

UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
ESCUELA DE POSTGRADO

PROPUESTA METODOLÓGICA PARA LA LOCALIZACIÓN DE STRIP CENTERS EN CIUDADES INTERMEDIAS *CASO CURICÓ*

Autor: Sebastián Alejandro Valenzuela Asenjo

Profesor Guía: Hernán Elgueta Strange

TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE MAGISTER EN
DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE PROYECTOS
INMOBILIARIOS.

Curicó, Noviembre 2017

INDICE

CAPÍTULO 0 - MARCO TEÓRICO:	6
CAPÍTULO 1 - IDENTIFICACIÓN Y JERARQUIZACIÓN DE VARIABLES	72
CAPÍTULO 2 - METODOLOGÍA DE ANÁLISIS Y RELACIONES ENTRE LAS VARIABLES	82
CAPÍTULO 3 - APLICACIÓN DE METODOLOGÍA A CASO DE ESTUDIO	86
CAPÍTULO 4 - CONCLUSIONES DE LA METODOLOGÍA DESARROLLADA APLICADA AL CASO DE CURICÓ	110
CAPÍTULO 5 - REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	115

INTRODUCCIÓN:

En los últimos años en Chile se ha incrementado la presencia de centros comerciales tipo Strip Center. Esta tendencia inmobiliaria se caracteriza por ubicarse en calles con gran flujo vehicular, contar al frente con un importante número de estacionamientos y por ser una alternativa rápida y conveniente para el cliente. En Chile estos centros comerciales se componen por tiendas anclas tipo minimarket, supermercados, farmacias y bancos. A estas se suman negocios complementarios como centros de pago, lavanderías, peluquerías o tiendas de comida preparada entre otros. Debido a que son una alternativa altamente concurrida por el público, hay diversas variables y factores que influyen en la decisión de localizar un Strip Center para un inversionista inmobiliario.

Curicó se considera una ciudad intermedia por su condición de urbe que crea puentes de conexión entre zonas rurales y urbanas, siendo para la población rural la oportunidad de acceder a instalaciones básicas (como escuelas, hospitales, centros administrativos o mercados) y servicios (como el empleo, la electricidad, los servicios de tecnología o transporte). Esta infraestructura y equipamiento se encuentran concentrados en el centro de la ciudad, lo que provoca congestión, dificultades viales y un aumento de tiempo para que las personas puedan acceder a ellos.

Frente a la problemática anterior, una posible solución es la instalación de comercios tipo Strip Center en la ciudad, lo cual genera la siguiente pregunta: ¿qué sector estratégico sería el óptimo para la instalación de un Strip Center en Curicó?

En esta tesis se presenta una propuesta metodológica que pretende apoyar la toma de decisiones para la ubicación de un Strip Center en Curicó, en la región del Maule. Primero se identifica la metodología de análisis para detectar oportunidades de implementación de comercio en ciudades intermedias. Luego se señalan y jerarquizan las variables que determinan la ubicación de un centro de comercio. Posteriormente se desarrolla la metodología de análisis de las relaciones entre las variables para poder establecer la ubicación. Después se aplica el análisis en el caso de estudio de la ciudad de Curicó y finalmente se exponen las conclusiones alcanzadas de los principales resultados obtenidos en la aplicación de la metodología de análisis.

CAPÍTULO 0

MARCO TEÓRICO:

Las ciudades son entornos urbanos complejos donde las variables inciden en la vida de las personas, accesibilidad a servicios, infraestructura, trabajo, etc.

Año a año se publican los resultados de las mediciones realizadas en de acuerdo a las bases metodológicas realizadas a partir del año 2011 que fueron publicadas posteriormente el año 2013 en la revista INVI y que miden los Índices de Calidad de Vida Urbana (ICVU). Esto busca identificar los índices que pudiesen tener algún déficit en las comunas y ciudades de Chile.

Este trabajo analiza los cambios en la calidad de vida urbana en las principales áreas metropolitanas del país en la última década: Gran Santiago, Gran Valparaíso y Gran Concepción. Para tal efecto, aplica el Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU) para determinar posibles patrones y tendencias que puedan dar señales sobre las huellas de esta metropolización. Conforme el hecho que es posible que en la próxima década dos de cada tres personas vivan en áreas metropolitanas en Chile, esta investigación pretende entregar ciertas orientaciones sobre su configuración socioterritorial a actores públicos y privados que tienen incidencia en el desarrollo urbano, con el propósito de aportar a la construcción de urbes más cohesionadas, sustentables y competitivas.

Orellana Ossandón, A., Bannen Lanata, P., Fuentes Arce, L., Gilabert Peralta, H., & Pape Casale, K. (2013). Huellas del proceso de metropolización en Chile. *Revista INVI*, 28(77), 17-66.

El estudio muestra que hay comunas que se encuentran en desfavorables respecto a la situación general nacional lo que disminuye su calidad de Vida Urbana.

Es el caso de Curicó existen varios indicadores que se encuentran en una situación desfavorable respecto del promedio nacional, los cuales se destacan en los gráficos a continuación.

Estos indicadores refuerzan la idea de que se deben mejorar las condiciones de habitabilidad urbana. Una manera de contribuir es mejorando la accesibilidad de las personas a los bienes y servicios.

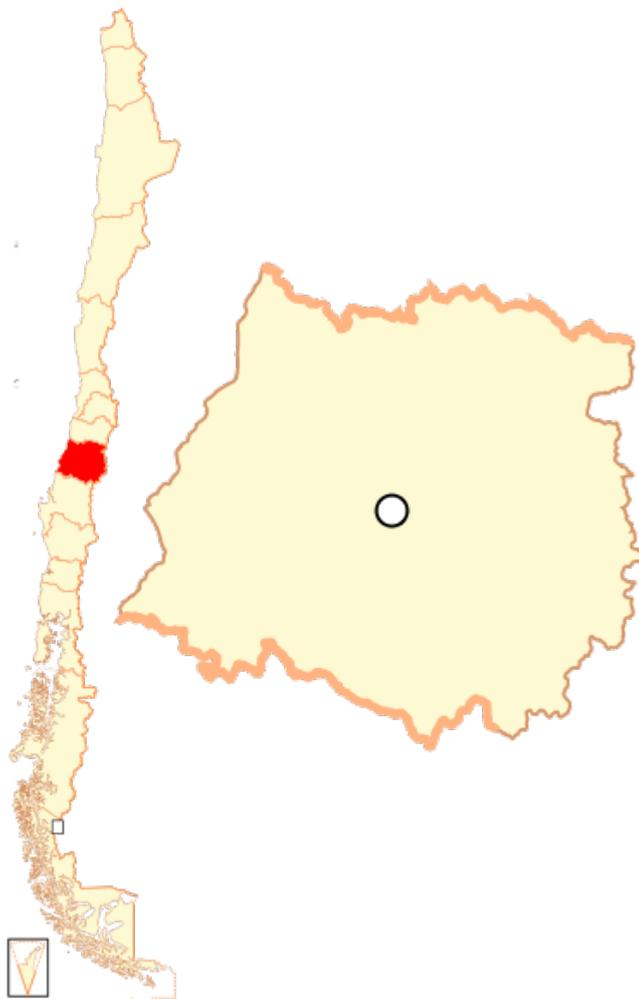
ESTRUCTURA CAPÍTULO 0: ANTECEDENTES

1. **UBICACIÓN**
Curicó esta en una zona rural.
2. **CURICÓ: ECONOMÍA AGRÍCOLA**
La ubicación de Curicó genera una economía rural.
3. **POBLACIÓN Y MIGRACIÓN**
La economía rural genera un desplazamiento del campo a la ciudad para vivienda, pero sigue manteniendose el trabajo en el campo.
4. **CRECIMIENTO DE LA CIUDAD**
El desplazamiento hace que la ciudad necesite mas habitaciones y crezca, esto aleja el centro de la ciudad periferica.
5. **INDICADORES DE CALIDAD DE VIDA URBANA**
Datos obtenidos del informe Indice de Calidad de Vida Urbana
6. **CASOS.**
Casos actuales de Curicó que reflejan este proceso
7. **CONCLUSIONES CAPÍTULO 0**

1. UBICACIÓN:

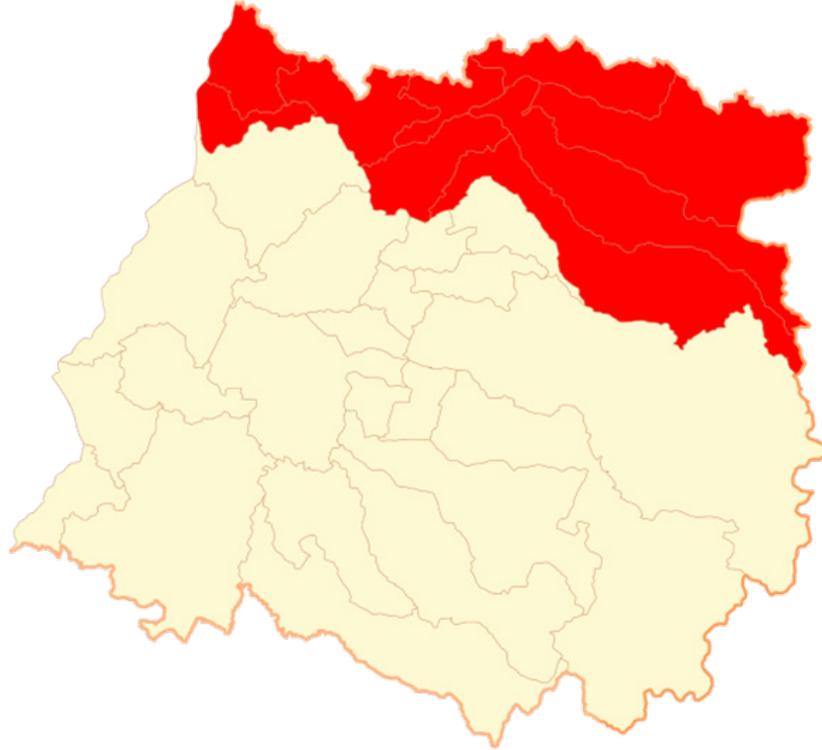
La ciudad de Curicó es la capital de la "Provincia de Curicó", emplazada en la séptima región del Maule, de Chile.

Le Región del Maule se ubica en l zona central de Chile:



fuelle: Wikipedia s.f.

La Provincia de Curicó que se puede ver destacada en color rojo en el gráfico de la séptima región del Maule:



fuelle: Wikipedia s.f.

La Comuna de Curicó destacada en color rojo dentro de la séptima región del Maule:



fuelle: Wikipedia s.f.

2. CURICÓ: ECONOMÍA AGRÍCOLA

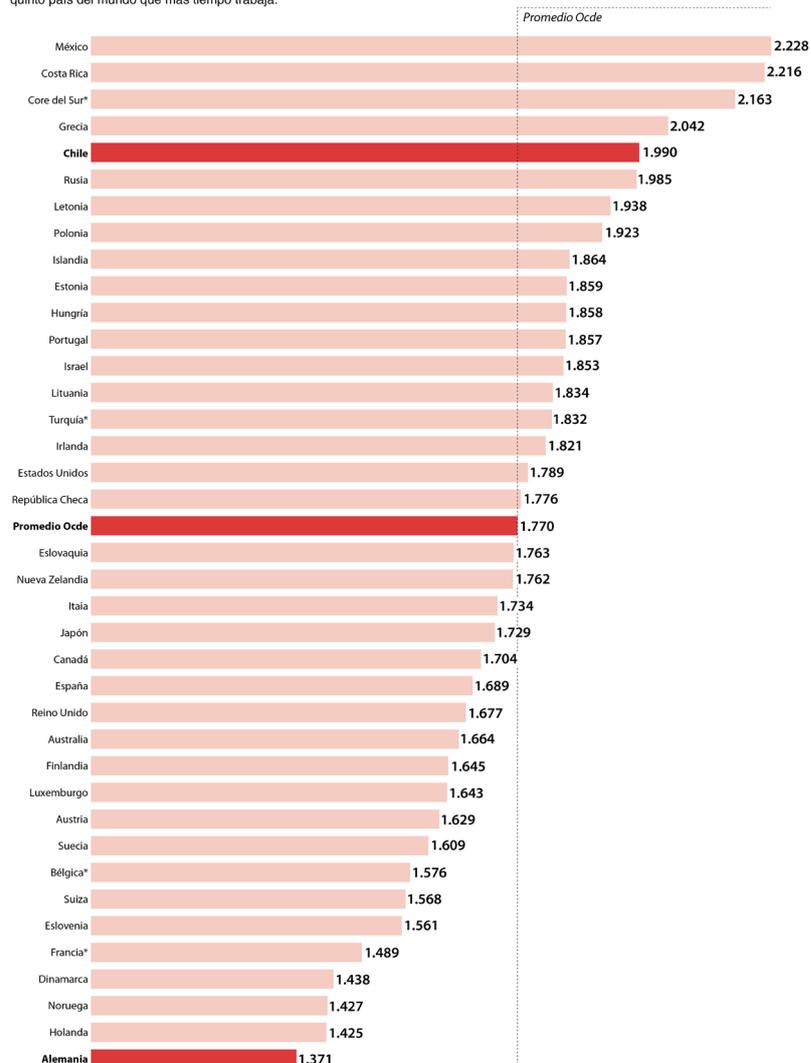
Chile es uno de los países donde más horas se trabajan.

En el país la gente en general tiene largas jornadas laborales por lo que les queda muy poco tiempo para dedicar a su familia y el hogar y lo que menos quieren es perder tiempo en tacos para ir a comprar cosas, por lo que deben sacrificar su tiempo o pagar precios bastante más alto en los “boliches” del barrio, con tal de no tener que dirigirse al centro, si es que tienen la suerte de que el negocito tiene lo que necesitan.

En Curicó este problema es en muchos casos peor, puesto que su lugar de trabajo muchas veces es en el campo, fuera de la ciudad, por lo que además se decrementa su tiempo más aun ya que deben desplazarse diariamente de la ciudad al campo y del campo a la ciudad, disminuyendo su valioso tiempo familiar.

LOS PAÍSES QUE MÁS Y MENOS HORAS TRABAJAN AL AÑO

El ránking entregado por Ocede arrojó que Chile es el quinto país del mundo que más tiempo trabaja.



Fuente: Ocede

Hilda Oliva - LA TERCERA

Desde sus orígenes Curicó fue una ciudad turística y de producción agrícola.

Fue fundada con el fin de ser una ciudad de paso y de abastecimiento para los viajeros que se movían desde Santiago hacia el sur y viceversa.

Con la creación del tren surgieron las famosas tortas Curicanas que le han dado un reconocimiento a esta ciudad, para los viajeros, Curicó se hacía una parada obligada, para comprar sus populares dulces. Esta parada de los viajeros hizo que se desarrollara el comercio en los alrededores de la estación del tren (puerta de entrada a la ciudad) fenómeno que fue potenciado con la creación del terminal de buses que se ubicó frente a la estación de trenes.

