

**Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura
y Urbanismo
Magíster en Urbanismo**



Crecimiento Inmobiliario en el Borde Costero de Valparaíso

**Análisis de los casos de
Reñaca/ Concón y Algarrobo/ Mirasol**

Tesis para optar al grado académico de
Magíster en Urbanismo

**Autoría: Marcela A. Lladó Javiel
Profesor Guía: Camilo Arriagada Luco**

Santiago, 29 de febrero de 2016

ÍNDICE

Agradecimientos.....	4
Título de la Investigación.....	5
Palabras claves.....	5
Resumen.....	6
I Presentación de la Investigación.....	8
Introducción al problema.....	9
Formulación del problema.....	11
Objetivos.....	11
Hipótesis.....	12
Tipo de investigación (Tesis/AFE).....	12
Justificación y aportes.....	13
II Marco teórico y Conceptual.....	14
Marco Teórico.....	15
Definición de conceptos.....	27
Antecedentes del desarrollo costero en el mundo.....	33
Antecedentes Región de Valparaíso.....	35
Antecedentes del desarrollo costero de las zonas de estudio.....	39
III Metodología.....	56
Técnica e instrumento.....	57
Enfoque metodológico.....	58
Tipo de estudio.....	58
Universo y muestra.....	58
Técnicas de recolección y producción de la información.....	59
IV Resultados.....	60
Resultados Objetivo I.....	62
Resultados Objetivo II.....	69
Resultados Objetivo III.....	82
Temas Emergentes.....	88
V Conclusiones y Recomendaciones.....	92
Bibliografía.....	98

ÍNDICE DE IMÁGENES Y MAPAS

Imagen 1: Vista de un tramo del camino escénico Concón Reñaca.....	17
Imagen 2: Regata en Algarrobo.....	18
Mapa 1: División administrativa de la V región de Valparaíso.....	35
Mapa 2: Distribución de la Población Urbana V región de Valparaíso.....	38
Mapa 3: Área Concón Reñaca.....	43
Mapa 4: Concón – Reñaca.....	44
Imagen 3: Desarrollos inmobiliarios a escala humana en Concón.....	45
Imagen 4: Vehículos motorizados saturan las vías en Concón.....	46
Mapa 5: Área Algarrobo y Algarrobo Norte.....	50
Mapa 6: Área de Algarrobo y Algarrobo Norte.....	51
Imagen 5: Bahía de Rosas en Algarrobo.....	52
Imagen 6: Un edificio del conjunto San Alfonso del Mar.....	53
Imagen 7: Desarrollos inmobiliarios de diferentes escalas en Mirasol.....	54
Imagen 8: Nuevas construcciones en altura en calle San José en Mirasol.....	55
Imagen 9: Nuevos departamentos disponibles de 4 inmobiliarias diferentes.....	64
Imagen 10: Relato de un altercado entre un ciclista y un conductor de bus local.....	73
Imagen 11: Paradero de locomoción pública en Concón Reñaca.....	74
Imagen 12: Vialidad para autos con acera sin pavimentar en Algarrobo – Mirasol.....	75
Imagen 13: Humedal San Jerónimo junto a desarrollo San Alfonso del Mar.....	78
Imagen 14: Edificios emplazados sobre las dunas de Concón.....	79
Imagen 15: Marejadas en Reñaca, enero de 2016.....	92
Imagen16: Nueva ciclorruta costera Niemeyer en Río de Janeiro.....	96

Agradecimientos

Quiero agradecer a mi profesor guía Camilo por la generosidad que ha tenido al compartirme sus conocimientos y por la paciencia de acompañarme en este largo proceso.

A mi compañero Jorge que siempre me alentó cuando lo necesité.

A todos quienes respondieron las entrevistas, pues sin su aporte esta tesis no habría sido posible.






La presente tesis ha sido financiada y asistida técnicamente por el Proyecto U Apoya 2012 Línea 2 del departamento de Sociología (SOCU-SOS-11/8), titulado “Impactos del desarrollo inmobiliario y turístico de pequeñas localidades balneario del Litoral Central Chileno: Localización de Departamentos y Resort, Gentrificación Urbano Costera y Nuevas Demografías Residenciales”, cuyo responsable es el profesor Camilo Arriagada Luco.

Título de la investigación

**Crecimiento Inmobiliario en el Borde Costero
de Valparaíso**

**Análisis de conurbaciones consolidadas e incipientes, los casos de
Reñaca/ Concón y Algarrobo/ Mirasol**

Palabras claves

-  Borde Costero
-  Crecimiento Urbano
-  Conurbación
-  Turismo Sustentable
-  Política Nacional de Desarrollo Urbano

I. Resumen

El presente proyecto está enmarcado en el Proyecto U Apoya Línea 2 del departamento de Sociología (SOCU-SOS-11/8), titulado “Impactos del desarrollo inmobiliario y turístico de pequeñas localidades balneario del Litoral Central Chileno: Localización de Departamentos y Resort, Gentrificación Urbano Costera y Nuevas Demografías Residenciales”, cuyo responsable es el profesor Camilo Arriagada Luco. En este contexto es que la presente alumna tesista de magíster en Urbanismo se adjudicó, mediante concurso, una media beca que, por una parte apoya la realización de esta tesis de posgrado y por otra le encomienda la labor de entregar un producto final consistente en la aplicación de cuestionarios teóricos a profesionales expertos del área urbana tanto del sector público como privado y de centros académicos relevantes, concluyendo con la construcción de un marco teórico sobre globalización inmobiliaria, gentrificación y cambio socio demográfico en localidades turísticas y balnearios en regiones metropolitanas.

En lo que respecta al desarrollo de la tesis, por una parte se propuso realizar una recopilación bibliográfica en torno al tema de interés, ésta incluye revisión de prensa escrita y audiovisual, de autores y de instrumentos de planificación territorial. Esta revisión bibliográfica estuvo también triangulada por observaciones en terreno del fenómeno en estudio. Por otra parte, a modo de complementar la información bibliográfica se analizó el discurso -emanado de entrevistas dirigidas- de los distintos actores involucrados en el quehacer inmobiliario - urbano desde cuatro focos diferentes como es la academia, el sector profesional privado y público, y los desarrolladores inmobiliarios, estando imbricadas estas categorías en algunos casos (docente y profesional del mundo privado, por ejemplo). Es interesante conocer las opiniones que subyacen a la práctica del desarrollo inmobiliario costero, para comprender mejor la lógica de la dinámica y evidenciar las fallas y vacíos de las políticas públicas urbanas. Los tópicos por los que se preguntaron fueron tres, a saber: 1) opinión general sobre el desarrollo inmobiliario y de Grandes Proyectos Urbanos en el borde costero; 2) opinión sobre la capacidad de integración social entre habitantes antiguos y nuevos; y 3): ideas de propuestas para mejorar los IPT y contribuir a un desarrollo armónico del territorio donde cada entrevistado aportó sus ideas al respecto, como así también dejaron algunas

interrogantes planteadas que aportaron al enriquecimiento del debate en cuestión y que son potenciales temas para ser investigados.

Asimismo, se realiza una descripción del crecimiento físico de las conurbaciones seleccionadas, a fin de dimensionar los cambios provocados en el paisaje y su repercusión en la vida cotidiana de los residentes habituales y los visitantes estacionales.

Esta tesis reviste aportes a la investigación urbana toda vez que los casos de estudio y el desarrollo del borde costero en este contexto han sido poco investigados a nivel nacional al tratarse de una realidad emergente. Además destacar el hecho que el Borde Costero tiene su propia normativa, lo que agrega una fuente más de discusión a la hora de la planificación. En nuestro país toda la costa es susceptible de desarrollarse en términos inmobiliarios, por lo que este estudio podría servir para nuevas intervenciones territoriales en la zona.

Capítulo I Presentación de la Investigación

Introducción

El borde costero chileno y en particular el de la V Región de Valparaíso está experimentando grandes transformaciones sociales y territoriales asociadas al crecimiento de sus zonas metropolitanas debido al incremento de la oferta del mercado inmobiliario y a la demanda por primera y segunda vivienda en condominios de casas y edificios, así como también los centros de ocio, recreación y descanso como son los resorts. Se puede observar un aumento de la demanda por localización de primera vivienda por parte de adultos mayores extranjeros que ven en ese lugar una alternativa residencial con alta calidad de vida y más económica que en sus países de origen. Este desarrollo urbano que se experimenta en el borde costero no es un fenómeno nuevo, sino que es uno en aumento. La demanda por tener una vivienda de descanso en localidades cercanas a Santiago, como son las comunas costeras de la V región de Valparaíso, data desde la década del 40 y 50 del siglo pasado, bajo la forma de una ciudad balneario a escala humana y una demanda limitada. Últimamente, con el incremento de los estratos ABC1 y C2 sumado al aumento de la oferta, el paisaje ha cambiado debido al desarrollo de proyectos inmobiliarios de segunda vivienda de gran envergadura lo que ha traído como consecuencia un incipiente proceso de recambio poblacional, acompañado de cambios en el uso del suelo. Según Arriagada (2010), “las comunas balneario de los ejes norte y sur de expansión del Área Metropolitana de Valparaíso han mostrado altos y persistentes niveles de inversión y edificación. En los últimos quince años se han activado mucho en población residente tanto por los proyectos de segunda vivienda para el diez por ciento más rico de hogares chilenos, como por el desarrollo de carreteras urbanas de la macro región central, la fuerte llegada de inversiones y la diversificación de nuevos flujos residenciales (extranjeros jubilados: clases medias empobrecidas y adultos mayores de 60 años que emigran del Gran Santiago por diversidad de factores). Esta nueva realidad está conectada con la globalización inmobiliaria y mezcla una serie de presiones sobre sistemas de asentamientos humanos pequeños que no ha sido estudiada ni en su faceta urbana, habitacional ni de recambio socio demográfica”, (Veliz, 1990).

Debido a lo expuesto, es necesario reconocer la necesidad de mejora de los instrumentos de planificación que implican el borde costero para regular y

armonizar los procesos de conurbación y crecimiento de las ciudades, así como los efectos de integración y/o segregación que se generan con sistemas de localidades pequeñas que se ven afectados por inversiones inmobiliarias. Importa también conocer el proceso urbano de desarrollo de asentamientos humanos, es una descripción de los IPT en relación a su ausencia o poca funcionalidad en estas dinámicas y necesidades de reforma. Para ello se aplicaron y analizaron entrevistas científicas a expertos vinculados con el quehacer urbano, a fin de recoger las diferentes opiniones de los actores involucrados, esto apunta a responder las interrogantes acerca del modo que actúan los IPT y otros instrumentos en el área de estudio para establecer propuestas de mejoras en su capacidad de manejo y mitigación en los procesos de desarrollo inmobiliario. Sociológicamente interesa conocer los efectos de integración -o desintegración- que se generan con sistemas de localidades pequeñas ya existentes, reconocer el nivel de sustentabilidad de los proyectos y en base a ello formular posibles mejoras. Para efectos de esta investigación se tomarán dos casos de conurbaciones a fin de hacer una descripción de los desarrollos que se dan en localidades costeras de alta y baja consolidación urbana, estas conurbaciones están dadas por dos casos en el borde costero de Valparaíso: Reñaca/ Concón por el norte y Algarrobo/ Mirasol por el sur.

De este modo, la pregunta de investigación es la siguiente:

¿Cuál es la dinámica inmobiliaria actual y proyectada en las localidades de Reñaca/ Concón y Algarrobo/ Mirasol?

▪ Objetivo General

Analizar la dinámica del crecimiento en conurbación del AMGCV en específico la expansión de la franja litoral mediante el levantamiento y análisis de información primaria y secundaria en torno al desarrollo de las localidades/ casos de interés.

▪ Objetivos Específicos

1. Analizar la opinión de los distintos actores involucrados en el quehacer urbanístico respecto del desarrollo inmobiliario actual del Borde Costero y sus propuestas de política.
2. Identificar las transformaciones socio espaciales que se han dado en ambas localidades producto del desarrollo inmobiliario reciente.
3. Identificar medidas de planificación y mitigación urbana que contribuyan al manejo armónico y sustentable del Borde Costero en el futuro.

▪ Hipótesis de trabajo

1. Las localidades/ casos presentan transformaciones propias de los procesos urbanizadores globales a fin de potenciar el mercado del ocio y la recreación, lo que ha sido aprovechado por la industria inmobiliaria para la creación de demanda por segunda vivienda, siguiendo un modelo insustentable.
2. Los proyectos inmobiliarios de segunda vivienda estudiados no generan espacios de interacción con la población originaria debido al modelo insustentable desde su concepción.
3. Los IPT presentes en Borde Costero de la V región de Valparaíso, no prevén los impactos que los grandes proyectos urbanos provocan en los territorios, lo que impide que actúen con eficacia frente al fenómeno, por ello es necesario generar una mejora de respuesta basada en la interacción de los instrumentos y en la creación de otros nuevos cuando sea pertinente.
4. Tanto las inmobiliarias como las entidades del estado involucradas en el desarrollo del borde costero no planifican contemplando el riesgo asociado a “catástrofes naturales” que pueden desarrollarse en los territorios donde se emplazan.

▪ Tipo de investigación:

Esta investigación se propone como tesis por su carácter científico y aporte específico en el área del estudio de desarrollo de bordes costeros poblados chilenos en diseños de investigación del tipo descriptiva y explicativa. Descriptiva en tanto conocimiento de la dinámica propia del desarrollo del territorio y explicativa toda vez que interesa establecer las condiciones contextuales para esa forma específica de desarrollo.

- Justificación y aportes

Dado que el desarrollo inmobiliario en el borde costero ha sido poco estudiado en sus diferentes dimensiones, con esta tesis se espera contribuir al conocimiento de la planificación urbana en el desarrollo costero emplazado en una región metropolitana como Valparaíso, y junto con ello proporcionar información que sirva de precedente para el análisis comparativo con ciudades similares a nivel nacional e internacional. Es una descripción de los procesos de conurbaciones costeras con vocación turística en áreas metropolitanas que presentan procesos de poblamiento creciente y/o renovación urbana. Asimismo, el producto de esta investigación pretende entregar un diagnóstico a fin de elaborar lineamientos para una propuesta de urbanismo estratégico que se incluya en la planificación del borde costero poblado.

En términos teóricos los resultados de esta investigación pueden significar una contribución al debate en el ordenamiento costero del litoral central, los contenidos pueden confirmar la necesidad de repensar el borde costero de forma integral y sustentable, entendiendo que es un territorio insuficientemente conocido, recientemente abordado y está en permanente desarrollo. En términos metodológicos, la presente investigación propone una mixtura de metodología donde confluye la recopilación documental, la observación en terreno y el análisis de discurso para dar lugar a una comprensión del fenómeno de interés, por lo que esta metodología puede servir de ejemplo para objetos de estudio similares. Por último, en términos prácticos los resultados de esta tesis pueden servir como antecedente para la toma de decisiones que atañe a las zonas acá estudiadas.

Capítulo II Marco Teórico y Conceptual

II. Marco teórico

La investigación e historiografía de la cultura asociada al ocio ha sido poco abordada por los intelectuales productores de conocimientos, este descuido se debe en gran parte a la poca valoración que se hace del ocio y el entretenimiento, por tanto los debates urbanos y sociales a menudo se hacen referentes a tópicos derivados del mundo productivo. Un dato interesante que da cuenta del reciente interés por la industria del turismo es la creación de la Organización Mundial del Turismo, (en adelante OMT), solo en 1975. En su artículo “La ostentación del ocio y el enclave turístico; la playa de Miramar en el debut de Viña del Mar” el historiador urbano Rodrigo Booth (2004), da cuenta de esta situación y del surgimiento de los balnearios. Relata que luego de aproximadamente 100 años que debutaron los balnearios europeos, durante el último tercio del siglo XIX comenzó a gestarse las alternativas en las costas sudamericanas que rápidamente se convirtieron en el destino estival preferido por las elites de la época.

La utilización del borde costero de la V región como balneario tiene su origen hacia fines del siglo XIX cuando la sociedad acomodada de Valparaíso utilizaba Viña del Mar como lugar de refugio y retiro de la ajetreada urbe porteña con la que estaba conectada a través de redes de transporte como trenes y tranvías. Había una gran cantidad de espacio y la infraestructura dedicada al ocio incluía clubes sociales y deportivos, hoteles y restaurantes que recibían al visitante santiaguino y de otras ciudades del país¹. Los usos turísticos viñamarinos se concentraron en áreas consolidadas entre las décadas de 1870 y 1910 debido a los servicios en transporte que permitían disfrutar del borde costero de forma turística². Pero además de las playas en zonas urbanizadas, la V región ofrecía más paisajes costeros hacia el norte como son las playas de Las Salinas en Reñaca y las de Concón, era un espacio de 15 km de extensión que no contaba con un camino capaz de soportar la circulación de vehículos, por lo

¹ Booth, Rodrigo (2004) “La ostentación del ocio y el enclave turístico; la playa de Miramar en el debut de Viña del Mar”, Santiago, Chile.

² ídem

que el acceso era a pie o a caballo por el borde costero. Hacia 1915 comienzan las obras que unen Viña del Mar y Concón, dichas obras fueron demandadas por los automovilistas de Valparaíso y Viña del Mar, y acogidas por el Estado chileno quien veía en la explotación del turismo una actividad económica que traería desarrollo a las localidades. El camino de Viña del Mar a Concón se convertiría así en una vía que posicionaría a este borde costero como la principal ruta turística de Chile que tenía los paisajes más bellos y espectaculares que se pudieran conocer³. A pocos años de funcionamiento del camino, en 1924, las intensas marejadas que se desplazaron por el camino costero destruyeron gran parte del terraplén que se había empleado dejando en evidencia la necesidad de otorgar más seguridad a la ruta. De este modo el mejoramiento y ejecución de la continuidad del camino quedaría en manos de ingenieros chilenos que se inspiraron en la experiencia de los caminos escénicos estadounidenses, específicamente de la costa californiana, se trata de una obra de ingeniería de punta que busca combinar el confort de la vía apta para automóviles al mismo tiempo que permite experimentar diferentes sensaciones como el viento o el olor del mar, pero sin duda la vista es la más hermosa. Hacia 1930, durante la dictadura de Ibáñez se completa la obra del camino costero de Viña a Concón, “convirtiéndose así en el primer camino escénico del país diseñado para el empleo cómodo de los automóviles, se instaló como un espacio atractivo en sí mismo”⁴. Al mismo tiempo comenzó la inversión en la zona más transitada del camino, la costa desde la playa Las Osas (Las Salinas), Reñaca, Cochoa, Montemar, Los Lilenes y Playa Amarilla.

³ Booth, Rodrigo (2014) *Turismo, panamericanismo e ingeniería civil. La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón (1917 – 1931)*, Santiago, Chile.

⁴ Ídem



Vista de un tramo del camino escénico Concón Reñaca.

Imagen 1

Por otra parte, la localidad de Algarrobo también es reconocida como uno de los balnearios más antiguos y bellos del país, es la Capital Náutica de Chile y destino veraniego de muchas personalidades políticas nacionales. En febrero de 1854 la antigua Caleta de Algarrobo fue habilitada como puerto menor y desde ese momento el trigo que se producía allí pudo embarcarse a Perú y California, desde entonces las carretas cargadas con granos dibujará una calle larga bordeando el litoral con sólidas y sencillas construcciones de adobe y tejas⁵. Su cercanía con la RM -a 110 km al noroeste- ha facilitado el poblamiento de santiaguinos con casas destinadas a segunda vivienda en primer lugar, así como también por la población porteña y viñamarina que se ubican 75 km al norte. El territorio de Algarrobo estuvo dividido en importantes haciendas y fundos,

⁵ www.turismoalgarrobo.cl (2007)

pasando por varios dueños en tiempos de la colonia, llegando a manos de la familia Balmaceda en la época republicana. Tras la muerte de José Manuel Balmaceda en la revolución de 1891, las tierras quedaron en manos de sus hermanos hasta 1923 cuando el algarrobino Toribio Larraín Gandarillas se adjudica los terrenos por medio de un remate⁶. Asimismo, la familia Alessandri compraría el importante fundo llamado “Las Papas”, que cambió su nombre por el de Algarrobo, de este modo comenzó a desarrollarse como balneario inaugurando el Yating en el mismo sitio del muelle de los Balmaceda.



