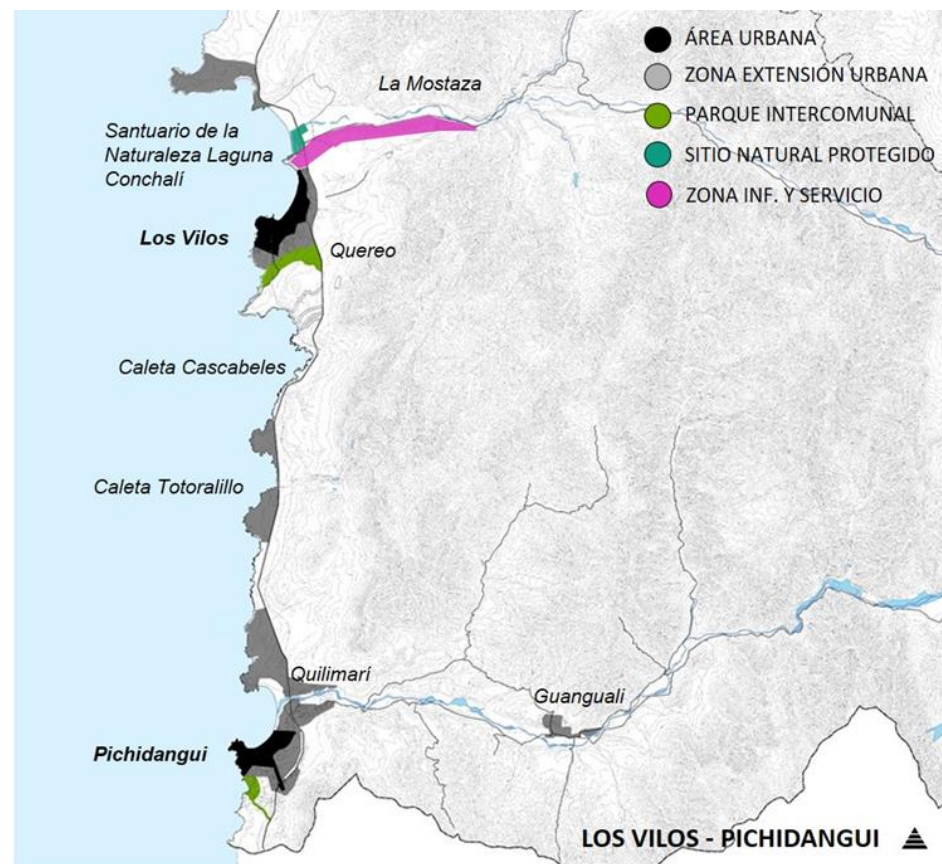
DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – LOS VILOS / PICHIDANGUI



ALTERNATIVA A

Propone una ocupación continua del borde costero con baja densidad entre las dos áreas urbanas.



ALTERNATIVA B

Focaliza la extensión urbana costera por sectores que en algunos casos podrán tener mayor intensidad de ocupación, ya que son parte del propuesto sistema costero que se detalla más adelante.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – SISTEMA DE MAYOR OCUPACIÓN BORDE COSTERO

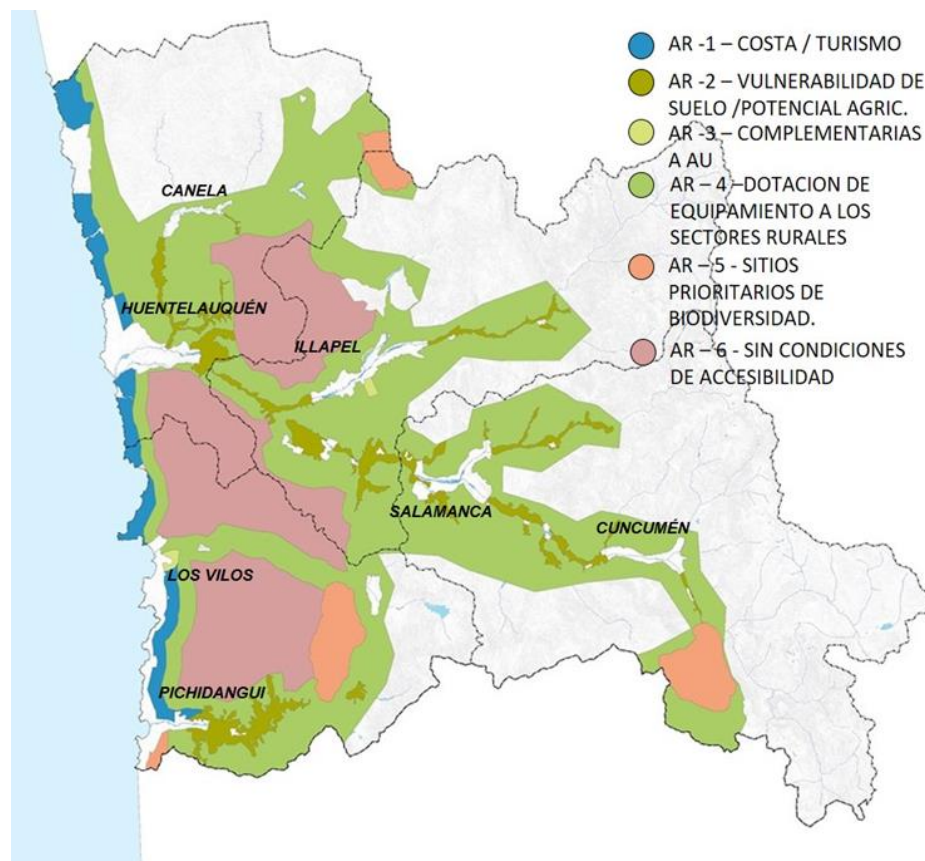


La costa de la provincia de Choapa es la de menor intensidad de ocupación del litoral centro norte del país. El desarrollo en general de esta costa presenta una ocupación incipiente con proyectos de baja densidad, con subdivisiones prediales de 5000 m² o más que subutilizan el recurso paisajístico y recreacional del borde costero. Se propone el desarrollo de lugares específicos que cumplen con 3 condiciones: accesibilidad desde la ruta 5, cercanía a playas y que sean áreas aún poco desarrolladas. Se identifica 5 zonas del borde costero en donde es factible un desarrollo de mayor intensidad en enclaves turísticos.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

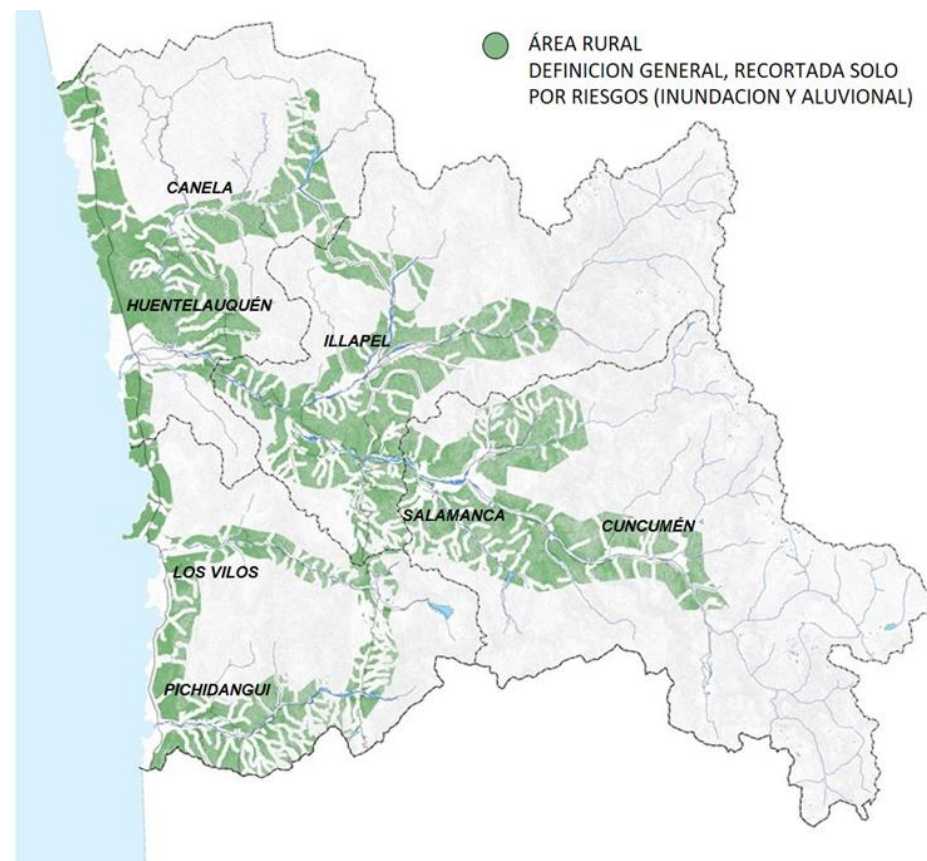
DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

3. ÁREA RURAL NORMADA



ALTERNATIVA A

Establece sectores para aplicación del art. 55° donde es necesario prever conflictos de uso y conectividad, así como sitios ambientalmente particulares. Definidas para las actividades a desarrollar en área rural que eviten fricciones con la agricultura y la vivienda, quedando prohibidas aquellas calificadas como peligrosa, insalubre, contaminante.



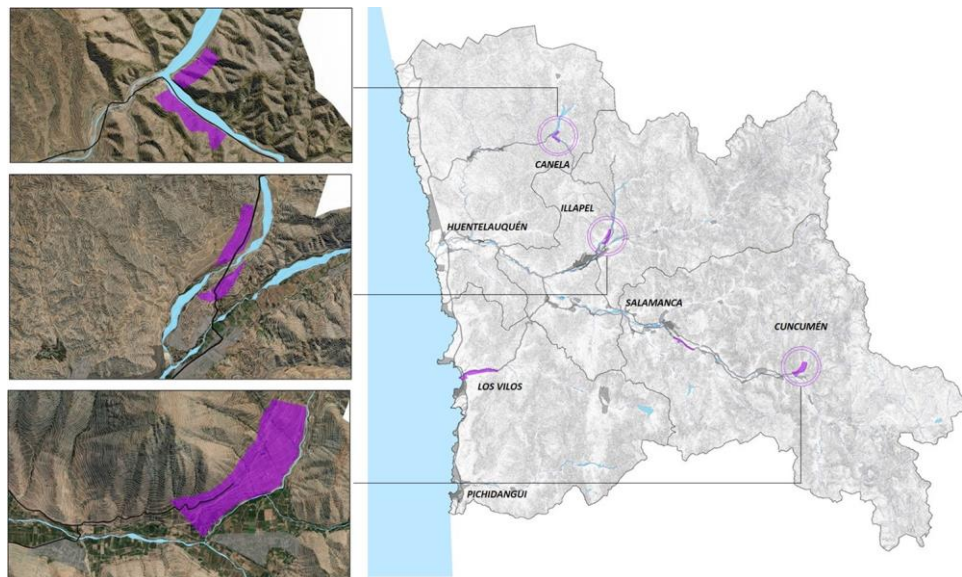
ALTERNATIVA B

Similar en su definición a la otra alternativa, pero que incluye áreas con clara vocación de poblamiento de la costa y los valles, excluyendo otras que carecen de uso agrícola y poblacional actual y esperado, en el marco de un despoblamiento de áreas del secano interior por la sequía.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

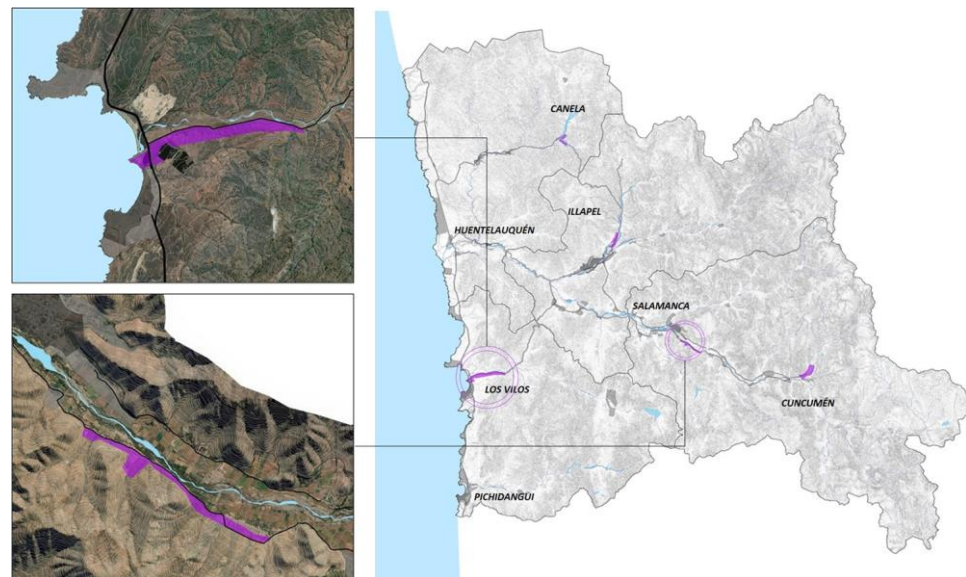
DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

4. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS



ALTERNATIVA A

Propone zonas de actividades productivas, infraestructura y servicio de impacto intercomunal en cada comuna según usos existentes y relacionados, para ordenar y reforzar las oportunidades de actividad económica, principalmente asociadas al desarrollo de la minería.