Últimamente ha reflatado el turismo con el creciente interés de los viajeros que desean disfrutar del agroturismo y conocer las rutas del vino y la vida campesina, puesto que Curicó es una zona principalmente agrícola y destacada en el mundo vitivinícola. Los empresarios del rubro han sabido aprovechar y explotar esta situación generando, por ejemplo, una de las más reconocibles fiestas de la vendimia a nivel nacional, lo que ha servido como plataforma para dar a conocer sus productos y crear nuevos negocios. Junto con ellos se han creado las famosas rutas del Vino y cada año crecen más y más las exportaciones al extranjero tanto de vino como de frutas de la zona.

Algunos de los productos destacados de Curicó son el azúcar, pastas, embutidos, productos lácteos, vinos y frutas de exportación. Estos últimos han cobrado una gran fuerza en el mercado de las exportaciones. Lo que ha traído consigo una serie de cambios en los procesos de producción, que son mucho más complejos y delicados que los que tradicionalmente se utilizaban para abastecer el mercado local.

Esto ha requerido la mejora en la tecnología y los procesos, pero también el aumento considerable en la contratación de mano de obra, por lo que Curicó ha debido acoger la migración de muchas personas que vienen en búsqueda de trabajo mejor pagado, dado que el agro industria





vinculada a las exportaciones permite pagar mejor a los trabajadores, para obtener mejores resultados.

El crecimiento agrícola y turístico derivado de ello, ha impactado también en el rubro inmobiliario ya que ha crecido tanto la población permanente de la ciudad como la población flotante. Se puede observar por ejemplo el surgimiento de grandes hoteles respondiendo a esta nueva demanda.

El concepto de modernización agraria se refiere al conjunto de transformaciones provocadas por la introducción de nuevos factores de producción capitalista o empresarial, que significarían un crecimiento relevante de la eficacia productiva; así una vez que los factores productivos innovadores se encontraran disponibles, el requisito de su utilización debería hacer rentable los nuevos modelos de producción. De ese modo, una vez confirmada la rentabilidad de la incorporación de las nuevas tecnologías y de adquirir las habilidades necesarias para su manejo, los nuevos factores productivos empiezan a sustituir las formas tradicionales de producción y gestión: el cambio técnico y la difusión de innovaciones cumplen una función central en la modernización del campo alrededor del mundo; sin embargo, su desarrollo y aplicación ha demostrado a la par, el acompañamiento de un proceso de cambio social complejo (Shaw, 2007)

La globalización genera expectativas tanto en lo económico, lo educacional y lo cultural. En el marco social, la mayor articulación entre los centros urbanos y las zonas rurales, incentivan a la migración en búsqueda de mejoras oportunidades, cuestión que puede observarse con mayor ímpetu en los jóvenes, no obstante, puntualizan que la migración urbana-rural no siempre están asociadas a las oportunidades económicas, sino que además ocurren en el plano de la cultura (Cereceda y Barría 2014)

LATINOAMERICA Y RURALIDAD

Los asentamientos humanos de América Latina han sido caracterizados históricamente por una fuerte concentración de la población en pocos centros urbanos, en tanto las áreas rurales se distinguen como territorios altamente sub-ocupados predominando en ellas un patrón disperso de la población, representado por las economías campesinas. (de Mattos, 1979) (Margarita Riffo Rosas y Carol Retamales Villa, año 2007, Página 2)

Debido a la función agrícola de esta zona ha producido que suban los precios de los suelos. Esto ha provocado que la población campesina se haya visto presionada a abandonar los campos vendiendo sus tierras y desplazándose a la ciudad. En el caso de Curicó esta situación ha contribuido al aumento demográfico de la ciudad, pero escasamente se ha dado respuesta a la demanda habitacional dejando muy de lado el equipamiento de estas nuevas zonas de ocupación, creándose un déficit aun no resuelto.

Las transformaciones estructurales del capitalismo iniciadas al final de la década del '70 en los países capitalistas desarrollados, y que se internacionalizaron con mayor intensidad a partir de la década de los '90, luego de los eventos políticos de la caída del Muro de Berlín, serían la expresión del paso atrás por parte del régimen fordista, modelo hasta esa fecha vigente, basado en la ampliación de la productividad de los factores de producción (vía profundización del progreso técnico) (Harvey, 1993).

El espacio social rural latinoamericano, se advierten en las últimas tres décadas algunas de las siguientes tendencias: consolidación del proceso de transición demográfica, lo que impacta en la estructura y configuración de la familia rural; proceso de urbanización de medianos y pequeños centros urbanos; desarrollo de modelo tecnológico intensivo (revolución verde); transformación de la estructural del mercado laboral; y procesos de emigración campo-ciudad. (Romero Cabrera, 2012)

Se produce una revalorización de la complementariedad existente entre las actividades agropecuarias y el desarrollo de otras actividades económicas rurales no agrícolas que son fuentes de ingresos para la población, especialmente con mayores recursos (Grammont y Martínez, 2009)



CHILE Y RURALIDAD

La evolución de los asentamientos de población en general, se vinculan a procesos más amplios referidos al cambio económico y social registrado en cada país. Ello significa que las formas de ocupación, organización, acondicionamiento y utilización del espacio están históricamente condicionadas por las características de la producción y sus implicancias en las estructuras sociales y que el patrón de asentamiento característico de una sociedad determinada es un subproducto del estilo de desarrollo predominante en ella (Jordan, 1987) (Margarita Riffo Rosas y Caro1 Retamales Villa, año 2007, Página 4)

La reforma agraria hace que los campesinos pasen a ser propietarios de terrenos, que en los años posteriores dejarán trasladándose a la ciudad.

En el periodo actual de Modernización Rural a partir de la década del 80, que se orienta a la exportación de productos silvo agropecuarios con ventajas comparativas, se observa un proceso activo de descampesinización que ha afectado tanto a parceleros de la Reforma Agraria como a campesinos tradicionales que han transferido sus predios en el contexto de una mayor dinámica del mercado de tierras. (Margarita Riffo Rosas y Caro1 Retamales Villa, año 2007, Página 5)

Con el pasar de los años la actividad agrícola se ha ido diversificando y modernizando, mejorando los procesos, subiendo los estándares y trayendo consigo una serie de actividades relacionadas directa e indirectamente. Por ejemplo, se ha ampliado el mercado que antes era local y nacional ahora con un crecimiento constante de las exportaciones transformándose en un mercado mundial.

La expansión a las exportaciones, ha logrado generar mejores precios de venta, sin embargo, las exigencias de calidad en todo el proceso también han aumentado, incorporando nuevas actividades, como por ejemplo mediciones y controles de laboratorio, tratamientos de control de plagas, estándares de producción, frigoríficos, embalajes especiales, etiquetados, máquetin, transportes especializados y un sinnúmero de otros aspectos que no se consideraban en la antigua agricultura. Todas estas nuevas disciplinas han requerido de nuevos profesionales que las desarrollen.

Además, se ha generado actividades anexas como el agro turismo, que requiere del desarrollo de más actividades especializadas.



CURICO Y RURALIDAD

Considerando como zona de estudio la comprendida entre la Región de Coquimbo por el norte y la Región de Los Lagos por el sur, donde se concentra más del 90% de la población Chilena, la Región del Maule es la segunda después de la región de O'Higgins, con mayor cantidad de comunas rurales porcentualmente, de sus 30 comunas 29 de ellas son consideradas rurales, según el estudio denominado Comunas Rurales de Chile realizado por Julio Berdegué, Esteban Jara, Félix Modrego, Ximena Sanclemente y Alexander Schejtman.

Según datos de la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (ODEPA) la Región del Maule es la segunda a nivel nacional en cantidad de hectáreas de terreno de plantaciones frutales, con un total de 62.034 hectáreas en el 2013. Lo que ha ido incrementando sostenidamente año a año.



Hectáreas Frutícolas
Región del Maule



Según cifras de Servicio de Impuestos Internos entre el año 2010 y 2014 en Curicó las empresas han tenido la siguiente variación en cantidad de trabajadores clasificados según categorías, se han destacado las categorías que eventualmente podrían necesitar oficinas.

Suma de N° TRABAJADORES (5,6)	Etiquetas					Total general
Etiquetas de fila	2010	2011	2012	2013	2014	Total general
AGRICULTURA, GANADERIA, CAZA Y SILVICULTURA	16.024	15.989	18.458	19.489	18.393	88.353
ACTIVIDADES INMOBILIARIAS, EMPRESARIALES Y DE ALQUILER	10.876	11.334	12.850	10.026	11.004	56.090
COMERCIO AL POR MAYOR Y MENOR, REP. VEH.AUTOMOTORES/ENSERES DOMESTICOS	9.844	7.574	7.772	10.027	9.463	44.680
CONSTRUCCION	5.677	5.242	6.342	7.012	6.747	31.020
INDUSTRIAS MANUFACTURERAS NO METALICAS	7.927	7.545	4.733	5.434	5.246	30.885
ADM. PUBLICA Y DEFENSA, PLANES DE SEG. SOCIAL AFILIACION OBLIGATORIA	2.021	2.040	2.111	2.975	3.028	12.175
TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES	3.083	3.501	3.429	3.208	2.470	15.691
ENSEÑANZA	1.905	1.712	2.083	2.128	2.140	9.968
INDUSTRIAS MANUFACTURERAS METALICAS	818	1.140	1.532	1.627	1.417	6.534
HOTELES Y RESTAURANTES	844	773	930	1.055	1.277	4.879
SERVICIOS SOCIALES Y DE SALUD	374	426	487	540	571	2.398
OTRAS ACTIVIDADES DE SERVICIOS COMUNITARIAS, SOCIALES Y PERSONALES	911	946	698	304	301	3.160
INTERMEDIACION FINANCIERA	846	159	1.195	246	244	2.690
EXPLOTACION DE MINAS Y CANTERAS	111	156	180	179	207	833
SUMINISTRO DE ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA	120	123	120	130	179	672
CONSEJO DE ADMINISTRACION DE EDIFICIOS Y CONDOMINIOS	7	8	2	11	17	45
PESCA					4	4
Total general	61.388	58.668	62.922	64.391	62.708	310.077

Se han seleccionado las empresas que están en el rango que facturan más de 2.400 UF anuales, que son las que eventualmente podrían pagar oficinas:

- 1.- Sin Información: contribuyentes cuya información tributaria declarada, no permite determinar un monto estimado de ventas.
- 2.- 1er. Rango Micro Empresa: 0,01 a 200,00 UF Anuales
- 3.- 2do. Rango Micro Empresa: 200,00 a 600,00 UF Anuales
- 4.- 3ro. Rango Micro Empresa: 600,00 a 2.400,00 UF Anuales
- 5.- 1er. Rango Pequeña Empresa: 2.400,00 a 5.000,00 UF Anuales
- 6.- 2do. Rango Pequeña Empresa: 5.000,00 a 10.000,00 UF Anuales
- 7.- 3er. Rango Pequeña Empresa: 10.000,00 a 25.000,00 UF Anuales
- 8.- 1er. Rango Mediana Empresa: 25.000,00 a 50.000,00 UF Anuales
- 9.- 2do. Rango Mediana Empresa: 50.000,00 a 100.000,00 UF Anuales
- 10.- 1er. Rango Gran Empresa: 100.000,00 a 200.000,00 UF Anuales
- 11.- 2do. Rango Gran Empresa: 200.000,00 a 600.000,00 UF Anuales
- 12.- 3er. Rango Gran Empresa: 600.000,00 a 1.000.000,00 UF Anuales
- 13.- 4to. Rango Gran Empresa: más de 1.000.000,00 UF Anuales

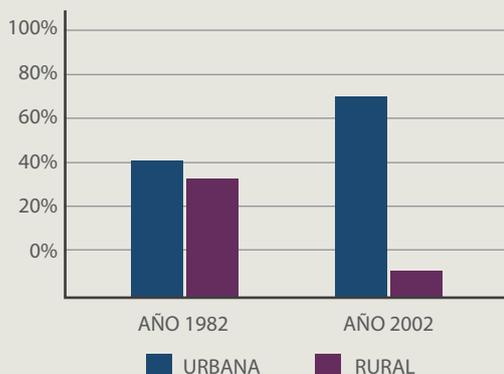
3. POBLACIÓN Y MIGRACIÓN:

La población total de Curicó ha experimentado un aumento constante y sostenido entre los años 1982 y 2002; este aumento se refleja en el crecimiento de la población urbana de la comuna que pasa de representar un 55% del total en 1982, a un 84% en el 2002.

Por su parte, la población rural es inferior a la población urbana durante todo el periodo considerado y ha experimentado una significativa disminución, pasando de concentrar un 45% de la población total en 1982 a solo un 16% el año 2002 (página 8 del texto dinamica-de-cambios-en-el-patron-de-asentamiento-de-la-poblacion-rural-region-del-Maule)



Población rural versus población urbana:



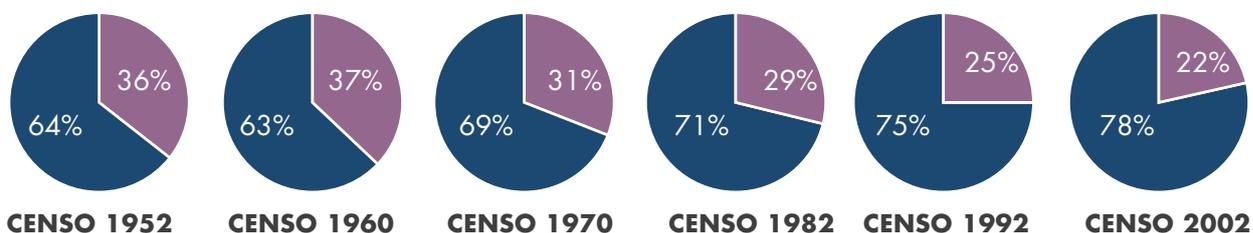
	URBANA	RURAL
AÑO 1982	55%	45%
AÑO 2002	84%	16%

La ciudad de Curicó ha tenido un crecimiento sostenido en el tiempo, logrando un porcentaje cada vez mayor de concentración de la población en la Ciudad de Curicó en comparación con el resto de la Comuna.

Población	CENSO 1952			CENSO 1960			CENSO 1970		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Comuna	41.817	20.283	21.534	51.702	25.111	26.591	60.021	29.232	30.789
Comuna - ciudad	15.044	8.063	6.981	19.140	10.391	8.749	18.759	10.008	8.751
Ciudad	26.773	12.220	14.553	32.562	14.720	17.842	41.262	19.224	22.038
Comuna	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comuna - ciudad	36%	40%	32%	37%	41%	33%	31%	34%	28%
Ciudad	64%	60%	68%	63%	59%	67%	69%	66%	72%

Población	CENSO 1982			CENSO 1992			CENSO 2002		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Comuna	84.698	41.625	43.073	104.113	51.545	52.568	119.585	58.768	60.817
Comuna - ciudad	24.148	13.244	10.904	26.380	14.171	12.209	26.138	13.566	12.572
Ciudad	60.550	28.381	32.169	77.733	37.374	40.359	93.447	45.202	48.245
Comuna	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comuna - ciudad	29%	32%	25%	25%	27%	23%	22%	23%	21%
Ciudad	71%	68%	75%	75%	73%	77%	78%	77%	79%

Comparación entre Población de Comuna menos la Ciudad de Curicó y Población de la ciudad de Curicó

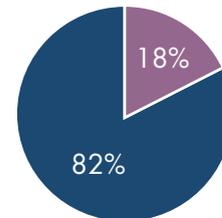


Datos entregados por Instituto Nacional de Estadística de Chile, por Ley de Transparencia. Gráficos de elaboración propia.