Imagen 2

⁶ www.municipalidaddealgarrobo.cl

En el apartado de los Antecedentes se pasa revista al desarrollo inmobiliario de ambos casos desde los años 80 en adelante.

En consecuencia, el desarrollo del turismo del litoral central de la V región ha sido impulsado por la necesidad de recambio de ambiente del 10% más rico de los habitantes de la RM. Se trata de un tipo de turismo por proximidad que se caracteriza porque el espacio recreativo está próximo a las grandes ciudades o metrópolis, y el uso de la segunda residencia suele ser los fines de semana. Hay que señalar sin embargo, en el caso de Concón hay una mixtura de usos entre primera y segunda vivienda.

La primera playa privada en Chile, Miramar de Viña del Mar fue una experiencia que ha marcado la dinámica inmobiliaria de la zona, sentó un precedente para la futura construcción de enclaves turísticos en el borde costero destinado a la población más rica del país, aquellos que tenían acceso al ocio. Fue el empresario turístico Teodoro von Schroeders que hacia fines del siglo XIX constituyó a Miramar como un enclave turístico privatizado y vigilado a fin de garantizar el apacible disfrute de la elite, (Booth, 2004).

Durante las décadas del 70 y 80 las construcciones de viviendas no permanentes se construían con materiales ligeros de poca prolijidad en sus terminaciones y eran equipadas con el mobiliario en desuso de la vivienda principal⁷. Durante la dictadura militar de Pinochet se promulga en el año 1979 la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano que declara el suelo como un bien no escaso, abriéndose el mercado del suelo a la inversión privada a gran escala. Según registros oficiales indican que mientras en 1983 la superficie del casco urbano era de 5.900 ha (solo en Viña del Mar 3.300 ha), en 1994 alcanzaba las 7.150 ha (en Viña del Mar 4.200 ha)⁸.

De este modo, la apertura del mercado con la nueva PNDU, la estabilidad económica de los años 90 y el incremento del parque automotor por parte de la

⁷ Segovia Alexis, (2006). *Análisis del crecimiento urbano por segundas residencias en el borde costero de dos comunas de la V región: Zapallar y Papudo*, Santiago de Chile.

⁸ Gobierno Regional de Valparaíso.

población más pudiente, facilitaron el desarrollo de grandes proyectos inmobiliarios. De la mano de la economía social de mercado y la globalización llegaron las inmobiliarias con un formato de *retail* en el medio de la construcción, creando una demanda por el producto de segunda vivienda en grandes condominios cerrados de diversas escalas.

Lo anterior se vincula directamente con la teoría económica del turismo que sostiene que para un desarrollo exitoso del turismo contemporáneo deben salvaguardarse diversos factores entre los más destacados:

- a) La conquista del tiempo para dedicarla al ocio.
- b) La conquista del espacio, esto se traduce en la reducción del espacio y la superación de las fronteras (por medio de medios de transportes rápidos).
- c) La capacidad de consumo destinado al turismo.

En cuanto a la distribución de segundas viviendas por nivel socioeconómico a nivel nacional se estima que el 96% de la población AB cuenta con una segunda vivienda, cifra que baja a un 46% en el estrato C1, mientras que en el nivel C2 sólo el 14% de las familias tiene una segunda residencia⁹. En un país con altos niveles de desigualdad como Chile, el acceso limitado a la recreación y al turismo es una muestra más de la inequidad social.

Por otra parte, la OMT distingue cuatro elementos básicos del concepto de actividad turística:

- 1) La demanda por el conjunto de consumidores y potenciales consumidores de los bienes y servicios turísticos.
- 2) La oferta que es el conjunto de productos, servicios y organizaciones involucradas.
- 3) El espacio geográfico que es la base física donde tienen lugar la oferta y la demanda

⁹ Debariberi, R (2005) “*Segunda residencia un excelente nivel de demanda y con variada oferta que alcanza para satisfacer todos los gustos*” Instituto Inmobiliario de Chile. Santiago, Chile.

- 4) Los operadores del mercado son empresas y organismos cuyo rol principal es facilitar la interrelación entre la oferta y la demanda.

Por otra parte está el turismo sustentable o sostenible que adhiere a los principios de la sustentabilidad. El turismo sostenible puede definirse como una industria comprometida y responsable en ocasionar el impacto más bajo posible sobre el medio ambiente y cultura local, al mismo tiempo que contribuye al desarrollo económico de la población local con la generación de ingresos y empleo.

Algunos autores como Las Heras (2004)¹⁰ que han trabajado el turismo sostenible atribuyen su surgimiento a una serie de causas como:

- Un aumento de la consciencia por los temas medioambientales
- El mercado turístico comienza a encarar los problemas ambientales derivados del desarrollo inmobiliario y las actividades turísticas
- Los consumidores exigen mayores estándares de calidad de los productos y servicios que reciben, por lo que hay mayor competencia entre los ofertantes de la industria para cumplir con dichas exigencias
- Mayor presión por parte de grupos ambientalistas sobre la opinión pública en relación a las actividades turísticas sobre el medio ambiente.

Estudios de mercado recientes dan cuenta y confirman esta tendencia: en 2012 un estudio de TripAdvisor señalaba que el 70% de los encuestados declaraba que iba a tomar una decisión favorable hacia el medio ambiente. Otro estudio de Nielsen en 2012 arrojó que casi la mitad de los consumidores del mundo estaría dispuesto a pagar a más por productos de empresas que demuestren compromiso con RSE. Asimismo, otro estudio de Kuoni el 2011 indicó que el 22% de los encuestados toma en cuenta la sostenibilidad a la hora de reservar vacaciones.

¹⁰ Pérez de las Heras, Mónica, (2004). *Manual de Turismo Sostenible: Cómo conseguir un turismo social, económico y ambientalmente responsable*. Editorial Mundi-Prensa, España.

De este modo, el turismo sostenible se presenta como una estrategia integral de desarrollo y -según la OMT- descansa en los siguientes principios:

- Conservar recursos naturales y culturales para su uso continuado en el futuro
- El desarrollo turístico se planifica y gestiona de manera que no cause serios problemas ambientales y culturales
- La calidad ambiental se mantiene y mejora
- Procura mantener un nivel alto de satisfacción entre los visitantes de modo que el destino mantiene su prestigio y potencial comercial
- Los beneficios del turismo se reparten entre toda la sociedad

Al igual que el concepto de sustentabilidad, el concepto de turismo sostenible contiene las mismas tres dimensiones de la sustentabilidad: económica, social y ambiental. Pueden reconocerse los impactos negativos de un turismo insustentable en dichas dimensiones, según Sancho (2009) y Maldonado (2006):

- Impacto Económico

- **Coste de oportunidad**

Sucede debido a que se asigna un uso turístico a los recursos naturales, y posiblemente estos podrían ser utilizados para usos alternativos más provechosos.

- **Costes derivados de las fluctuaciones de la demanda turística**

Estos costes se dan debido a la caída de la demanda, ya que afecta a la economía en general, más cuando se es muy dependiente de la actividad.

- **Inflación**

Se da debido a que el turista tiene un mayor poder adquisitivo y los precios de los productos se elevan para sacar mayor provecho, por lo que para la gente local se traduce en tener un menor poder adquisitivo.

➤ **Posible especulación derivada de la demanda turística por terrenos y bienes raíces**

El suelo se encarece porque llega a ser un bien escaso, ya que la actividad hace uso de este recurso.

➤ **Pérdida de beneficios económicos potenciales**

Esto se da mayormente en países en vías de desarrollo, ya que usualmente depende del capital inversor extranjero, por lo tanto los beneficios se quedan en los países que invierten.

➤ **Distorsión o debilitamiento de las actividades económicas locales**

Debido a que el capital humano local y de las áreas circundantes a los centros turísticos prefieren trabajar en las actividades turísticas y dejan de hacerlo en lo que tradicionalmente lo hacían.

➤ **Conflicto de intereses entre la población residente y los turistas**

Esto se da generalmente porque ambos empiezan a utilizar y compartir los mismos recursos naturales y los servicios públicos.

▪ Impactos Ambientales

Sin duda es el paisaje natural lo que hace atractiva una zona, sin embargo, el deterioro que sufren con la llegada de grandes desarrollos inmobiliarios y los respectivos turistas, tienden a cambiar el uso de los recursos naturales, alterarlos y en muchas ocasiones tiende a sobrexplotarlos. En la zona de estudio aparecen algunos impactos que comparte con otras costas como Quintana Roo, en México y además se agregan otros que no aparecen en el listado original –que se muestra a continuación- como los malos olores producido por especies que llegan a las costas producto de la intoxicación del agua.

- Modificación y destrucción del hábitat de flora y fauna terrestre y acuática
- Cambios de uso de suelo agrícola y forestal
- Generación de residuos peligrosos
- Contaminación de suelos y cuerpos de agua por emisiones líquidas (descargas de aguas residuales, aceites, lubricantes e hidrocarburos)
- Introducción de especies exóticas
- Emisión de ruidos y vibraciones por el empleo de maquinaria pesada
- Alteración de dunas costeras
- Malos olores en el ambiente producto de especies marinas que varan en las costas debido a la contaminación de las aguas.

Desde el **punto de vista patrimonial**, el desarrollo turístico en la zona de estudio ha generado:

- Ocupación ilegal de algunas zonas del borde, como es el caso del Hotel Punta Piquero –actualmente en construcción- que está emplazado sobre un roquerío a 7 mts sobre el nivel del mar, lo que ha alarmado a la comunidad por tratarse de un peligro inminente en caso de concretarse. Además existen otros proyectos similares en el borde que cortan la vista tradicional y valorada del paisaje.

- Incumplimiento a lo establecido en los IPT que indican no construir en zonas potenciales de riesgo (como el citado Hotel Punta Piquero) y/o en zonas de preservación de la naturaleza (como en el campo dunar de Concón).
- Propiedades que, por la falta de acceso, convierten a las playas públicas en privadas

- Impactos socioculturales

Según Sancho y Maldonado, entre los principales impactos socioculturales provocados por el turismo internacional se pueden mencionar el deterioro de sitios históricos y monumentos arqueológicos; la ocupación de los puestos de trabajo más cualificados por trabajadores extranjeros; una nueva forma de colonialismo debido a que se depende completamente del capital extranjero; aculturación por cambios en los valores, comportamientos y patrones de consumo con el fin de imitar a los residentes de la sociedad anfitriona; mercantilización de las tradiciones; choques culturales; aparición de ghettos; aumento del crimen y prostitución. Sin duda la realidad nacional del turismo por proximidad que está en discusión no refleja este tipo de problemas puntuales debido a que la dinámica no depende tanto del capital extranjero; hay una combinación de uso de primera y segunda residencia y las plazas de empleos son para los nacionales, etc.

Sin embargo, los impactos socioculturales detectados en esta investigación en las localidades/ casos pueden identificarse en:

- Segregación espacial que provocan los desarrollos con la comunidad originaria, diseñan espacios para el tránsito rápido en vehículo motorizado con pasos peatonales incómodos y poco funcionales. Implantando así un modelo insustentable de ciudad basado en el uso del automóvil y la velocidad, impidiendo de este modo prácticas turísticas y sociales más sustentables. También deben mencionarse la congestión de las calzadas y los espacios públicos invadidos por vehículos estacionados.

- La tensión entre los visitantes estacionarios y los habitantes locales permanentes debido a la competencia por el uso y conservación de los recursos como el agua y la vialidad.
- La tensión entre desarrolladores inmobiliarios y la comunidad local debido a la disputa por los territorios y por los efectos de los desarrollos sobre ellos.

Definición de conceptos

- Borde Costero

El Borde Costero chileno comprende terrenos de playas, bahías, golfos, estrechos, canales interiores, y todo el mar territorial de la República. Desde el punto de vista jurídico, el borde costero es un bien nacional perteneciente a toda la nación¹¹. Chile tiene 4.200 km de costa, y si se consideran los territorios insulares que bordean el continente son aproximadamente 83.850 km. Como sostiene Andrade (2008), el borde costero tal como está concebido en la legislación chilena, corresponde a un espacio muy reducido sujeto a regulación especial lo que no permite abarcar de una manera sistémica el análisis y la planificación de la zona costera en su totalidad, señalando que si bien la consideración de un espacio restringido de planificación costera es muy útil para la regulación sectorial del uso de recursos del litoral, esto no es suficiente para la escala más amplia en la que se orienta el ordenamiento territorial de la zona costera. Con el fin de superar estas falencias y vacíos, en la actualidad se tramita en el Senado una ley de administración del borde costero y concesiones marítimas, esta ley pretende por una parte traspasar la administración de concesiones desde el Ministerio de Defensa hacia el Ministerio de Bienes Nacionales, y por otra parte, i) regular el proceso de fijación y modificación de la PNUBC; ii) regular el proceso de zonificación del borde costero a lo largo del territorio nacional y iii) establecer un nuevo régimen de concesiones marítimas. Este proyecto mejoraría la normativa de la PNUBC de 1994 para la gestión de las actividades de la costa chilena a su realidad actual.

¹¹ www.defensa.cl

- Crecimiento Urbano

El crecimiento urbano también conocido como urbanización es un proceso que comenzó hace más de 200 años a raíz de la industrialización, no obstante, el crecimiento se ha acelerado los últimos 50 años, de este modo, se espera que para el año 2030 un tercio de la población mundial vivirá en ciudades. La mayor parte del crecimiento urbano se localiza en Asia, África y Latinoamérica. En el caso del crecimiento urbano del borde costero de la V región es debido a la demanda por los bienes naturales que ofrece y por la cercanía y conectividad que tiene con la capital de Santiago. Los últimos 20 años el crecimiento inmobiliario en el borde costero ha experimentado un alza sostenida debido al aumento de ingresos de un sector de la población que tradicionalmente no había accedido a la segunda vivienda y a la oferta inmobiliaria existente.

- Conurbación

Es un fenómeno territorial que se genera a partir del crecimiento de poblados que están contiguos geográficamente. Surge el fenómeno cuando se potencian centros de actividad económica, cultural y social en determinados nodos que se van proveyendo de servicios en la medida que su población aumenta. El término de conurbación fue acuñado en 1915 por el geógrafo escocés Patrick Gedder en su libro 'Ciudades en evolución', donde hacía referencia a un área de desarrollo urbano donde una serie de ciudades diferentes habían crecido al encuentro unas de otras, unidas por intereses comunes: industriales o de negocios, o por un centro comercial recreativo común (Cecilia Moreno, 2008). Se concibe el concepto conurbación como fenómeno mediante el cual dos o más ciudades se integran dando lugar a una nueva territorialidad con dinámicas de interrelación social, cultural, económica, política y administrativa. Se trata de unas dinámicas territoriales ricas, múltiples y en proceso de integración pero muchas veces en disputa política administrativa. Este tipo de fenómenos suele ser interpretado - tanto desde la planeación urbano regional como desde la gestión ambiental- desde una visión lineal o fragmentada y poco acorde con su realidad compleja,

múltiple e imbricada. Según López (2002), el crecimiento urbano costero se desarrolla principalmente en las primeras líneas de playa, y una vez que éstas se ocupan buscan e incluyen áreas más alejadas que aprovechan la línea de penetración a la costa, pudiendo generar así conurbaciones entre diferentes centros a lo largo del litoral. También puede darse una situación de conurbación por desarrollos que surgen de modo espontáneo y su crecimiento da lugar a la unión de diferentes espacios. En los casos de estudios las conurbaciones están dadas por el desarrollo inmobiliario cercano al mar partiendo de la primera línea donde los caminos principales conectan y potencian los diferentes centros urbanos a lo largo de la costa. La expansión urbana costera se desarrolla esencialmente en las primeras líneas de playa, mientras más cercana al mar existe mayor valor del suelo, de este modo las zonas más alejadas aprovechan las líneas de penetración hacia la costa pudiendo crear conurbaciones entre diferentes centros a lo largo del litoral¹². Esto puede reflejarse en los casos/ localidades en estudio: el emblemático Camino Concón Reñaca que une ambas costas y el Camino público Algarrobo Mirasol que conecta con Algarrobo Norte, el poblado de Mirasol.

- Política Nacional de Desarrollo Urbano

La Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979 supone una cancelación de las normas que modelan el espacio urbanizable, declarando que este es un "bien no-escaso" que debe estar regulado por la competencia mercantil y, en consecuencia, "*facilitando su manejo y abundamiento, entre otras medidas, a través de la relativización de los límites y las reglas que jalonan las formas de acceso, uso e intensidad de ocupación de las propiedades*"¹³ (Gurovich, 2000). En lo que se refiere a la planificación en particular, no hubo grandes normativas elaboradas por el nivel regional para regular el desarrollo metropolitano. Por ello,

¹² López Diego, (2002) *El desarrollo urbanístico en las áreas turísticas del litoral valenciano: el norte del litoral Castellonense. Cuadernos de Geografía N° 71*. Universidad de Valencia, España.

¹³ Gurovich, Alberto (2000) *Conflictos y negociaciones: La Planificación Urbana en el desarrollo del Gran Santiago*. Revista de Urbanismo Universidad de Chile.

la principal característica de este periodo tiene que ver con una estrategia de planificación basada en la *omisión*, donde el Estado se resta de las decisiones territoriales dando espacio a los actores del mercado, pero, además, incentivando a través de su ausencia la proliferación de prácticas espaciales de resistencia por parte de los sectores excluidos, lo que tiene su mayor expresión en las tomas de terreno y campamentos del Gran Valparaíso, así como el resurgimiento del movimiento poblador a finales de la década del ochenta como oposición a la continuación del régimen militar y sus políticas socioeconómicas. Esto significó una discontinuidad con el desarrollo conurbado planificado para las comunas del AMV, lo que implicó una reorganización desde una *“perspectiva que no reconoció la diversidad de relaciones entre la generación de actividades económicas y el desarrollo de la vivienda y sus demandas de servicio”*¹⁴. En lo que se refiere a la producción del espacio urbano, a partir de los años noventa se apreciaría con mayor fuerza los impactos de la liberalización económica sobre el mercado del suelo.

- Turismo Sustentable

El turismo sustentable emerge como respuesta a una mayor concientización social por los temas medioambientales, de este modo, los turistas exigen mayores medidas de protección para el desarrollo de las actividades de ocio, por tanto escogen alternativas de proyectos que satisfagan esa nueva consciencia ambiental. La OMT¹⁵ define el turismo sostenible como aquel que tiene en cuenta las repercusiones actuales y futuras en las escalas económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas.

¹⁴ Soto, Marcela y Álvarez, Luis (2012). Visto en Pánez, Alexander (2013) *El desarrollo metropolitano del gran Valparaíso en debate*. Tesis para optar al grado de magíster en urbanismo, Universidad de Chile, Santiago.

¹⁵ OMT, (2012)

Si bien la PNDU establece políticas para el desarrollo económico urbano de forma equitativa y sustentable, como se mencionó más arriba, en la práctica no hay una fiscalización efectiva para el cumplimiento de la norma que finalmente queda como una carta impregnada de buenos deseos, pero sin acciones concretas que los hagan realidad.

Antecedentes de desarrollos costeros en el mundo¹⁶

Alrededor del mundo se han dado diversas experiencias que dan cuenta del excesivo y muchas veces descontrolado desarrollo de infraestructura con motivos de segunda vivienda que ha ocurrido en diversas costas que ha generado diferentes impactos en los territorios.

➤ Centros planificados: la costa del Mar Negro

Fue en la posguerra cuando los gobiernos socialistas de Rumania y Bulgaria, como sucediera en el litoral ruso, decidieron la puesta en práctica de un programa de expansión turística con doble finalidad: la mejora de los intercambios con el exterior y la promoción de actividades recreativas de tipo social.

El proyecto fue perfectamente meditado y calculado en la oferta, el análisis del mercado y la evolución de la capacidad de las playas, precedió siempre a la demanda; de esta manera, el control del negocio turístico jamás fue abandonado a la iniciativa privada ni a la improvisación. Si a esto se le agrega el carácter colectivo de la propiedad de la tierra y el papel jugado por el Estado en la financiación, se puede entender que los vastos complejos turísticos creados, resultan ser centros funcionales muy localizados, cuyo impacto sobre la organización territorial apenas se ha dejado sentir (Vera, 1997).