ALTERNATIVA B

Define áreas productivas contiguas a rutas, definidas por su accesibilidad. Estas zonas coinciden en Illapel y Canela con las de la alternativa A, pero en Salamanca y Los Vilos siguen el criterio mencionado.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES EN CADA ALTERNATIVA

5. CONECTIVIDAD (VIALIDAD INTERCOMUNAL)



ALTERNATIVA A

Se expresa en la propuesta con 2 ejes paralelos (en dirección norte-sur) que relacionan los dos sistemas principales de la provincia, el “sistema urbano costero” que se enlaza a través de la ruta 5 y el “sistema urbano interior” relacionando de manera directa a las comunas cuyas cabeceras están insertas en los valles. Este eje paralelo se establece por la Ruta D-37-E que desde Estos 2 Ejes se relacionan entre si a través de vialidades secundarias que articulan el sistema urbano provincial.



ALTERNATIVA B

Busca evitar el impacto de flujos que atraviesan centros urbanos y tramos sensibles, principalmente debido al transporte de actividades productivas, previendo el incremento de éstas a futuro. Los sectores más afectados son el tramo superior del Choapa y la cuesta de Cavilolén, para los cuales se proponen vías alternativas, que se complementan con by pass en las zonas urbanas.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES Y CAMBIOS

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LA ALTERNATIVA “A”	CAMBIOS RESPECTO DE LA SITUACIÓN EXISTENTE
Define un área extensa de planificación que no sólo abarca los valles más poblados, sino gran parte de los territorios intermedios que permiten planificar una diversidad de áreas rurales	Actualmente no hay un instrumento de planificación territorial que regule más allá de las áreas definidas como urbanas por los respectivos PRC, por lo que contar con un área de planificación que permita regular gran parte del territorio comunal no tiene comparación con la situación actual.
Establece zonas de extensión urbana por unidades funcionales definidas por multicriterio (APR, usuarios en equipamiento educación, tipo y categoría de riesgo), dentro de un buffer de 2km y 5 km. Se diferencian en grados de intensidad de usos de suelo desde una centralidad hacia los bordes. Equidad en distribución de superficies por comuna para parques intercomunales.	Las zonas de extensión propuestas regularían territorios que hasta ahora no cuentan con planificación , a la vez que establecerán un marco para el crecimiento futuro de los límites urbanos comunales. Esto permitirá regular no sólo la intensidad de uso residencial de estas áreas, sino también otros usos como parques intercomunales y áreas productivas , que, si están fuera de los límites de los PRC vigentes, no pueden ser regulados.
Establece sectores rurales para aplicación del art. 55° donde es necesario prever conflictos de uso y conectividad, así como sitios ambientalmente sensibles. Excluye actividades aquellas calificadas como peligrosa, insalubre, contaminante.	Las áreas rurales sólo se rigen actualmente por el decreto ley 3.516 sobre subdivisión de predios rústicos y por el artículo 55 de la LGUC, que permite cambios de uso de suelo. No son instrumentos que favorzcan la conservación del espacio rural ni la planificación de su poblamiento. La creación de áreas rurales normadas permite una planificación básica de estas áreas y establecer condiciones al cambio de uso de suelo para evitar conflictos entre actividades.
Propone zonas de actividades productivas, infraestructura y servicio de escala intercomunal en cada comuna por usos existentes y relacionados, y para reforzar las oportunidades asociadas al desarrollo de la actividad minera	Para aquellas de estas actividades que se localizan fuera de los límites urbanos, no existe actualmente la posibilidad de planificar su localización , la que hoy se realiza caso a caso a través del artículo 55 de la LGUC.
Se propone reforzar por el interior un eje paralelo a la ruta 5 , comunicado en varios puntos con ésta. Este eje paralelo se establece por la Ruta D-37-E, comunicando la provincia hacia el norte Combarbalá, provincia Limarí) y hacia el sur la provincia de Petorca (Región de Valparaíso). La propuesta se complementa con la accesibilidad a la costa desde la ruta 5, a caletas y playas.	La vía que se propone privilegiar en esta alternativa para ser habilitada como eje importante de conectividad longitudinal al interior, en paralelo a la ruta 5, está compuesta de varios tramos de ruta que hoy existen , pero que requerirían de un sustancial mejoramiento de estándar, especialmente en su tramo sur, entre Caimanes y la salida de la provincia hacia Cabildo, lo que permitiría vitalizar asentamientos interiores relativamente aislados.
	Hay proyectos de mejoramiento de la accesibilidad a algunas caletas, como Huentelauquén, pero la mayoría tiene limitaciones de acceso , también muchas de las playas.

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA URBANO

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES Y CAMBIOS

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LA ALTERNATIVA “B”

CAMBIOS RESPECTO DE LA SITUACIÓN EXISTENTE

Restringe a áreas en la planificación con clara vocación de poblamiento (accesibilidad, ocupación residencial y productiva, ausencia de riesgos) en los valles y la costa, sin incorporar sectores del territorio comunal que carecen de condiciones para su poblamiento.

Actualmente no hay un instrumento de planificación territorial que regule más allá de las áreas definidas como urbanas por los respectivos PRC, por lo que contar con un área de planificación que permita regular el territorio comunal fuera de las áreas urbanas no tiene comparación con la situación actual.

Zonas de extensión urbana se concentran en unidades funcionales acotadas según criterios de expectativas de crecimiento poblacional, tipo y categoría de riesgo, y de capacidad y distribución hídrica. Además, se identifican 5 áreas costeras con ventajas para desarrollos turísticos de alta intensidad (accesibilidad / playa, áreas sin mayor explotación).

Las zonas de extensión propuestas regularán territorios que hasta ahora no cuentan con planificación, a la vez que establecerán un marco para el crecimiento futuro de los límites urbanos comunales. En estas áreas se podrá regular no sólo la intensidad de uso residencial, sino también otros usos como parques intercomunales y áreas productivas, que, si están fuera de los límites de los PRC vigentes, no pueden ser regulados.

Las áreas rurales normadas que se proponen no consideran aquellos territorios que carecen de **condiciones de ocupación agrícola o de poblamiento rural**, considerando la desocupación de partes del territorio por efectos de la sequía.

Las áreas rurales actualmente sólo se pueden regir en su ocupación actualmente por las disposiciones del decreto ley 3.516 sobre subdivisión de predios rústicos y por el artículo 55 de la LGUC, que permite cambios de uso de suelo. Ambos son instrumentos que no favorecen la conservación del espacio rural ni la planificación de su poblamiento. La creación de áreas rurales normadas permite una planificación básica de estas áreas y establecer condiciones al cambio de uso de suelo para evitar conflictos entre actividades.

Define **áreas productivas acotadas a accesibilidad y contiguas a rutas**, para reforzar las oportunidades asociadas al desarrollo de la actividad minera

Para aquellas de estas actividades que se localizan fuera de los límites urbanos, no existe actualmente la posibilidad de planificar su localización, la que hoy se realiza caso a caso a través del artículo 55 de la LGUC.

Basa su propuesta de conectividad en la **especialización de rutas en tramos con mayor fricción de flujos y nuevos by pass** urbanos para rutas con transporte pesado.

En esta alternativa se privilegia el desarrollo y mejoramiento de tramos de vías que tiendan a conformar nuevas rutas para un transporte pesado, que hoy afecta especialmente a los poblados ubicado en el tramo superior del valle de Choapa y los vehículos que transitan por la cuesta Cavilolén. Esto implica el mejoramiento de tramos de vías existentes, así como la ejecución de algunos by pass en las localidades que se encuentren en trayecto que se propone. Actualmente, con la sola excepción del by pass de Illapel, no existen posibilidades de evitar el paso de camiones por los centros poblados.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

- DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA I.O.
- ESQUEMAS DE DESCRIPCION GENERAL
- IMAGEN OBJETIVO
- DETALLE DE COMPONENTES
- CARACTERISTICAS Y CAMBIOS

Como fruto de un proceso de participación temprana y de la evaluación ambiental de las alternativas de estructuración, aquí se integran los elementos evaluados como más positivos, en una propuesta única de imagen objetivo.

La composición de la **imagen objetivo** refiere las **características básicas de la situación futura hacia la cual orientar el desarrollo urbano intercomunal**, como mejor respuesta a los conflictos detectados y/o a la evolución de debilidades, amenazas y fortalezas identificadas en el territorio.

Es por lo tanto, **una declaración de intenciones** expresada verbal y gráficamente, **que no define con exactitud límites, trazados viales ni condiciones urbanísticas**, las que serán materia del anteproyecto. En el anteproyecto se trazará la propuesta, con el criterio de materializar la imagen objetivo minimizando las eventuales afectaciones que se requieran.

No constituye aún la propuesta de planificación sino más bien establece el marco de los principales lineamientos sobre los que deberá ser elaborado el plan.

Esta “declaración de intenciones” requiere expresarse no sólo en esquemas conceptuales al momento de realizar la consulta pública que exige la Ley 21.078 de Transparencia del Mercado de Suelos, sino en planos que incluyan una primera aproximación a los límites, usos y características urbanísticas.

A continuación, se presenta la expresión gráfica de la imagen objetivo del desarrollo intercomunal que se propone para Choapa y su descripción.



IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DESCRIPCIÓN GENERAL

La propuesta establece un **área de planificación que se limita a regular áreas con clara vocación de poblamiento** (accesibilidad, ocupación residencial y productiva, ausencia de riesgos) en los valles y la costa.

Establece **zonas de extensión urbana acotadas según la forma de crecimiento urbano definida por cada municipalidad** en las cabeceras comunales y reconoce áreas actualmente pobladas a lo largo de los valles, con el objetivo de regularizarlas y contenerlas protegiendo el suelo productivo rural. **Evita propiciar una conurbación entre localidades**, favoreciendo su desarrollo aislado para favorecer la presencia del espacio rural. Da especial énfasis a la ocupación del borde costero, a través de una propuesta focalizada de zonas de extensión urbana de mayor intensidad que la actual, para el **desarrollo de enclaves turísticos**.

La zona rural se segmenta según su potencial para dar una cobertura de usos apropiada a cada sector. La regulación (aplicación del art. 55°) se propone en sectores donde es necesario prever conflictos de uso.

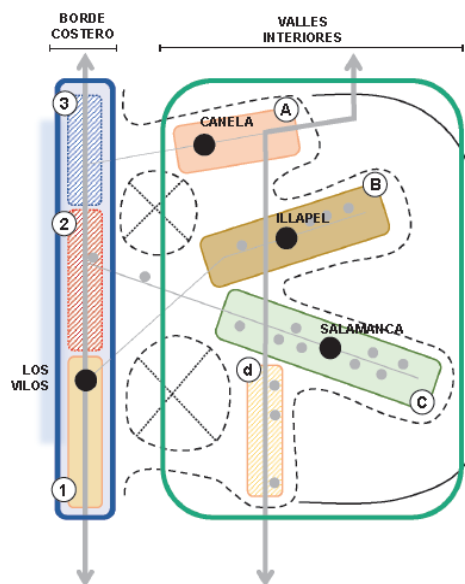
En cuanto a las áreas productivas intercomunales, éstas se determinan por condiciones de **accesibilidad y estarán ubicadas contiguas a rutas**, distribuidas en las cuatro comunas.