En los Gráficos tipo torta, se puede observar el aumento que ha tenido la población de la Ciudad de Curicó comparativamente con el resto de la comuna, pese a que la superficie territorial de la Ciudad de Curicó constituye solo un 18% de la superficie total comunal.

La comuna de Curicó posee una superficie de 7.487 km² mientras que la ciudad solo posee una superficie de 1.328 km²

Porcentaje de terreno de la ciudad de Curicó comparativamente al resto de la comuna



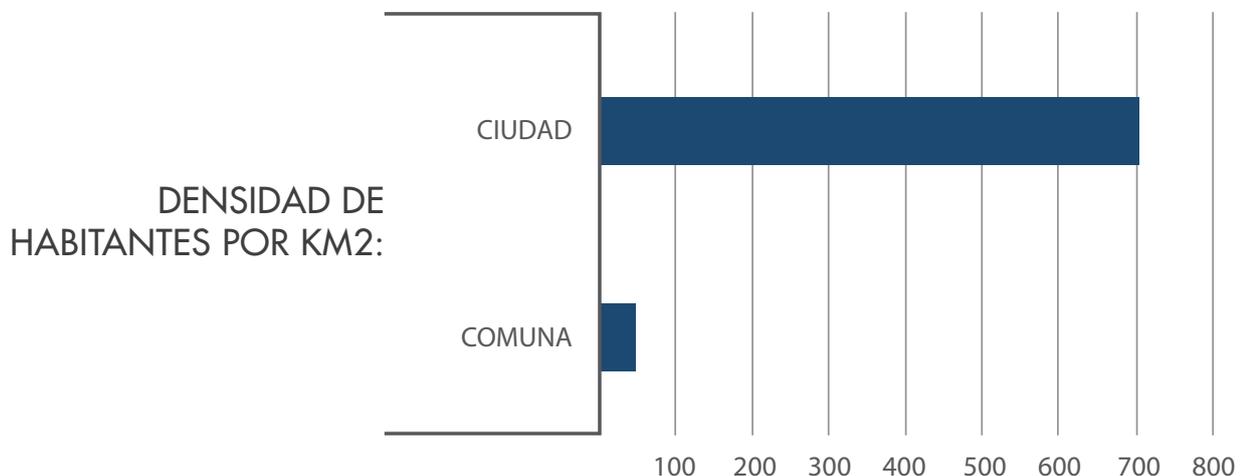
Esto arroja que en la ciudad tenemos una densidad promedio de 70,4 habitantes por km², mientras que en el resto de la comuna tenemos una densidad promedio de 4,2 habitantes por km².

Ciudad de Curicó

70,4 habitantes por km²

Comuna de Curicó menos la ciudad de Curicó

4,2 habitantes por km²



POBLACIÓN CARACTERIZACIÓN (CAMPELINOS/PROFESIONALES %)

Las familias han respondido diversificando sus medios de subsistencia combinando trabajo en sus predios con trabajo fuera del predio: existe una creciente disociación entre el espacio de trabajo donde ocurre la explotación y el espacio de vida y de consumo; se destaca que en un tercio de las explotaciones del país no existe hogar y no vive nadie de manera permanente (Cereceda y Barría, 2014)

los empleos tradicionalmente agrícolas se complementan cada vez más con empleos e ingresos no agrícolas como estrategias de sustento de los campesinos y de los trabajadores agrícolas. (Cereceda y Barría, 2014)

Los cambios que ha experimentado la sociedad rural a partir de los eventos descritos han llevado a mencionar que estamos frente a una nueva ruralidad que se aprecia desde el rol de las ciudades, la agroindustria y la conectividad que han facilitado y potenciado la expansión de la cultura y otros patrones urbanos que han alterado el mundo rural y el de los que pequeños campesinos de forma significativa.

Según los datos del VII Censo Agropecuario del año 2007, analizando el número de personas ocupadas durante el periodo estacional Febrero y Abril (2007) por región (período trimestral que representa la mayor ocupación laboral anual) La región del Maule está en segundo lugar a nivel nacional con un 23.94% con 96.465 trabajadores, después de la región de O'Higgins con un 24.09% de la fuerza laboral.

Se observa que del número total de trabajadores por temporada en el trimestre con mayor cantidad de empleados (Febrero – Abril 2007) casi un 50% se concentra en las regiones de O'Higgins y Maule.

Según los datos del INE, considerando el periodo de más baja estacionalidad, es decir, durante los meses de Mayo a Julio del 2006, un 77,28% del total de los trabajadores son de sexo masculino mientras que el 22,72% restante son mujeres. Mientras que para el periodo de más alta estacionalidad, es decir, de Noviembre de 2006 a Enero de 2007, la proporción de hombres llega al 65,8% y la de las mujeres al 34,2%.

Estos cambios producidos en la estructura agraria y comercial han impulsado a las mujeres a entrar al mercado laboral motivadas por las necesidades de supervivencia. Además, se suma la penetración de las necesidades de consumo lo que ha generado una presión por mejorar la calidad de vida de las mujeres rurales y el deseo de proporcionar educación a los hijos como mecanismo de asegurar su futuro. (Cereceda y Barría, 2014)

los hijos de agricultores tienen expectativas distintas y ligadas al quehacer urbano, lo que es impulsado fuertemente por sus padres, ya que una de las motivaciones más importantes para que la mujer emprenda una actividad económica es financiar el estudio de sus hijos. (Cereceda y Barría, 2014)

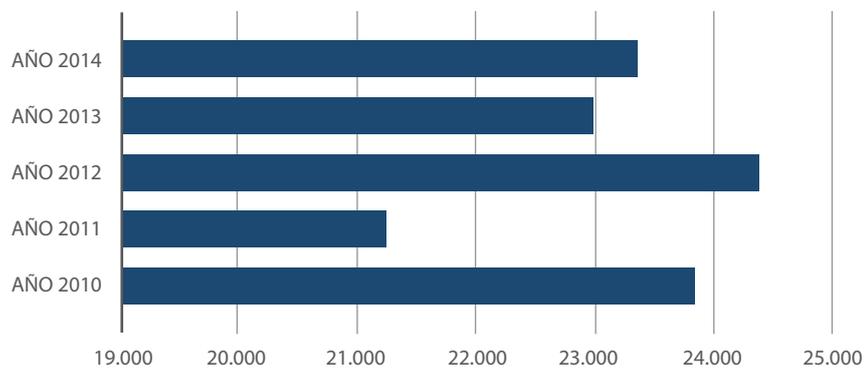
4. CRECIMIENTO DE LA CIUDAD:



Al analizar los indicadores económicos, se puede observar que en el sector que eventualmente podría necesitar oficinas ha habido una disminución de los trabajadores.

AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014
23.852	21.213	24.389	22.978	23.439
	-11,1%	15,0%	-5,8%	2,0%

VARIACIÓN DE CANTIDAD DE TRABAJADORES, AÑOS 2010 - 2014



Esto en contraste a que en la ciudad de Curicó hay un constante crecimiento de la población.

1.3 Población por grupos de edad 2002 y 2015

Edad	2002	2015	% según Territorio 2015		
			Comuna	Región	País
0 a 14	31.544	28.898	20,06	20,05	20,36
15 a 29	28.592	35.300	24,51	23,95	23,79
30 a 44	31.042	30.416	21,12	19,93	21,36
45 a 64	19.745	35.415	24,59	25,20	24,17
65 y más	8.662	13.996	9,72	10,86	10,32
Total	119.585	144.025	100	100	100

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2002 y Proyección de población 2015, INE.

Según cifras de Servicio de Impuestos Internos entre el año 2010 y 2014 en Curicó las empresas han tenido la siguiente variación en cantidad de trabajadores clasificados según categorías, se han destacado las categorías que eventualmente podrían necesitar oficinas.

El 74,52% de los santiaguinos ABC1 propietarios de una vivienda la adquirió entre los 25 y los 35 años. Así lo reveló la primera versión del estudio "Perspectivas Económicas, Sondeo 2016".



<http://www.zoominmobiliario.com/noticia/el-74-de-santiaguinos-abc1-propietarios-de-una-vivienda-la-compro-entre-los-25-y-35-anos/>

El segmento etario que más compra viviendas, es mayor proporcionalmente en la comuna que en la región y que en el país.

% SEGÚN TERRITORIO 2015

RANGO ETARIO	REGIÓN	PAIS	COMUNA
15 - 29 años	23,95	23,79	24,51
30 - 44 años	19,93	21,36	21,12
TOTAL	43,88	45,15	45,63

Por otro lado, uno de los segmentos que menos compra es sobre los 65 años, y en la región hay un menor porcentaje proporcionalmente en la comuna que en la región y que en el país, de este rango etario.

% SEGÚN TERRITORIO 2015

RANGO ETARIO	REGIÓN	PAIS	COMUNA
65 o más años	10,86	10,32	9,72

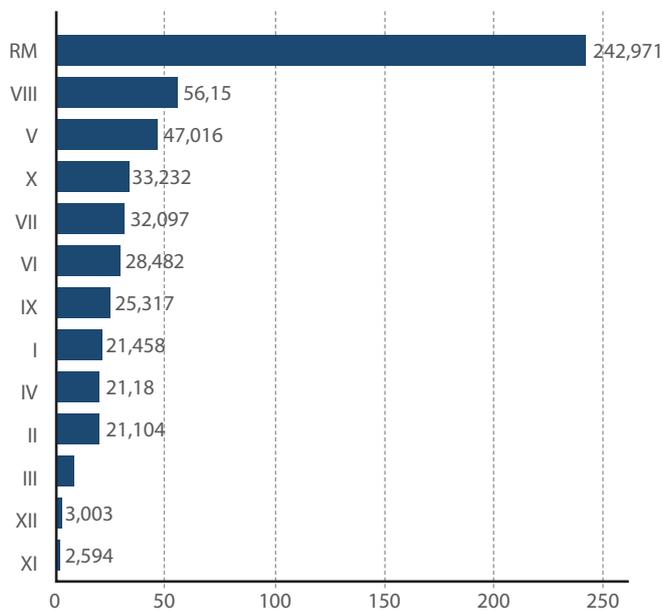
Tabla 21
Estimación de requerimientos con base en el
Censo 2002 según regiones político administrativas

Región	Viviendas irrecuperables (a)	Hogares Allegados (b)	Núcleos allegados hacinados (c)	Núcleos alleg. hacinados con autonomía (d)	Total requerimientos (a+b+c)	Requerimientos de construcción de nuevas viviendas (a+b+d)	Requerimientos de construcción c/mil habitantes
I	7.894	9.328	7.293	4.237	24.515	21.459	52,5
II	2.882	12.376	9.260	5.846	24.518	21.104	45,2
III	3.650	3.103	4.202	2.184	10.955	8.937	36,3
IV	8.717	7.324	10.025	5.139	26.066	21.180	35,9
V	15.906	17.576	21.948	13.534	55.430	47.016	31,1
VI	10.388	10.986	11.431	7.108	32.805	28.482	37,1
VII	11.747	12.125	13.935	8.225	37.807	32.097	35,9
VIII	19.182	22.039	27.494	14.929	68.715	56.150	30,7
IX	10.623	8.732	12.500	5.962	31.855	25.317	29,9
X	13.102	11.484	14.919	8.646	39.505	33.232	32,0
XI	1.166	746	1.047	682	2.959	2.594	30,5
XII	590	1.465	1.296	948	3.351	3.003	21,3
RM	49.784	124.695	100.032	68.492	274.511	242.971	40,6
Total	155.631	241.979	235.382	145.932	632.992	543.542	36,7

Fuente: Dpto. Estudios DITEC con base en el procesamiento del Censo 2002.

En esta tabla con la estimación de los requerimientos habitacionales elaborados a partir del censo del 2002, se puede observar que la Región del Maule se encontraba en cuarto lugar después de la región metropolitana, con las mayores cifras de déficit.

ORDENAMIENTO DE REGIONES SEGÚN
Nº DE REQUERIMIENTOS



Fuente Dpto. Estudios DITEC con base en el procesamiento del Censo 2002. (datos tabla 19)

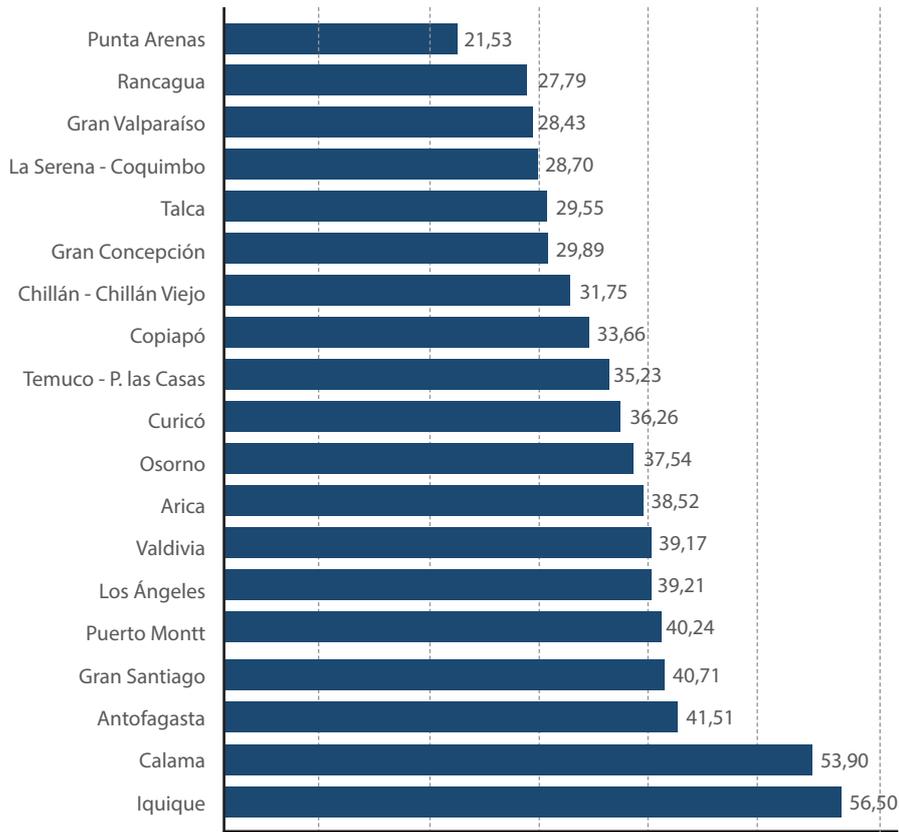
Tabla N° 24
Ranking de las Ciudades de 100 mil y más Hbtes. Al 2002
según índice de Requerimientos de Nuevas Viviendas por cada mil Hbtes.