➤ El manejo del borde costero de España

Según Paskoff (1997), En las últimas décadas, las costas de España, en particular las del Mediterráneo, han conocido un grave deterioro que ha inducido alteraciones irreversibles en sus equilibrios naturales. Destrucción y depredación de los ámbitos más atractivos de la Costa Brava o de la del Levante, por ejemplo, fueron el resultado de un urbanismo nocivo de altas murallas continuas de edificios al borde mismo del mar, de

¹⁶ Segovia, Alexis, (2006:35-37) *“Análisis del crecimiento urbano por segundas residencias en el borde costero de la V región.* Tesis para optar al título de geógrafo, Universidad de Chile.

vías de transporte de gran intensidad de tráfico demasiado próximas a la orilla. Y a esta desnaturalización se ha agregado la privatización del dominio público litoral.

De este modo, la estructura urbanístico-turística de carácter intensivo, que se traduce en desarrollos urbanísticos de alta densidad (100 a 300 viv/ha) y de muy alta densidad (>300 viv/ha), tras los desarrollos en la primera línea de la costa, a partir de los años setenta fueron incorporando áreas más alejadas que aprovechan las líneas de penetración a la costa o los últimos recursos paisajísticos que ofrecen (López, 2002).

La ley española delimitó un dominio público marítimo-terrestre que comprende:

Una servidumbre de protección afecta a una franja de por lo menos 100 mt de ancho (reducida a 20 mt en las costas ya urbanizadas), aquí están prohibidas las intervenciones destinadas a residencia, construcción de vías de transporte interurbanas, extracción de áridos y el vertido de aguas residuales sin depuración. Los caminos peatonales de acceso no podrán estar separados por más de 200 mt y los abiertos a los vehículos de más de 500 mt. Los terrenos necesarios para esos accesos se declararán de utilidad pública a efecto de expropiación por la Administración del Estado.

➤ **Manejo del borde costero en Francia**

Según Paskoff, (1997) Francia tiene su ley de costas que fue promulgada en 1986. Este documento considera al litoral no como un concepto jurídico, sino como una entidad geográfica, que pretende conciliar el desarrollo económico y la protección del entorno. Sin embargo, ese último aspecto aparece privilegiado. Tres criterios sustentan las disposiciones de la ley: la distancia respecto a la línea de costa, el carácter notable de los espacios costeros y la urbanización ya existente.

Fuera de las áreas ya urbanizadas, una franja de 100 mt de ancho, contados a partir del límite superior del dominio público marítimo, es inconstructible. En ella no deben existir avenidas costaneras y las carreteras interurbanas tienen que estar localizadas a más de 2 km de la línea de costa.

La ley de costas de Francia se apoya también sobre el principio de la limitación de la urbanización. Esta última tiene que hacerse en continuidad con los centros urbanos ya existentes, transversalmente para impedir las conurbaciones y dejar así entre las aglomeraciones "ventanas verdes". Las construcciones nuevas deben ser adaptadas al entorno natural y arquitectónico del borde costero. Para este fin se creó en 1975, siguiendo el modelo del "National Trust" de Inglaterra, el llamado "Conservatoire du Litoral", que tiene como objetivo seguir una política de adquisición de bienes para el resguardo del espacio litoral. Estas costas, pasan a ser inalienables, inconstructibles y abiertas gratuitamente al público peatonal.

Después de 20 años de existencia, el Conservatorio del Litoral se ha convertido en un actor esencial del manejo del borde costero en Francia. Su éxito demuestra que una voluntad política fuerte y un organismo "ad hoc" pueden prevenir eficazmente la especulación, la privatización y la desnaturalización de los espacios costeros en los países desarrollados, además de salvaguardarse de los riesgos que significa emplazar construcciones en las primeras líneas de playa.

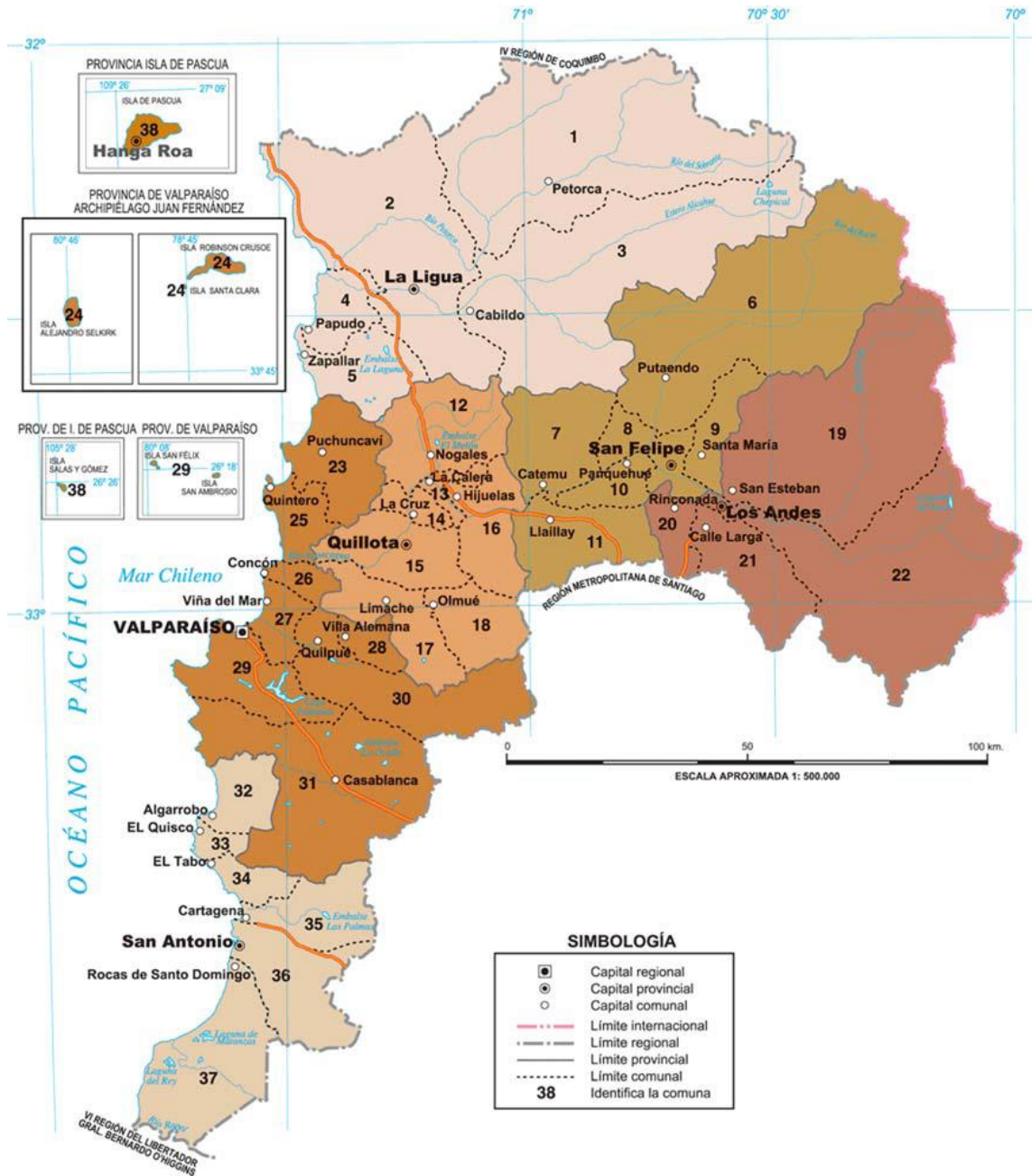
➤ **Manejo del borde costero en China**

Según Fu- Chen Lo y Yue – Man Yeung¹⁷, a contar de 1978 en China se implementaron 4 ejes modernizadores para activar y desarrollar la economía, agricultura, industria, defensa nacional y tecnología, dejando de lado el foco en la lucha de clases. Debido a las ventajas del paisaje costero chino, no era de extrañar que el crecimiento fuera más rápido en el litoral que en el interior. La política abierta adoptada por China permitió que el desarrollo costero chino tuviera un impacto espacial y urbano importante que influenció el ritmo en el desarrollo de diferentes provincias y ciudades chinas, la inversión extranjera –proveniente principalmente de Hong Kong, Japón y EEUU- se localizó en las zonas prioritarias de desarrollo de las cuales la mayoría de las ciudades eran costeras como Beijing y Shanghai, lo que permitió un crecimiento del 14% en el periodo comprendido entre 1978 y 1990.

¹⁷ Fu-Cheng Lo & Yue-Man Yeung, (2010) *"Emerging world cities in Pacific Asia"*, United Nations University Press, Tokyo, Japan.

Antecedentes Generales de la V Región de Valparaíso

Mapa 1 de la División Administrativa de la V Región de Valparaíso



Fuente: SURPlan

La región de Valparaíso limita al sur este con la Región Metropolitana, al norte con la Región de Coquimbo, al sur con la Región Bernardo O'Higgins y al oeste con el Océano Pacífico. Conformada por 7 provincias: Valparaíso, Quillota, Los Andes, San Felipe, Petorca, San Antonio e Isla de Pascua, su capital regional es la ciudad de Valparaíso e incluye las islas de Juan Fernández, Isla de Pascua, Islas Desventuradas e Islas Salas y Gómez.

El territorio regional se desarrolla desde la cordillera de Los Andes a la costa del Océano Pacífico en la zona central del país, tiene un accidentado relieve que origina una diversidad de ecosistemas, los que junto a las cuencas del Río Aconcagua y del río Maipo, contribuyen a determinar los procesos de poblamiento y desarrollo urbano.

Es la tercera región más poblada del país con 1,54 millones de habitantes, superada por la Región Metropolitana y la Región del Biobío (6,06 y 1,86 millones de habitantes respectivamente). El 91,6% de la población regional vive en centros urbanos, según cifras del censo 2002.

A nivel de provincias, la más urbanizada es Valparaíso, de la cual el 98,2% de la población es urbana, seguida por San Antonio con 92% de población urbana. A nivel comunal, las comunas más urbanizadas son las 5 que conforman el Gran Valparaíso: Viña del Mar (100%), Valparaíso (99,7%), Villa Alemana (99,1%), Quilpué (98,7%) y Concón (97,8%).

Las mayores tasas de crecimiento de la población urbana en el último período intercensal (1992-2002) corresponden a las comunas de Santo Domingo (8,19%), Zapallar (6,96%) y Concón (5,65%). Las comunas con menor crecimiento fueron Viña del Mar (0,10%), que prácticamente no tuvo variación, y Valparaíso que presentó una tasa negativa (-0,23%).

El sistema urbano regional está compuesto por siete subsistemas que se muestran a continuación:

Cuadro 1

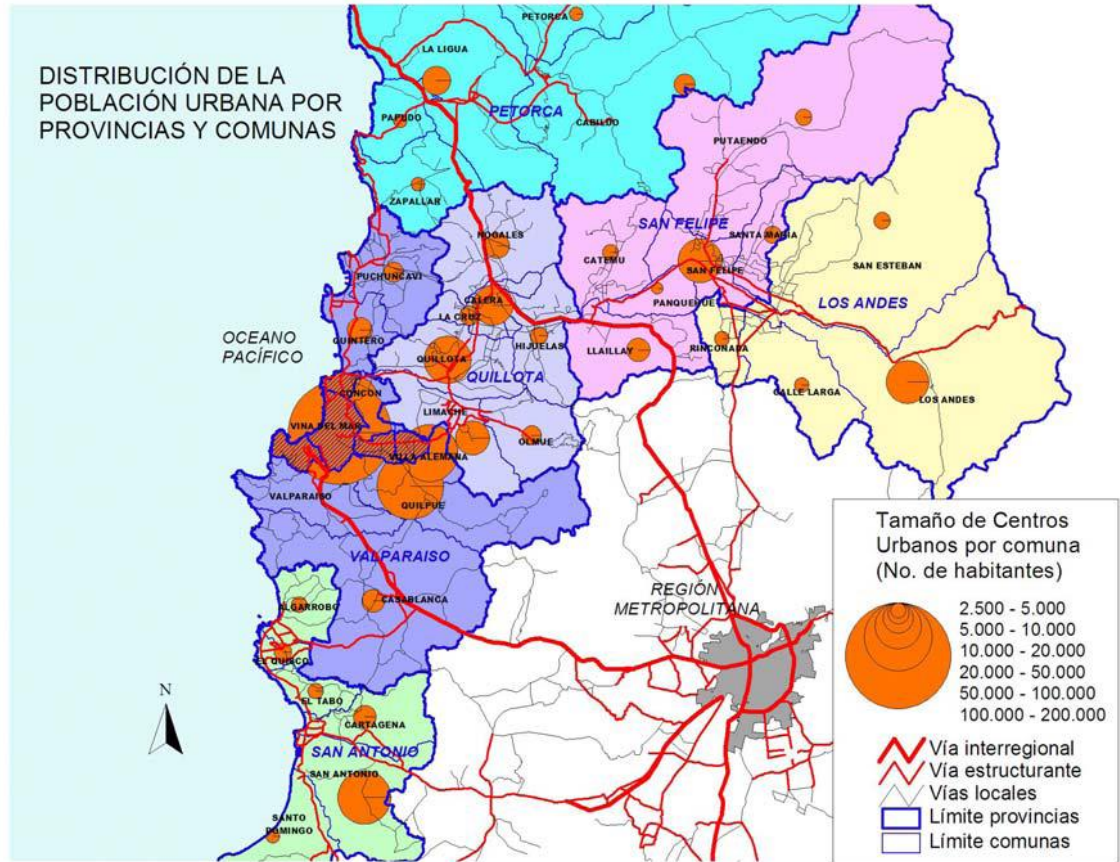
PROVINCIA	SUBSISTEMA	COMUNAS	POBLACIÓN URB. TOTAL	% POB. URB REGIONAL
VALPARAISO	Gran Valparaíso	Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué, Villa Alemana	815,325	57.8%
	Área de influencia G.V	Quintero-Ventanas (1), Casablanca, Limache (2)	68,876	4.9%
QUILLOTA	Quillota-La Calera	Quillota, Calera, La Cruz, Nogales	143,170	10.2%
SAN ANTONIO	Litoral Central	Algarrobo, El Quisco, El Tabo, Cartagena, San Antonio, Sto. Domingo	125,637	8.9%
LOS ANDES SAN FELIPE	Los Andes-San Felipe	Los Andes, San Felipe	113,148	8.0%
PETORCA	La Ligua-Cabildo	La Ligua, Cabildo	36,667	2.6%
	Papudo-Zapallar	Papudo, Zapallar, Puchuncaví	20,186	1.4%

Fuente: Sur Plan Ltda.

(1) Ventanas pertenece a la provincia de Puchuncaví, pero funcionalmente tiene mayor vinculación con la provincia de Valparaíso.

(2) Limache pertenece a la provincia de Quillota pero tiene una alta dependencia funcional con el sistema Gran Valparaíso, acentuada por la extensión del Merval.

Mapa 2 de Distribución de la Población Urbana V Región: Provincias y Comunas



Fuente: SURPlan

La conurbación Gran Valparaíso, conformada por Valparaíso, Viña del Mar y Concón sobre el frente costero, y Quilpué y Villa Alemana en el interior, es el principal centro urbano de la región y tercero en jerarquía a nivel nacional. Concentra al 57,8% de la población urbana regional y el 53,7% de la población económicamente activa, con una primacía absoluta en cuanto a la oferta de servicios y empleo. Desde el punto de vista de sus actividades, el sistema costero alcanza una jerarquía y relevancia a escala nacional. Aunque Valparaíso, Viña del Mar y Concón conforman una unidad como partes de un sistema común, conservan también rasgos particulares que son aún más evidentes al analizarlas individualmente.

Antecedentes del desarrollo costero de los casos/ zonas de estudio

En el caso de Viña del Mar, a partir del loteo de 1874 paralelo a la expansión residencial se proyecta y genera un crecimiento industrial ubicado en el borde litoral aprovechando su conectividad ferroviaria, que se convierte en potencia clave para el desarrollo y crecimiento urbano del AMV. No obstante a esta proyección original, a comienzos del siglo XX surge la actividad balnearia que atrae a veraneantes y paseantes al borde marítimo (Cáceres y Sabatini, 2003) otorgándole la vocación turística actual que es una de las principales actividades productivas de la ciudad. Entre el 60' y el 75' se desarrolla el barrio residencial Miraflores Alto y más adelante Reñaca cuyo mayor crecimiento se da en los años 90. Estos sectores son básicamente de clase media y media alta. Hacia el interior se desarrollan barrios para estratos bajos como Glorias Navales, Achupallas y Reñaca Alto. Concón nace como consecuencia de la aparición de los balnearios a fines del siglo XIX y comienzos del XX, cuando el mar y sus playas comienzan a considerarse como lugar de esparcimiento de las clases alta y media. A ello contribuye el ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, que da fuerza a los balnearios costeros de Viña del Mar, Reñaca y Concón. En 1930 se inaugura el camino costero Viña- Concón que contribuye a vitalizar las playas Negra y Amarilla de Concón. También resulta relevante el camino (hoy Ruta 60) que une el paso Los Libertadores con el litoral chileno siguiendo el curso del río Aconcagua que llega hasta Concón. El centro urbano de Concón recibe un gran impulso en la década de 1950 cuando se pone en funcionamiento la planta de refinería de petróleo en terrenos cercanos a la desembocadura del río Aconcagua. El 28 de diciembre de 1995 se promulga la ley 19.424 con la cual se crea la Comuna de Concón, separándose de Viña del Mar. La creación de la nueva comuna de Concón supone una nueva estructura administrativa que también tiene un impacto sobre el desarrollo urbano y las tendencias de localización. Al papel fundamentalmente turístico que tuvo desde sus inicios se ha sumado su rol como enclave industrial, desarrollándose nuevos barrios industriales en torno a la refinería, lo cual implica resolver con eficacia los conflictos entre ambos usos. Cabe señalar que Concón aún no tiene PRC y se rige por el de Viña del Mar.

Por otra parte, el litoral central reúne a los centros urbanos del borde costero al sur de la bahía de Valparaíso entre Algarrobo y Santo Domingo, todos ellos con un rol orientado al turismo de playas, con excepción de la ciudad portuaria de San Antonio, que es cabecera de la provincia y actualmente el puerto de mayor capacidad de transferencia de carga del país. En este subsistema se concentra una población de 125.637 habitantes, de los cuales 2/3 son aportados por la ciudad puerto. Las comunas balneario de los ejes norte y sur de expansión de Valparaíso han mostrado altos y persistentes niveles de inversión y edificación. En los últimos quince años se han activado mucho en población residente tanto por los proyectos de segunda vivienda para el diez por ciento más rico de hogares chilenos, como por el desarrollo de carreteras urbanas de la macro región central, la fuerte llegada de inversiones y la diversificación de nuevos flujos residenciales (jubilados chilenos y extranjeros, clases medias empobrecidas y mayores de 60 años que emigran del Gran Santiago por diversidad de factores). Esta nueva realidad está conectada con la globalización inmobiliaria y mezcla una serie de presiones sobre sistemas de asentamientos humanos pequeños que no ha sido estudiada ni en su faceta urbana, habitacional ni de recambio socio demográfica, (Arriagada, 2010).

En lo que se refiere a Concón, su vinculación física con el área metropolitana es producto de la construcción del camino que la une con Viña del Mar, específicamente con el sector de Reñaca norte, obra que se elabora durante las primeras décadas del siglo XX (Hidalgo y Borsdorf, 2005) donde su condición de comuna litoral la consolidaría con una función predominantemente residencial asociada al balneario y sus actividades de ocio.

Por otra parte, Algarrobo se ha erigido como una comuna balneario de relativa consolidación urbana que presenta síntomas de conurbación con la localidad de Mirasol, emplazada 5 km al norte. Durante los últimos años han proliferado conjuntos urbanos destinados en su mayoría a residencias de veraneo en altura. Solo los permisos de edificación otorgados por la comuna desde el año 2009 hasta la actualidad orientan el crecimiento comunal en Algarrobo Norte¹⁸.

¹⁸ Cabe señalar que no fue posible acceder a los permisos de edificación de la comuna debido a la burocracia de la I Municipalidad. Ver anexo.