Se propone una vialidad que reconoce la existencia de un sistema interior de ciudades, y un sistema de poblamiento de la costa, consolidando un **eje paralelo a la ruta 5 e interconectado con ésta**, que también relaciona al sistema provincial con el exterior de la provincia. Lo anterior se complementa con la consolidación de **alternativas viales en tramos de rutas en que existen y/o se esperan conflictos mayores entre distinto tipo de flujos**. Estas vías alternativas se complementarán con nuevos by pass para salvar tramos urbanos, de manera de evitar la fricción del transporte de carga con las áreas pobladas. Se propone también la implementación de vialidades menores de **acceso a caletas** y a desarrollos turísticos costeros para **favorecer el acceso público al borde costero**.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

ESQUEMAS DE DESCRIPCIÓN GENERAL

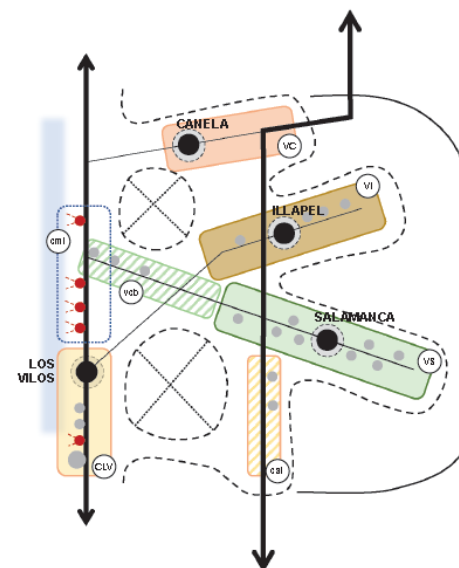
1_ UNIDADES TERRITORIALES / ROLES



- UNIDAD BORDE COSTERO**
- **1 - COSTA SUR, LOS VILOS / PICHIDANGUI:** Turístico/Residencial + Servicios portuarios
 - **2 - COSTA CENTRAL:** Turístico / Residencial focalizado
 - **3 - COSTA NORTE:** Producción de energía

- UNIDAD VALLES INTERIORES**
- **A - VALLE DE CANELA:** Residencial + Logístico
 - **B - VALLE DE ILLAPEL:** Administrativo + Residencial + Agroproductivo + Minería pequeña escala
 - **C - VALLE DE SALAMANCA:** Residencial + Agroproductivo + Producción minera gran escala
 - **d - CAIMANES:** Agroresidencial

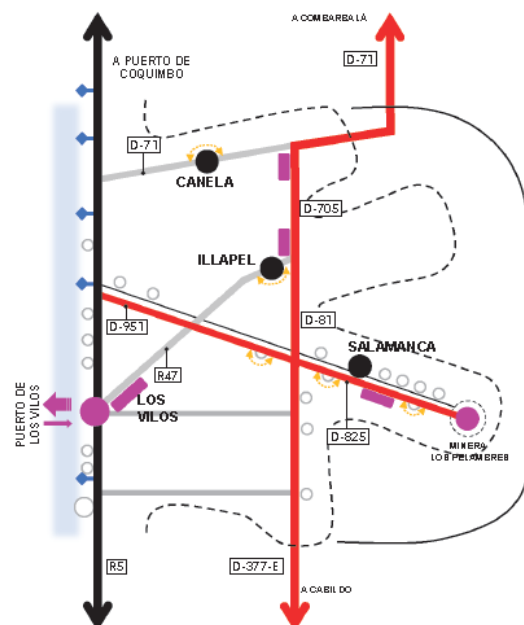
2_ SISTEMAS DE OCUPACIÓN URBANA



- SISTEMA PRIMARIOS**
- **VC - VALLE DE CANELA:** Extensión del área urbana de la capital comunal
 - **VI - VALLE DE ILLAPEL:** Extensión del área urbana de la capital comunal + Residencial focalizado (localidades del valle)
 - **VS - VALLE DE SALAMANCA:** Extensión del área urbana de la capital comunal + Residencial focalizado (localidades del valle)
 - **CLV - COSTA LOS VILOS:** Extensión del área urbana de la capital comunal + Regularización de entornos urbanos

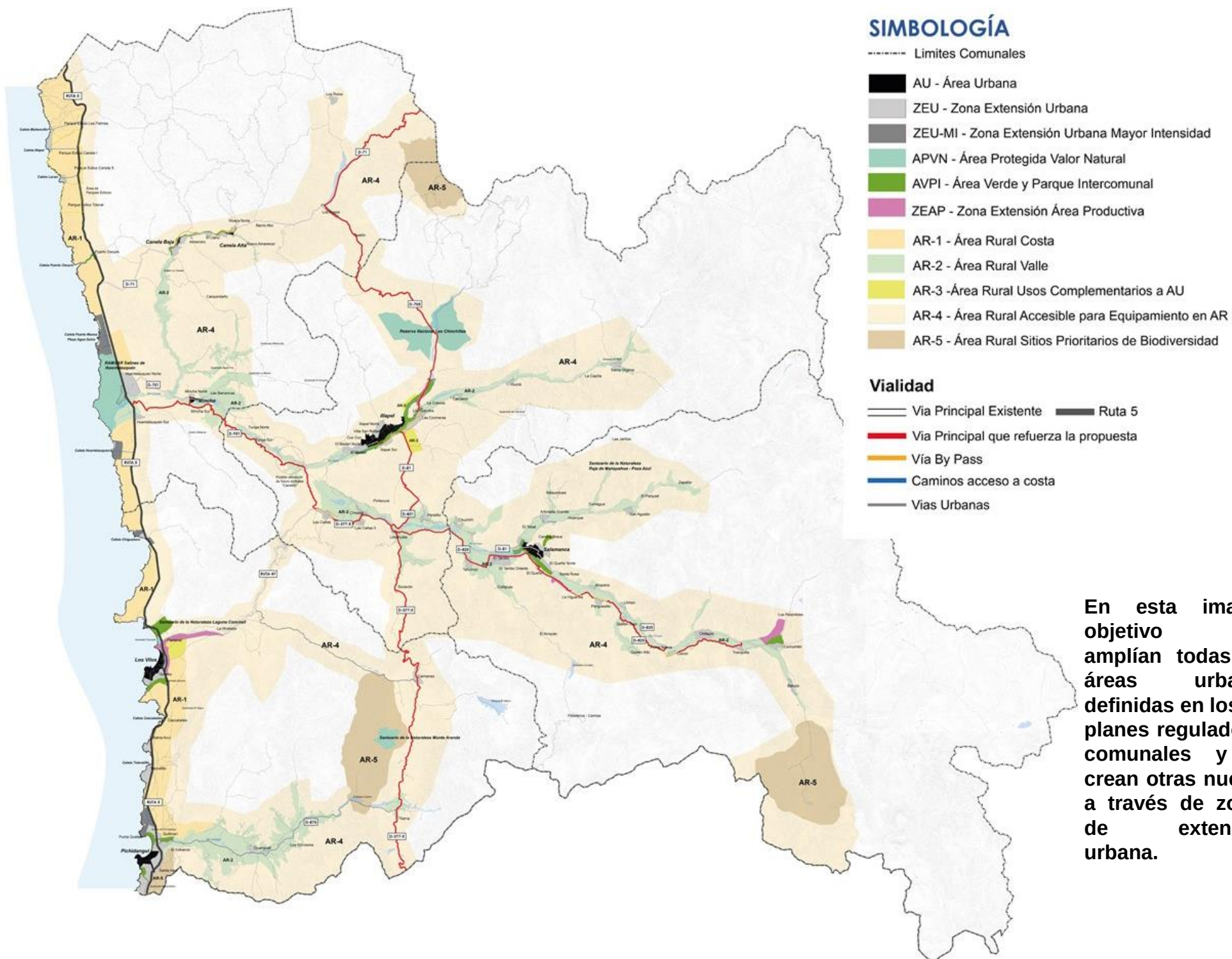
- SISTEMAS SECUNDARIOS**
- **vcb - VALLE CHOAPA BAJO:** Regularización de áreas ocupadas
 - **cai - CAIMANES:** Regularización de áreas ocupadas
 - **cmi - COSTA MAYOR INTENSIDAD:** Focalización de actividades turísticas en función de accesibilidad y presencia de playas

3_ SISTEMAS FUNCIONALES



- ← CONEXIONES PRINCIPALES
- CONEXIONES DE TRANSICIÓN
- BY PASS
- ACCESO A CALETAS
- SECTORES PRODUCTIVOS O DE BODEGAJE

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

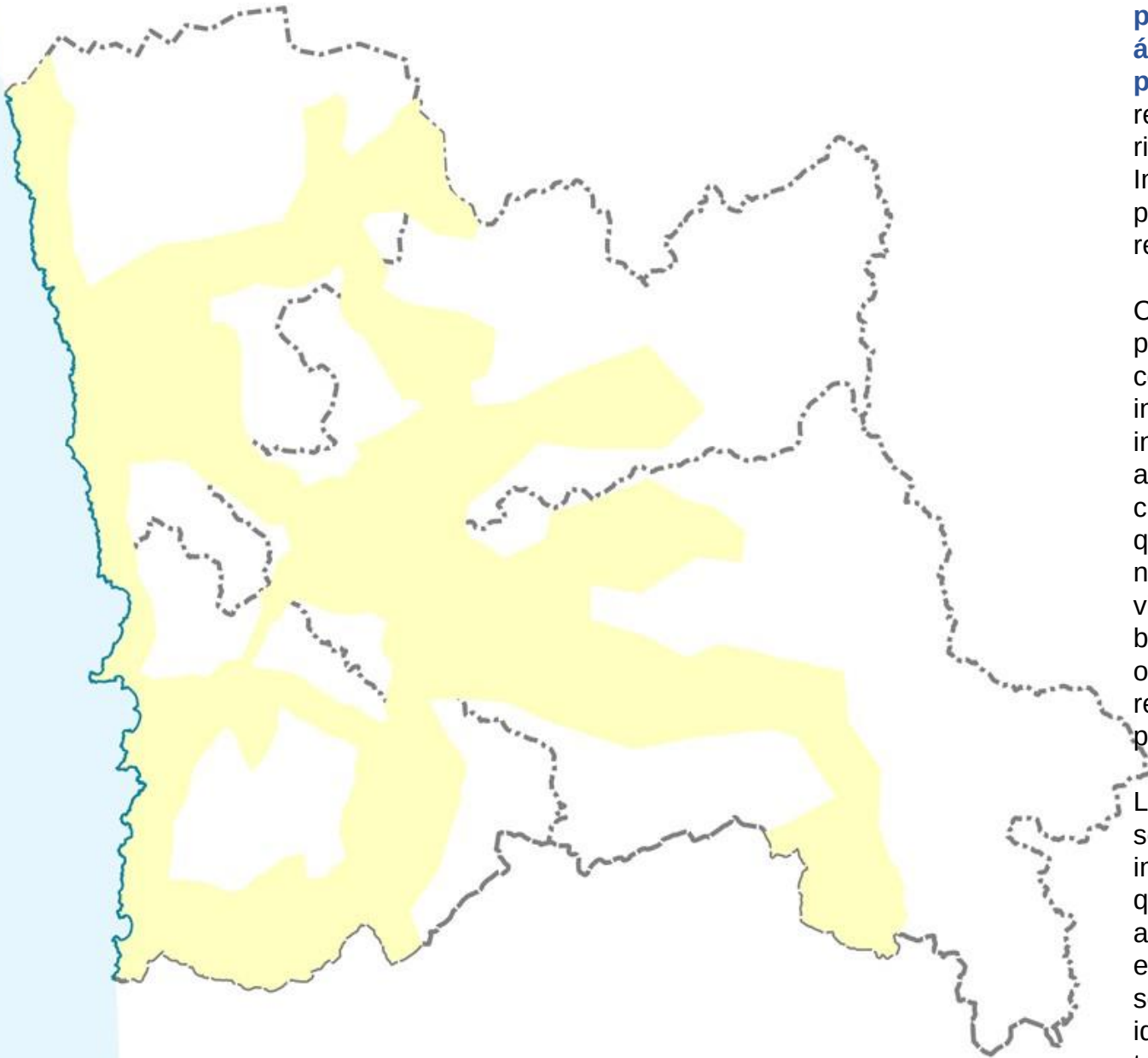


En esta imagen objetivo se amplían todas las áreas urbanas definidas en los planes reguladores comunales y se crean otras nuevas a través de zonas de extensión urbana.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

1. ÁREA DE PLANIFICACIÓN



La propuesta establece un **área de planificación que se limita a regular áreas con clara vocación de poblamiento** (accesibilidad, ocupación residencial y productiva, ausencia de riesgos) en los valles y la costa. Incluye también áreas naturales protegidas que pueden requerir regulación de sus entorno.

Con ese criterio, se excluye del área de planificación sólo el tramo norte de la costa (donde la ruta 5 se aleja hacia el interior), parte importante del secano interior (que tiende al despoblamiento y abandono productivo por la crisis climática) y los sectores cordilleranos, que si bien son áreas sensibles por el nacimiento de cursos de agua que son vitales para el resto del territorio, son de baja accesibilidad y carecen de ocupación residencial, pudiendo ser regulados por otro instrumento de planificación (PROT).