CIUDAD*	Viviendas irrecuperables (a)	Hogares Allegados (b)	Núcleos allegados hacinados (c)	Núcleos Hacinaos con autonomía (d)	Total Requerimiento (a+b+c)	Requerimiento construcción nueva vivienda (a+b+d)	Requerimiento Construcción cada mil hab.
Punta Arenas	336	1,293	1,070	787	2,699	2,416	21.53
Rancagua	883	3,032	2,739	1,739	6,654	5,654	27.79
Gran Valparaíso	5,693	9,777	11,164	7,233	26,634	22,703	28.43
La Serena-Coquimbo	1,455	4,471	4,720	2,608	10,646	8,534	28.70
Talca	1,705	2,240	2,790	1,662	6,735	5,607	29.55
Gran Concepción	5,303	8,961	8,944	5,303	23,208	19,567	29.89
Chillán-Chillán Viejo	1,328	2,439	2,464	1,443	6,231	5,210	31.75
Copiapó	1,234	1,759	2,096	1,181	5,089	4,174	33.66
Temuco-Padre Las Casas	2,707	4,428	3,447	2,044	10,582	9,179	35.23
Curicó	809	1,749	1,506	1,038	4,064	3,596	36.26
Osorno	1,316	2,211	2,240	1,301	5,767	4,828	37.54
Arica	1,358	3,639	2,995	1,591	7,992	6,588	38.52
Valdivia	1,430	2,441	1,777	1,061	5,648	4,932	39.17
Los Angeles	943	2,458	2,094	1,340	5,495	4,741	39.21
Puerto Montt	2,086	2,316	2,349	1,663	6,751	6,065	40.24
Gran Santiago	39,413	115,759	89,572	61,605	244,744	216,777	40.71
Antofagasta	1,374	6,691	5,544	3,514	13,609	11,579	41.51
Calama	746	4,725	2,625	1,679	8,096	7,150	53.90
Iquique	4,160	5,314	3,808	2,362	13,282	11,836	56.50
Subtotal	74,279	185,703	153,944	101,154	413,926	361,136	37.83
País	155,631	241,979	235,382	145,932	632,992	543,542	36.7

Índice cada mil habitantes urbanos en viviendas particulares ocupadas
Fuente: Dpto. Estudios DITEC con base en el procesamiento del Censo 2002.

En esta tabla podemos observar que dentro de las ciudades de 100 mil y más habitantes, al 2002 la ciudad de Curicó se encontraba en el número 10 del ranking de ciudades con mayor requerimiento de construcciones nuevas, según índice por cada 1.000 habitantes.

RANKING DE LAS CIUDADES DE 100 MIL Y MÁS HABITANTES AL 2002 SEGÚN ÍNDICE DE REQUERIMIENTOS DE NUEVAS VIVIENDAS POR CADA MIL HABITANTES



Fuente de datos: Tabla 24

En el siguiente gráfico podemos observar que Curicó es esencialmente urbana, con una marcada diferencia en proporción al resto de las localidades de la provincia.

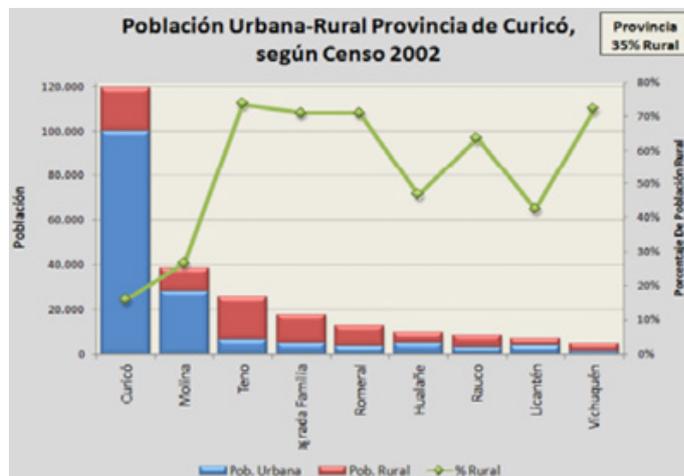


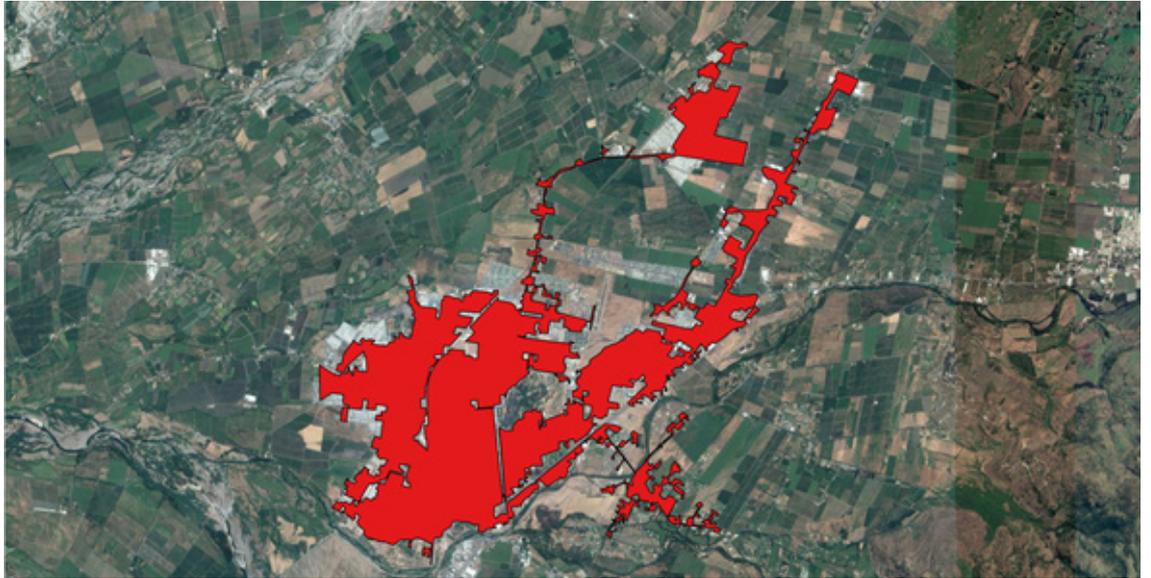
Gráfico elaborado por MINVU, www.minvu.cl Taller de Trabajo: Nuevas perspectivas para medir y analizar el déficit en Vivienda e Infraestructura SEREMI - SERVIU Maule septiembre 2009

En respuesta al crecimiento poblacional Curicó en los últimos años ha tenido una expansión territorial de la extensión urbana, producto de un desarrollo inmobiliario importante que busca dar respuesta a la necesidad habitacional.

A continuación, mediante gráficas sobre la vista aérea del territorio, se muestra el crecimiento y la expansión de la ciudad de Curicó durante periodos regulares de tiempo.

Curicó hasta el año 2004:

En color Rojo se ve el tamaño el ara que cubría las zonas edificadas en la ciudad de Curicó hasta el año 2004.



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes aéreas de Google Earth

Crecimiento de Curicó entre el año 2004 y el 2007:

En color naranja se puede observar un crecimiento en la zona perimetral a la ciudad consolidada, en los extremos norte y oriente. Además, se ve un crecimiento hacia el lado de Camino a Zapallar que está a las afueras de Curicó por la zona sur oriente traspasando el límite de la carretera. También se puede ver que en la localidad de Sarmiento que está cercana al límite Norte de Curicó hay un crecimiento importante.



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes aéreas de Google Earth

Crecimiento de Curicó entre el año 2007 y el 2010:

En color amarillo se observa un crecimiento que se concentra principalmente en la zona norte de Curicó. Además de el sector de Camino a Zapallar y en los extremos Norte y Sur de Sarmiento.



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes aéreas de Google Earth

Crecimiento de Curicó entre el año 2010 y el 2013:

En color verde observa un gran crecimiento en Curicó en gran parte de su perímetro incluso en zonas más centrales de la ciudad. También sigue aumentando el crecimiento de la zona de Camino a Zapallar y de Sarmiento. Destaca además que comienza un crecimiento importante en la zona entre el perímetro Norte de Curicó y la localidad de Sarmiento.



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes aéreas de Google Earth

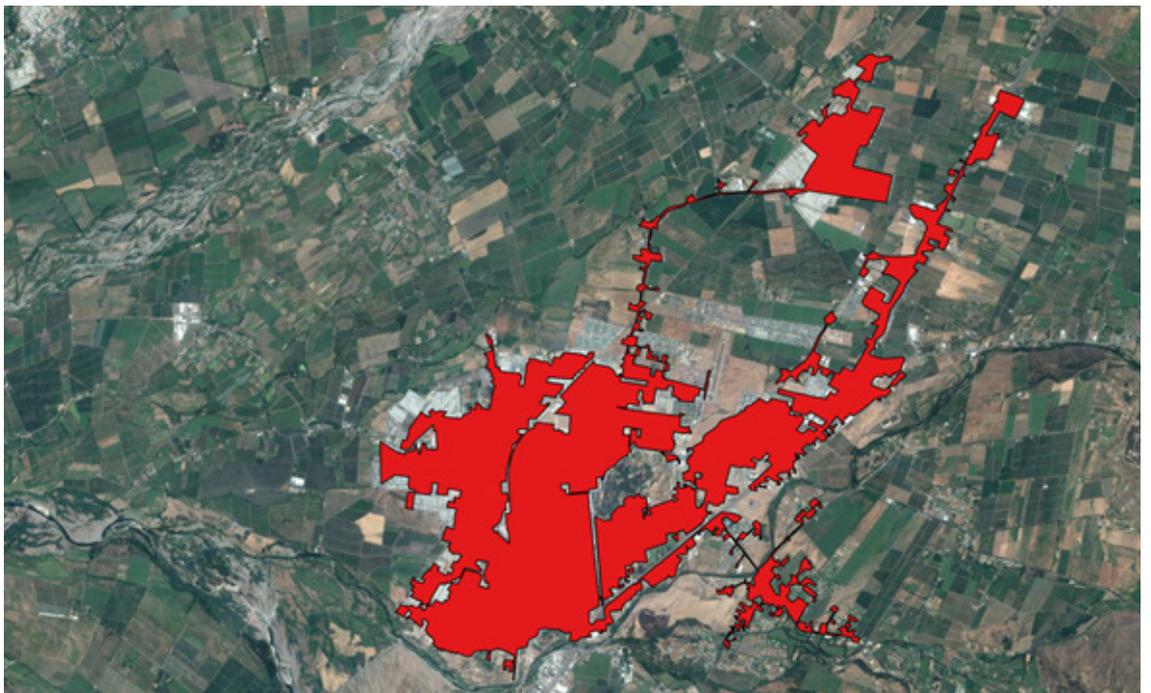
Crecimiento de Curicó entre el año 2013 y el 2016:

En color azul se observa un importante crecimiento en la zona norte. También se observa en la zona oriente y un pequeño crecimiento en el noroeste. Continúan poblándose las zonas de Camino a Zapallar y Sarmiento. Aumenta la proximidad entre Curicó y Sarmiento.



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes aéreas de Google Earth

Curicó hasta el año 2004: 15.525.329 = 15.525 hectáreas:



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes aéreas de Google Earth

Crecimiento de Curicó entre el año 2004 y el 2010: $937.106 // 1.367.232 = 2.304$ hectáreas



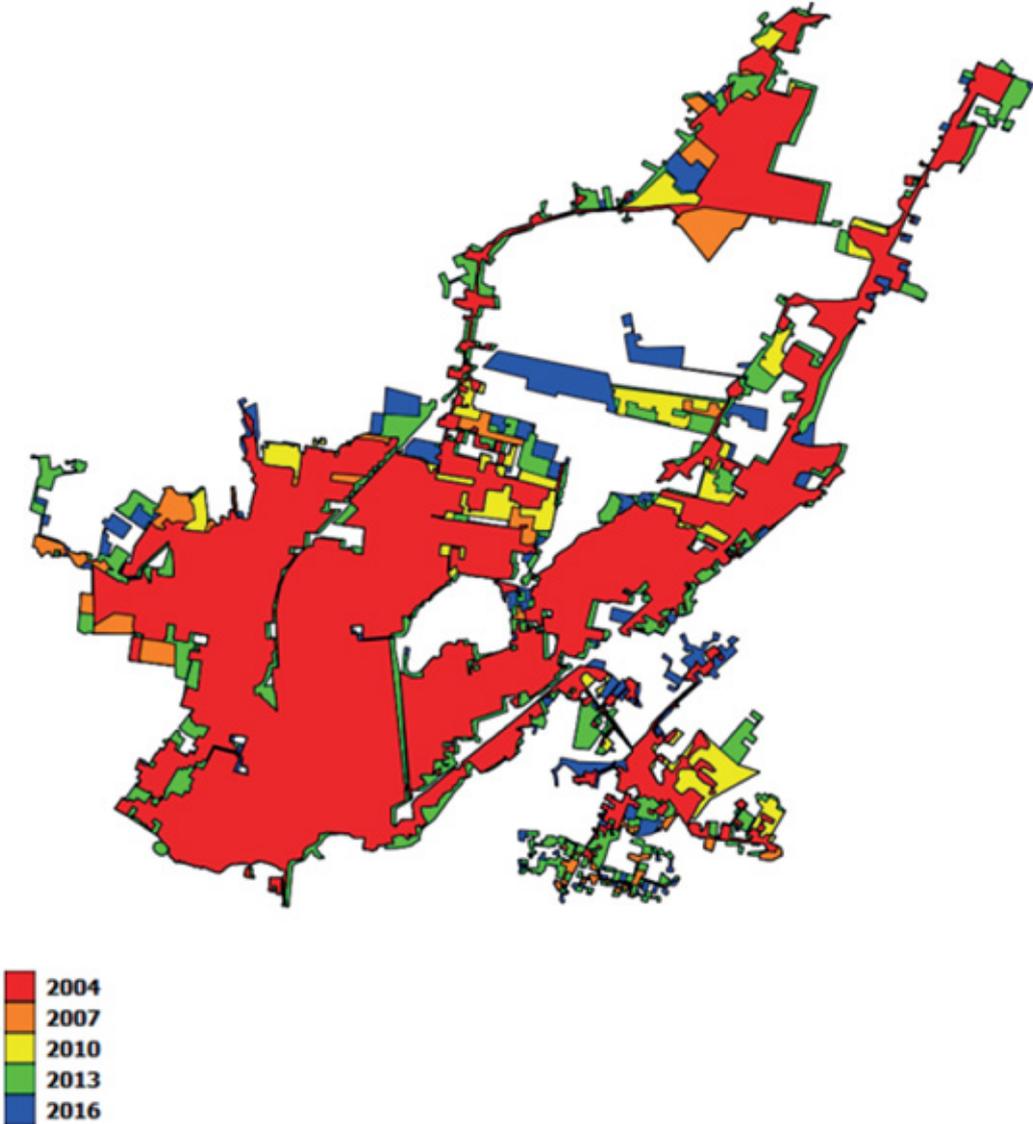
Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes aéreas de Google Earth

Crecimiento de Curicó entre el año 2010 y el 2016: $3.686.166 // 1.644.517 = 5.331$ hectáreas