Antecedentes específicos de los casos de estudio¹⁹

▪ Concón

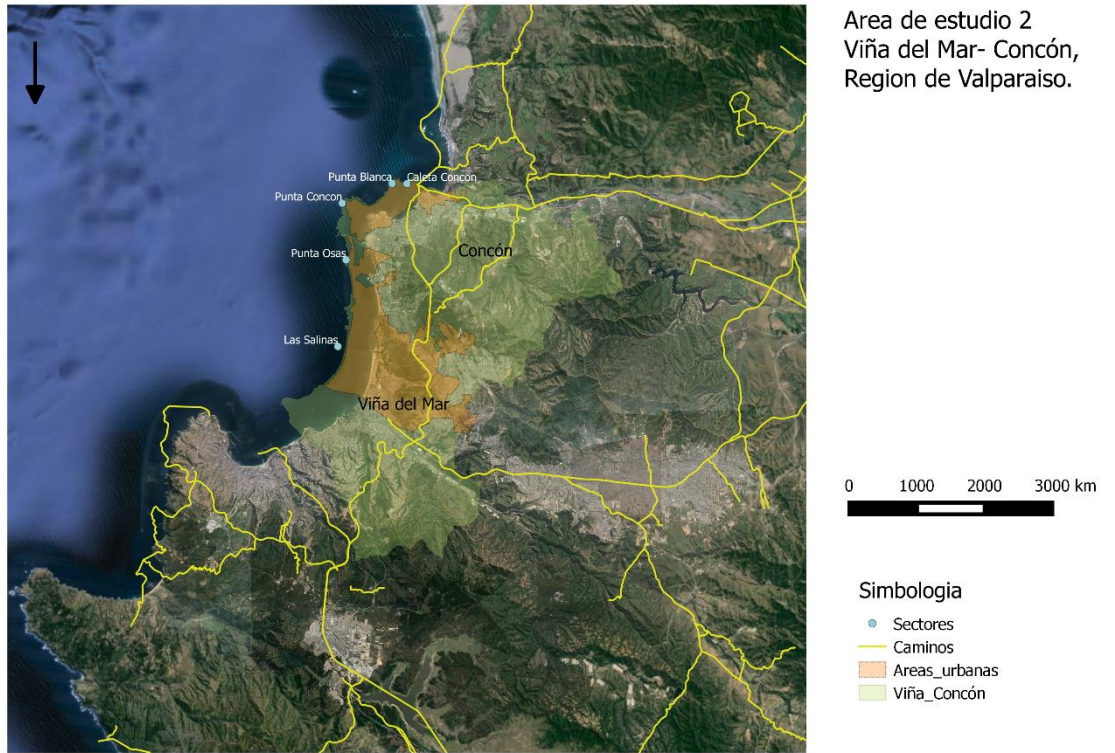
Desarrollo inmobiliario de gran valor y altura mediante una ciudadela que conurba. Según el Censo 2002 un porcentaje alto (27,1%) vivía hace 5 años en otra comuna, principalmente de la región de Valparaíso, y en especial de Viña del Mar (11,6% del total). También hay migración de muchas otras comunas lejanas y de tipo internacional. Los nuevos residentes según CASEN 2009 se concentran claramente en el quintil 5 de mayor ingreso. Según Censo 2002, el 51% trabaja en otra comuna, principalmente de las ciudades mayores más cercanas, Viña del Mar y Valparaíso, lo que se corrobora en CASEN 2009 donde Concón tiene el porcentaje más alto de población que trabaja o estudia en otra comuna (31,4%). La comuna tiene el mayor aumento de la categoría ocupacional *Profesionales, científicos e intelectuales* (3,9%) en el período 1998-2009 pero la disminución de la categoría *trabajadores no calificados* es menor que en las otras comunas (3,8%), y hay un aumento de las categorías de trabajadores de baja calificación, de servicios y de comercio. Esta comuna tiene el índice más bajo de *Demanda turística efectiva* (0,87) respecto a los otros casos de estudio, en otras palabras la demanda turística anual es menor a la población comunal. Esto se refleja en que la comuna tiene el porcentaje más alto entre los casos de estudio de población residente en *departamento en edificio* (12%) quienes son principalmente de ingreso medio alto, y en *condominio* (1,6%) del quintil de ingreso alto. Concón es la comuna con mayor número de subsidios otorgados para vivienda social (FSV1) entre 2009 y 2010 (45 subsidios). Su rol dominante es ser una ciudad dormitorio de centros urbanos mayores cercanos (Viña del Mar principalmente) según diagnóstico del PLADECO (2010-2014)

La comuna experimenta un proceso bastante avanzado de elitización producto de una alta migración de habitantes de alto ingreso. Más que un recambio de población, en este caso se ha generado un proceso de urbanización nuevo de primera vivienda para estratos de ingreso alto y medio alto en la

¹⁹ Arriagada, Camilo y Gana, Alejandro, (2013) *Revista de Urbanismo N° 28 del Departamento de Urbanismo de la FAU de la U de Chile*, Santiago, Chile.

conurbación con Reñaca norte. No obstante lo anterior la información secundaria muestra que hay también una disminución de población de menor calificación, y que en mayor medida los habitantes de menores ingresos también trabajan en otras comunas, lo cual da cuenta de un relativo pero limitado recambio de población. Considerando la mayor población comunal en relación con los otros casos de estudio, y la presencia de subsidios para vivienda social, pareciera que Concón, pese a la masividad de los proyectos de segunda vivienda, claramente ha desarrollado una mayor consolidación urbana, sobre todo si se consideran los desarrollos conexos de primera vivienda que han sucedido a los proyectos de gran envergadura. Lo apenas mencionado se ve confirmado por el diagnóstico entregado por el PLADECO que señala que Concón se ha ido convirtiendo en una “ciudad dormitorio” de Viña del Mar y Valparaíso. Se configura entonces un caso de crecimiento urbano elitizado de segunda pero también de primera vivienda, vinculado a centros urbanos importantes y por tanto con tendencia a una mayor consolidación urbana, aunque el aumento del empleo de servicios puede generar algunas problemáticas si es que el crecimiento ha sido muy rápido y no existe la planificación ni se han realizado las intervenciones físicas para controlar ese proceso. Lo anterior es relevante considerando que la comuna de Concón se rige aún por el Plan Regulador de Viña del Mar de 1996, cuando formaba parte de esa comuna.

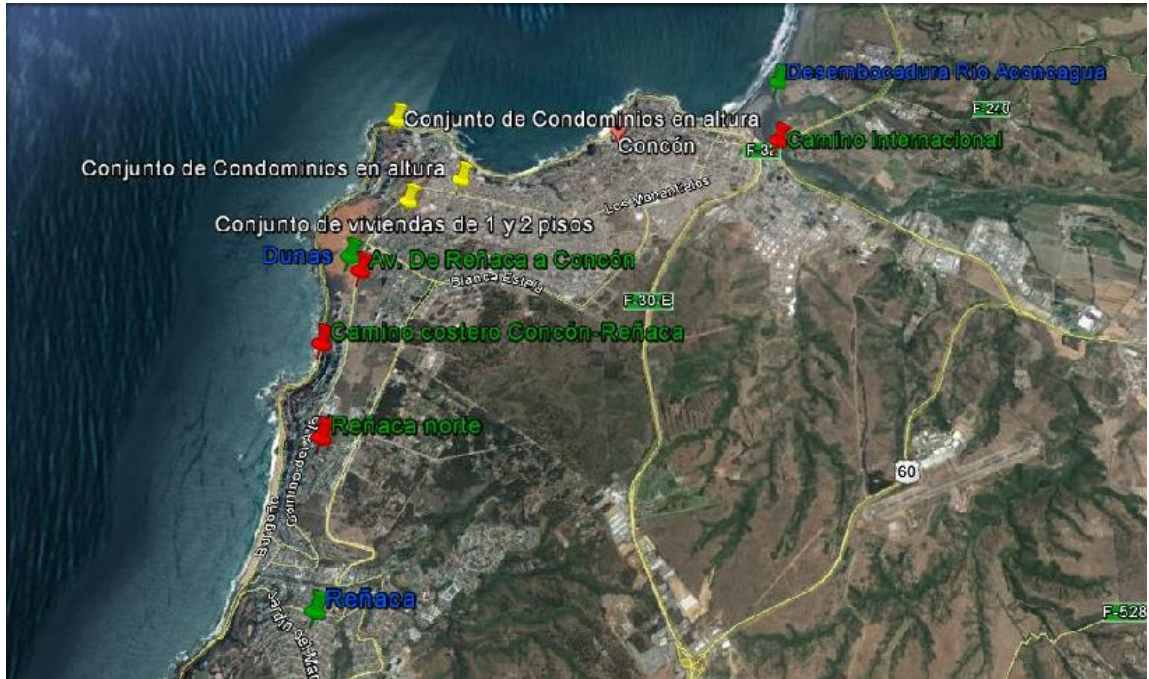
Mapa 3 Área Concón Reñaca



Fuente: Elaboración propia

En el mapa se pueden apreciar las comunas de Viña del Mar y Concón; las rutas y sectores principales y la mancha urbana de ambas comunas.

Mapa 4 Concón Reñaca



Fuente: elaboración propia a partir de Google Earth con fecha 16/01/2016

En el mapa se pueden apreciar los nombres de las rutas principales; hitos de la Naturaleza y el desarrollo inmobiliario.

Cuadro 2 Crecimiento inmobiliario de Concón y Reñaca para los periodos 2002 – 2011, según estrato socio-económico²⁰:

Nombre	Distrito	Viviendas precenso 2011	Viviendas censo 2002	Crecimiento 2002-2011	Estrato E	Estrato D	Estrato C3	Estrato C2	Estrato ABC1
Concón	Concón	15549	11123	4426	327	3734	1684	1516	1496
Viña	Reñaca	12555	8702	3853	20	375	535	1197	2524

Fuente: elaboración propia en base a Índices de Ciudades.

Como se puede ver en el cuadro 2, el crecimiento inmobiliario de los distritos de interés se ha concentrado mayoritariamente para los estratos socio-económicos ABC1 y

²⁰ Datos precenso (2011) basados en grupos GSE de la Cámara Chilena de la Construcción.

C2, siendo Concón el distrito que presenta mayor mixtura de estratos, no obstante, el desarrollo inmobiliario de edificios y condominios está destinado para la población más acomodada.



Al costado oriente de la calle principal los desarrollos han sido mayoritariamente a escala humana

Imagen 3

Las imágenes dan cuenta de los distintos niveles de desarrollos que se dan en el mismo sector costero. Un desarrollo anterior a los edificios en altura se había asentado al frente de la calle principal (Concón – Reñaca) que los divide, por lo que esas casas perdieron la vista al mar y /o las dunas. Además se puede apreciar la presión vial estacional que ejercen sobre el territorio (imagen 4).



Vehículos motorizados saturan las vías.

Imagen 4

- Algarrobo

Crecimiento demográfico y económico con mixtura de clases y lagunas de segunda vivienda de elite. Según Censo 2002 un 25% de la población proviene de otras comunas, principalmente de la región Metropolitana (16,6%) que según CASEN 2009 se concentra en los quintiles 5 y 3. Según Censo 2002 un 20% realiza su actividad principal en otra comuna, principalmente en aquellas de mayor cercanía, con centros urbanos grandes, tanto en la región de Valparaíso como en la región Metropolitana (Santiago, El Quisco, Valparaíso, San Antonio). De los casos de estudio es la única comuna que experimenta un aumento de la categoría ocupacional de *Trabajadores no calificados* (1,4%) en el período 1998-2009 y es la comuna donde hay una disminución mayor de la categoría ocupacional *Oficiales, operarios y artesanos de artes, mecánica y otros oficios* (11,7%) en el período 1998-2009. Esta comuna experimenta un aumento promedio de las categorías de profesionales y también de técnicos de nivel medio (1,8% y 2,5% respectivamente) y un aumento mayor en los trabajadores de servicios y comercio (un 8%), en el periodo 1998-2009.

En este caso los datos muestran una migración concentrada en los estratos medio y alto. La información también señala que la población de mayor ingreso trabaja fuera de la comuna, específicamente en la Región Metropolitana, según datos del CENSO 2002, mientras que la población de ingreso medio es donde se concentra el empleo comunal. De hecho, es el estrato medio el más relevante como población permanente.

La tipología predominante de vivienda es la “casa”, o sea de baja densidad, esto junto a la ausencia de vivienda social y la poca población (menos de 13.000 habitantes) dan cuenta de una baja consolidación urbana, lo cual sumado a una demanda turística mayor a la media regional puede generar problemáticas urbanas derivadas de la incapacidad de procesar una alta población flotante en períodos estacionales.

La memoria explicativa del PRC que otorga la pauta para el desarrollo comunal de Algarrobo desde 1996 hasta 2025 señala que los IPT actuales responden medianamente a las exigencias del desarrollo actual, aunque están vigentes, son técnicamente insuficientes o se encuentran obsoletos.

En este sentido Algarrobo se ha visto presionado por décadas en su crecimiento mediante necesidades emergentes sin contar con un instrumento que permita a la comunidad aportar con su desarrollo. Las decisiones son tomadas entre los actores públicos y privados con prescindencia de la comunidad local.

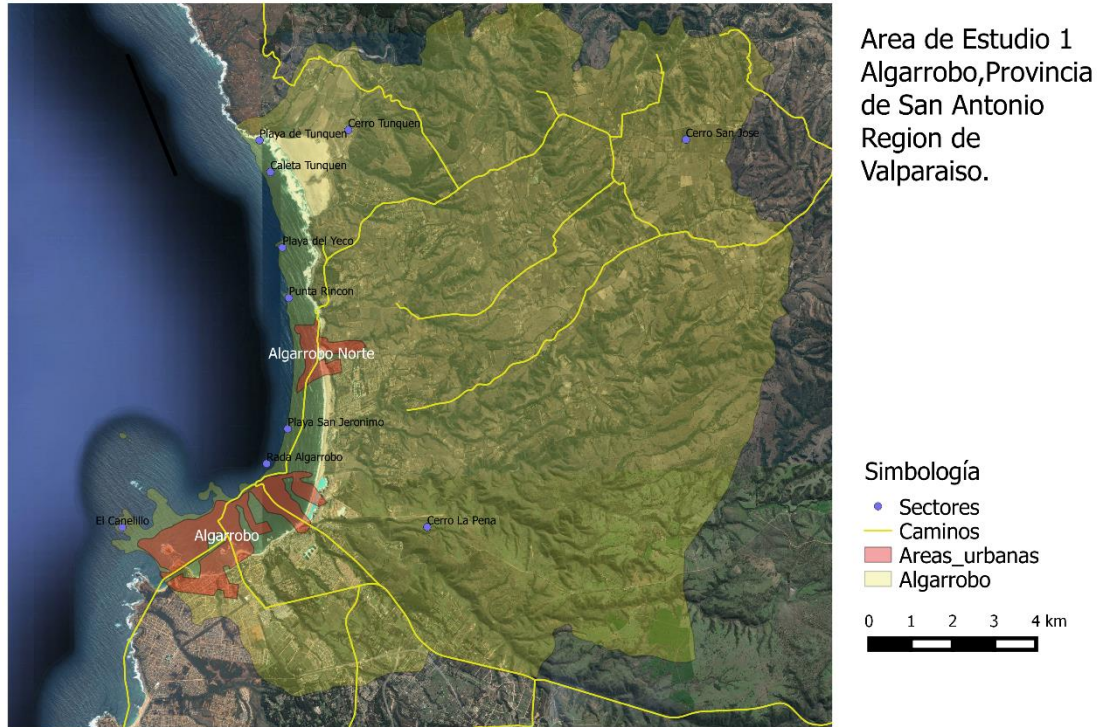
Las áreas más sensiblemente afectadas son aquellas presionadas por la inversión privada como son el borde costero y sus recursos de playa y otras zonas aledañas al él; la Av. Carlos Alessandri, Las Puntas, El Fraile, Peñablanca, Punta Leoncillo y Mirasol; las áreas consolidadas antiguas. El PRC del año 1996 es explícito en otorgar más facilidades para la inversión privada y dará la pauta para el desarrollo de la comuna entre los años 2005 - 2015 y 2025.

Originalmente Algarrobo fue un pueblo pesquero que vio en el desarrollo del turismo una alternativa económica viable que llevó a la localidad a situarse en un lugar privilegiado dentro de los mejores balnearios de la V región. Según la memoria explicativa del PRC de Algarrobo, a partir del caserío original, el balneario hacia los años 20 se encuentra asentado ocupando la parte plana entre el cerro y el mar y entre la bajada a Aguas Marinas y la Quebrada Las Tinajas; luego, en los años 40 cuando la localidad define su rol habitacional – turístico, el territorio se expande hasta la actual calle Teresita entre la Quebrada Los Claveles y el Club Deportivo Nacional; en 1945 la extensión continua en la parte plana hacia el Estero de San Jerónimo y el mar y en la zona de pendiente hasta la actual calle Los Claveles, entre la quebrada del mismo nombre y la Puntilla; posteriormente en el año 1960 se incorporan a este desarrollo los loteos de Aguas Marinas, El Litre y Algarrobo Norte; por el año 1955 se suman los loteos de los sectores el Tranque, Alessandri, Hurtado, Bahía y Mirasol. Durante los años 60 continua la expansión por el borde del Estero San Gerónimo, además del loteo el Canelo-Canelillo; la Cofradía Náutica del Pacífico junto a la Isla de los Pájaros Niños. A

comienzos de los años 70 se produce la ocupación del Loteo bosques de Algarrobo y el Litre Sur; en 1975 comienza la parcelación de Hijuelas El Tranque fuera del límite urbano. Durante la década del 80 y con la nueva PNDU comienzan a consolidarse terrenos del loteo Las Tinajas en 1982; el loteo Las Petras en 1986; en el año 1990 el loteo Brisas de Mirasol en el área rural y finalmente en 1994 bajo el Seccional Costa Dorada, se establecen en el área urbana los condominios pertenecientes a San Alfonso del Mar (Costa Dorada y Bahía de Rosas), son estos mega desarrollos con piscinas artificiales con vista al mar y diseños arquitectónicos atractivos en sí mismos, pero incapaces de crear un paisaje con identidad y sentido de pertenencia local, en la práctica dentro de los enclaves turísticos pareciera que el visitante está en otro balneario en otra parte del mundo que no es Chile. Sin duda con estos nuevos desarrollos se inaugura un nuevo tipo de turismo en la zona que ejerce impactos en diferentes dimensiones del desarrollo local (ver imágenes 5 y 6).

Por otra parte, el crecimiento de la comuna hacia el norte, específicamente hacia Mirasol da cuenta de diferentes escalas que conviven en un mismo sector, en una misma manzana y cuadra se pueden encontrar casas de un piso con un edificio de 8 pisos al lado, y el edificio siguiente de 4 pisos (como se puede ver en la imagen 7) También es posible encontrar condominios cerrados con casas de 1 y 2 pisos. Asimismo, por la calle San José, donde hay un bosque de eucaliptus están desarrollándose nuevos proyectos, pero éstos son torres de 5, 10 y hasta 14 pisos (ver imagen 8).

Mapa 5 Área Algarrobo y Algarrobo Norte



Fuente: Elaboración propia

En el mapa se puede apreciar la comuna de Algarrobo; las rutas y sectores principales y la mancha urbana de Algarrobo y Algarrobo Norte.

Mapa 6 Área de Algarrobo y Algarrobo Norte



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth con fecha 16/01/2016

En el mapa se pueden apreciar las rutas principales y los sectores de desarrollos inmobiliarios más emblemáticos y característicos de las zonas.



Bahía Rosas desde el borde playa

Imagen 5



Un Edificio del conjunto San Alfonso del Mar

Imagen 6

Las imágenes 5 y 6 corresponden a un edificio en el conjunto Bahía de Rosas y otro que está inmediatamente al lado en San Alfonso del Mar. Como se puede apreciar un edificio no dialoga con el otro, por un lado un estilo de edificación marroquí y por otro uno con pirámides que simulan un paisaje egipcio moderno, ambos proyectos a escasos metros del borde costero. Asimismo, la imagen 7 y 8 de la siguiente página da cuenta del desarrollo inmobiliario de diferentes escalas emplazado en Algarrobo Norte en la calle principal que une ambos sectores y el nuevo desarrollo inmobiliario de edificios en altura emplazados en calle San José.