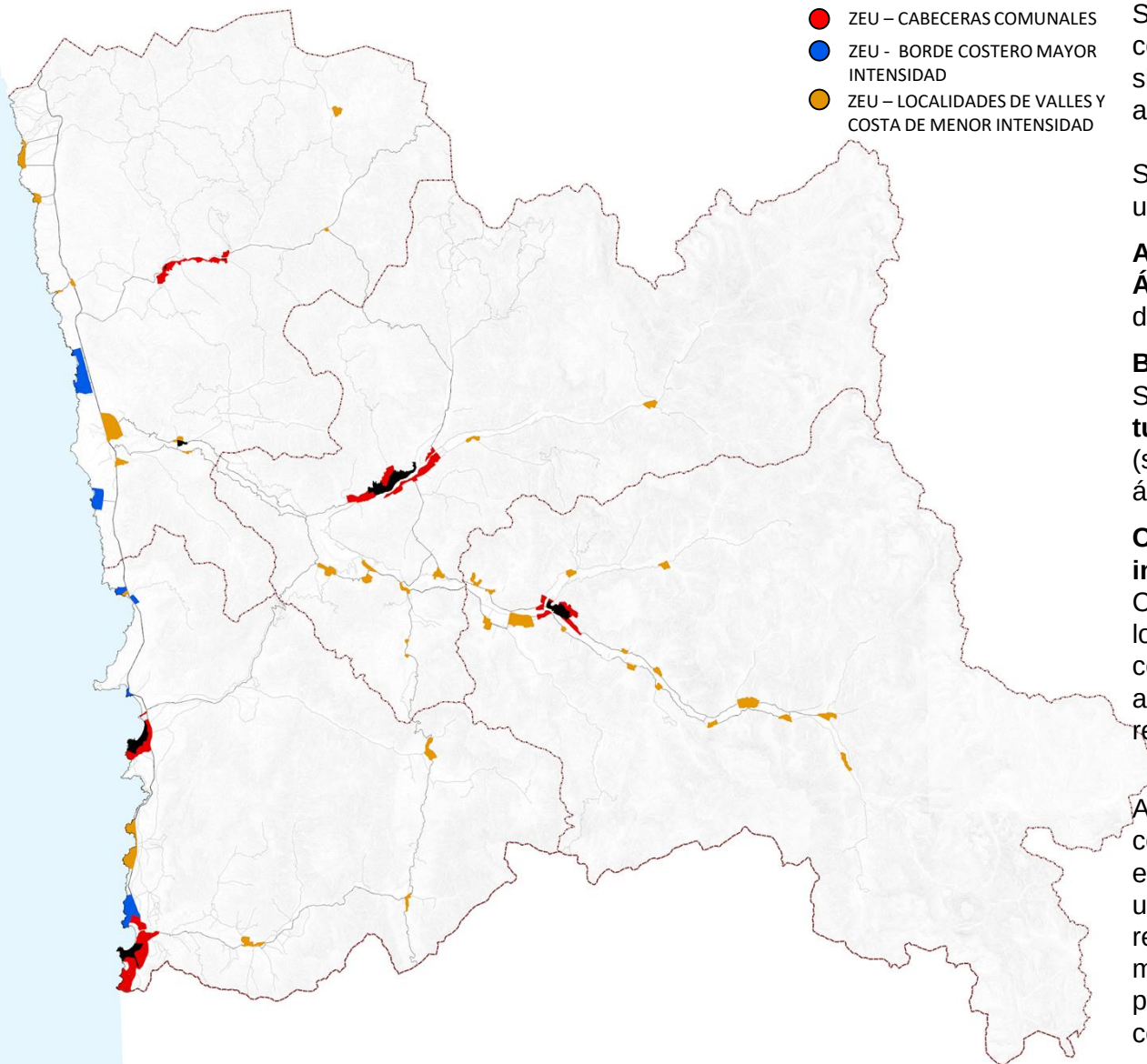
Los bordes del polígono de planificación se definen estableciendo un área de influencia en torno a los valles y vías que penetran en éstos (un buffer de ancho constante, que varía en casos específicos). Adicionalmente, el límite se completa siguiendo los puntos que identifican las principales cumbres en torno a los valles.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – GENERAL

- ÁREA URBANA
- ZEU – CABECERAS COMUNALES
- ZEU - BORDE COSTERO MAYOR INTENSIDAD
- ZEU – LOCALIDADES DE VALLES Y COSTA DE MENOR INTENSIDAD



Se establecen áreas de extensión urbana acotadas, según expectativas de crecimiento poblacional y de intensidad de uso de suelo que plantean las municipalidades, así como por riesgos donde controlar posible ocupación residencial, además de su condición de urbanización actual.

Se favorece que las localidades no crezcan en continuidad entre ellas como una mancha urbana, sino en poblamientos que conserven su carácter aislado en medio del área rural.

Se proponen 3 estrategias según condición y ubicación:

A_ Cabeceras Comunales

Áreas de crecimiento acotadas según expectativas de futuro poblacional, tipo y categoría de riesgo.

B_ Borde Costero de mayor intensidad

Se identifican 5 áreas con ventajas para **desarrollos turísticos de alta intensidad**.

(según criterios de accesibilidad / cercanía a playa, áreas sin mayor explotación).

C_ Localidades del valle y costa de menor intensidad

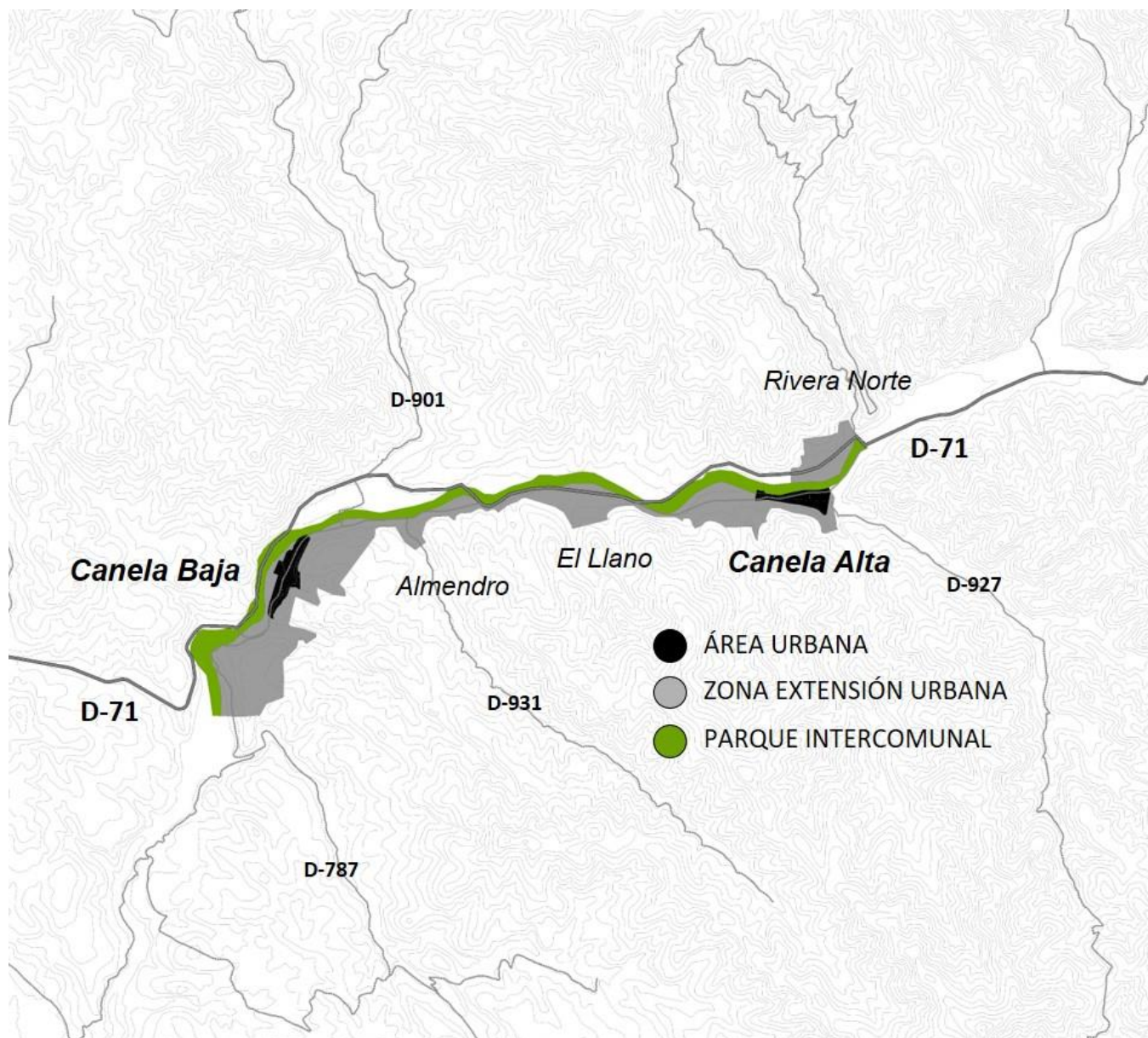
Consolidación de localidades menores distribuidas a lo largo de los valles y costa, que brinden condiciones de abastecimiento de agua potable, acotadas a la superficie de ocupación actual y respetando el suelo productivo rural y natural.

A continuación se presenta, en cada cabecera comunal y en sectores relevantes, la propuesta de extensión urbana. En negro se ilustran las áreas urbanas vigentes, establecidas en planes reguladores comunales que están en proceso de modificación, por lo que la extensión urbana que se propone corresponde en parte a crecimientos ya considerados en los nuevos planes comunales.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – CANELA



Se propone la continuidad urbana de Canela Baja, El Llano y Canela Alta, extendiéndose sobre el margen sur del río.

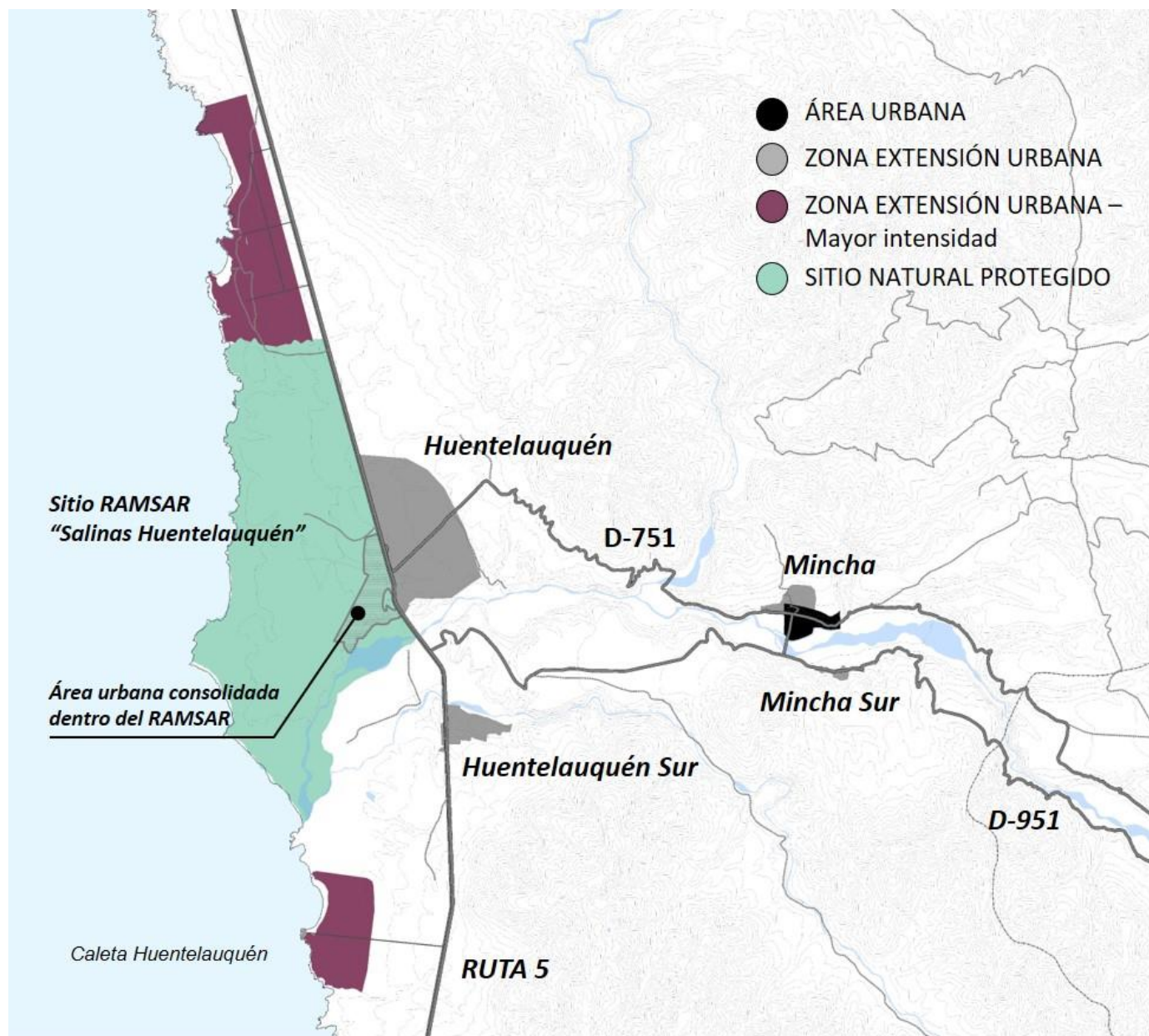
Se acompaña la extensión con un parque intercomunal sobre el cauce del curso de agua que estructura la propuesta y garantiza la protección del mismo y la accesibilidad al espacio público.