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes aéreas de Google Earth

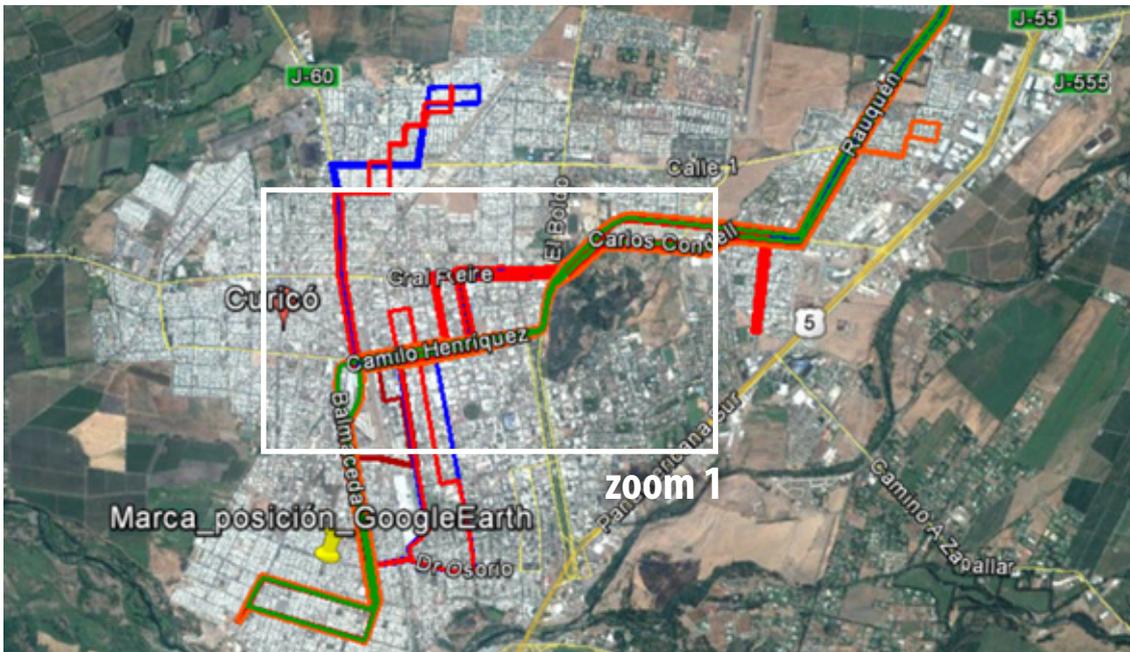
En esta gráfica se superponen todas las capas de crecimiento de la ciudad de Curicó en los distintos períodos



Fuente: Elaboración propia

A partir de este crecimiento de la ciudad, el transporte público (taxis colectivos) ha desarrollado una serie de recorridos que conectan parcialmente a las zonas urbanizadas con el centro ya que es en este lugar donde se desarrollan la mayor cantidad de actividades, se encuentran todos los servicios, y cen concentra el comercio en general, al que de algún modo debe acceder la comunidad.

Como se observa en las gráficas, la conectividad no logra una alta efectividad en la cobertura mediante el transporte público. Dejando áreas desprovistas o incomunicadas de manera transversal.



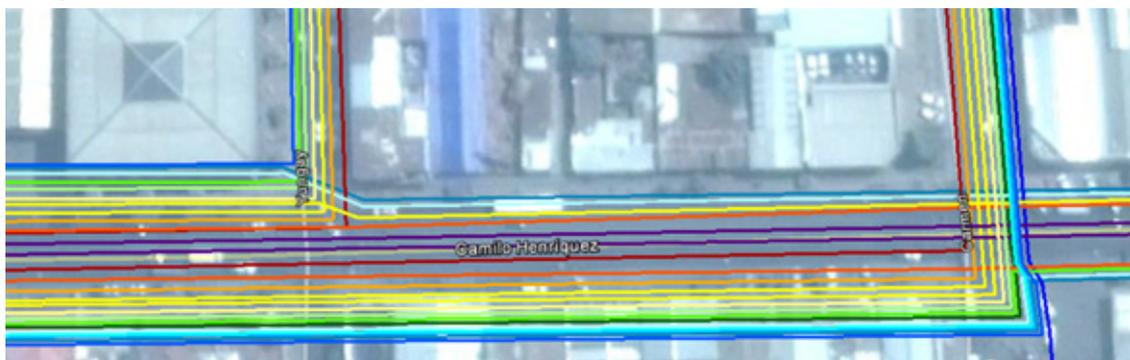
Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información emanada de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Imagen: Zoom 1:



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información emanada de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Imagen: Zoom 2:



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información emanada de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.



La creciente explotación agrícola en la zona ha traído consigo un aumento de demanda de viviendas, creándose nuevas poblaciones con muchas casas, pero desprovistas de equipamiento comercial formal.

Esto obliga a los residentes de estos sectores a desplazarse al "centro" de la ciudad, para abastecerse de la mayoría de sus insumos.

Como la ciudad ha crecido en población también creció el parque automotriz y las calles siguen siendo iguales, incluso más estrechas debido a que muchas calles se han transformado en estacionamientos concesionados, disminuyendo el ancho útil de desplazamiento.

Por este motivo es que se forma congestión vehicular y resulta una verdadera complicación los traslados masivos a ciertas horas del día.



vivir mejor



CARACTERIZACIÓN DE LA REGIÓN DEL MAULE

Población total: 908.097 Hab. –Promedio Pobl. Rural : 33,6%

7 de las 30 comunas de la región presentan niveles de ruralidad inferiores al 30% (Talca, Curicó, Linares, Constitución, Cauquenes, Molina y Parral)

Pobreza 17,7% de la población (CASEN 2006)

% Pobreza no indigente: 13,5%

% Indigencia: 4,2%

28% de la mano de obra ocupada se desempeña en el sector silvoagropecuario

Trabajo precario: 40 % de los ocupados son empleos informales y estacionales (meses azules).

www.minvu.cl Taller de Trabajo: Nuevas perspectivas para medir y analizar el déficit en Vivienda e Infraestructura SEREMI - SERVIU Maule septiembre 2009



Déficit VIVIENDA

Cálculo del déficit de vivienda

DÉFICIT HABITACIONAL - CANTIDAD DE VIVIENDAS

	Total requerimientos vivienda nueva. CASEN 2006	Aumento Hogares del 2007 al 2009	Permisos edificación de viviendas aprobados 2007-2008 -2009 (1)	Déficit de Vivienda Enero 2010	Déficit vivienda Quintil I	Déficit vivienda Quintil II	Déficit vivienda III a V
TOTAL REGION DEL MAULE	32.940	17.804	27.628	23.116	11.650	6.056	5.410

FUENTE: Elaboración propia a partir de información CASEN 2006, OBSERVATORIO URBANO y DITEC. (1) Permisos edificación 2009 estimado según promedio años 2004 al 2008.

	DEMANDA AL 01/01/2010			
	FSV I	FSV II	RURAL	DS 40
TOTAL	10.752	3.385	3.569	5.410
23.116				

FUENTE: Elaboración propia a partir de información OBSERVATORIO URBANO y DITEC

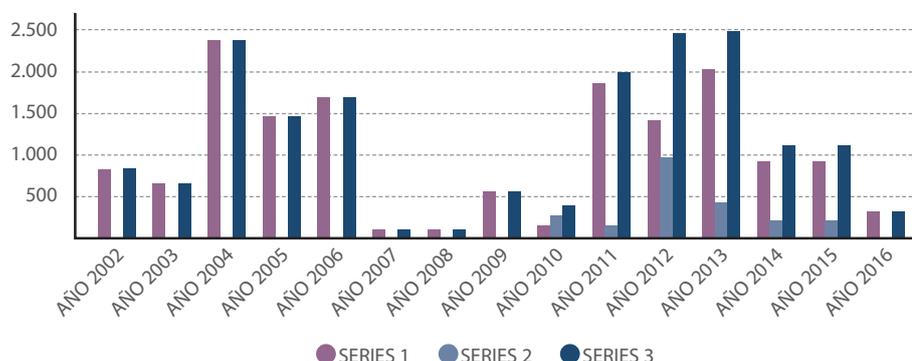
RURAL : % Ruralidad de la Región 33,6 % por déficit 23.116 = 7.767, por % quintil I y II (76,6%) = 5.949 por 60 % que califican = 3.569
 FSV II : Proporcionalidad de quintil II, 34,2% por 14.137 (saldo de déficit quintil I y II) = 4.835 por el 70 % = 3.385, el resto 30 % postula al FSV I
 D.S. : 100% DEFICIT QUINTIL 3, 4 Y 5



Según cifras del Ministerio de Vivienda y Urbanismo Los permisos de edificación son los siguientes:

AÑO	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
CASAS	827	739	2.386	1.492	1.707	106	122	571	146	1.877	1.464	2.066	940	970	342
DEPTOS	-	-	-	-	-	-	-	-	300	168	1.006	424	220	200	-
TOTAL	827	739	2.386	1.492	1.707	106	122	571	446	2.045	2.470	2.490	1.160	1.170	342

VARIACIÓN ANUALDE PERMISOS PARA CASAS, DEPARTAMENTOS Y TOTALES

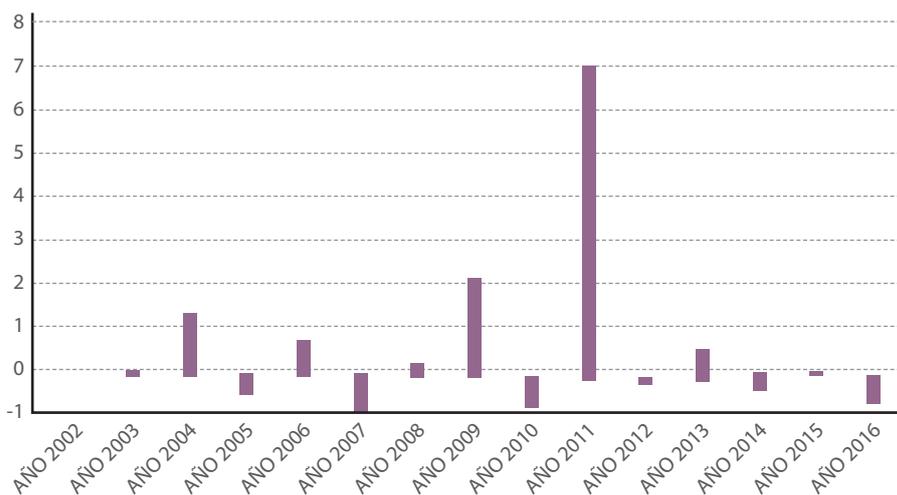


Se puede observar que del año 2002 al 2009, no hay permisos para departamentos, luego hay un crecimiento explosivo entre 2010 y 2012, pero a continuación baja progresivamente la cantidad de permisos.

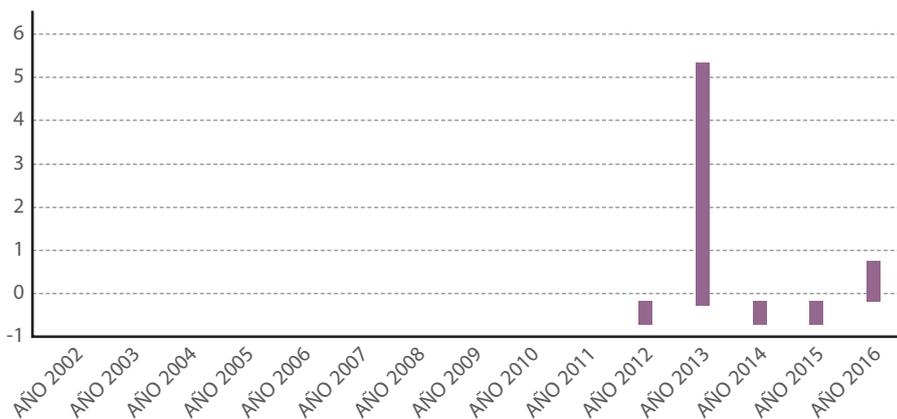
En cuanto a los permisos para casas podemos observar que es el producto que más se construye y desde hace más tiempo, pero proporcionalmente ha tenido un comportamiento de alza y baja similar al de los departamentos en los últimos años.

AÑO	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
P.CASAS		4%	149%	-49%	-74%	-92%	39%	225%	-62%	713%	-21%	62%	-45%	7%	-59%
P.DEPTOS		-	-	-	-	-	-	-	-	-48%	546%	-54%	-50%	73%	-
P.TOTALES		4%	149%	-49%	-74%	-92%	39%	225%	-15%	289%	22%	16%	-46%	16%	-68%

VARIACIÓN PORCENTUAL DE CANTIDAD DE PERMISOS PARA CASAS



VARIACIÓN PORCENTUAL DE CANTIDAD DE PERMISOS PARA DEPARTAMENTOS



En el siguiente gráfico se puede observar que hay un incremento anual que tiende a mejorar los estándares en cuanto a la cantidad promedio de metros cuadrados por vivienda, tanto en casas como departamentos.

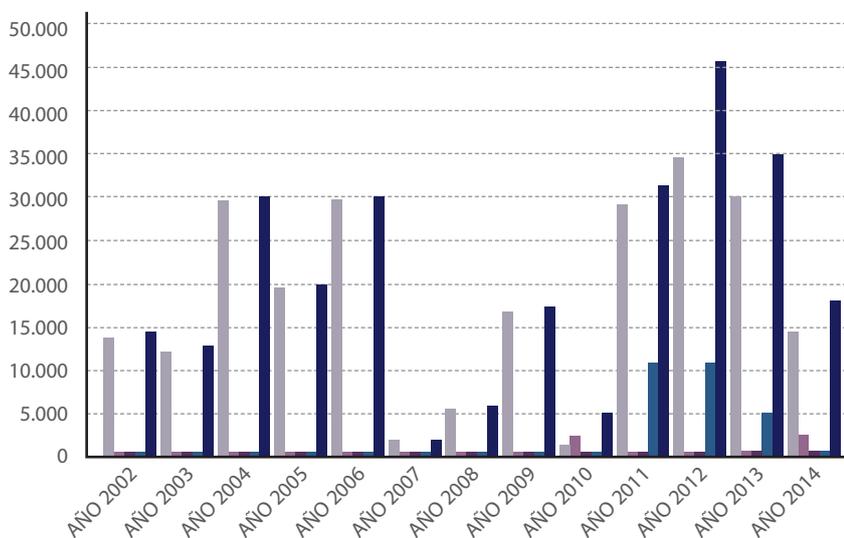
MT2 PROMEDIO DE CASAS, DEPARTAMENTOS Y TOTALES



Según cifras del Instituto Nacional de Estadísticas de Chile, este es la cantidad de permisos de edificación por categorías desde el año 2002 al 2014:

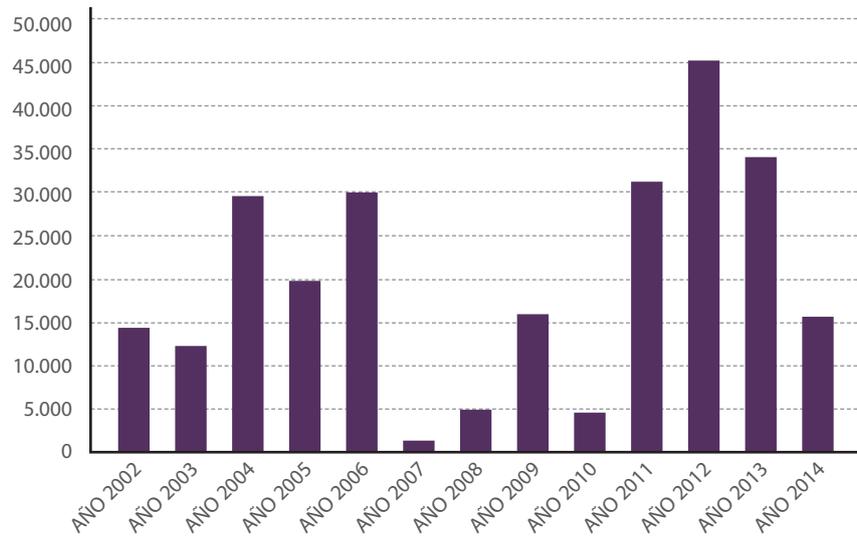
	CASAS	DEPARTAMENTOS	COMERCIO	OFICINAS	OTROS	TOTAL
AÑO 2014	14.484	2.640	267	92	381	17.864
AÑO 2013	28.875	480	515	79	5.147	35.096
AÑO 2012	34.150	630	430	200	11.675	47085
AÑO 2011	28.848	2.184	587	220	622	32.461
AÑO 2010	1.914	3.000	81	108	244	5347
AÑO 2009	17.157	-	264	69	261	17751
AÑO 2008	5.809	-	68	9	199	6.085
AÑO 2007	2.076	-	87	8	131	2302
AÑO 2006	29.614	-	130	20	349	30.113
AÑO 2005	19.840	-	128	18	408	20.394
AÑO 2004	29.625	-	130	70	477	30302
AÑO 2003	12.610	-	184	184	271	13.249
AÑO 2002	14.199	-	202	52	292	14.745

PERMISOS DE EDIFICACIÓN EN LA PROVINCIA DE CURICÓ



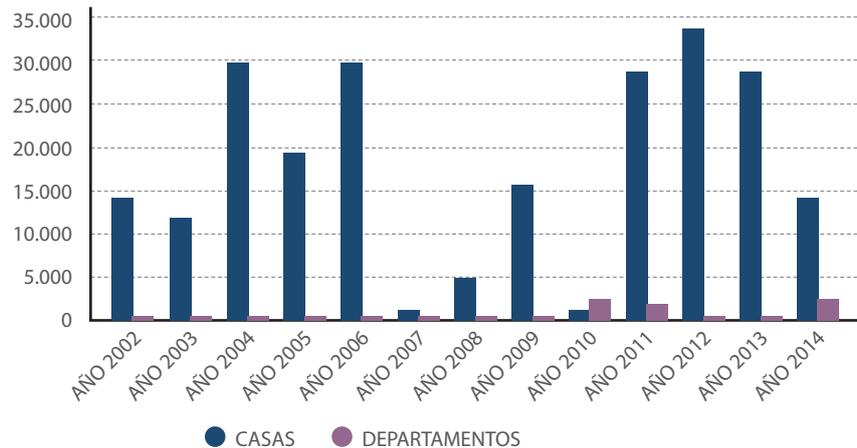
PERMISOS DE EDIFICACIÓN EN LA PROVINCIA DE CURICÓ

	TOTAL
AÑO 2002	14.745
AÑO 2003	13.249
AÑO 2004	30302
AÑO 2005	20.394
AÑO 2006	30.113
AÑO 2007	2302
AÑO 2008	6.085
AÑO 2009	17751
AÑO 2010	5347
AÑO 2011	32.461
AÑO 2012	47085
AÑO 2013	35.096
AÑO 2014	17.864



PERMISOS DE EDIFICACIÓN EN LA PROVINCIA DE CURICÓ

	CASAS	DEPARTAMENTOS
AÑO 2002	14.199	-
AÑO 2003	12.610	-
AÑO 2004	29.625	-
AÑO 2005	19.840	-
AÑO 2006	29.614	-
AÑO 2007	2.076	-
AÑO 2008	5.809	-
AÑO 2009	17.157	-
AÑO 2010	1.914	3.000
AÑO 2011	28.848	2.184
AÑO 2012	34.150	630
AÑO 2013	28.875	480
AÑO 2014	14.484	2.640



Se puede observar que históricamente la mayor cantidad de permisos de edificación en Curicó han sido, para viviendas y más específicamente para casas. Recién desde el año 2010 hay un desarrollo inmobiliario de departamentos. El resto de las categorías porcentualmente son insignificantes al lado de la cantidad de permisos de edificación para viviendas.

5. INDICADORES DE CALIDAD DE VIDA URBANA:

ICVU 2017

Índice de Calidad de Vida Urbana
Comunas y Ciudades de Chile



¿Qué mide el Índice de
Calidad de Vida Urbana (ICVU)?

“Las condiciones de vida de la población generadas a partir de las actuaciones y dinámicas de transformación del espacio urbano inducidas por actores públicos, privados y la sociedad civil, medidas y comparadas con información estadística provistas por fuentes oficiales públicas y privadas lo más actualizadas posibles”

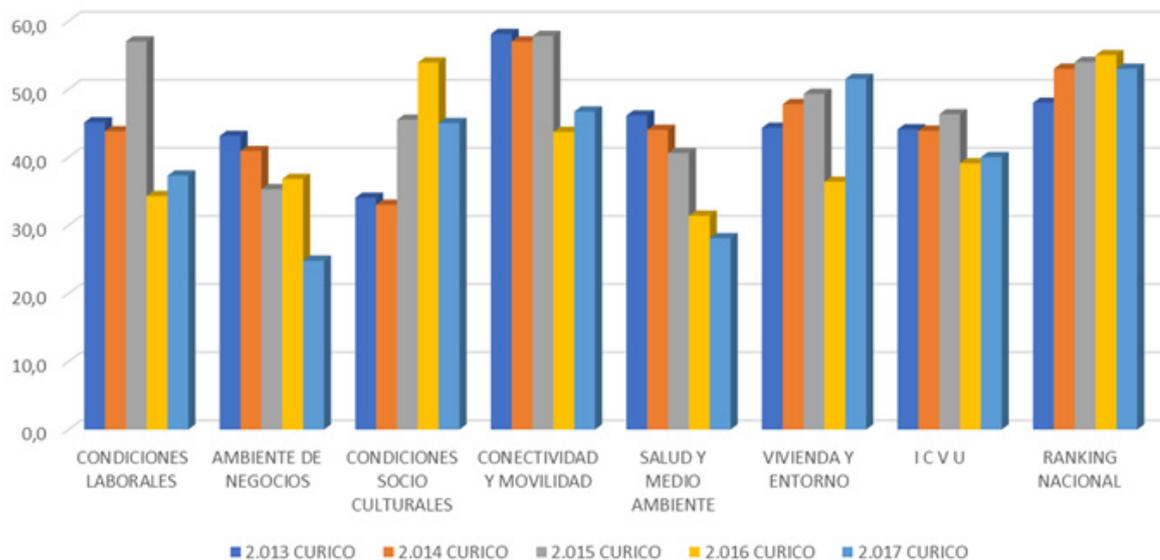


Fuente: informe de resultados de la aplicación de instrumento ICVU 2017

AÑO	COMUNA	CONDICIONES LABORALES	AMBIENTE DE NEGOCIOS	CONDICIONES SOCIO CULTURALES	CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD	SALUD Y MEDIO AMBIENTE	VIVIENDA Y ENTORNO	ICVU	RANKING NACIONAL
2.013	CURICO	45,1	43,1	34,0	58,1	46,1	44,3	44,1	48
2.013	PROMEDIO NACIONAL	44,7	37,4	36,9	51,2	50,6	52,1	34,5	
2.014	CURICO	43,8	40,9	33,0	57,0	44,0	47,8	43,9	53
2.014	PROMEDIO NACIONAL	52,7	40,5	36,3	47,0	52,3	48,7	46,1	
2.015	CURICO	57,0	35,3	45,5	57,8	40,6	49,3	46,3	54
2.015	PROMEDIO NACIONAL	59,2	40,1	44,8	46,2	58,9	43,5	47,8	
2.016	CURICO	34,3	36,8	53,9	43,7	31,4	36,4	39,1	55
2.016	PROMEDIO NACIONAL	41,8	41,2	37,3	40,4	54,1	36,4	42,3	
2.017	CURICO	37,3	24,8	45,0	46,7	28,1	51,5	40,0	53
2.017	PROMEDIO NACIONAL	45,1	27,9	39,6	44,7	47,3	46,4	42,9	

Fuente: Gráficos de elaboración propia a partir de información obtenida en informe de resultados de la aplicación de instrumento ICVU 2017

EVOLUCIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA URBANA DE CURICO



Fuente: Gráficos de elaboración propia a partir de información obtenida en informe de resultados de la aplicación de instrumento ICVU 2017

A partir del año 2014 en adelante Curicó se mantiene siempre por debajo del promedio nacional del Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU). También se puede observar que Curicó tiene una progresiva caída en el ranking nacional.

En el año 2017 alcanza el lugar 91 de los 93 puestos en el ítem de Salud y Medio Ambiente, con un puntaje de 28.1, mientras el promedio nacional marca los 47.3 puntos.

En el ítem Ambiente de Negocios hay una caída aún más pronunciada alcanzando los 24.8 puntos en el 2017, siendo precisamente este el que se relaciona directamente con el equipamiento tanto de hoteles, restaurantes o bancos como con el comercio en general. Además se observa un decremento en el ítem Conectividad y Movilidad. Sin embargo, el ítem de Vivienda y Entorno muestra un mejoramiento progresivo.

Los indicadores obtenidos del ICVU, permiten deducir que efectivamente hay un crecimiento en la ciudad en cuanto a viviendas. No obstante, los problemas de conectividad y transporte se han incrementado, lo que se suma a una notable falta de equipamiento comercial.

DIMENSIÓN	VARIABLE	FUENTE
CONDICIÓN LABORAL 	Ingreso promedio de los hogares	CASEN 2015
	Porcentaje de pobreza multidimensional CASEN 2015	CASEN 2015
	Porcentaje de Ocupados Asalariados con contrato de trabajo firmado	CASEN 2015
	Porcentaje de Ocupados con jornadas de trabajo superiores a 45 horas	CASEN 2015
	% de encuestados con percepción satisfecho y muy satisfecho con respecto al Empleo (encuesta de percepción)	EPCVU 2015
AMBIENTE DE NEGOCIOS 	Número de cajeros automáticos por cada 10 mil habitantes, enero 2016	Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras 2016
	Metros cuadrados obra aprobada Servicios (promedio 2013-2015) por cada 10.000 habitantes	INE
	N° de empleados en Hoteles y Restaurantes por cada 1000 habitantes, 2015	SII
	Porcentaje de población que ha recibido capacitación laboral en el último año	CASEN 2015

DIMENSIÓN	VARIABLE	FUENTE
CONDICIONES SOCIO CULTURALES 	Porcentaje de participación en organizaciones sociales	CASEN 2015
	Tasa de denuncias por delitos de violencia Intrafamiliar 2016	Subsecretaría de Prevención del Delito
	Promedio SIMCE 4° Básico 2015 MAT	MINEDUC
	Promedio SIMCE 4° Básico 2015 LEN	MINEDUC
	Tasa de embarazo adolescente 2012	Anuario Estadísticas Vitales
	Porcentaje de Puntajes PSU Igual o Superior a 450 puntos Establecimientos Municipales (proceso de admisión 2016)	SINIM-DEMRE
% de personas que usan por lo menos una vez por semana un parque o una plaza	EPCVU 2015	
CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD 	Porcentaje de hogares que tienen conexión a Internet	CASEN 2015
	N° Accidentes del tránsito por cada 10.000 habitantes 2014	CARABINEROS - CONASET
	Porcentaje de población que trabaja en la misma comuna donde reside	Levantamiento Censal 2012
	% de encuestados que considera estado de calles y avenidas buena y muy buena (Encuesta de Percepción)	EPCVU 2015
	% de encuestados que considera estado de veredas buena y muy buena (Encuesta de Percepción)	EPCVU 2015
% de encuestados que considera que la congestión vehicular es un problema muy grave o grave en su comuna	EPCVU 2015	

DIMENSIÓN	VARIABLE	FUENTE
SALUD Y MEDIO AMBIENTE 	Tasa años de vida potencialmente perdidos por cada 1.000 hab ambos sexos 2014	DEIS - MINSAL
	N° de personas que han sido tratadas por enfermedades respiratorias por cada 10.000 habitantes 2011	DEIS - MINSAL
	N° de personas que han sido tratadas por depresión por cada 10.000 habitantes 2011	DEIS - MINSAL
	Total Número de Camas Hospitalares y Clínicas por cada 1.000 habitantes 2013	DEIS - MINSAL
	Tasa de Mortalidad Infantil 2014	Anuario Estadísticas Vitales
	% de encuestado con percepción de ruido nada grave o no existe	EPCVU 2015
VIVIENDA Y ENTORNO 	Metros Cuadrados (M2) de Areas Verdes con Mantenimiento por Habitante (MTS²) 2015	SINIM
	Gasto total municipal por cada habitante de la comuna M\$ / Habitante (promedio 2013-2015)	SINIM
	Porcentaje de hogares con hacinamiento	CASEN 2015
	% de encuestados satisfechos y muy satisfechos con respecto a Seguridad (Encuesta de Percepción)	EPCVU 2015
	% de encuestados con percepción positiva con respecto a calidad Sedes sociales u otros lugares para el encuentro	EPCVU 2015
Presencia grave o muy grave de perros vagos	EPCVU 2015	

Fuente: informe de resultados de la aplicación de instrumento ICVU 2017

Región, Provincia y Comuna	AÑO	TOTAL VEHICULOS			TRANSPORTE DE CARGA					
		TOTAL	MOTORIZADOS	NO MOTORIZADOS	CAMIÓN SIMPLE	TRACTO CAMIÓN	TRACTOR AGRICOLA	OTROS CON MOTOR	REMOLQUE SEMI- REMOLQUE	OTROS SIN MOTOR
Curicó	2.001	16.232	15.954	278	1.072	56	68	11	172	-
Curicó	2.002	14.074	13.742	332	614	113	64	42	227	-
Curicó	2.003	15.172	14.823	349	580	72	75	141	248	-
Curicó	2.004	15.770	15.452	318	616	70	83	30	197	-
Curicó	2.005	16.732	16.366	366	623	95	80	40	241	-
Curicó	2.006	18.191	17.748	443	596	124	95	41	297	-
Curicó	2.007	19.233	18.740	493	644	163	96	47	355	-
Curicó	2.008	21.283	20.646	637	706	195	99	53	453	-
Curicó	2.009	22.997	22.358	639	746	201	104	53	438	-
Curicó	2.010	21.961	21.293	668	755	267	94	52	507	-
Curicó	2.011	25.444	24.847	597	836	183	110	78	414	-
Curicó	2.012	29.538	28.842	696	905	207	138	81	448	-
Curicó	2.013	33.328	32.577	751	938	241	161	90	439	-
Curicó	2.014	34.945	34.138	807	903	190	133	80	464	-
Curicó	2.015	37.379	36.625	754	924	188	98	92	398	-

Fuente: Gráficos de elaboración propia a partir de información obtenida desde la municipalidad de Curicó por la Ley de Transparencia