*Edificación cuatro y ocho pisos emplazados en calle principal,
Mirasol*

Imagen 7



Nuevas construcciones en altura en calle San José, Mirasol

Imagen 8

Capítulo III Metodología

III. Procedimientos metodológicos

▪ Técnica e instrumento

Se realizó una recopilación documental para su posterior análisis en las cuatro localidades/ casos escogidos de la región de Valparaíso que cuentan con centros poblados y con grandes proyectos inmobiliarios de primera y segunda residencia. Se trabajó con aplicación de entrevistas científicas a expertos académicos, profesionales del sector público y privado y desarrolladores inmobiliarios, a fin de conocer sus opiniones respecto de las probabilidades y los desafíos de la planificación de bordes costeros a nivel nacional. Cabe señalar que esta pauta de preguntas fue diseñada y facilitada por el profesor guía Camilo Arriagada. Asimismo, se realizó un trabajo de campo en los sectores seleccionados con la finalidad de realizar observación en terreno, así como también recoger un registro visual del fenómeno en estudio.

La nómina de expertos entrevistados quedó conformada de la siguiente manera:

Cuadro 2

	Nombre	Institución	Fecha entrevista
1	Alberto Gurovich	Académico FAU, Universidad de Chile	12/09/12
2	Jorge Inzulza	Académico FAU, Universidad de Chile	13/09/12
3	Enrique Aliste	Académico FAU, Universidad de Chile	02/10/12
4	Alex Nohra	Consultora 720, Académico Universidad del Desarrollo	08/10/12
5	Ricardo Jordán	CEPAL	09/10/12
6	Pablo Morán	Consultora Neurbanismo (actualmente se desempeña en MINVU)	10/10/12
7	Héctor Vásquez	MINVU	14/11/12
8	Rodrigo Correa	MINVU	19/10/12
9	Genaro Cuadros	Académico UDP	12/10/12
10	Vicente Domínguez	Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios	25/01/13
11	Fernando Herrera	Pdte. Comisión de Urbanismo de la CChC	28/06/13

- Enfoque metodológico

La metodología a utilizar durante esta investigación es de naturaleza cualitativa basada en el enfoque del paradigma postpositivista orientado a la comprensión. Se empleará una '(...) pluralidad metodológica que permita tener una visión más global y holística del objeto de estudio'²¹.

Tipo de estudio

La presente investigación es de tipo descriptiva y explicativa en tanto se propone estudiar la dinámica de conurbación emplazadas en bordes costeros de zonas metropolitanas, lo que otorga elementos que pueden guiar la interpretación y comparación de los resultados de la investigación (Hernández Sampieri, Fernández y Baptista, 1998). De este modo, se miden o evalúan distintos aspectos, dimensiones o componentes, selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente para así describir lo que se investiga y de este modo dar lugar a descripciones y explicaciones sobre un fenómeno específico.

- Universo y Muestra

Nuestro universo está representado por las cuatro localidades ya mencionadas y la muestra está compuesta por once informantes calificados. Las unidades de análisis serán los discursos de los actores entrevistados complementando con análisis de datos estadísticos y de prensa de los casos elegidos como referencia del fenómeno.

- Técnicas de recolección y producción de la información

Se emplearán datos cualitativos primarios y secundarios para la recolección y producción de la información. Los datos primarios se obtendrán mediante la aplicación de entrevistas científicas semi estructuradas. Las preguntas aplicadas a los entrevistados fueron las siguientes²²: 1) ¿Cuál es la visión del proceso de crecimiento urbano y en particular de localización de

²¹ Rodríguez, Gil y García, (1999: 69), *Metodología de la Investigación Cualitativa*. Málaga.

²² Pauta desarrollada por el profesor Camilo Arriagada para el proyecto UApoya, (2012).

grandes proyectos inmobiliarios de segunda vivienda y resort en el borde costero?; 2) ¿Cómo percibe la integración entre habitantes antiguos y nuevos?, ¿Qué opina de los cambios en la economía, gentes y costumbres de la población que recibe proyectos en Chile?; 3) Pensando en los años venideros, ¿cuáles son a su juicio los hitos o etapas que permitirían reconocer que los proyectos han contribuido a mejorar las comunas y comunidades del borde costero? y 4) Pensando en los criterios de desarrollo local que debieran mejorar la planificación de conurbaciones y ocupación de bordes costeros, ¿cuáles son las demandas o propuestas de políticas urbanas que usted destaca para mejorar el impacto inmobiliario? Por otra parte, también se incluyeron datos secundarios que se obtuvieron a través de la recopilación bibliográfica y documental como datos censales, artículos, noticias y entrevistas de prensa escrita y audiovisual, boletines, sitios web, videos, entre otros. Además, se utilizaron datos cuantitativos secundarios, pero, como bien indican Rodríguez, Gil y García, 'son los datos cuantitativos los que se incorporan en un estudio cualitativo'.

- Limitaciones metodológicas

Debido a que los candidatos a un grado académico no poseemos un periodo largo para realizar observaciones del comportamiento de un fenómeno durante un tiempo extenso, la siguiente tesis se propuso como diseño transeccional, de este modo, y en vista que el borde costero está en permanente desarrollo, sería interesante contar estudios longitudinales que permitan un seguimiento, clasificación y análisis de las observaciones derivadas del fenómeno de interés a lo largo del tiempo. Por otra parte, la imposibilidad de acceder a los permisos de edificación otorgados por la municipalidad de Algarrobo en el periodo de interés, dentro de un lapso de tiempo razonable, limitan la capacidad de comparación entre ambos casos, sin embargo, esta limitación intenta ser subsanada con las demás herramientas metodológicas empleadas como la recopilación documental y la observación en terreno.

Capítulo IV Presentación de Resultados

IV. Resultados

Para dar respuesta a los objetivos propuestos se emplearon los recursos indicados en el apartado metodológico. La realización del análisis del discurso, dividió a los entrevistados en cuatro grupos: 1. Académicos; 2. Inmobiliarios; 3. Profesionales sector público; y 4. Profesionales sector privado. Los académicos lo conforman los arquitectos Alberto Gurovich, Jorge Insunza y el geógrafo Enrique Aliste de la FAU de la U de Chile; y los arquitectos Genaro Cuadros de la UDP y Alex Nohra de la U del Desarrollo. Cabe mencionar que estos académicos también se desempeñan o se han desempeñado como consultores en el sector privado y/ o como profesionales y expertos en el sector público. Por otra parte, los profesionales del sector público se conforman por los arquitectos Héctor Vásquez y Rodrigo Correa del MINVU. Del organismo internacional CEPAL se entrevistó al geógrafo Rodrigo Jordán, mientras que del grupo de desarrolladores inmobiliarios se entrevistó a Fernando Herrera quien es presidente de la comisión de urbanismo de la Cámara Chilena de la Construcción, y a Vicente Domínguez de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios.

Como se mencionó anteriormente, paralelo al análisis de los discursos se empleó la observación en terreno del fenómeno en estudio y se complementó la información con la recopilación documental disponible.

- Resultados Objetivo I

- I. **Analizar el crecimiento actual del borde costero desde la opinión de expertos y la información secundaria recopilada.**

- **Sobre el origen del crecimiento urbano en el Borde Costero chileno.**

Durante los últimos 15 años el borde costero de la V región ha crecido considerablemente, en polos específicos como Viña, Concón y Algarrobo. En los casos de Viña y Concón ha aumentado el desarrollo de primera y segunda vivienda, mientras que en Algarrobo el desarrollo es de segunda vivienda principalmente. La segunda vivienda destinada para habitar durante el tiempo de ocio y descanso en el borde del litoral central chileno es una tendencia que viene dándose desde aproximadamente cinco décadas atrás. En un primer momento la escala de los desarrollos inmobiliarios era pequeña en densidad y las viviendas eran casas de uno o dos pisos principalmente. Luego, en los años 90 comienza el desarrollo de grandes proyectos urbanos (GPU) en el borde costero y cercano a él. Estos últimos desarrollos se diferencian de los primeros en cuanto a la densidad y el formato de vivienda, ya que ahora son condominios cerrados de casas o edificios de gran altura que ejercen mucha presión sobre el territorio durante periodos estacionales. Este desarrollo inmobiliario ha tenido un desarrollo paulatino desde los años 40 con balnearios a escala humana hasta entrados los años 80, pero conforme la flexibilidad en el uso del suelo con la Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979, la tendencia ha sido construir desarrollos en la mayor cantidad de terreno posible. Los inmobiliarios acusan que el Estado descuidó los balnearios públicos dando lugar a la construcción de balnearios privados provistos de servicios y productos de mejor calidad, pero con la condición que el desarrollo inmobiliario sea en paños grandes, de lo contrario no se podría contribuir con el desarrollo del entorno. Poco a poco la oferta inmobiliaria privada se convierte en una alternativa para sectores medios altos y altos.

➤ **Factores de venta del producto inmobiliario**

Según los entrevistados, tenemos que el crecimiento inmobiliario con característica de segunda vivienda es un fenómeno que viene dándose desde algunas décadas, son desarrollos que responden a dos grandes temas que los consumidores de estos productos de la industria del ocio valoran mucho: seguridad y exclusividad.

Rama del quehacer urbano	Factores de venta del producto inmobiliario
Académicos	<i>“En un país donde la segunda vivienda es una aspiración de clase media, y eso hace que haya una tradición de segunda vivienda en Chile, entre otras razones por la cercanía con grandes centros poblados y la costa y este es un tema relevante en términos de elasticidad del borde costero, esto no es igual en otras latitudes, porque en otros lugares solo la elite económica es la que tiene casa en el borde costero” Genaro Cuadros</i>
Profesional sector privado	<i>“(…) Yo sobre los resorts no tengo una opinión crítica al respecto, pero sí sé que son muy exitosos, es una tendencia que se está fortaleciendo porque traen seguridad, entretenimiento, exclusividad (…)” Pablo Morán</i>
Profesional sector público	<i>“Efectos en densidades, precios y costos en viviendas, siempre estos desarrollos exclusivos tienen efectos en el aumento del costo del suelo (…)” Rodrigo Correa</i>
Desarrolladores inmobiliarios	<i>(…) los balnearios públicos se instalaron en los lugares más bellos, en los lugares donde habían playas de buena categoría, bonitos sectores rocosos, etc, pero el estado no le prestó ninguna atención (…) con esas dos situaciones: la infraestructura muy pobre y la inseguridad se organizaron estos balnearios privados que han sido gran parte de la construcción de la segunda vivienda (…) Puerto Velero es la respuesta privada a la estupidez de Tongoy (…) y la gente invirtió en Puerto Velero y en Tongoy ya nadie invierte nada. Esa antítesis se puede ver todo el tiempo. Maitencillo es muy pintoresco, pero no tiene alcantarillado! Qué turismo puede promover!” Vicente Domínguez</i>

Entonces, los desarrolladores inmobiliarios en la costa incorporaron un nuevo concepto de segunda vivienda que se sustenta en los dos grandes pilares de la seguridad y exclusividad que son de suma importancia para los compradores. El origen de la oferta y demanda de la seguridad y exclusividad está dada por la despreocupación que tuvo el estado con la mantención y desarrollo de los balnearios públicos, entonces comienza la oferta de los desarrolladores con la respuesta a esas dos grandes inquietudes. Acá cabe señalar que la dinámica segregadora de los proyectos es un fin en sí mismo, los proyectos se constituyen como autónomos y privados, es la tónica que ha acompañado el desarrollo inmobiliario -para la población más rica- del borde costero desde sus inicios, tal como se indica en el marco teórico de esta tesis.



Nuevos departamentos disponibles de (4) inmobiliarias diferentes

Imagen 9

➤ **Proyección del desarrollo inmobiliario en las condiciones actuales**

En relación al curso del desarrollo inmobiliario instalado en el borde costero, hay opiniones encontradas respecto de su evolución. Mientras los desarrolladores inmobiliarios creen que es un proceso en ascenso que no va a detenerse, los académicos creen que es una tendencia que va a la baja debido al alto costo de mantención de las segundas viviendas, según sus opiniones:

Rama del quehacer urbano	Proyección del desarrollo inmobiliario en las condiciones actuales
Académicos	<i>“(...) Creo que es una tendencia que se va a acabar porque la segunda vivienda es cara de mantener (...)” Genaro Cuadros</i>
Profesional sector privado	<i>“Por ejemplo, se está haciendo súper codiciado el borde costero para localización de centros de servicios de comercios, se me viene a la mente el mall plaza que se quiere hacer en Valparaíso, entonces el borde costero chileno en</i>

	<i>ciudades grandes o medianas está teniendo una demanda similar a la de los centros urbanos con vivienda de alta densidad y con equipamientos y servicios, entonces la segunda vivienda yo creo que se da en lugares muy puntales como podría ser en la Serena como al sur de Iquique” Alex Nohra</i>
Profesional sector público	“(…) el borde tiene históricamente un desarrollo de segunda vivienda, ya sea a través de desarrollo particulares o balnearios que se han ido desarrollando de a poco como vivienda unifamiliares, loteos, qué sé yo y por otra parte los grandes proyectos inmobiliarios de segunda vivienda que yo diría están concentrados en el borde costero del litoral central, asociados al polo de Viña. Hay algo más reciente hacia el norte, donde hay una mezcla de primera y segunda vivienda porque los pueblos están en el borde costero” Rodrigo Correa
Desarrolladores inmobiliarios	“(…) el tema no es si se va a producir o no un desarrollo, sino qué tipo de desarrollo queremos tener, cómo va a ser ese desarrollo (..) que va haber una demanda por segunda vivienda en el borde costero cercano a Santiago, eso es un hecho, y que eso va a ir aumentando en el tiempo te lo doy firmado (..) Fernando Herrera

Cuadro 3

<p>Publicación en el diario La Tercera en noviembre de 2013. También hace alusión a la continuación del crecimiento urbano en la costa del litoral central. Remite a las restricciones que las localidades imponen para el desarrollo futuro:</p> <p>“Para Nestler, el desarrollo económico permite mayor demanda por segunda vivienda en el litoral: “(…) se continuará extendiendo a Valparaíso, Maitencillo, Papudo y Cachagua”</p> <p>“Se pensaba que iba a quedar un gran frente de desarrollo inmobiliario entre Concón y Reñaca, pero con la declaración de 30 ha de protección se limitó la oferta” Varleta</p>

En opinión de Alex Nohra, la segunda vivienda es tradicional de sectores como Iquique o La Serena, ya que el desarrollo del borde costero de Valparaíso tiene características de primera vivienda al emplazarse cerca de ciudades grandes o medianas con alta densidad y por tanto con oferta y demanda de servicios. Por otra parte, de acuerdo a los dichos de Fernando Herrera, el desarrollo inmobiliario va en aumento y es imposible detenerlo, por lo tanto, se puede decir que los desarrolladores continuarán demandando suelos para construir nuevos GPU, que, según ellos, deben ser de gran tamaño para poder realizar un aporte significativo al territorio donde se emplaza. Por otro lado el académico Genaro Cuadros señala que en Chile se ha producido un mercado inmobiliario de segunda vivienda para ciertos sectores pudientes de la sociedad, lo que ha repercutido en una demanda aspiracional por parte de otros sectores de la sociedad que no son los que tradicionalmente han tenido acceso a ella.

Tal como indica el académico, es bien propio de la sociedad chilena la imitación de las costumbres de la clase alta.

Entonces, a raíz de las opiniones podemos preguntarnos por dos grandes temas: el primero sobre cómo regular la demanda infinita del suelo por parte de los inmobiliarios, en un contexto de tendencia en alza. Segundo, si es una tendencia a la baja, se abre la interrogante sobre la dinámica que ocurriría en el borde si estos desarrollos dejaran de tener compradores y propietarios que se hacen cargo en alguna medida de la mantención de ellos.

➤ **Demanda “ciudadana” por segunda vivienda**

Como vimos en el punto anterior, según los desarrolladores inmobiliarios, ha habido una explosión de demanda de segunda vivienda por parte de los grupos socioeconómicos tradicionales ABC1 y últimamente también un bajo porcentaje de C2. Asimismo, plantean que hay sectores medios emergentes que también aspiran obtener dicha vivienda:

Rama del quehacer urbano	Demanda “ciudadana” por segunda vivienda
Académicos	<i>“En Europa es un lujo tener una segunda vivienda, hay que tener mucho dinero, solo aquí es un bien de consumo masificado, de clase media aspiracional, bien propio de acá (...) aunque también hay demanda externa principalmente de argentinos. Cualquier familia de clase media de segunda generación tiene una casa en la playa” Genaro Cuadros</i>
Profesional sector privado	<i>“Entonces con esta idea de mayores ingresos, mayor capacidad de movilizarse, mayor poder adquisitivo para obtener una segunda vivienda, aparece esta oferta que es una oferta que tiene calidades muy distintas, que al principio son bastantes masivas, son para los que vienen ingresando al mercado de la segunda vivienda, no son los sectores tradicionales que tenían segunda vivienda en Zapallar, Cachagua, etc. Es distinto a los que compran en Santa Augusta donde vienen ingresando, donde es de una calidad relativa. Ahora se han ido sofisticando un poco más, porque viene una segunda y tercera ola” Ricardo Jordán</i>
Desarrolladores inmobiliarios	<i>“(...) ha habido una demanda por segunda vivienda que es propia del crecimiento económico, la segunda vivienda es una que en general aspiran ABC1 y C2 que tienen la capacidad de acceder a una segunda vivienda, pero el ABC1 y C2 se hinchado, hay cada vez más gente que en esos sectores han ido incorporándose, de modo que la demanda crece (...)” Vicente Domínguez</i> <i>“(...) a esta demanda ciudadana hay que darle un espacio, esto se puede hacer bien o se puede hacer mal, pero eso ya es otro tema, pero que va a existir una presión ciudadana por poder acceder a tener una segunda vivienda o poder tomarse sus vacaciones en estos sectores, eso va a seguir existiendo y va a seguir aumentando en la medida que siga aumentando el nivel de ingresos (...) hay que ver</i>

	<i>cómo se les da satisfacción a esas personas, cuidando el medio ambiente, cuidando el crecimiento armónico y para eso existen las herramientas de planificación (...)</i> Fernando Herrera
--	---

Acerca de la demanda por segundas viviendas en el borde costero, los expertos coinciden en que es exitosa debido a que hay un interés en ellas, con independencia que sea una demanda o no inducida, asociado a la concentración del capital inmobiliario –y el lavado de dinero, según señala Héctor Vásquez- son factores que hacen aumentar la dinámica de oferta y demanda. Como está indicado arriba, tener una segunda vivienda en la costa es visto por algunos expertos como algo aspiracional, tal como relata Booth (2004), el exhibicionismo por parte de las élites, y la consiguiente imitación de quienes querían parecerse a ellas marcaban la pauta veraniega de quienes tenían derecho al ocio y al consumo: “la oferta social de un hotel, una playa o un restaurante podía ser el más potente atractivo tanto para las elites como para quienes intentaban incluirse en ese grupo. El viaje y las actividades playeras se presentaron en la conformación del litoral central chileno como compendio de las figuraciones sociales propiciadas por el consumo conspicuo. Sus escenas contribuirían a explicar a los sujetos de las elites locales como miembros auténticos de la clase ociosa²³.”

En la actualidad el mercado inmobiliario y los imaginarios sociales vinculados al estatus generan una demanda por localizaciones de veraneo que más ahora que nunca están llegando a estratos C1 y C2 y es preciso velar porque el ciudadano no sea discriminado cuando quiere acceder a ese mercado que tradicionalmente habían sido A y B, según opina Herrera de la CChC. Cabe destacar que el representante de la CChC habla en términos de “demanda ciudadana por acceso a segunda vivienda”, dar facilidades a “aquellos ciudadanos que quieren acceder a ella no se vean discriminados” poniendo de este modo un bien de consumo suntuoso al nivel de “derecho ciudadano”.

²³ Cáceres, Booth y Sabatini (2004). “La suburbanización de Valparaíso y el origen de Viña”.