La superficie de extensión urbana corresponde al área urbana definida en el Plan Regulador Comunal en aprobación. Acoge la visión municipal de un crecimiento extendido con baja intensidad de uso.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – HUENTELAUQUÉN



Gran parte del sector urbano consolidado de Huentelauquén se encuentra dentro de un sitio natural protegido, RAMSAR "Salinas de Huentelauquén", lo que restringe el desarrollo de la trama urbana. Se propone un área de extensión al oriente de la ruta 5, por fuera del sitio protegido, que otorga una superficie de crecimiento que compensa lo señalado.

Huentelauquén Sur se define como ZEU con una pequeña extensión sobre el área consolidada actual.

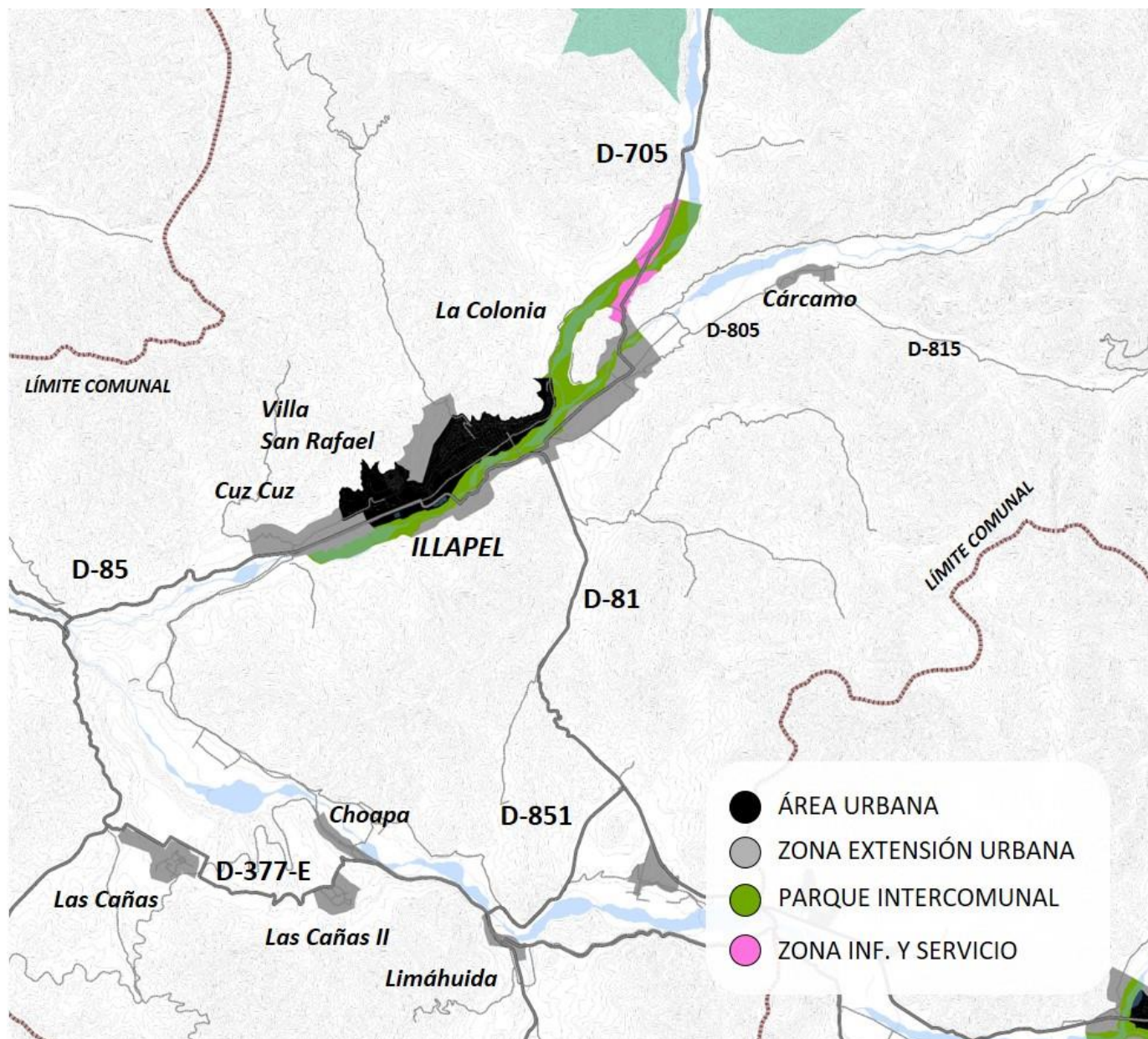
En Mincha se propone una extensión al norte del área urbana incorporando el cementerio, y se define como ZEU a Mincha sur.

Se proponen 2 sectores de extensión urbana de mayor intensidad para desarrollo turístico. Uno al norte del sitio RAMSAR y el otro asociado a la caleta pesquera Huentelauquén, favorecido por la ruta de acceso a ésta.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

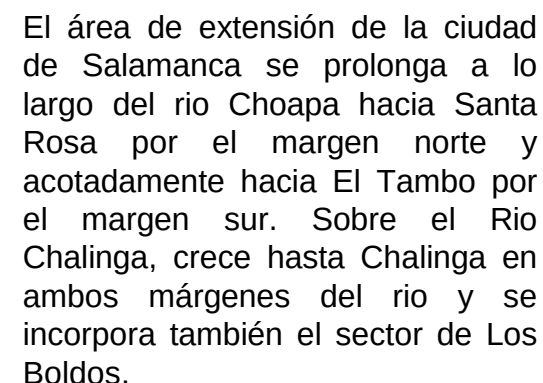
2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – ILLAPEL



En la cabecera provincial se propone un crecimiento a lo largo del valle del río Illapel, al poniente del área urbana hasta Cuz Cuz, al norte por la zona de Villa San Rafael (donde se incorporan áreas de riesgo para controlar su ocupación) y al oriente sobrepasando el encuentro de los cursos de agua, hasta incorporar sectores con urbanizaciones medianamente consolidadas y el trazado de la vía by pass por el sur del río. Hacia el nororiente, por el cauce del Estero Aucó, se prolonga la zona de extensión con áreas especializadas de servicio e infraestructura. A lo largo del cauce del río y del estero se propone un área verde continua de carácter intercomunal.

Otras localidades de la comuna como Cárcamo, Las Cañas I y II, Choapa, Limáhuida y La Posada, se definen como ZEU, quedando como unidades urbanas independientes entre sí.

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – SALAMANCA



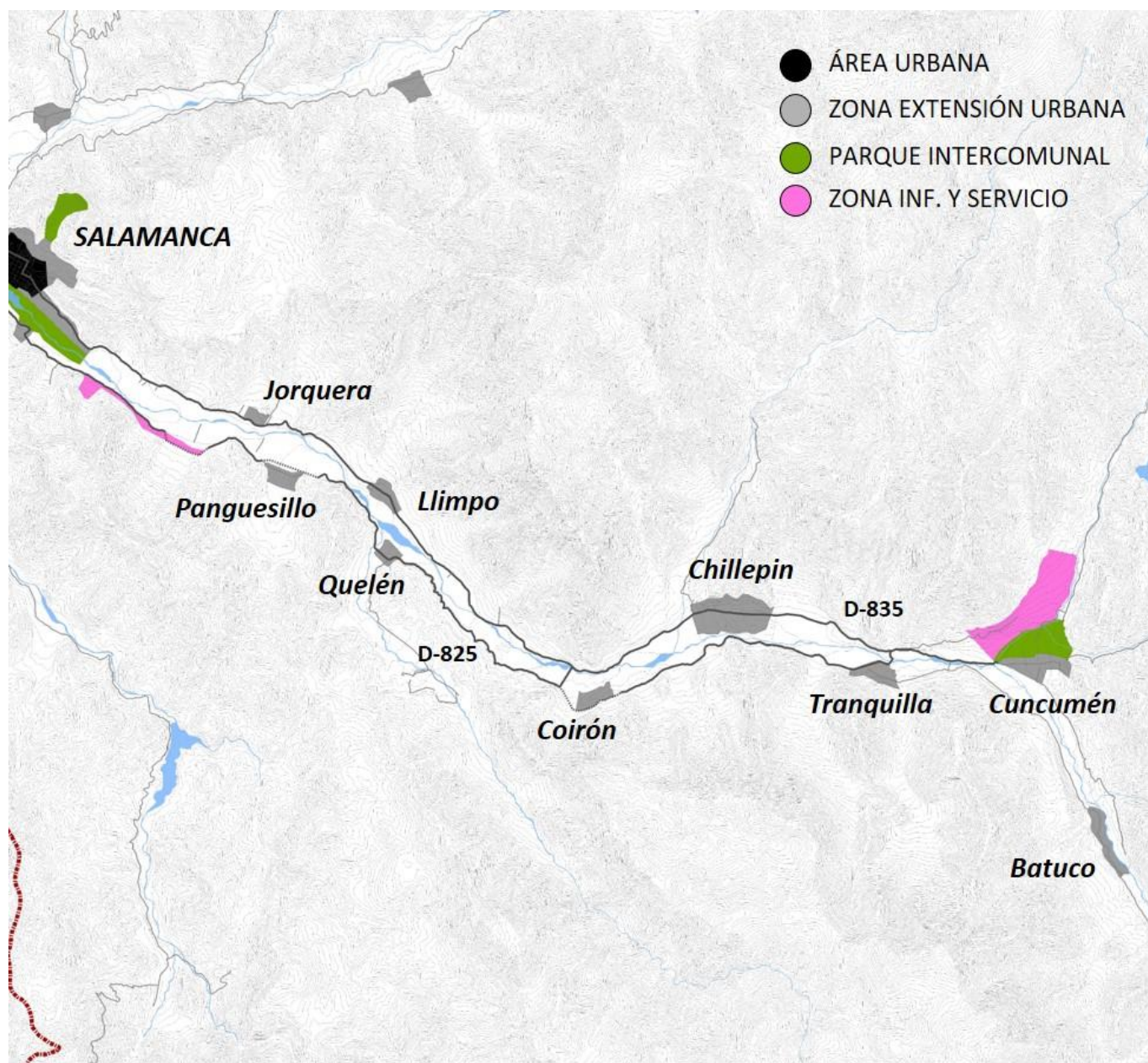
El resto de las áreas pobladas como El Tambo (cuyo limite se corresponde con el propuesto en el AU del PRC en aprobación), Tahuinco, Chuchiñi, Arboleda Grande, entre otras, se reconocen y mantienen aisladas para proteger el suelo rural.