Región, Provincia y Comuna	AÑO	TRANSPORTE PARTICULAR								TOTAL TRANSPORTE PARTICULAR
		AUTOMOVIL, STATION WAGONS	JEEP TODO TERRENO	FORGÓN	MINI BUS	CAMIONETA	MOTOCICLET A Y SIMILARES	OTROS CON MOTOR	OTROS SIN MOTOR	
Curicó	2.001	8.077	556	925	72	3.673	156	4	106	13.569
Curicó	2.002	7.041	462	750	61	3.139	153	2	105	11.713
Curicó	2.003	7.796	468	807	78	3.429	143	2	101	12.824
Curicó	2.004	8.276	508	818	78	3.617	134	5	121	13.557
Curicó	2.005	8.755	534	830	96	3.938	175	7	125	14.460
Curicó	2.006	9.478	585	895	100	4.306	237	6	146	15.753
Curicó	2.007	10.149	552	896	116	4.315	421	6	138	16.593
Curicó	2.008	11.191	599	925	121	4.659	759	-	184	18.438
Curicó	2.009	12.285	634	911	125	4.899	943	-	210	20.007
Curicó	2.010	11.688	573	799	118	4.524	958	-	161	18.821
Curicó	2.011	14.100	633	925	148	5.289	1.181	4	183	22.463
Curicó	2.012	16.608	695	1.038	242	5.967	1.571	3	248	26.372
Curicó	2.013	19.168	702	1.138	190	6.580	1.852	5	312	29.947
Curicó	2.014	20.513	698	1.159	213	6.785	1.976	4	343	31.691
Curicó	2.015	22.371	680	1.253	233	7.149	2.129	4	356	34.175

Fuente: Gráficos de elaboración propia a partir de información obtenida desde la municipalidad de Curicó por la Ley de Transparencia

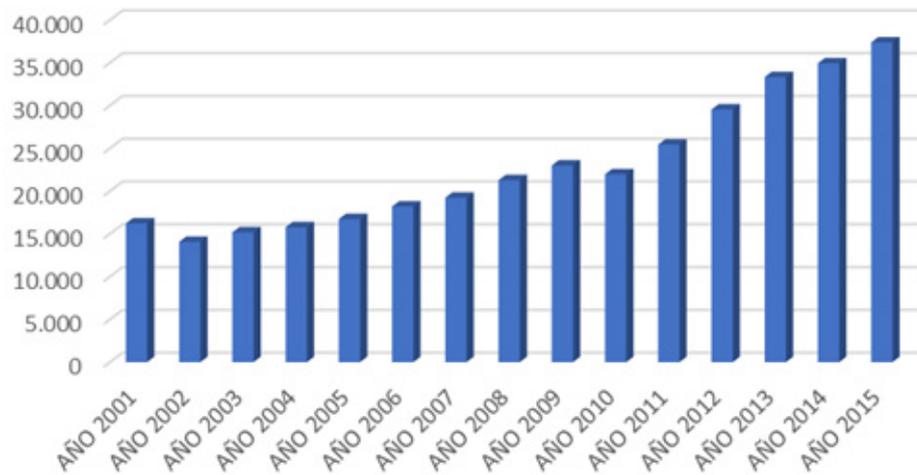
Región, Provincia y Comuna	AÑO	TRANSPORTE COLECTIVO											
		TAXI	TAXI BASICO	TAXI COLECTIVO	TAXI TURISMO	MINIBÚS	MINIBÚS TRANSPORT E COLECTIVO	MINIBÚS FURGÓN ESCOLAR Y TRABAJO	TAXIBUS	BUS	BUS TRANSPORTE COLECTIVO	BUS TRANSPORTE ESCOLAR Y TRABAJO	OTROS
Curicó	2.001	916	-	-	-	125	-	-	10	233	-	-	-
Curicó	2.002	-	198	708	-	-	33	88	-	-	264	-	-
Curicó	2.003	-	196	684	-	-	31	92	6	-	223	-	-
Curicó	2.004	-	170	674	-	-	30	88	6	-	249	-	-
Curicó	2.005	-	180	597	-	-	31	85	9	-	291	-	-
Curicó	2.006	-	194	609	-	-	36	98	8	-	340	-	-
Curicó	2.007	-	170	649	-	-	30	103	5	-	378	-	-
Curicó	2.008	-	155	705	2	-	27	36	4	-	408	2	-
Curicó	2.009	-	153	752	1	-	22	37	3	-	413	76	-
Curicó	2.010	-	154	749	4	-	22	122	1	-	331	82	-
Curicó	2.011	-	128	681	10	-	37	110	-	-	292	102	-
Curicó	2.012	-	113	719	19	-	-	126	-	-	322	88	-
Curicó	2.013	-	148	747	41	-	87	141	-	-	269	79	-
Curicó	2.014	-	148	681	38	-	104	137	-	-	329	47	-
Curicó	2.015	-	133	669	38	-	138	137	-	-	347	42	-

Fuente: Gráficos de elaboración propia a partir de información obtenida desde la municipalidad de Curicó por la Ley de Transparencia

PARQUE VEHICULAR	
AÑO	TOTAL
2.001	16.232
2.002	14.074
2.003	15.172
2.004	15.770
2.005	16.732
2.006	18.191
2.007	19.233
2.008	21.283
2.009	22.997
2.010	21.961
2.011	25.444
2.012	29.538
2.013	33.328
2.014	34.945
2.015	37.379

Fuente: Gráficos de elaboración propia a partir de información obtenida desde la municipalidad de Curicó por la Ley de Transparencia

PARQUE VEHICULAR CIUDAD DE CURICÓ



Fuente: Gráficos de elaboración propia a partir de información obtenida desde la municipalidad de Curicó por la Ley de Transparencia

Se puede observar que entre el año 2001 y el 2015 el parque vehicular de Curicó se incrementó más del doble. Este dato refuerza la idea de que hay problemas de congestión vehicular, lo que conlleva demoras y dificultades en el desplazamiento, sobre todo a la zona central de la ciudad, donde se encuentra concentrado el comercio.

Es importante considerar que el principal medio de transporte dentro de la ciudad de Curicó son los taxis colectivos.

Estas son las cifras del parque vehicular de este tipo.

Se puede observar que mientras ha crecido la población y el parque vehicular en general, la cantidad de taxis colectivos se ha mantenido o incluso ha disminuido levemente.

Esto genera un problema sobre todo a la clase media y baja que depende de este tipo de locomoción pública para desplazarse.

En el cuadro completo del parque vehicular se puede observar que el crecimiento de los vehículos particulares ha sido mucho mayor que el de vehículos de transporte público.

Mientras el transporte público tiene una leve alza de un 17% en 15 años, el transporte particular presenta un alza de más del doble con un incremento de un 152%

TOTAL TRANSPORTE PARTICULAR	TOTAL TRANSPORTE COLECTIVO
13.569	1.284
11.713	1.291
12.824	1.232
13.557	1.217
14.460	1.193
15.753	1.285
16.593	1.335
18.438	1.339
20.007	1.457
18.821	1.465
22.463	1.360
26.372	1.387
29.947	1.512
31.691	1.484
34.175	1.504

Fuente: Gráficos de elaboración propia a partir de información obtenida desde la municipalidad de Curicó por la Ley de Transparencia

En Curicó el principal medio de transporte público son los taxis colectivos, de los cuales existen 12 líneas. Cada una tiene un recorrido principal con una a cuatro variantes las cuales son pequeñas desviaciones del recorrido troncal. Estas no pueden sobrepasar el 50% del total del recorrido principal. En la práctica ninguna variante se acerca a esta cifra ya que las desviaciones son mínimas.

A continuación, se muestra por separado cada línea de cada recorrido de los taxis colectivos.

Luego se podrá observar un compilado donde se muestran todas las líneas traslapadas y se verá hasta dónde llega el alcance de la locomoción colectiva. Se verá que hay zonas que no están cubiertas por los recorridos de las líneas de colectivos.

Otro problema importante es que las diferentes líneas de colectivos en sus recorridos ocupan prácticamente las mismas calles, lo que sumado al tráfico de los vehículos particulares produce una gran congestión. Se hará un zoom al mapa para observar la gran cantidad de recorridos que pasan por una misma calle (ver imagen 1).

Para lograr reunir la información de este estudio, se visitaron las distintas terminales de cada línea de taxis colectivos de la ciudad de Curicó. Se entrevistó a los dueños de las líneas de colectivo y a sus conductores, consiguiendo así trazar las rutas. Esto se llevó a un plano graficar más claramente cómo se intersectan unas con otras.

Primero se trazaron todas las líneas por separado para identificar claramente cada ruta. Luego se unieron todas en un mismo plano para dimensionar los alcances del transporte público en Curicó. En este compendio de todas las rutas, si bien en principio se puede observar una adecuada cobertura de toda la ciudad, al reparar en el detalle esto no es así: los trazados de las rutas en realidad atraviesan la ciudad de un extremo a otro pasando por el centro, situación que se repite en prácticamente todos los casos. Hay algunas zonas a las que no llega la locomoción colectiva. Es posible trasladarse de un extremo hacia el centro, pero no por la periferia. Hay zonas fuera de la cuadrícula damero original de la ciudad, pero no hay recorridos que las circunden. La mayoría de las líneas convergen en el centro de la ciudad en el tablero original y luego se ramifican hacia la periferia de la ciudad. En conversación personal con los conductores

de las mencionadas líneas, se constata que en numerosas ocasiones no es conveniente completar el recorrido hasta los extremos de la ciudad por el escaso número de pasajeros, lo que se traduce en muy poca ganancia para los colectivos. Esto hace que se concentren en recorridos más cortos hacia el centro de la ciudad.

Al analizar la representación gráfica de los recorridos en la ciudad es posible observar que los trazados de las líneas de colectivo han configurado unos recorridos en forma de cadena. Tal estructura es propicia para encubrir ciertas irregularidades ante la fiscalización. Un ejemplo de ello es que cuando un colectivo va en cierta dirección y pasa por una calle formando una especie de espiral, puede señalar a las autoridades que se ha llevado a cabo el recorrido completo, lo cual es una obligación legal, cuando en realidad no es así. Esto genera un gran problema para la población ya que muchos lugares quedan absolutamente desprovistos de la locomoción colectiva necesaria para desplazarse hacia los lugares más demandados, que en este caso corresponde al centro de la ciudad. Es aquí es donde se concentra la mayor cantidad de servicios y locales comerciales donde se pueden adquirir los bienes que la población necesita. La falta de locomoción colectiva ha obligado a aumentar el número de vehículos particulares. Esto ha generado una sobrepoblación del parque vehicular que ha traído como consecuencias aglomeraciones y congestiones.

En comunicación personal con Luis Arias, dueño de dos líneas de colectivo y de una estación de combustible que abastece a gran parte de los colectivos de Curicó, fue posible constatar que ante las lluvias o cualquier otra dificultad que se pueda producir, los choferes de los colectivos deciden retirarse a sus casas y no continuar con el servicio. Esta situación es concordante con lo observado en terreno personalmente. Es importante remarcar que los choferes son fiscalizados tanto por carabineros como por inspectores municipales y de la Superintendencia .

LÍNEA 1



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 1:

Av. Trapiche 535-B, Mataquito, Balmaceda, Av. Lautaro, Villota, Av. Bernardo O'Higgins, Av. Camilo Henríquez, Carmen, Freire, Av. Alessandri, Rio Loa, Rio Backer, Rio Loa, Av. Alessandri, Freire, Yungay, Av. Camilo Henríquez, Maipu, Prat, Av. Bernardo O'Higgins, Villota, Av. Lautaro, Balmaceda, Licanten, Av. Trapiche 535-B.

LÍNEA 3



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 2:

Avda. Balmaceda 1312, Av. Circunvalacion Norte, Isla Diego Ramirez, Isla Quemada, Calle 3, Cruz Del Sur, Isla Diego Ramirez, Av. Circunvalacion Norte, Balma-ceda, Av. Camilo Henriquez, Membrillar, San Martin, Yungay, Buen Pastor, Membrillar, Doctor Osorio, Av. Circunvalacion Sur, Balmaceda, Licanten, Av. Trapiche, Mataquito, Balmaceda, Av. Circunvalacion Sur, Doctor Osorio, Peña, San Jose, Chacabuco, Avda. Camilo Henriquez, Av. Balmaceda, Av. Circunvalacion Norte, Isla Diego Ramirez, Isla Quemada, Calle 3, Cruz Del Sur, Isla Diego Ramirez, Av. Circunvalacion Norte, Avda. Balmaceda 1312.

LÍNEA 3



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 3:

Av. Trapiche, Mataquito, Balmaceda, Cloroformo Valenzuela, Av. Camilo Henríquez, Av. Manso De Velasco, Avda. Alessandri, Av. C. Condell, Avda. Alessandri, Camino A Rauquen, Liquidambar, Pasaje 1, Calle 2, Calle 4, Calle 3, Calle 1, Calle Aucan, Camino A Rauquen, Av. Amsterdam, Av. Amsterdam, Camino A Rauquen, Avda. Alessandri, Av. Manso De Velasco, Avda. Camilo Henríquez, Balmaceda, Licanten, Avda. Trapiche N° 0517.

LÍNEA 4



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 4:

Camino Rauquen (Altura Cruce Los Vidales), Liquidambar, Calle 1, Calle 2, Calle 4, Calle 3, Calle 1, Calle A, Calle 1, Liquidambar, Camino A Rauquen, Av. Alessandri, Rio Loa, Av. España, Las Heras, Cardenal Caro, Av. Manso De Velasco, Av. San Martin, Peña, Av. Camilo Henriquez, Camino A Licanten, Calle 1, Diego Portales, Apostol Andres, Circunvalacion Hasta Lago Peñuelas, Circunvalacion Hasta Lago Peñuelas, Av. Circunvalacion, Apostol Andres, Diego Portales, Av. Circunvalacion Poniente, Bombero Garrido, Av. Camilo Henriquez, Manuel Rodriguez, San Martin, Membrillar, Buen Pastor, Av. Manso De Velasco, Carrera, Las Heras, Av. España, Rio Loa, Av. Alessandri, Camino A Rauquen, Liquidambar, Calle 1, Calle 2, Calle 4, Calle 3, Calle 1, Calle A, Calle 1, Liquidambar, Camino Rauquen (Altura Cruce Los Vidales), Av. Amsterdam.

LÍNEA 5



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 5:

Balmaceda N°0401, Licanten, Av. Trapiche, Mataquito, Av. Balmaceda, Av. Lautaro, Villota, O'Higgins, Av. Camilo Henríquez, Carmen, Freire, Av. Alessandri, Rio Loa, Rio Backer, Rio Backer, Rio Loa, Av. Alessandri, Freire, Yungay, Av. Camilo Henríquez, Maipu, Prat, O'Higgins, Villota, Av. Lautaro, Balmaceda N°0401.