- Conclusión Objetivo I

El crecimiento del borde costero en las zonas de estudio ha sido impulsado por el sector inmobiliario como estrategia de desarrollo que descansa en dos grandes pilares que son la seguridad y la exclusividad. Siendo la sociedad chilena aspiracional, la vivienda en el borde costero se convierte en un bien de consumo masivo con la llegada de nuevos compradores pertenecientes a los sectores C1 y C2 que tradicionalmente no han tenido acceso a ella. Por este motivo los desarrolladores inmobiliarios se muestran optimistas en cuanto a la proyección de las ventas de vivienda no sólo en las localidades/ casos, sino que a lo largo de todo el borde costero chileno. Sostienen que hay una demanda ciudadana por estas propiedades y ellos deben darle cabida. Por otra parte, los académicos opinan que la segunda vivienda es cara de mantener, por lo que las ventas debieran tender a la baja o a estancarse. Sea cualquiera de los dos escenarios que se desarrollen en el borde –tendencia al alza o tendencia a la baja- cabe preguntarse sobre cómo regular la demanda infinita por el suelo que hacen los inmobiliarios, y si la tendencia es a la baja cabe la preocupación por el deterioro en que pudieran caer los desarrollos.

▪ Resultados Objetivo 2

Identificar las transformaciones socio espaciales que se han dado en ambas localidades como resultado del crecimiento urbano. Este objetivo apunta a la clasificación de aquellos componentes territoriales que impactan en la vida cotidiana de los casos de interés.

II. IMPACTOS TERRITORIALES

Los impactos territoriales se manifiestan en aspectos como el diseño de la vialidad, el acceso al borde costero y en la intervención del medio natural. Son estos tres puntos los que dificultan la integración entre los distintos habitantes, como se verá a continuación en opinión de los entrevistados y de los datos secundarios encontrados:

➤ **Aportes y des - aportes al territorio**

Uno de los temas relevantes tiene que ver con los aportes positivos y los aportes negativos que los desarrollos despliegan sobre el territorio donde se emplazan. Unos opinan que el aporte que hacen los desarrollos en rentas municipales es insuficiente o que solo le hace bien al municipio sin un impacto positivo real en la comunidad, otros también opinan que al plantearse desde el origen de enclaves cerrados dan lugar a la configuración de una no ciudad ya que éstos se cuelgan de vialidades existentes y, como se conciben como exclusivos, no solo excluyen a otros, sino que también les limitan el acceso al borde.

Rama del quehacer urbano	Aportes al territorio
Académicos	<i>(...) porque estos proyectos se piensan en sí mismos como autónomos y autosuficientes, sin embargo no lo son en términos reales de los territorios porque hacen uso de infraestructura, hacen uso de redes y de sus enclaves más significativos que son las ciudades " Genaro Cuadros</i>
Profesional sector privado	<i>"Tiene que ver con cuáles son los beneficios reales que están dejando estos proyectos, sobre todo lo que tiene que ver con rentas municipales, cuánto dejan a la economía local, cuánto contribuyen a mejorar el entorno. Volviendo al tema de la tipología urbana" Pablo Morán</i>

Profesional sector público	<p><i>(...) generan un impacto por el aumento explosivo de la densidad, el impacto del transporte, fundamentalmente la accesibilidad crean problemas más que beneficios (...) y ese proyecto en particular se segrega hasta del mar porque tiene al frente el mar, pero no lo ocupa porque el proyecto así lo plantea (...) de su integración con la red urbana de la ciudad ya que es una isla que podría estar allí como en cualquier otro lugar (...)" Rodrigo Correa</i></p> <p><i>"(...) al ser condominios cerrados de acceso regulados, generan una no ciudad, no hay espacios, son conjuntos que están uno al lado del otro, pero sin una idea que los aglutine más que las calles que los une por fuera (...) hay desarrollo habitacionales que se cuelgan de vialidades, nada más. Económicamente le hace bien al municipio, pero no sé si entreguen mucho a la comunidad estas cosas" Héctor Vásquez</i></p>
Desarrolladores inmobiliarios	<p><i>"(...) lo principal, donde ya está radicada la población, es que los tipos paguen sus externalidades, o sea no se pueden desarrollar 300 viviendas y el tipo no contribuye en nada a las calles de acceso, tiene que hacerlo (...) siempre se dan estos conflictos de los condominios cerrados con respecto al acceso público, en todas partes del mundo en la medida que un propietario quiere hacer un desarrollo en su propiedad tiene que poderlo hacer, y no estar permitiendo que pase la gente por cualquier parte (...) si un proyecto XX está impidiendo el acceso a las personas a la playa, obviamente que hay que buscar una solución peatonal o un acceso para que esas personas puedan acceder a la playa, porque las playas son de libre acceso." Fernando Herrera</i></p>

Como se puede ver, todos los expertos están de acuerdo que los desarrollos inmobiliarios deben aportar en la localidad con equipamientos y servicios como por ejemplo instalando un cajero automático para uso de toda la comunidad, así como también mejorar las vialidades de los lugares. No obstante, como se vio anteriormente, el desarrollo, según los inmobiliarios, deber ser grande para poder hacer un aporte efectivo al territorio y contribuir a la mitigación de externalidades. Además destaca la postura de Fernando Herrera quien sostiene que se debe contribuir con accesos peatonales con acceso al borde costero, pero no precisamente donde estén emplazados los desarrollos.

➤ **Impacto en la integración entre habitantes antiguos y nuevos**

La gran mayoría de los entrevistados concuerdan en el hecho que existe una interacción instrumental entre habitantes antiguos y habitantes nuevos, que en su gran mayoría son de un nivel socioeconómico mayor al de la población original.

Llama la atención que justamente un desarrollador privado es quien pone el énfasis en la interacción que debiera estar mediada por la educación, que teniendo una mejor

educación todos debiésemos poder sentirnos más integrados socialmente. Fuera de esto, la integración no existe más todavía si se piensa en las vialidades existentes que impiden la integración en el espacio público. Los accesos son diseñados para movilidades motorizadas, promoviendo con ello un estilo de vida poco sustentable en términos sociales, ambientales y turísticos.

Rama del quehacer urbano	Integración entre habitantes antiguos y nuevos
Académicos	“(…) para nosotros la producción de espacios urbanos no puede estar desligada de la generación de posibilidades de interacción social, o sea que tiene que ser un espacio que sea capaz de ser habilitado para efectos de sociabilidad , porque el sistema es uno de competencias y no de solidaridades (…)” Alberto Gurovich
Profesional sector privado	“Creo que existe poca integración, en la mayoría de los casos se contrasta una vivienda sencilla que está en el borde costero con la aparición de proyectos inmobiliarios de uno o más edificios de alta densidad de más de 10 o 20 pisos, entonces lo único que le ocurre al vecino de este desarrollo inmobiliario es darse cuenta que su terreno está subiendo de precio porque donde él tenía una casa ahora puede poner un edificio de 20 pisos” Alex Nohra “ Sí, claro, hay integración, de servicios ” Ricardo Jordán
Profesional sector público	(…) un proyecto ¿cómo se integra con la ciudad?, resolviendo problemas de ella y no generándolos. Y la gente se va a integrar en la manera que el proyecto lo permite ” (…) Pero no tienen ninguna relación con lo que hay, incluso se llevan las cosas del supermercado de acá, a lo más se van a comprar una leche en caja, no se relacionan. Son integraciones funcionales, económicas. Héctor Vásquez
Desarrolladores inmobiliarios	“(…) pero igual sigue sosteniéndose el comercio habitual que hay ahí como los restaurantes, tienen su clientela, eso se mantiene, pero el contacto es como de servicios, no un contacto de otro tipo , es más personalizado porque hay menos gente (…)” Vicente Domínguez (…) Entonces esa interacción se produce siempre y es positiva, es buena para todos, porque genera trabajo, genera una mayor provisión de servicios y genera una mayor actividad económica... El desarrollo inmobiliario no tiene nada que ver con las diferencias sociales que existen y que son más que nada un tema cultural y un tema educacional, incluso más que una cuestión de ingresos” Fernando Herrera

En conclusión, la única forma de interacción entre habitantes antiguos y nuevos es de tipo instrumental; el nuevo habitante acude al mercado costero en búsqueda de satisfacer necesidades inmediatas y es ahí cuando se produce la interacción con el habitante antiguo quien le presta el servicio. No existe mayor vínculo. Sin embargo, vuelve a llamar la atención la postura del desarrollador inmobiliario (Fernando Herrera) quien atribuye que más que un tema de diferencias de clases entre antiguos y nuevos habitantes, es un tema cultural el que no permite la integración, asimismo es optimista en cuanto a la forma en que esta integración se produce. Por otro lado, tal como señala el académico Gurovich, el diseño del espacio público es un lugar de tránsito que no

permite el encuentro con el otro, no hay espacios destinados para permanecer ni entablar relaciones sociales, sin duda es una deuda de los GPU.

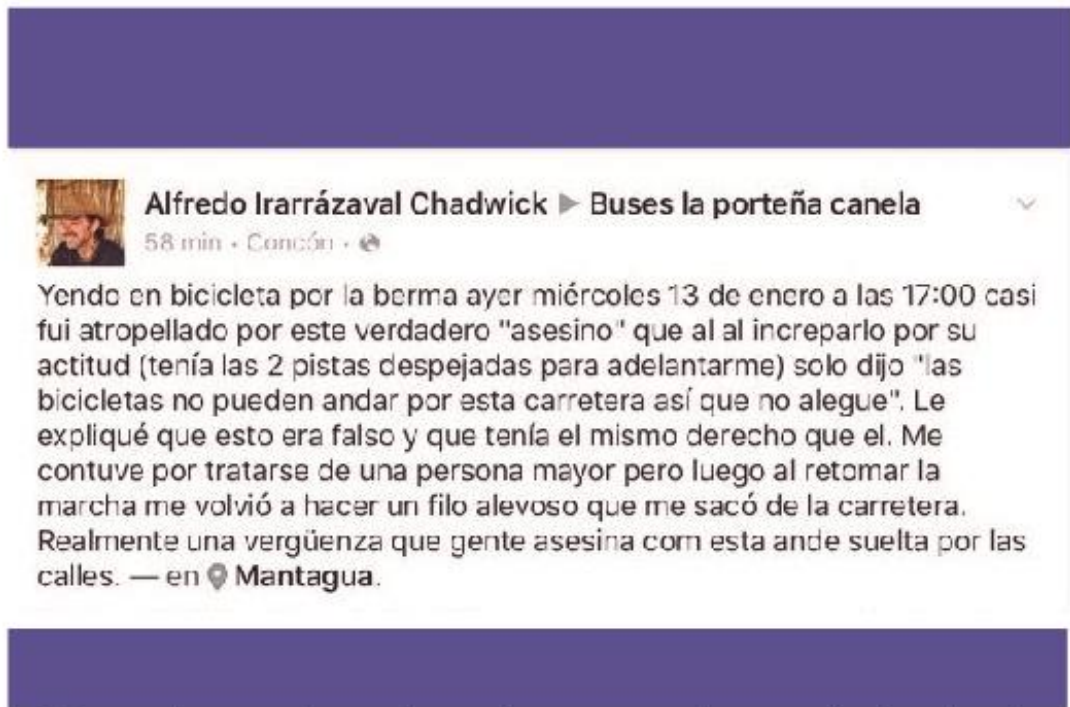
En opinión de los entrevistados, un modo de amortiguar los efectos segregadores no deseados, es que los nuevos conjuntos incorporen una cantidad de vivienda social, no necesariamente emplazadas dentro de los conjuntos, pero sí próximos a ellos a fin de facilitar el acceso a los trabajadores a sus fuentes de trabajo, que los IPT sean claros en exigir esta cuota de vivienda social. Por otra parte, que en el tema de las vialidades y el equipamiento alrededor, haya medidas de mitigación para los pobladores de esos lugares, además de contribuir a la integración mediante la construcción de espacios públicos de calidad.

➤ **Impacto en la vialidad**

Los medios de transporte que emplea una localidad dice mucho acerca de la vida de sus habitantes, así como también repercute en la potencial interacción social de una comunidad y el modo de relacionarse con el entorno. Un determinado diseño de vialidad como el de Concón – Reñaca y Algarrobo - Mirasol permite cierto tipo de movilidad al mismo tiempo que impide otras, como se señala a continuación:

Rama del quehacer urbano	Transportes
Académicos	<p><i>“Que la conformación entre los conjuntos, la relación con la calle, con la vialidad, etc. tenga la posibilidad de ser habilitado no solo para conducir, sino que para proteger la cohesión social, permitir conocer al otro, que en ese mismo lugar puedas tomar el sol o leer un libro y donde todos puedan colaborar en el lugar común, en el espacio público” Alberto Gurovich</i></p> <p><i>“(…) cualquiera de estos proyectos de esta naturaleza debieran tener solucionado los temas viales, porque de paso ahí también se contribuye en los temas medioambientales. Es importante preguntarse cómo contribuyen al desarrollo local (…) Enrique Aliste</i></p>
Profesional sector privado	<p><i>“(…) y que el impacto sobre la vialidad y sobre el equipamiento alrededor no ha tenido ningún aporte, sino que se le han saturado las vías dificultando la movilidad y no hay ninguna medida de mitigación vial o algo parecido y termina vendiendo su espacio para el desarrollo inmobiliario siendo desplazado por esas lucas” Alex Nohra</i></p>
Profesional sector público	<p><i>“(…) pero lo que ocurre es que mantienen el cerco y hacen un proyecto como san Alfonso que al llevarle más densidad generan más problemas como tacos en las calles y si la conectividad de esta ciudad ya es compleja, lo va a ser aún más porque estos proyectos no resuelven el problema actual y le meten más autos. Todos estos sectores amurallados también generan problemas de inseguridad” Rodrigo Correa</i></p>

	<p><i>“En Las Tacas tú no podías pasar por la playa, colocaron unas piedras enormes para impedir el acceso, eso debiera preverse y tener las herramientas para garantizar el acceso al borde. Ahora, para qué hablar de los impactos viales, si es que te hacen una conexión, ahí estamos deficitarios, por eso la planificación es fundamental para proyectar el crecimiento y decir, aquí va a hacer falta esto y esto. Lo que no hemos avanzado es que la planificación es solo zonificación, pero no un instrumento de gestión” Héctor Vásquez</i></p>
Desarrolladores inmobiliarios	<p><i>“(…) En Chile estamos en pañales, pero lo primero que exige la industria del turismo es una infraestructura decente. Es un escándalo que la ruta Concón – Viña sea como es. Esa debiera ser una ruta de buena categoría, con una buena ciclo ruta, con unas buenas veredas a la orilla del mar para que la gente camine, es un escándalo que sea así, eso es porque a nadie le importa un pepino eso, porque es de los lugares más bellos que hay y la gente no puede caminar por ahí, es completamente absurdo, entonces cómo va a fomentar uno el turismo? Se fomenta el turismo chabacano, gente que va a Reñaca a chacotear (…) pero si viene un extranjero y aloja en el hotel Miramar y agarra una bicicleta pa dónde mierda va con la bicicleta?, lo único que hace es pasar susto, no tiene ninguna chance de hacerlo.” Vicente Domínguez</i></p>



Relato de un altercado vial entre conductor de bus local y ciclista en el camino Concón Reñaca, 13 de enero 2016, publicado en redes sociales

Como se desprende de las citas de los expertos y en el testimonio de un usuario, la vialidad y su diseño son cruciales para la vida del borde costero. Según las opiniones de académicos y profesionales del sector público y privado, los desarrollos inmobiliarios debieran solucionar los temas viales de los territorios donde se emplazan, pero lejos de eso con la densificación aportan con congestión y presión estacionaria sobre la infraestructura existente que es escasa. Por otra parte, los desarrolladores inmobiliarios atribuyen la responsabilidad al municipio sobre la construcción de rutas mediocres que no potencian un turismo de calidad y sustentable en la zona. Lo cierto es que como desarrolladores debieran contribuir al desarrollo armónico del territorio también fuera de los enclaves turísticos.



Paradero locomoción pública en Concón Reñaca, acera sin pavimentar y velocidad máxima 60Km/h

Imagen 11

Como se puede ver en la imagen, el paradero de locomoción pública está emplazado sobre veredas de tierra, donde la velocidad máxima es de 60 km/h lo que significa que ante un impacto, la posibilidad de sobrevivencia de un peatón o ciclista de

es tan sólo del 10%, por tanto refleja insustentabilidad en la movilidad. La misma propuesta se puede ver en el camino Algarrobo - Mirasol



*Vialidad para autos con acera peatonal sin pavimentar
camino Algarrobo Mirasol*

Imagen 12

➤ **Impactos en el entorno natural**

Los dos casos escogidos para este estudio tienen cualidades de desarrollo de grandes proyectos inmobiliarios emblemáticos debido a la utilización que hacen del entorno natural. En el caso de Algarrobo se encuentran los grandes proyectos urbanos donde sin duda el más llamativo es San Alfonso del Mar debido a que posee la piscina artificial más grande del mundo a escasos metros del mar. Además del cambio de terrenos de uso agrícola en urbano, el medioambiente de Algarrobo ha cambiado. Una investigación de Ciper (2013)²⁴ da cuenta que las norias de donde antiguos habitantes sacaban agua dulce y apta para beber directamente, ya no pueden ser usados debido a la contaminación provocada por los millones de litros de agua y los químicos que contienen las piscinas Crystal Lagoons dentro de los enclaves turísticos, lo que ha tensionado la relación entre el empresario del complejo y los pobladores tradicionales. Por otra parte, también los pescadores acusan anomalías en el comportamiento del sistema marino local, producto de las aguas de la laguna que van a dar al mar, la investigación de Ciper declara:

“Francisco Hernández, presidente del sindicato de pescadores de Algarrobo, no duda del impacto negativo de San Alfonso del Mar en la bahía. Hernández lleva 35 años pescando en la zona y cuenta que desde hace ocho el agua se empezó a sobrepoblar de algas. Las mismas que hay en el resto del litoral central y que en Algarrobo ya son una plaga. Son tantas que como se aglomeran en las playas, donde se secan y se pudren, el olor es nauseabundo. El municipio tiene que sacarlas todos los días en camiones. El pescador dice que esas algas se alimentan de materia fecal. Y está convencido de que su proliferación está directamente relacionada a los tubos que salen desde el enorme complejo del borde costero de Algarrobo norte para verter aguas residuales en el océano.”