Acompañando la ruta D-825 en cercanía a Salamanca se propone un área productiva y de servicios, un área verde intercomunal sobre el río y otra al norte de la ciudad como contención del crecimiento urbano hacia el sector de la quebrada.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – SALAMANCA



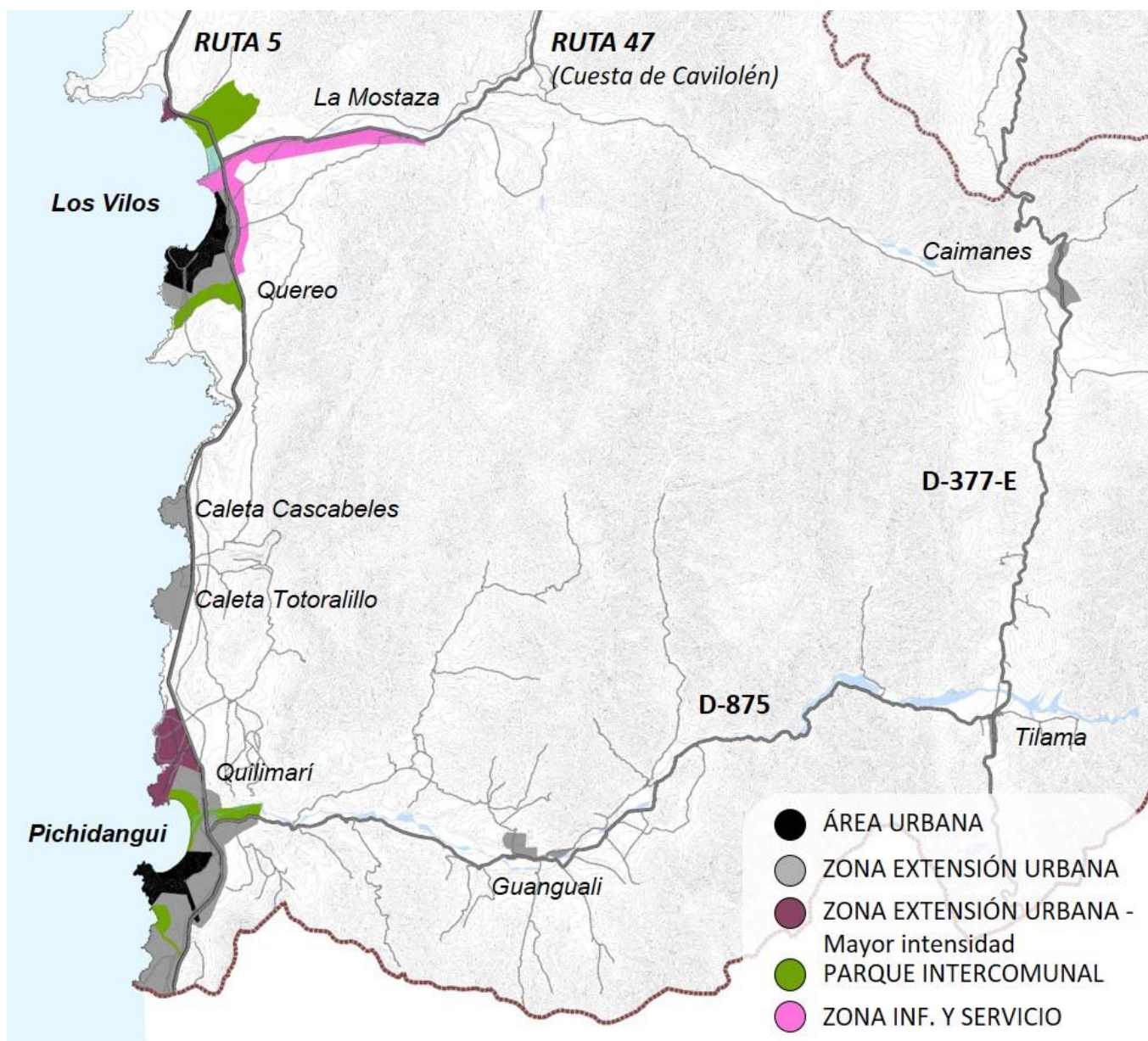
Se definen como ZEU diversas áreas al interior del valle del río Choapa, tales como Llimpo, Jorquera, Chilleepín, Tranquilla, Cuncumén, Coirón, Quelén y Panguesillo.

Cuncumén presenta un sector de actividades productivas y servicios que aprovecha la cercanía de la Minera Pelambres. Contigua al área productiva, se propone un área verde intercomunal que la distancia del sector con consolidación residencial.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

2. ZONAS DE EXTENSIÓN URBANA – LOS VILOS / PICHIDANGUI



En los Vilos el crecimiento se concentra en el entorno al área urbana, entre la ruta 5 y la quebrada de Quereo, que se protege como parque intercomunal.

Se reconoce la Laguna Conchalí y las dunas como sectores a proteger y se establece un área cercana a Playa Amarilla como extensión costera de mayor intensidad. Al oriente de la ruta 5 y continuando hacia la cuesta de Cavilolén hasta llegar a La Mostaza, se propone un área productiva y de servicios.

Hacia el sur, tanto Caleta Cascabeles como Totoralillo se reconocen en su relativa consolidación como zonas de extensión urbana.

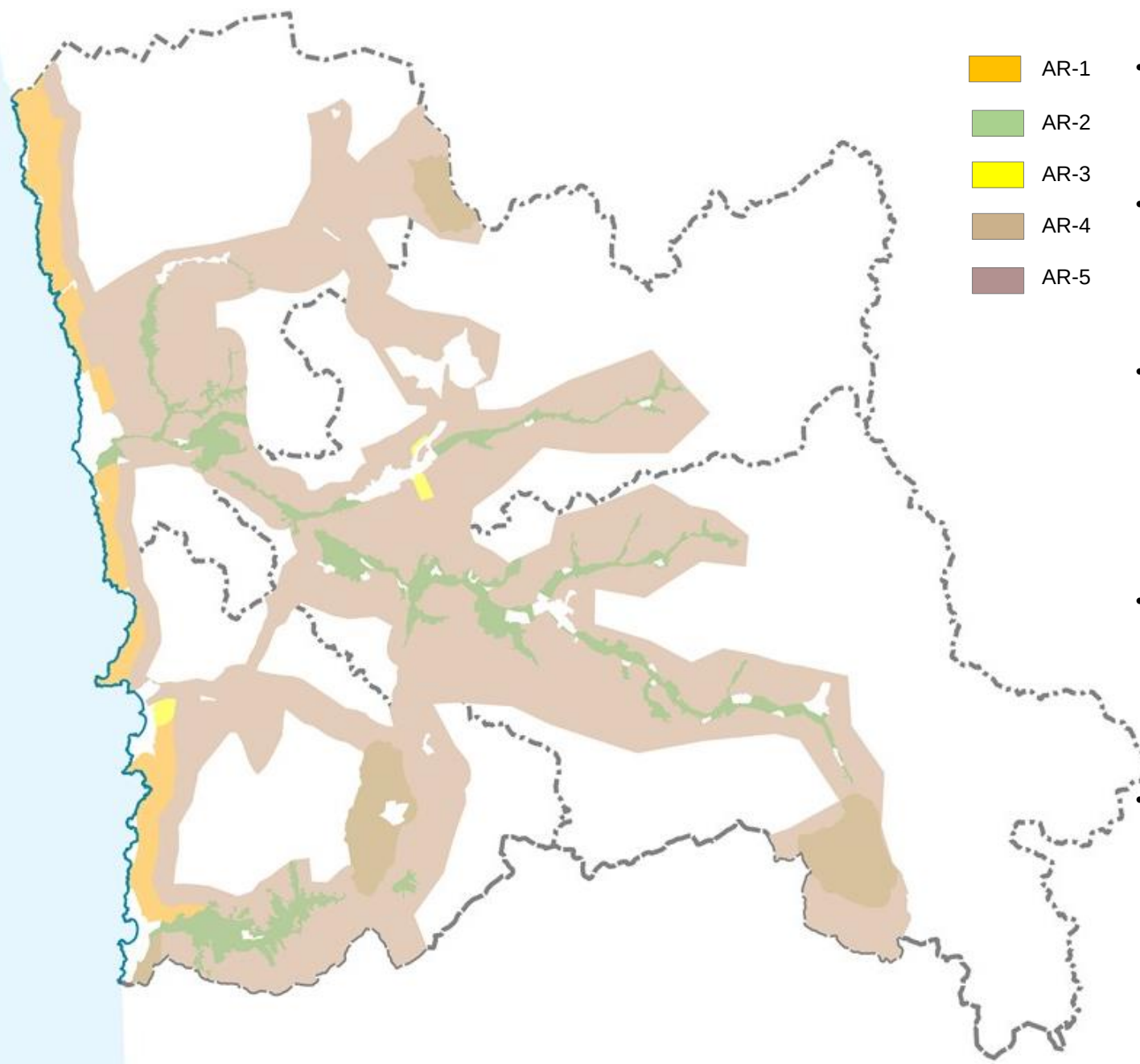
En Pichidangui, la extensión urbana se prolonga hasta el límite provincial. Hacia el oriente de la ruta 5 se reconoce el área con presencia residencial, extendida hasta Quilimarí. Al norte se propone un sector de extensión con mayor intensidad para uso turístico entre la costa y la ruta.

Hacia el interior provincial, Guangualí, Tilama y Caimanes se definen también como ZEU.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

3. ÁREA RURAL NORMADA



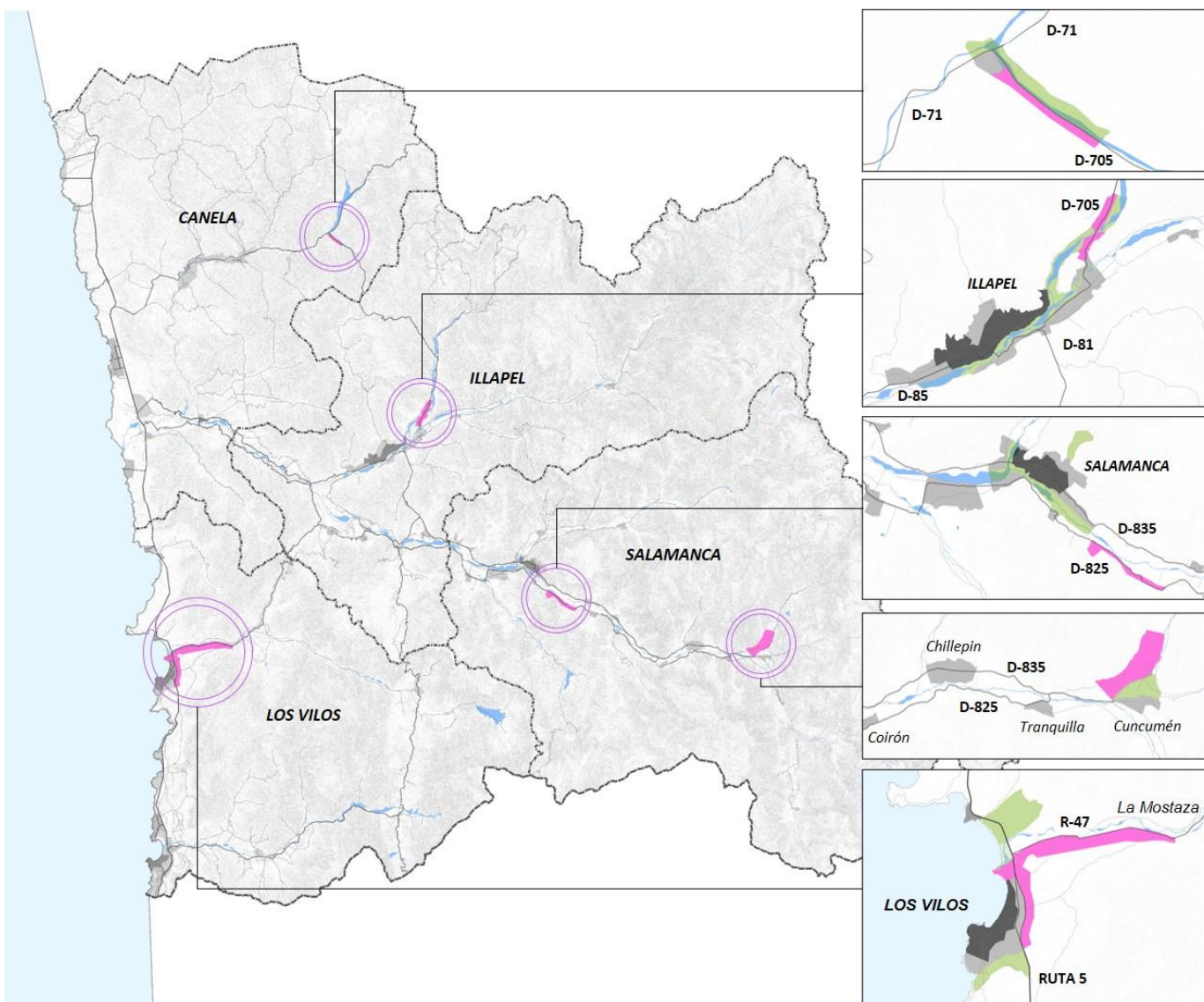
- AR-1
- AR-2
- AR-3
- AR-4
- AR-5

- **AR-1:** Territorios costeros frente a la línea de costa y con potencial de desarrollo turístico. Superficie aprox: 25.419 hás
- **AR-2:** Territorios con potencial de desarrollo productivo agrícola y con condiciones especiales de vulnerabilidad del suelo. Superficie aprox: 36.221 hás
- **AR-3:** Territorios con condiciones especiales por cercanías a áreas reguladas y con condiciones para usos complementarios a las áreas urbanas. Estas se ubican Illapel y Los Vilos. Superficie aprox: 1.343 hás.
- **AR-4:** Territorios con condiciones especiales de accesibilidad, se permitirán las construcciones para dotar de equipamiento a los sectores rurales del entorno. Superficie aprox: 304.908 hás.
- **AR-5:** Territorios denominados Sitios Prioritarios de biodiversidad. Superficie aprox: 25.985 hás.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

4. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS



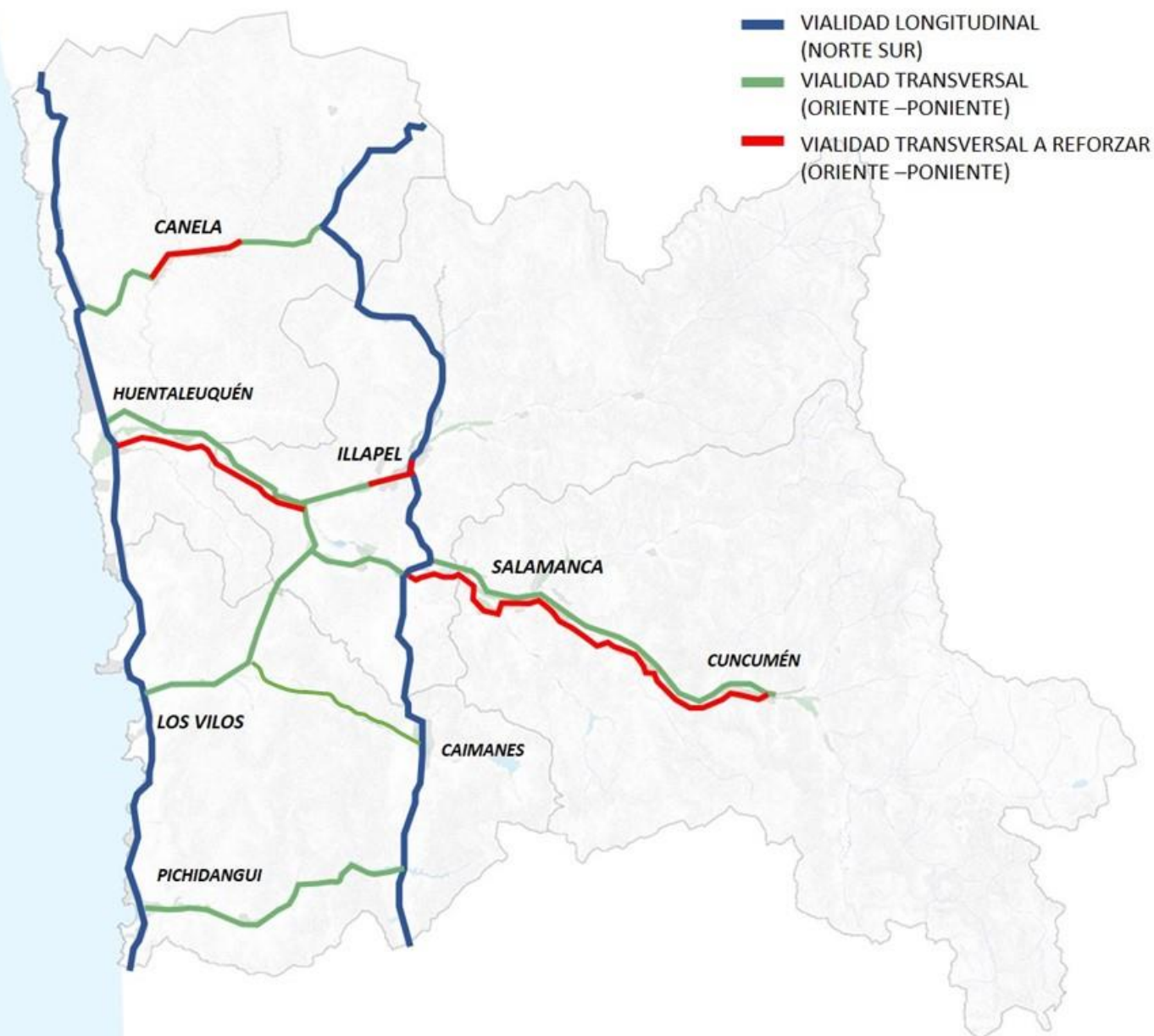
Se proponen zonas de actividades productivas, infraestructura y servicio de impacto intercomunal en cada comuna según usos existentes y relacionados, para reforzar las oportunidades de la actividad económica.

Estas áreas productivas están asociadas a la accesibilidad y están contiguas a rutas, diferenciándolas de instalaciones mineras existentes, pero igualmente accesibles desde éstas.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

5. CONECTIVIDAD (VIALIDAD INTERCOMUNAL)



La propuesta trata de responder a la dificultad geográfica de la provincia y a la realidad económica y productiva de la misma.

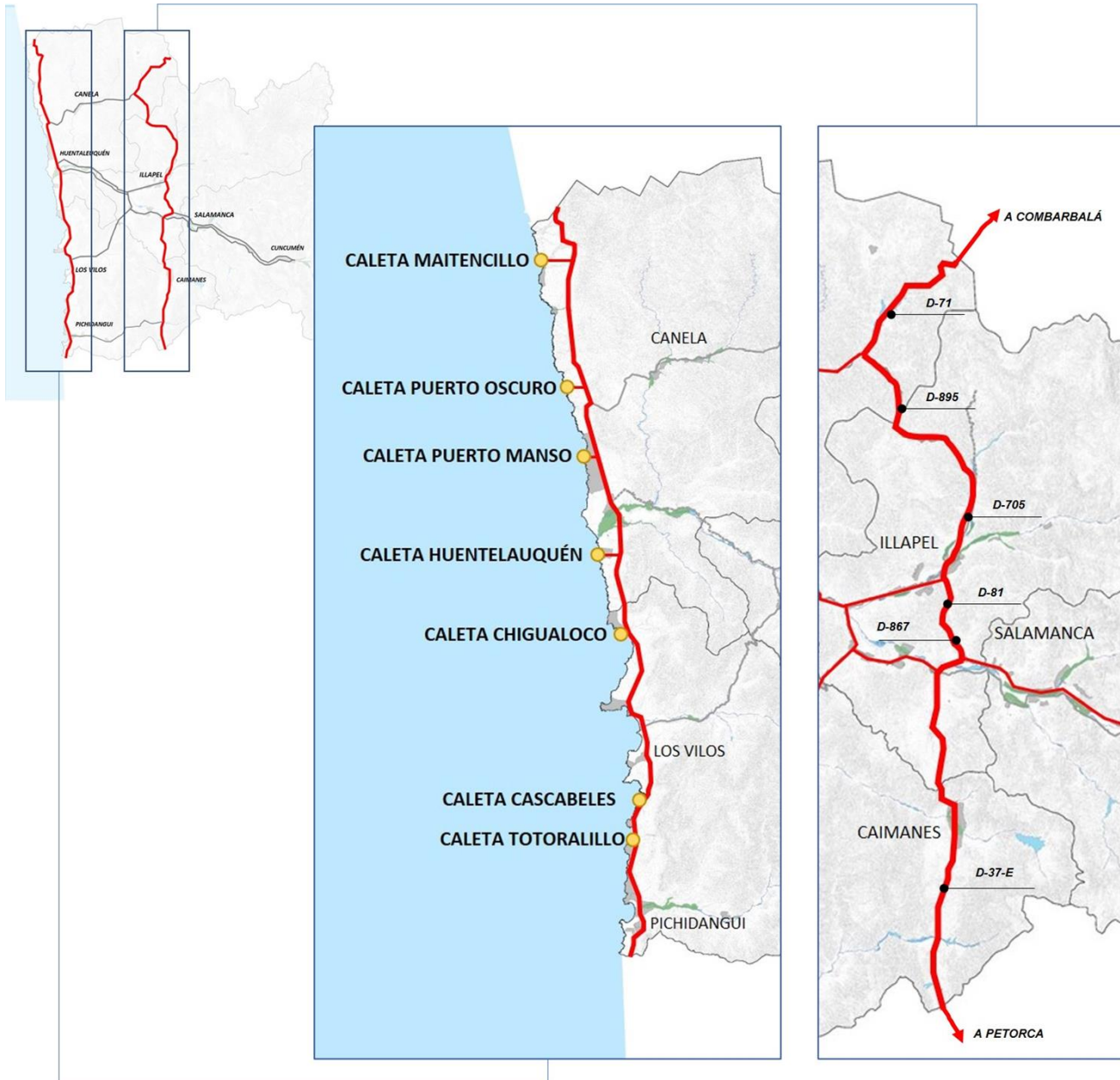
Se privilegia la conexión norte-sur del sistema urbano interior con el exterior de la provincia, a la vez que se conecta transversalmente con la ruta 5. Parte principal de esa conectividad transversal que se refuerza es el desarrollo de una alternativa a la cuesta Cavilolén por el costado sur del río Choapa. Se complementa también la vialidad que tiende a la saturación en el tramo superior del Choapa, a través de una vía por el costado sur del río.

Se desarrollan nuevos by pass para evitar el impacto de los flujos y en especial del tránsito pesado sobre las localidades pobladas, lo que se ve favorecido por el mayor espacio disponible en torno a las vías que se propone reforzar.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

5. CONECTIVIDAD (SISTEMA LONGITUDINAL)



El **sistema urbano costero** se enlaza a través de la ruta 5, donde además se recoge la necesidad de contar con **trazados y puntos de acceso al borde mar**, sus playas, caletas y nuevos sectores de extensión en el borde costero.

El **sistema urbano interior** trata de conectar a las comunas cuyas cabeceras están insertas en los valles. Este eje se establece por la Ruta D-37-E desde la Región de Valparaíso, que incorpora por el sur a Tilama y Caimanes, hasta llegar a Limáhuida, vinculándose a Salamanca a través de la ruta D-825. El trayecto continúa hacia el norte empalmando con la ruta D-867 Y D-81 hasta llegar a Illapel. Su continuidad hacia el norte comprende tramos de las rutas D-705, D-895 hasta Quelón, donde se incorpora a la ruta D-71, vinculándose a Canela hacia el poniente y continuando en sentido oriente hacia Combarbalá, en la provincia de Limarí.

Este trazado considera tramos de rutas existentes, que deberán ser mejoradas en su estándar, y respetar, en su extremo sur, los monumentos históricos (puente, túnel) reconocidos en su trazado actual.

IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

5. CONECTIVIDAD (SISTEMA TRANSVERSAL A REFORZAR)

Pucobre, en su declaración al SEIA sobre El Espino, tiene previsto la salida del mineral por camiones para exportar el mineral por el puerto de Coquimbo al norte, o por el puerto de Ventanas al sur, lo que, sumado a la tendencia de motorización creciente, podría afectar especialmente a los centros poblados de Canela e Illapel, aunque este tránsito pesado por las rutas D-895 y D-71 y al sur hacia Illapel, por la D-705 no implique niveles de congestión elevados.

En ambos casos se requiere trazar vías tipo by pass en las áreas urbanas de Canela Baja y Canela Alta y prolongar por el oriente el ya existente en Illapel, como se muestra a continuación.