²⁴ <http://ciperchile.cl/2013/01/15/la-nube-negra-que-cubre-a-san-alfonso-del-mar/>

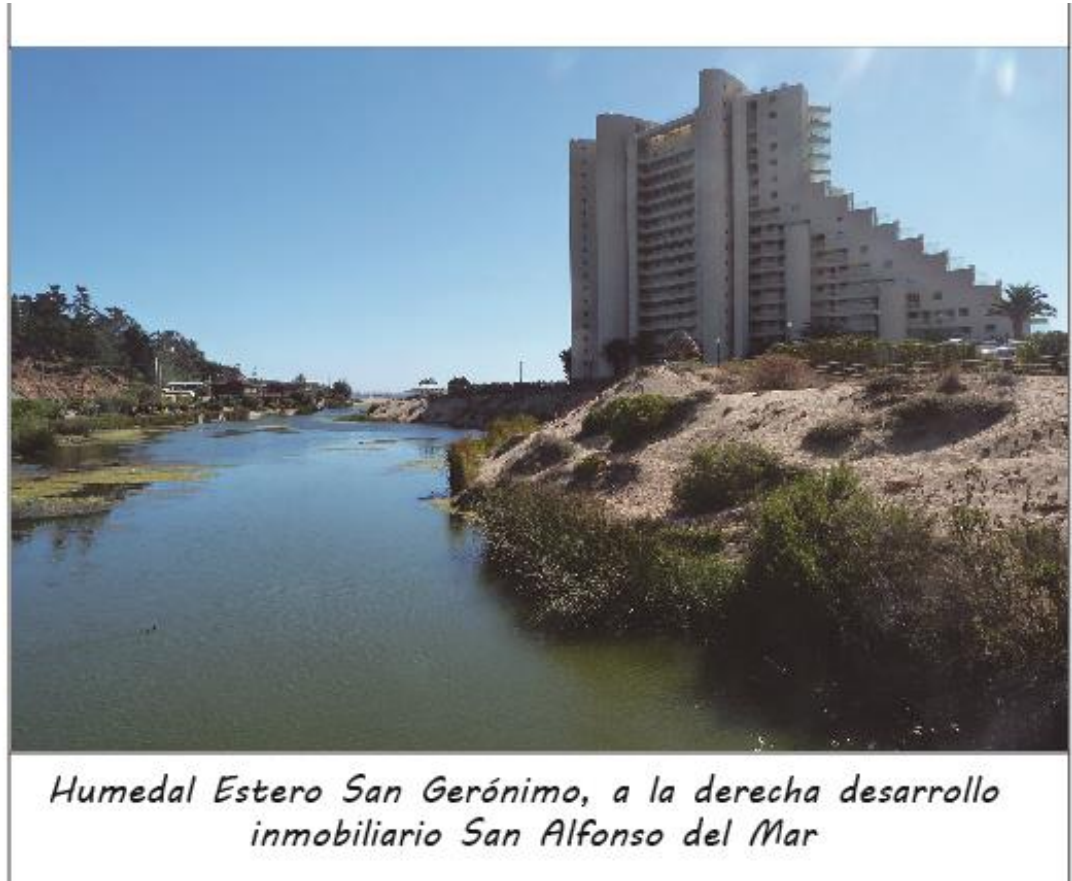


Imagen 13

En el caso de Concón está el Campo Dunar que fue nombrado como Santuario de la Naturaleza el año 1993, pero solo al año siguiente se restringió el área protegida a 12 ha de las 45 totales, lo que permitió a los dueños de los terrenos edificar en altura, sin embargo ante la resistencia de organizaciones de la sociedad civil para impedir más edificaciones en esta zona se consiguió ampliar el área protegida a 21 ha. En la actualidad hay un litigio entre la comunidad local y la empresa inmobiliaria Sociedad Urbanizadora Reñaca Concón (Reconsa) en demanda por el acceso a dichas áreas protegidas²⁵. Asimismo, como se podrá ver en la siguiente cita, los inmobiliarios se defienden en el argumento que no son ellos como desarrolladores quienes provocan

²⁵ www.latercera.cl, publicaciones distintas consultas entre diciembre 2011 y febrero 2013.

daño al ecosistema, sino que es la misma gente que no tiene buena relación con la naturaleza:

“Pero no se trata que todo debiera protegerse, como en las dunas de Concon que están destruidas por las personas que van a hacer sun board, por los que suben en jeep, o los que suben a pie y hoy prácticamente no existe ni flora ni fauna en esas dunas porque han sido fuertemente intervenidas por la gente, no por lo desarrollos inmobiliarios. Se confunde la protección ecológica con tener accesos a lugares recreacionales para las personas, entonces no ocupemos el argumento ecológico para defender las dunas de Concón.” Fernando Herrera, CChC



Edificios emplazados sobre las dunas

Imagen 14

En resumen, el impacto ambiental que generan estos grandes desarrollos es de una magnitud importante y aún en desarrollo. Afecta la vida cotidiana de las personas, de las actividades económicas como los pescadores, la contaminación del agua y las especies marinas y como consecuencia la contaminación del aire.

➤ **Accesibilidad**

Otro tema importante y frecuente son los accesos al borde costero, donde evidentemente cada entrevistado desde los distintos ámbitos del quehacer urbano tiene su propia opinión. El acceso al borde costero es sin duda uno de los tópicos más frecuentes cuando se habla que éste es de uso público y desarrollos inmobiliarios que son privados, generándose la tensión entre los propietarios y la comunidad que demanda acceso a la playa, sobre todo en época estival. Mientras actores del sector público creen que es necesario resguardar el derecho a acceso al borde costero, los actores privados creen que los desarrollos inmobiliarios tienen derechos sobre indicar límites de los accesos. Al ser desarrollos basados en la exclusividad y la seguridad, su resultado es la segregación que defienden. En sus opiniones:

Rama del quehacer urbano	Accesibilidad
Académicos	<p><i>“(...) Segundo problema tiene que ver con accesibilidad al borde costero por parte de las personas en los casos donde estos grandes proyectos de alguna manera se apropian de un frente del litoral que hace dificultoso el acceso a la playa, al menos es el problema más notorio que siempre sale a la palestra por la opinión pública. Y en general todos estos proyectos parten de la base que tienen tuición por el borde playa e intentan controlar el acceso del público, cosa que es ilegal e improcedente... porque son comunidades cerradas pero hace uso de un bien público que es la playa, y de las redes de accesibilidad de luz y agua, por decir algo, sin embargo tienen reglas propias y logran instalar una cierta lógica del uso del borde costero (...) gigantescas playas interminables donde tú podíais acceder al paisaje natural no intervenido y hacerlo de manera abierta, pública y gratuita.”</i> Genaro Cuadros</p>
Profesional sector privado	<p><i>“(...) el tema es ver cómo la escala de estos proyectos que soporta el mismo territorio es adecuada, eso yo creo que en el futuro debiera generar una política de desarrollo del borde costero que debiera estar asociado con la protección sobre todo en el tema de la accesibilidad del público y que no limiten la condición paisajística de estos recursos”</i> (...) creo que se debiera mejorar el nivel de planificación local, los porcentajes de áreas verdes que hoy están asociados a la densidad, creo de alguna manera se debiera controlar el tema de la accesibilidad de la gente local a esos espacios públicos. Pablo Morán.</p> <p><i>“(...) Uno de los valores más grandes del borde costero es la determinación de espacios públicos y accesibilidad al borde costero. Ambas orientaciones que son vitales para definir una planificación del borde costero están siendo cuestionadas por la LGUC y del cambio del artículo 59°, si no me equivoco, que hace que las fajas destinadas a vialidad o a parques y espacios públicos tengan vigencia solo de 5 años y si el municipio no las compra caducan y vuelven a ser derecho de sus propietarios privados, eso atenta contra toda la planificación urbana del borde costero para poder determinar los proyectos inmobiliarios.”</i> Alex Nohra</p>
Profesional sector público	<p><i>“(...) estos proyectos terminan siendo un edificio más y el desarrollo de estos nuevos territorios que están reemplazando sectores residenciales de baja densidad por edificios nuevos no generan aporte a la ciudad, sino que al revés, generan un impacto por el aumento explosivo de la densidad, el impacto del transporte,</i></p>

	<p>fundamentalmente en la accesibilidad crean problemas más que beneficios (...) <i>Ahora, los IPT no tienen la facultad de obligarte a hacer un frente o un acceso” Rodrigo Correa</i> “(…) y al ser condominios cerrados de acceso regulados, generan una no ciudad” Héctor Vásquez</p>
Desarrolladores inmobiliarios	<p>“(…) Tiene que permitirse el acceso, pero no necesariamente tiene que ser por donde están ubicados los desarrollos, si un proyecto X está impidiendo el acceso a las personas a la playa, obviamente que hay que buscar una solución peatonal o un acceso para que esas personas puedan acceder a la playa, porque las playas son de libre acceso” Fernando Herrera</p>

Por su parte, los desarrolladores privados reconocen el derecho universal de acceso al mar, garantizado en la constitución, sin embargo plantean que el acceso no debiera hacerse precisamente donde ellos ubican sus desarrollos, limitando de este modo, bajo el principio de la exclusividad, el acceso. El tema de la accesibilidad al borde se establece como uno de los predominantes a la hora de debatir sobre el destino del borde costero. También cabe destacar el problema que señala Alex Nohra, que se produce con el artículo 59 de la LGUC que indica que los terrenos destinados a vialidad y espacios públicos caducan luego de 5 años si no son comprados por el municipio, volviendo a sus antiguos dueños privados. Esta medida sin duda atenta contra todo proyecto de espacio público que se quiera diseñar y mantener, queda a merced del criterio mercantil.

- Conclusión Objetivo 2

La capacidad de integración entre distintos habitantes de un mismo territorio está facilitada o dificultada por diversos factores entre los que se pueden mencionar los espacios públicos existentes, la infraestructura vial y los distintos servicios que pueda ofrecer la localidad. Mientras algunos valoran las rentas que perciben los municipios, otros indican que estas rentas no tienen un impacto positivo en la comunidad de origen. Como estos nuevos desarrollos privados que se basan en los principios de seguridad y exclusividad, no solo evitan la interacción con los otros, sino que también limitan el acceso al borde costero de esos otros. Los desarrollos no se hacen cargo de aportar con espacios públicos de calidad fuera de sus enclaves pues no los necesitan; así como la vialidad que se propone no permite la permanencia en los espacios, ya que sólo facilitan la circulación motorizada, de este modo, la única interacción que se puede dar entre habitantes antiguos y nuevos es en la prestación de servicios que es donde labora la población originaria. Por tanto, no se puede hablar de integración social, sino que de interacción instrumental. Por otra parte, la intervención y contaminación que los desarrollos inmobiliarios hacen sobre el entorno ha tensionado las relaciones entre la comunidad y las inmobiliarias de manera permanente, por lo que es un impedimento más a la hora de la integración entre nuevos y antiguos habitantes. La disputa por el acceso al borde costero también es un tema que sale a relucir frecuentemente, respecto a este punto cabe señalar que si bien es un derecho consagrado en la Constitución, los desarrolladores inmobiliarios defienden accesos limitados que no involucren sus desarrollos, lo que es una fuente de tensión más entre la comunidad antigua y la nueva.

▪ Resultados Objetivo 3

Identificar medidas de planificación urbana que contribuyan al manejo armónico y sustentable del borde costero en el futuro. Este objetivo apunta a aglutinar ideas y propuestas para mejorar la capacidad de manejo de los instrumentos de planificación.

Medidas para prevenir conurbaciones caóticas

Acerca de este punto, los entrevistados fueron categóricos en que hay que reformar los IPT y para ello proponen una serie de medidas y acciones que contribuirían a tener un instrumento válido de borde costero desde el cual planificar. Sin embargo, no todos coinciden en el modo de cómo resolver las particularidades de este territorio, mientras unos proponen mirar el borde desde una forma unitaria, otros proponen visibilizar la diversidad del borde costero a lo largo del país y de acuerdo a ello establecer políticas y diseños de IPT.

Uno de los temas más frecuentes que salieron a la palestra fueron la necesidad de hacer IPT intercomunales para efectos de estos territorios conurbados; que estos IPT deben ser vinculantes con otros, así como también que los territorios no debieran tener límite urbano.

La ausencia del **límite urbano** es un tema que sale a relucir frecuentemente respecto al cuestionamiento de los IPT, ya que es sabido y reconocido como una práctica viciosa habitual por parte de los desarrolladores de grandes proyectos urbanos.

Rama del quehacer urbano	Límite Urbano y Planes Seccionales
Académicos	<i>“Hacer buenos planes seccionales, pero PS de diseño urbano, que no sea simplemente un conjunto de normas de lo mínimo y lo máximo, sino que haya intervención de diseño urbano, pero eso significa un cambio importante en el modo de hacer urbanismo, porque hacer diseño urbano es ir contra la corriente” Alberto Gurovich.</i>
Profesional sector privado	<i>“(…) en el fondo los GPU no se rigen por una planificación, sino que ocupan espacios rurales fuera de las áreas urbanas consolidadas y que por lo tanto la ley le permite plantear espacios de segunda vivienda autosuficientes, como lo que sucede en San Alfonso del Mar (…) Las zonas ambientalmente sensibles, estoy pensando en las dunas, en desembocaduras de ríos, humedales y otros, que están estudiadas a nivel macro y creo que se deben incorporar en la planificación territorial</i>

	<i>para definir a gran escala dónde instalar estos desarrollos, porque esto te genera economías de escala". Pablo Morán</i>
Desarrolladores inmobiliarios	<i>"A mi juicio el PR no debiera tener límite urbano, es como tonto eso, porque los resorts superan el límite urbano, no están en la ciudad, entonces se aprueba en ese marco (...)"</i> . Vicente Domínguez

De este modo, los desarrolladores inmobiliarios plantean mega proyectos urbanos en paños que no pertenecen al límite urbano, pero que están muy próximos a él y establecen esta suerte de "enclaves turísticos" en lugares con un alto valor natural del paisaje.

➤ IPT Intercomunales

Según los entrevistados, el instrumento de planificación Intercomunal debiera existir y los instrumentos locales estar supeditados a él de manera que el PRC esté menos atado a los municipios y se apliquen con una visión regional más integradora:

Rama del quehacer urbano	IPT Intercomunales
Profesional sector privado	<i>"(...) la vinculación de estos IPT a nivel local con la planificación a nivel intercomunal y regional, creo que no es bueno que estos desarrollos se hagan de forma autónoma sin ver la totalidad, hay una importante carga que soporta el borde costero y que en algunos casos hay que prohibirlos no más"</i> Pablo Morán
Profesional sector público	<i>"La planificación intercomunal podría prevenir conurbaciones caóticas y está menos agarrada a los compromisos alcaldicios. Hay IPT que se imaginan lo que va a pasar (...) Primero que se hicieran planificaciones intercomunales, que establezcan que la extensión urbana es para allá y no para este otro lado. Sin esa pauta guía pueden hacer cualquier cosa porque no hay una ley que diga que no. Lo que no hemos avanzado es que la planificación es solo zonificación, pero no un instrumento de gestión"</i> Héctor Vásquez
Desarrolladores inmobiliarios	<i>"El ideal sería reguladores intercomunales, tratar el borde costero como una unidad, no como por cotas partes"</i> Vicente Domínguez

Con instrumentos de planificación intercomunales sería posible prevenir conurbaciones caóticas toda vez que los instrumentos sean claros en determinar la orientación de la extensión urbana, es necesario que los instrumentos se conviertan en gestión, ya que solo se ha avanzado en la zonificación.

➤ **Demanda estacional**

Otra gran inquietud que es compartida unánimemente por los entrevistados es la creación de políticas temporales que respondan a las dinámicas estacionales propias del borde costero.

Rama del quehacer urbano	Demanda estacional
Académicos	<i>“(...) uno de los grandes problemas de nuestro borde costero es que la demanda es estacional y la infraestructura que es desplegada no responde a los parámetros del resto del tiempo y por consiguiente hay una gran cantidad de infraestructura ociosa gran parte del año” Genaro Cuadros</i>
Profesional sector privado	<i>“(...) sería interesante ver políticas de carácter temporales y que podría estar asociado a la concesión de los espacios públicos en bordes costeros, cosa que no se ha estudiado” Pablo Morán</i>
Profesional sector público	<i>“(...) donde hay momentos muy intensos de uso y otros momentos no, entonces pedirles a los IPT que se diseñen pensando en el impacto de mayor intensidad, a fin de planificar, orientar y resguardar las características de la funcionalidad hoy en día” Rodrigo Correa.</i>

De este modo, se propone un instrumento de planificación que sea exclusivo del borde costero capaz de atender las problemáticas de la alta demanda en temporada estival y capaz de salvaguardar la funcionalidad de la infraestructura ociosa durante el resto del año.

➤ **Definir integralmente el concepto de Borde Costero**

Otro tema de relevancia es realizar la **definición del concepto de borde costero**, debido a que hay una serie de interrogantes al respecto. Dado que estamos en un proceso emergente de preocupación por el borde costero es preciso determinar ¿qué y cómo es el Borde Costero chileno, de qué tipos de suelos y especies está conformado y qué se podría hacer en él? Catastrar las especies nativas y los de hitos de la naturaleza con la finalidad de tomar las mejores decisiones sobre el territorio, desde una mirada sustentable del ecosistema.

Rama del quehacer urbano	Definición del concepto de Borde Costero
Académicos	<p><i>“(…) el primer impacto que necesariamente le llamaría como geoterritorial, geomorfológico, donde necesitamos saber primero qué tipo de base, cuál es la maqueta que tenemos de ese borde costero, cuáles son sus condiciones, sus calidades de suelo, ¿cuántos distintos tipo de suelo tenemos?, ¿cómo se relacionan unos con otros? Así como para saber qué podemos hacer. Estamos en un proceso emergente y por lo mismo eso obliga a pensar en cómo van a ser los 2/3 del territorio que podría ser susceptible de seguir trabajándose con este tipo de proyecto. Yo preguntaría qué se entiende por borde costero, si existe alguna definición, también le preguntaría su percepción de cómo entiende el borde costero, porque hay una cuestión de imaginario colectivo que podría rescatar igual. Y sería interesante preguntarse si el borde costero es un patrimonio” Jorge Inzulza</i></p>
Profesional sector privado	<p><i>“Ahora recién con el ordenamiento territorial, hay noción de borde costero, antes no había, básicamente era el PRC” Ricardo Jordán</i></p>
Desarrolladores inmobiliarios	<p><i>“Valparaíso tiene, eso entiendo, un intercomunal costero, en serena Coquimbo sé que está en discusión que abarca desde Tongoy hasta La Serena. El ideal sería reguladores intercomunales, tratar el borde costero como una unidad, no como por cotas partes” Vicente Domínguez</i></p>

En el contexto actual observamos que el Borde Costero Chileno está desarrollándose de manera espontánea conforme las necesidades de las iniciativas de los desarrolladores inmobiliarios públicos y privados. Sin duda la gran deuda está con las organizaciones ciudadanas pro defensa de los espacios públicos naturales que han proliferado como respuesta a la depredación de los paisajes en la V región como en otras localidades costeras del país.

➤ BORDE COSTERO VINCULANTE

Que los instrumentos de planificación que involucran al borde costero sean dialogantes entre sí, cuestión que no sucede en la práctica, para ello se propone estudiar los instrumentos desde un comienzo sobre los territorios para evaluar su idoneidad. Otro punto relevante a este mismo respecto es que los actores involucrados en el quehacer del borde como la Armada, los portuarios, los industriales tampoco conversan entre sí, por tanto hay una zona oscura, una nebulosa que no está sujeta a diálogos conjuntos que permitan proyectar de modo armónico el crecimiento y las actividades en torno a él. Según las opiniones:

Rama del quehacer urbano	Borde costero vinculante
Académicos	<p><i>“Acá tenemos el Plan Intercomunal, la Política Nacional de Desarrollo, el Plan Seccional, etc, pero si tú tratas de articular cada uno de ellos, yo siento que no dialogan, y ¿qué es lo único que podría facilitar esa articulación? para que funcionen los PRC y otros IPT, tienen que estar estudiados inicialmente en el territorio (...) ver si los PR que tenemos actualmente calzan o no o si necesitamos inventar otros”</i> Jorge Inzulza.</p>
Profesional sector privado	<p><i>“(…) si pudiera haber un IPT que realmente se determinara a partir de las propuestas que tienen esos grandes actores del borde costero sería un gran avance porque tendríamos todo el borde costero transparente y no con áreas oscuras donde no se sabe qué es lo que va a pasar. Entonces, de esta manera es imposible planificar el borde costero de forma certera si actores como el industrial, el portuario o los de las FFAA no muestran sus cartas, si son impredecibles”</i> Alex Nohra</p>

▪ Conclusión Objetivo 3

Un aspecto crítico del crecimiento urbano en zonas costeras es la presencia o ausencia de instrumentos de planificación y la lectura que se hace de ellos al momento de materializar desarrollos. La prevención de conurbaciones caóticas exige instrumentos capaces de adaptarse a la realidad y dinámica local que es diferente de otros territorios, debe tener la capacidad de evaluar posibles escenarios de desarrollo y desplegar acciones concretas para su contención.

Un tema transversal a estos desarrollos es la ausencia del Límite Urbano. Al no existir límite urbano, los desarrollos se emplazan fuera de él en terrenos aledaños a zonas urbanas consolidadas y de este modo no deben cumplir con las normas de planificación urbana y pueden erigirse como “proyectos autosustentables o autosuficientes”, pero en la práctica hacen uso de las vialidades y de los servicios públicos y urbanos con que cuenta el territorio.

Por la calidad turística de los terrenos los IPT también debieran pensarse para la construcción de facilidades que permitan un desarrollo armónico de la industria turística. Para ello es necesario exigir la contribución concreta de los desarrolladores en espacios públicos de calidad, en conjunto con los municipios que perciben rentas por concepto de estas nuevas edificaciones y de este modo impactar positivamente en el desarrollo local y en la comunidad habitual. Un desafío para el sector es la implementación de políticas

estacionales que controlen la demanda explosiva en la temporada estival y la mantención de la infraestructura ociosa que queda durante los meses de menor demanda. También la creación de IPT comunales contribuiría enormemente a estos fines siempre que dialogue con el PRC dado que permitiría una mirada integral del territorio.

Otro tema pendiente de revisar para el logro de un desarrollo más armónico del borde costero es establecer la definición del borde costero chileno. Es necesario repensar el borde dado que es un tema relativamente nuevo en el debate territorial, es necesario reconocer su diversidad e identificar el potencial desarrollo que puede tener a lo largo del país, que difiere de un sector a otro en cuanto a clima, suelo y vegetación, especies nativas, vocaciones portuarias, entre otros aspectos. Para una definición del concepto de borde costero chileno también es preciso que los diferentes actores vinculados a su quehacer se sienten a dialogar y estén dispuestos a mostrar y debatir los distintos proyectos y usos que piensan para ese borde.

▪ Temas emergentes

Hubo temas que no estaban dentro de las preguntas/ objetivos a responder por esta investigación, pero igualmente es interesante mencionarlos debido al aporte que genera a la discusión de la gestión del borde costero chileno.

Un primer tópico interesante de ser estudiado son las **perspectivas de análisis para la especulación inmobiliaria en el borde costero**, ya que como argumenta el profesor Aliste, sería interesante saber cómo esta especulación desde el punto financiero ha creado una nueva industria interesantísima que mueve miles de millones, pero no sé sabe si hay una claridad respecto del modo en que esto está repercutiendo en la estructura territorial en sí.

➤ **Análisis de la especulación inmobiliaria en el borde costero**

Rama del quehacer urbano	Perspectivas de análisis para la especulación inmobiliaria
Académicos	<p><i>“Creo que hay otro síntoma interesante que tiene que ver con el modo mediante el cual se plantean las perspectivas de análisis. Se ha hablado harto de especulación inmobiliaria y cómo esta especulación desde el punto financiero ha creado una nueva industria interesantísima, que es una industria que mueve miles de millones, pero no sé si hay una claridad respecto del modo en que esto está repercutiendo en la estructura territorial en sí. A mí, mientras más pasa el tiempo y me meto en la materia, más dudas me empiezan a surgir sobre las perspectivas críticas que no tienen mucha crítica, me refiero a aquellas que hablan de los fenómenos espaciales que no nos gustan como expertos, pero que de alguna manera están asociados a otros síntomas de orden social. Entonces nosotros nos dedicamos a observar sobre la base de lo empírico, en la evidencia tangible, pero no estamos viendo los fenómenos que se están articulando para que se produzcan este tipo de fenómenos en el espacio” Enrique Aliste</i></p>
Profesional sector público	<p><i>“(…) me acuerdo que mi abuela tenía casa en Iloca antes del tsunami, era la segunda vivienda, pero en la escala de antes que eran un grupo de 6 viviendas en un pasaje, pero ahora, con la acumulación del capital inmobiliario y las grandes inmobiliarias y el lavado de dinero y todo eso, la escala aumentó” Héctor Vásquez</i></p>
Profesional sector público	<p><i>“(…) creo que es útil analizar estos proyectos desde su génesis, saber el por qué se desarrollaron ahí, como se obtuvieron los terrenos” Rodrigo Correa</i></p>

Cuadro 4

En El Mercurio, en el cuerpo de Economía y Negocios, es frecuente leer sobre nuevos desarrollos inmobiliarios en el borde costero en suelos agrícolas que recientemente los declararon urbanizables. En abril de 2012 ese diario publicaba: **“Seis proyectos inmobiliarios se alistan en Valparaíso tras cambios en el plan regulador”**

- **Más de 1000 hectáreas del campo de los Urenda buscan posible destino inmobiliario en Ritoque** Francisco Urenda relata que su padre adquirió los terrenos en 1972 en menos de 3000 dólares, dado que su antiguo dueño –un panadero- temía a la expropiación.
- **Siete mil viviendas en sector Peñuelas** *“Bajo el nombre de Los Peumos de Peñuelas, exactamente donde se emplaza el antiguo camino Cardenal Zamoré con el camino a Quintay, a unos 200 mts del nudo vial de esta ruta, hacia la costa”*. Patricio Gómez Chadwick cuenta que adquirió el terreno previendo que tarde o temprano se ampliaría el radio urbano dadas las necesidades de expansión que tiene la zona.
- **Curauma suma 1.400 hectáreas y dejará zona de preservación** *“(…) dos mil hectáreas dejarán de ser agrícolas y pasarán a urbanas: de éstas 1.400 serán para desarrollos inmobiliarios.*

Aparte de la especulación financiera, a modo historiográfico se plantea la idea de analizar el surgimiento de los grandes proyectos inmobiliarios, conocer por qué se desarrollaron en esos territorios específicos y cómo se obtuvieron los paños. Los recortes de diarios y algunas investigaciones dan luces de cómo se ha configurado el borde costero del litoral central chileno y las especulación con la que se han adquirido los terrenos, los dueños declaran saber que los terrenos tarde o temprano pasarán a urbanos.

➤ **Gestión del Riesgo**

Pese que no apareció en las opiniones de los entrevistados, es pertinente mencionar que otro tópico interesante de analizar en la planificación del borde costero es la gestión del riesgo que debiera existir para protección de las personas y el entorno construido. Durante los últimos años se han producido un aumento de las marejadas, aluviones y otros desastres considerados naturales, pero que son gatillados por la conducta humana, que son susceptibles de prevenir con fórmulas adecuadas para la dirección y contención del riesgo. En la V región específicamente en Concón y Viña del Mar las intensas marejadas que experimentaron durante el invierno han destruido infraestructura de locales comerciales ubicados a borde mar, así como también se redujeron los metros de arenas disponibles a orilla de playa, por lo que se está intentando paliar con la reposición de arena extraída de otras playas. Una eficiente gestión del riesgo debiera evitar definitivamente los asentamientos humanos en zonas sensibles buscando una alternativa basada en la experiencia histórica de las catástrofes sufridas por los territorios costeros.



Marejadas en Reñaca, enero de 2016

Imagen 15. Fuente: Diario "El Mercurio".

Capítulo V Conclusiones y Recomendaciones

- Conclusiones finales

Según la bibliografía recopilada, la observación en terreno y el discurso de los expertos entrevistados, el desarrollo turístico del borde costero de la V región desde su origen ha sido elitista al estar dirigido a la alta burguesía y oligarquía que también tenía acceso al ocio, a diferencia de los trabajadores, el ocio en sí mismo es para quien tiene la capacidad de adquirirlo y para ello debe contar con recursos en dinero y en tiempo. En un país tan desigual como Chile el acceso a los lugares de recreación y esparcimiento no es la excepción así como la tenencia de una segunda o primera vivienda en el borde costero de Concón o Algarrobo. El mercado inmobiliario está dirigido al 10% más rico de la población que proviene principalmente de la RM y de Viña del Mar y Valparaíso dentro de la misma región, es el turismo por proximidad que ha beneficiado enormemente a la industria inmobiliaria que ha sabido aprovechar el crecimiento económico y ampliación del segmento ABC1 para formular una estrategia de oferta con demanda inducida.

Si bien es cierto que el camino que une Reñaca y Concón se planteó como una vía escénica de gran categoría para la época, cabe destacar que fue diseñada para el único desplazamiento en automóvil, por tanto para llegar el turista debía hacerlo en vehículo motorizado, al que solo unos pocos tenían acceso, esto debido a que el modelo de carretera se inspiró en las rutas costeras de California en USA, sociedad que es muy dependiente del automóvil particular. Reparar en el modelo vial no es menor a la hora de evaluar la sustentabilidad de un proyecto aplicado al territorio, las rutas en el borde costero de interés no contemplan la caminata, el trote ni otros modos desmotorizados de traslado como la bicicleta, lo que le resta valor toda vez que promueve un tipo de turismo limitado donde no hay suficientes espacios públicos para la circulación y permanencia. Si se compara el modelo de comunidades cerradas que hay en Santiago, podemos observar que estos mismos modelos de exclusividad y seguridad se trasladan al borde costero para la misma población, esto es que el modelo insustentable santiaguino es replicado en la costa, pero esta vez en territorios que ven saturadas sus capacidades en temporada estival y que queda con infraestructura ociosa todo el año, que es donde radica uno de sus principales problemas.

En consecuencia, no existe integración social porque no es de interés mezclarse con la población originaria y nunca ha sido preocupación de desarrolladores ni habitantes nuevos, desde siempre se ha planteado así dado que el cerco privado forma parte de la distinción en el borde costero de interés son segregadores por definición, a diferencia de algunos desarrollos costeros como los estadounidenses donde se destinaron terrenos para la construcción de viviendas sociales para los trabajadores de los desarrollos. Pero no sólo los cercos dividen a las comunidades locales que viven todo el año y las que van en temporada estival y fines de semana, las decisiones que los desarrolladores toman sobre el territorio y que han afectado el ecosistema y por lo tanto la vida cotidiana de sus pobladores los mantienen en constante tensión, lo que significa una traba más al momento de una potencial integración.

De esta manera, se puede afirmar que la dinámica de desarrollo inmobiliaria del borde costero de Concón/ Reñaca y Algarrobo/ Mirasol se está dando de forma insustentable en todas sus dimensiones. Si bien los desarrollos reportan recursos para los municipios, los aportes no se ven reflejados en el bienestar de la comuna en general o de la población en particular; los cambios que están provocando en el ecosistema están cuestionando el real aporte de los desarrollos a la comunidad. Por otra parte preocupa el posible deterioro en que pueden caer las viviendas, dado que no son fáciles de mantener y ante una crisis económica mayor será uno de los bienes suntuarios suprimidos en primer lugar.

Para un desarrollo turístico sustentable se recomienda la implementación de IPT intercomunales con una mirada integral del territorio, así como el diseño de una política e instrumento de borde costero con todos los actores que tienen tuición sobre el borde –incluidas las comunidades locales- que sea capaz de dar respuesta a las problemáticas propias del territorio como por ejemplo la construcción de estacionamientos soterrados que despejen las calzadas y espacios públicos. También se recomienda repensar el modelo de vialidad y dar lugar a uno que acoja diferentes modos de traslado, lo que permitiría disfrutar del paisaje a velocidad humana y de este modo potenciaría el comercio a lo largo de todo el borde y no sólo en zonas específicas, Río de Janeiro inauguró recientemente un tramo de 3,9km de una ciclovia -que finalmente tendrá 7 km de extensión- que permite a corredores y ciclistas recorrer gran parte de una de las

ciudades más turísticas del mundo. Cabe señalar que esta ciclovía se inauguró luego de un trágico accidente donde un ciclista sufrió el desmembramiento de un brazo a manos de un automovilista ebrio y en exceso de velocidad. Asimismo exigir a las inmobiliarias que realicen aportes reales de calidad en los territorios donde se emplazan, podría ser la habilitación de un espacio público como una plaza o una cancha, además de establecer normas estrictas para el cuidado del medioambiente que debieran ser fiscalizadas por el Ministerio del Medio Ambiente. En este mismo orden, se sugiere también la fiscalización por parte del MINVU de las construcciones ubicadas en zonas de potenciales riesgos esporádicos, pero devastadores, como ha ocurrido en esas zonas debido a marejadas y tsunamis.



Nueva ciclorruta Costera Niemeyer en Río de Janeiro

Imagen 16. Fuente: Diario “El Observador”

- Concluyendo, las localidades/ casos presentan transformaciones propias de los procesos urbanizadores globales a fin de potenciar el mercado del ocio, lo que ha sido aprovechado por la industria inmobiliaria siguiendo un modelo insustentable de desarrollo, por lo que se confirma la primera hipótesis de este estudio.

- Los proyectos de segunda vivienda en estudio no han generado espacios de interacción con la población originaria debido al modelo de exclusividad en el cual se sustenta, por lo tanto, se confirma la segunda hipótesis.

- Los IPT presentes en el borde costero de la V región no prevén los impactos que provocan los desarrollos en los territorios, actúan de forma tardía ante los fenómenos sentidos en el entorno, así como también se puede ver una actitud de *laissez faire* por parte de las administraciones comunales, por lo tanto, es posible confirmar la tercera hipótesis de este estudio.

- En concordancia con la hipótesis anterior, lo observado en terreno y la recopilación bibliográfica, se puede afirmar que tanto las inmobiliarias como las entidades del estado involucradas en el desarrollo del borde costero no lo han planificado contemplando el riesgo vinculado a “catástrofes naturales”, por lo que se puede confirmar la cuarta hipótesis de este estudio.

Se puede afirmar que el modelo de desarrollo adoptado por la industria inmobiliaria es muy parecido al de las costas mediterráneas españolas, ha introducido alteraciones al ecosistema y depredado territorios de gran valor natural y paisajístico, ha limitado el acceso de las personas al borde costero, y en el caso de Concón los desarrollos de edificios en primera línea de playa van creando una muralla que impide la vista y acceso al mar, además de contar con vialidades de uso intenso muy próximas a la orilla, tanto así que las marejadas alcanzan los caminos. También cabe destacar la ausencia y el *laissez faire* por parte de la administración del Estado; es algo que debe regularse para garantizar caminos peatonales, proteger por lo menos los primeros 100 mts de ancho de la franja costera, fiscalizar el vertido de aguas residuales, entre otros. Aprender de la experiencia francesa que prohíbe los desarrollos próximos en las primeras líneas del borde a fin de resguardar el desarrollo económico con la protección de la naturaleza. Francia definió su borde costero como una entidad geográfica que permite el desarrollo de las localidades bajo los criterios de una distancia respecto de la línea de costa; el reconocimiento del carácter de los espacios costeros y la urbanización ya existente. Sin duda, es una tarea pendiente de los legisladores y tomadores de decisiones que influyen sobre el borde costero. Un desarrollo costero planificado como el que se aplicó en la costa del Mar Negro hubiese sido ideal para el desarrollo sustentable del borde costero, pero en Chile esto sería muy difícil de conseguir debido a la PNDU que nos rige en la actualidad desde 1979 cuando el suelo se declaró como un bien no escaso, dejando el desarrollo turístico a la iniciativa privada.

BIBLIOGRAFIA

Arriagada, Camilo, *“Impactos del desarrollo inmobiliario y turístico de pequeñas localidades balneario Litoral Central Chileno” Proyecto Uapoya*. Santiago, Chile 2011.

Arriagada, Camilo y Gana, Alejandro; *Revista de Urbanismo N° 28 del Departamento de Urbanismo de la FAU de la U de Chile*, Santiago, Chile 2013.

Booth, Rodrigo *“La ostentación del ocio y el enclave turístico; la playa de Miramar en el debut de Viña del Mar”*, Santiago, Chile 2004.

_____, _____ *“Turismo, panamericanismo e ingeniería civil. La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón (1917 – 1931)”*, Santiago, Chile 2014.

Cordero, Eduardo, *“El Derecho Urbanístico, Los Instrumentos de Planificación Territorial y el régimen jurídico de los bienes públicos”*. *Revista de Derecho PUCV*. Valparaíso, Chile, 2007.

_____, _____, *“Ordenamiento Territorial, justicia ambiental y zonas costeras”*, *Revista de Derecho PUCV*. Valparaíso, Chile, 2011.

Debariberi, R: *“Segunda residencia un excelente nivel de demanda y con variada oferta que alcanza para satisfacer todos los gustos”*. Instituto Inmobiliario de Chile. Santiago, Chile 2005.

Fu – Chen, Lo & Yue – Man, Yeung; *“Emerging world cities in Pacific Asia”*. Ed. United Nations University Press, Tokyo, Japan in association with The Chinese University of Hong Kong, 2010.

Guevara Martínez, Julio, 'Metodología de Investigación para la caracterización de corredores urbanos'. *Revista 'La Psicología y la Ciudad'*. Facultad de Psicología UPAEP, México, 2007.

Gurovich, Alberto: "*Conflictos y negociaciones: La Planificación Urbana en el desarrollo del Gran Santiago*". Revista de Urbanismo Universidad de Chile 2000.

Lladó, Marcela: "*Nuevos Movimientos Sociales Urbanos en la lucha por la inclusión del Transporte Sustentable en Santiago de Chile*". Tesis para optar al título de Socióloga, Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Santiago, Chile 2006.

López, Diego; "*El desarrollo urbanístico en las áreas turísticas del litoral valenciano: el norte del litoral Castellonense*". *Cuadernos de Geografía N° 71*. Universidad de Valencia, España 2002

Maldonado, Carlos; "*Turismo y comunidades indígenas: Impactos, pautas para autoevaluación y códigos de conducta*". Serie de Red de Turismo Sostenible Comunitario para América Latina, REDTURS, 2006.

Mallqui, A, *La planificación de la Gestión del Riesgo de Desastres. ¿Cómo desarrollar ciudades resilientes?* Fractal Revista de Arquitectura – UPLA, 2012.

Moreno Jaramillo, Cecilia; "*La conurbación: rizoma urbano y hecho ambiental complejo*". Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2008.

Pánez, Alexander; "*El desarrollo metropolitano del gran Valparaíso en debate*". Tesis para optar al grado de magíster en urbanismo, Universidad de Chile, Santiago, 2013

Paskoff, Roland; *“Las líneas costeras. Impactos del desarrollo en su evolución”*. Ed. Masson, París, 1997.

Pérez de las Heras, Mónica; *“Manual de Turismo Sostenible: Cómo conseguir un turismo social, económico y ambientalmente responsable”*. Ed. Mundiprensa, España, 2004.

PRC y PLADECO Algarrobo, (1996)

PRC Y PLADECO Concón, (1998)

Rodríguez, Gregorio; Gil, Javier y García, Eduardo. *Metodología de la investigación cualitativa*. Málaga: Ed. Algibe, 1999.

Sancho, Amparo; *“Introducción al turismo”*. Organización Mundial del Turismo. España, 2009.

Segovia, Alexis; *“Análisis del crecimiento urbano por segundas residencias en el borde costero de dos comunas de la V región: Zapallar y Papudo”*. Tesis para optar al título de geógrafo, Santiago de Chile, 2005

Segueur, Suzanne; *“¿Desarrollo sustentable en la Bahía de Coquimbo?”*. Estudio de las transformaciones físicas y sociomambientales período 1980 – 2012. Tesis para optar al grado de Magíster en Urbanismo, Universidad de Chile, 2012.

Veliz, Guido; *“Conurbación La Serena Coquimbo”*, *Revista Geográfica*. Coquimbo, Chile 1990.

Vera Rebollo, Fernando; *“Análisis territorial del turismo. Una nueva geografía del turismo”*. Editorial Ariel, Barcelona, 1997.

Sitios web visitados

www.observatoriourbano.cl

www.minvu.cl

www.ine.cl

www.bordecostero.cl

www.portalinmobiliario.cl

www.cchc.cl

www.algarrobo.cl

www.municoncon.cl

www.elmercurio.cl

www.elmercuriovalpo.cl

www.latercera.cl

www.purb.cl

www.scielo.cl

www.ciper.cl

www.youtube.com

www.facebook.com

www.twitter.com

www.turismoalgarrobo.cl

www.municipalidaddealgarrobo.cl

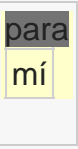
www.defensa.cl

www.unwto.org

www.cybertesis.cl

ANEXO:

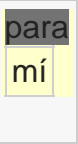
En este anexo se deja constancia de la tramitación sin éxito por conseguir los permisos de edificación otorgados por la DOM de Algarrobo dentro de los plazos necesarios para efectos del desarrollo de esta tesis:

Plataforma Ley del Lobby no-reply@leylobby.gob.cl a través de amazones.com	11 feb.
	

Estimado(a) MARCELA ALEJANDRA LLADÓ JAVIEL,

Hemos recibido su solicitud de audiencia con folio MU001AP0000119 (Municipalidad de Algarrobo).

Saludos,
Plataforma Ley del Lobby

Plataforma Ley del Lobby no-reply@leylobby.gob.cl a través de amazones.com	12 feb.
	

Estimado(a),

Con motivo de la solicitud de audiencia (MU001AP0000119, Municipalidad de Algarrobo) presentada con fecha 11/02/2016, se cita a usted para el día 01/03/2016 a las 12:30 horas a presentarse en DOM ALGARROBO.

Previo a la realización de la audiencia, se les requerirá a los asistentes la exhibición de sus cédulas de identidad o pasaporte en caso de ser extranjero.

En caso que no fuese posible la asistencia a la audiencia en el día y hora propuesto, se le solicita comunicarse, con a lo menos 24 horas de anticipación, con la recepción de la autoridad al teléfono 35-2200111-2200117.

Saludos,
Plataforma Ley del Lobby