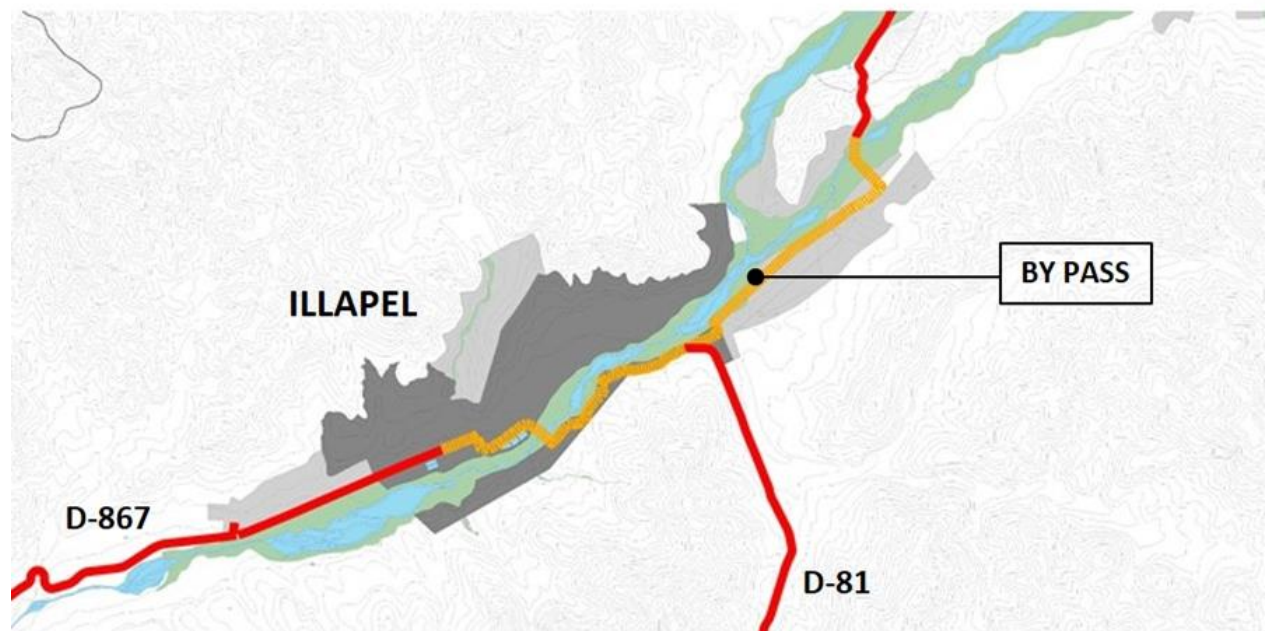
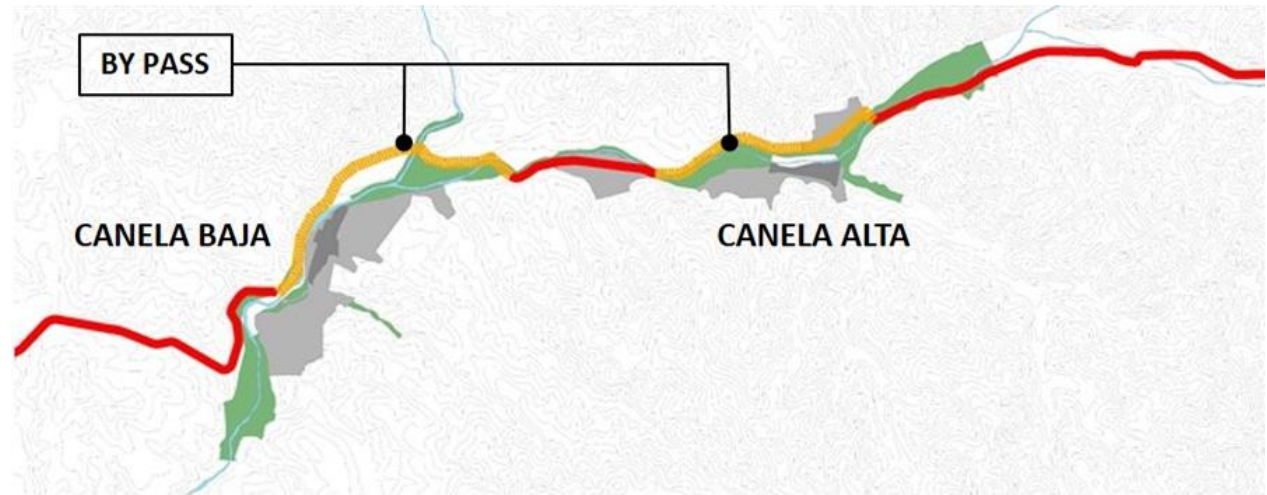


IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

DETALLE DE COMPONENTES DE LA I.O.

5. CONECTIVIDAD (SISTEMA TRANSVERSAL A REFORZAR)

Para contar con una alternativa a la cuesta Cavilolén, que ya hoy es un obstáculo, se propone una vía al costado sur de la caja del río Choapa en su tramo inferior (actual ruta D-951), desde la confluencia con el río Illapel hasta empalmar en la ruta 5 al sur de Huentelauquén. Se propone esa ruta y no la D-75 que recorre el costado norte del río y hoy es más usada, porque esta última pasa por sectores más poblados (incluido Mincha) y debido a la geografía, tiene pocas alternativas de desplazamiento, salvo por el valle mismo, lo que afectaría la agricultura del sector, que se busca potenciar con el futuro embalse Canelillo.

El otro tramo presionado por la coexistencia de flujos asociados a la actividad productiva del valle y de la minería que atraviesan poblados como Llimpo y Chillepín, es el tramo superior del Choapa. Allí se propone el mejoramiento de la ruta D-825 que transita paralela al río Choapa por el sur, continuándose por la ruta D-37-E, para empalmar con el inicio de la cuesta Cavilolén o conectarse a la ruta D-951, descrita anteriormente. Así, existirán estas dos alternativas para empalmar con ruta 5.

Al igual que el caso anterior, el correcto funcionamiento de esta ruta requiere de soluciones tipo by pass en determinadas localidades, como se grafica en la imagen. Esta propuesta puede complementarse con la idea de proyecto que propone unir la D-81 con la D-825 a la altura del puente Chalinga, pensada originalmente como by-pass a Salamanca.

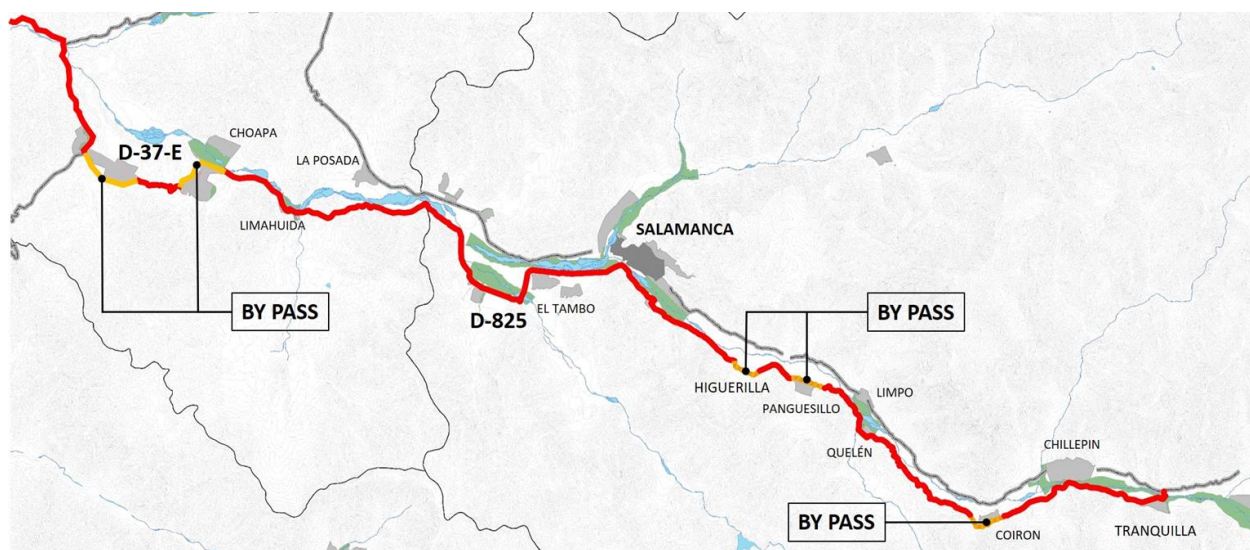
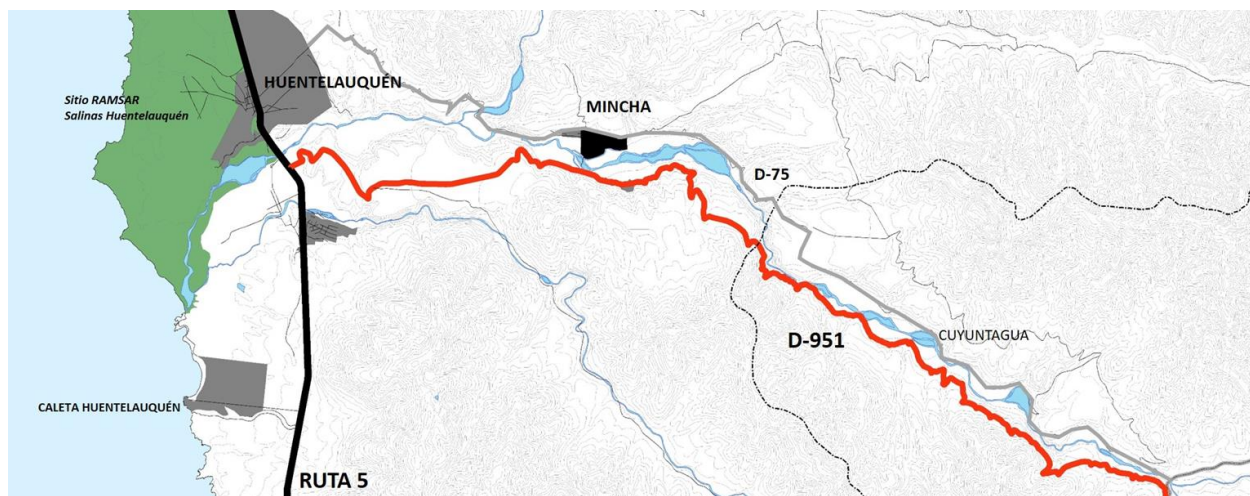


IMAGEN OBJETIVO DEL SISTEMA URBANO

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES Y CAMBIOS

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LA IMAGEN OBJETIVO

CAMBIOS RESPECTO DE LA SITUACIÓN EXISTENTE

Se establece un **área de planificación que se limita a regular áreas con clara vocación de poblamiento** (accesibilidad, ocupación residencial y productiva, ausencia de riesgos) en los valles y la costa.

Zonas de extensión urbana se concentran en unidades funcionales acotadas según expectativas de crecimiento poblacional, tipo y categoría de riesgo, y de capacidad y distribución hídrica.

Además, se identifican **áreas costeras con ventajas para desarrollos turísticos de alta intensidad** (accesibilidad / playa / áreas sin mayor explotación).

Establece diversas áreas rurales para la aplicación del art. 55° en sectores donde es necesario prever conflictos de uso y conectividad, así como sitios ambientalmente sensibles.

Define **áreas productivas por accesibilidad y contiguas a rutas**, para reforzar las oportunidades asociadas al desarrollo de la actividad productiva.

Se privilegia la **conexión norte-sur del sistema urbano interior con el exterior de la provincia**, a la vez que se conecta transversalmente con la ruta 5. Parte de esa conectividad transversal que se refuerza es el desarrollo de una **alternativa a la cuesta Cavilolén** por el costado sur del río Choapa. Se complementa también la vialidad que tiende a la saturación en el tramo superior del Choapa, a través de una vía por el costado sur del río.

Se desarrollan **nuevos by pass** para evitar el impacto de los flujos y en especial del especialización para tránsito pesado sobre las localidades pobladas, lo que se ve favorecido por el mayor espacio disponible en torno a las vías que se propone reforzar.

Actualmente no hay un instrumento de planificación territorial que regule más allá de las áreas definidas como urbanas por los respectivos PRC, por lo que contar con un área de planificación que permita regular el territorio comunal fuera de las áreas urbanas **no tiene comparación con la situación actual**.

Se incorporan todas las áreas urbanas estudiadas en los planes reguladores comunales en aprobación y se crean otras nuevas a través de zonas de extensión urbana.

Las zonas de extensión propuestas **regularán territorios que hasta ahora no cuentan con planificación**, a la vez que establecerán un marco para el crecimiento futuro de los límites urbanos comunales. En estas áreas se podrá regular no sólo la intensidad de uso residencial, sino también otros usos como parques intercomunales y áreas productivas, que, **si están fuera de los límites de los PRC vigentes, no pueden ser regulados**.

Actualmente, las áreas rurales sólo se pueden regir en su ocupación por las disposiciones del decreto ley 3.516 sobre subdivisión de predios rústicos y por el artículo 55 de la LGUC, que permite cambios de uso de suelo. Ambos son **instrumentos que no favorecen la conservación del espacio rural ni la planificación de su poblamiento**. La creación de áreas rurales normadas permite una planificación básica de estas áreas y establecer condiciones al cambio de uso de suelo para evitar conflictos entre actividades.

Para aquellas de estas actividades que se localizan fuera de los límites urbanos, **no existe actualmente la posibilidad de planificar su localización**, que hoy se realiza caso a caso con el artículo 55 de la LGUC.

Las propuestas se hacen sobre tramos de vías que sufren el transporte pesado por sectores de alto tránsito y poblamiento, lo que hoy afecta especialmente a las localidades del tramo superior del valle de Choapa y a los vehículos que transitan por la cuesta Cavilolén. La propuesta implica el mejoramiento de tramos de vías existentes, así como la ejecución de algunos by pass en las localidades que se encuentren en trayecto que se propone. Actualmente, con la sola excepción del by pass de Illapel, no existen posibilidades de evitar el paso de camiones por los centros poblados.