LÍNEA 6

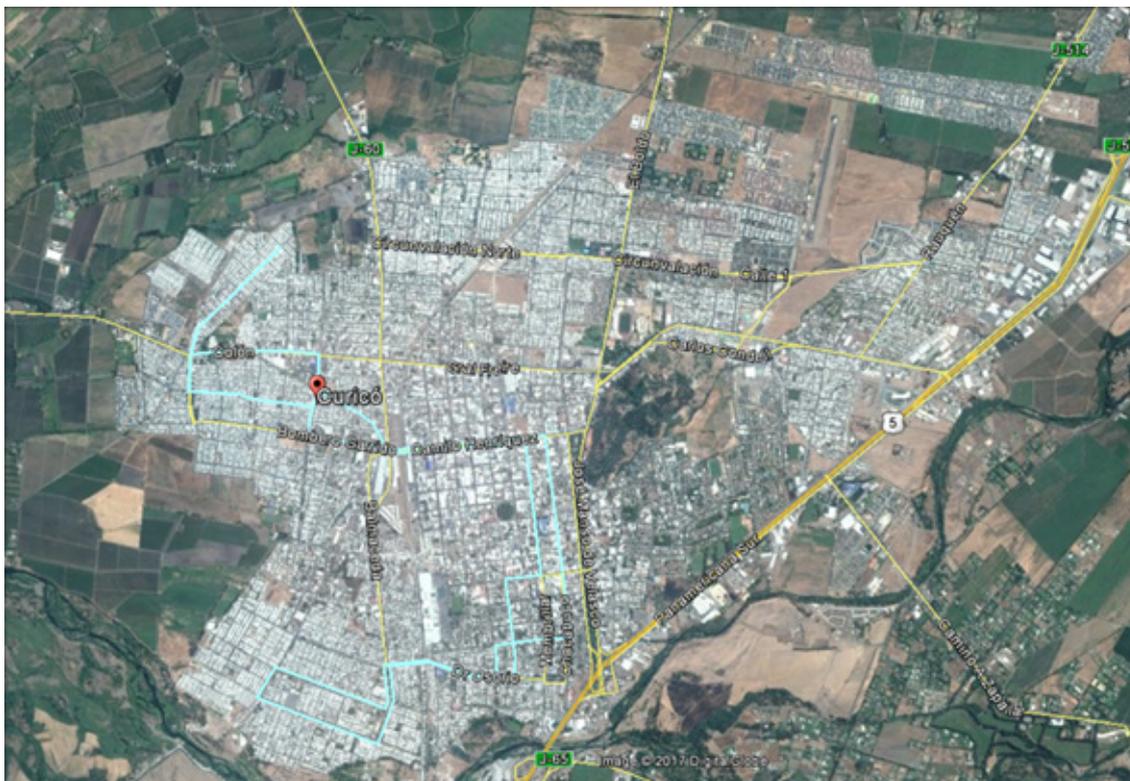


Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 6:

Obispo Chavez, Mataquito, Balmaceda, Licanten, Av. Trapiche, Mataquito, Balmaceda, Av. Circunvalacion, Doctor Osorio, Peña, San Jose, Chacabuco, Av. San Martin, Peña, Av. Camilo Henriquez, Carmen, Freire, Av. Manso De Velasco, Calle 4, Giuseppe Verdi, El Boldo, Calle 3, Volcan Osorno, Volcan Llaima, Volcan Antuco, Nueva America, Efrain Barquero, Agustin Santelices, Tomas Guevara, Lenka Franulic, Lenka Franulic, Efrain Barquero, Nueva America, Volcan Antuco, Volcan Llaima, Volcan Osorno, Volcan Lonquimay, El Boldo, Calle 5, Calle 4, Av. Manso De Velasco, Av. Camilo Henriquez, Membrillar, Av. San Martin, Yungay, Doctor Osorio, Av. Circunvalacion, Balmaceda, Licanten, Av. Trapiche, Mataquito, Bispo Chavez.

LÍNEA 7

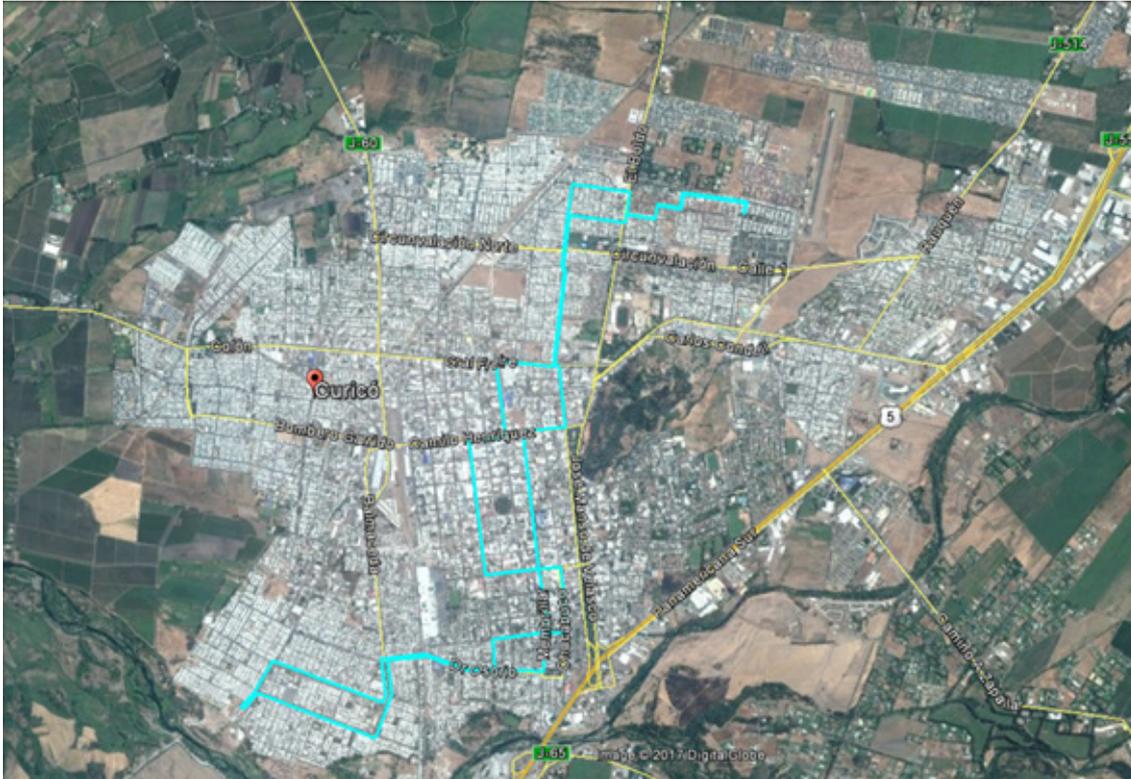


Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 7:

Diego Portales, Av. Colon, Lago Vichuquen, Av. Colon, Camino Tutuquen, Av. Circunvalacion Hasta Italia, Av. Circunvalacion, Apostol Andres, Diego Portales, Bombero Garrido, Av. Camilo Henriquez, Membrillar, San Martin, Yungay, Doctor Osorio, Av. Circunvalacion, Balmaceda, Licanten, Av. Trapiche, Mataquito, Balmaceda, Av. Circunvalacion, Doctor Osorio, Peña, San Jose, Chacabuco, Av. Camilo Henriquez, Camino A Licanten, Calle 1, Diego Portales, Apostol Andres, Av. Circunvalacion, Camino Tutuquen, Av. Colon, Diego Portales,

LÍNEA 8



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 8:

Av. Trapiche, Mataquito, Balmaceda, Av. Circunvalacion Sur, Doctor Osorio, Peña, San Jose, Chacabuco, Av. San Martin, Peña, Av. Camilo Henriquez, Carmen, Freire, Av. Manso De Velasco, Calle 4, Giuseppe Verdi, El Boldo, Calle 3, Volcan Osorno, Volcan Llama, Volcan Antuco, Nueva America, Efrain Barquero, Efrain Barquero, Nueva America, Volcan Antuco, Volcan Llama, Volcan Osorno, Volcan Lonquimay, El Boldo, Calle 5, Calle 4, Av. Manso De Velasco Poniente, Av. Camilo Henriquez, Membrillar, Doctor Osorio, Av. Circunvalacion Sur, Balmaceda, Licanten, Av. Trapiche.

LÍNEA 9

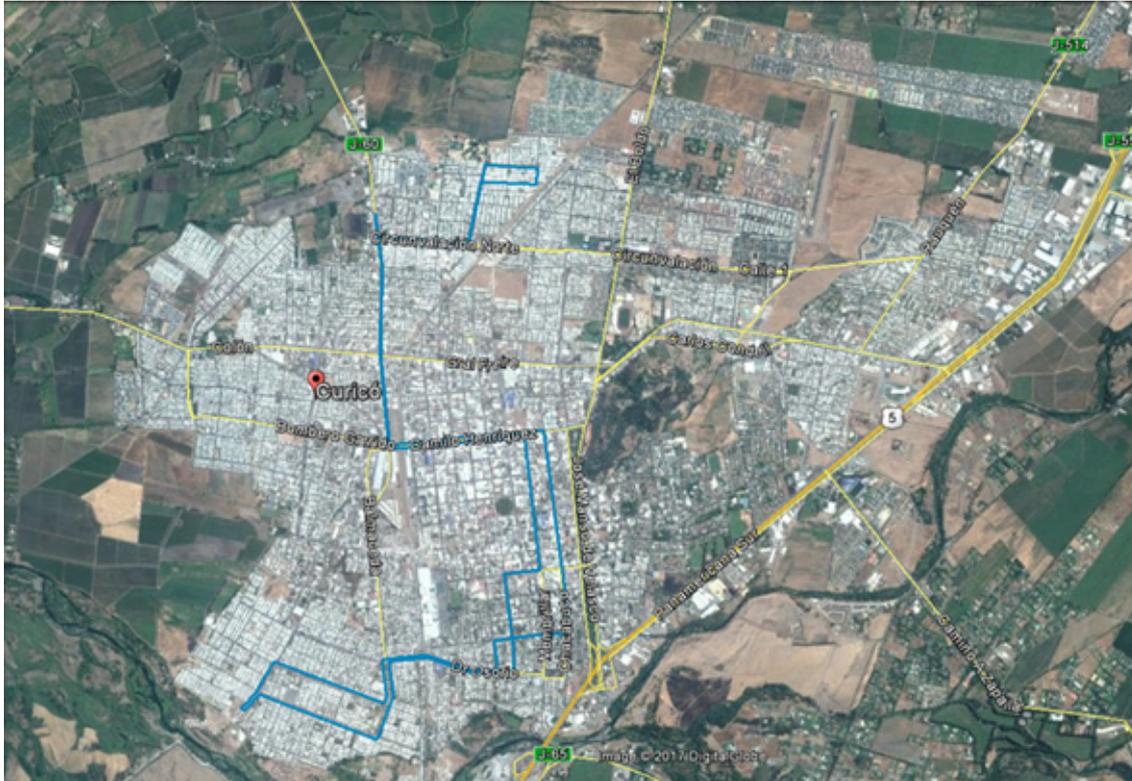


Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 9:

Av. Trapiche, Mataquito, Balmaceda, Av. Circunvalacion Sur, Doctor Osorio, Peña, San Jose, Chacabuco, Av. San Martin, Peña, Avda. Camilo Henriquez, Carmen, Freire, Avda. Manso De Velasco, Calle 4, Giuseppe Verdi, El Boldo, Calle 3, Volcan Osorno, Volcan Llaima, Volcan Antuco, Nueva America, Efrain Barquero, Agustin Santelices, Tomas Guevara, Lenka Franulic, Efrain Barquero, Nueva America, Volcan Antuco, Volcan Llaima, Volcan Osorno, Volcan Lonquimay, El Boldo, Calle 5, Calle 4, Avda. Manso De Velasco, Avda. Camilo Henriquez, Membrillar, Av. San Martin, Yungay, Doctor Osorio, Av. Circunvalacion Sur, Balmaceda, Licanten, Av. Trapiche.

LÍNEA 10

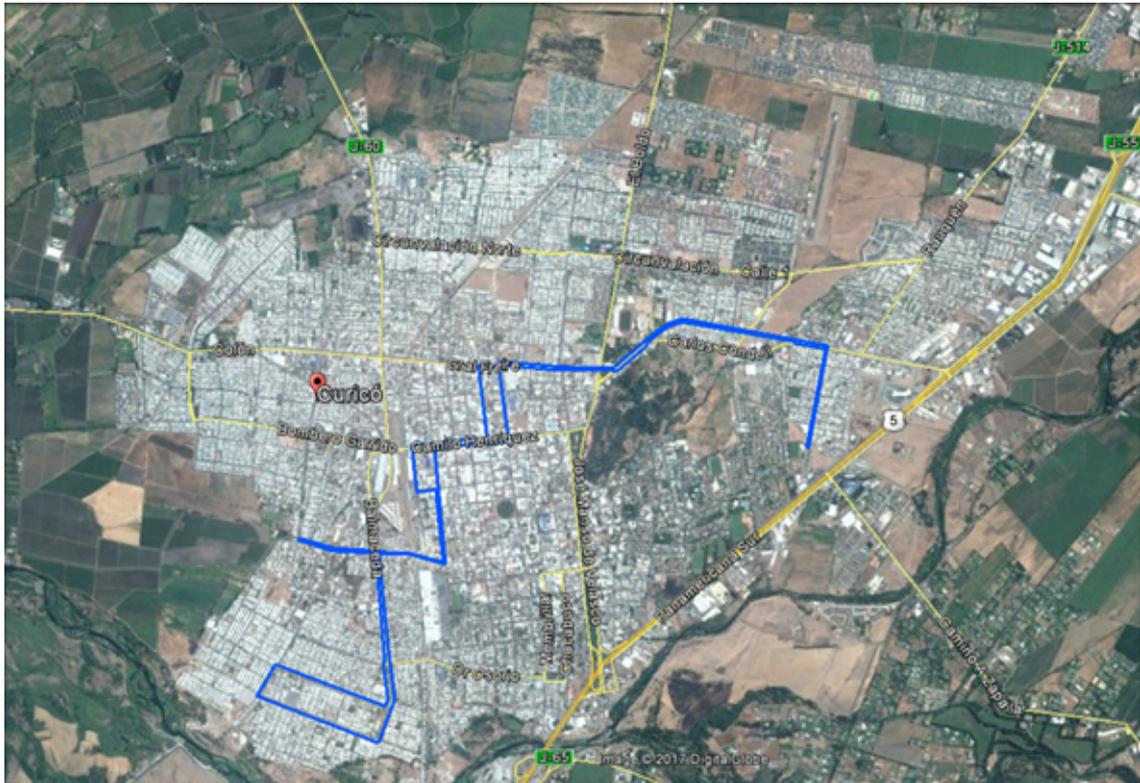


Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 10:

Balmaceda N°1919, Av. Circunvalacion Norte, Isla Diego Ramirez, Isla Quemada, Isla Quemada, Calle 3, Cruz Del Sur, Isla Diego Ramirez, Av. Circunvalacion Norte, Balmaceda, Av. Camilo Henriquez, Membrillar, San Martin, Yungay, Doctor Osorio, Av. Circunvalacion Sur, Balmaceda, Licanten, Av. Trapiche, Av. Trapiche, Mataquito, Balmaceda, Av. Circunvalacion Sur, Doctor Osorio, Peña, San Jose, Chacabuco, Av. Camilo Henriquez, Balmaceda N°1919.

LÍNEA 11



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 11:

Av. Lautaro, Villota, O'Higgins, Av. Camilo Henríquez, Carmen, Avda. Freire, Av. C. Condell, Av. Alessandri, Rio Loa, Rio Backer, Rio Backer, Rio Loa, Av. Alessandri, Avda. Freire, Yungay, Av. Camilo Henríquez, Maipu, Prat, O'Higgins, Villota, Av. Lautaro, Avda. Balmaçada, Licanten, Av. Trapiche, Mataquito, Avda. Balmaçada, Av. Lautaro.

LÍNEA 12

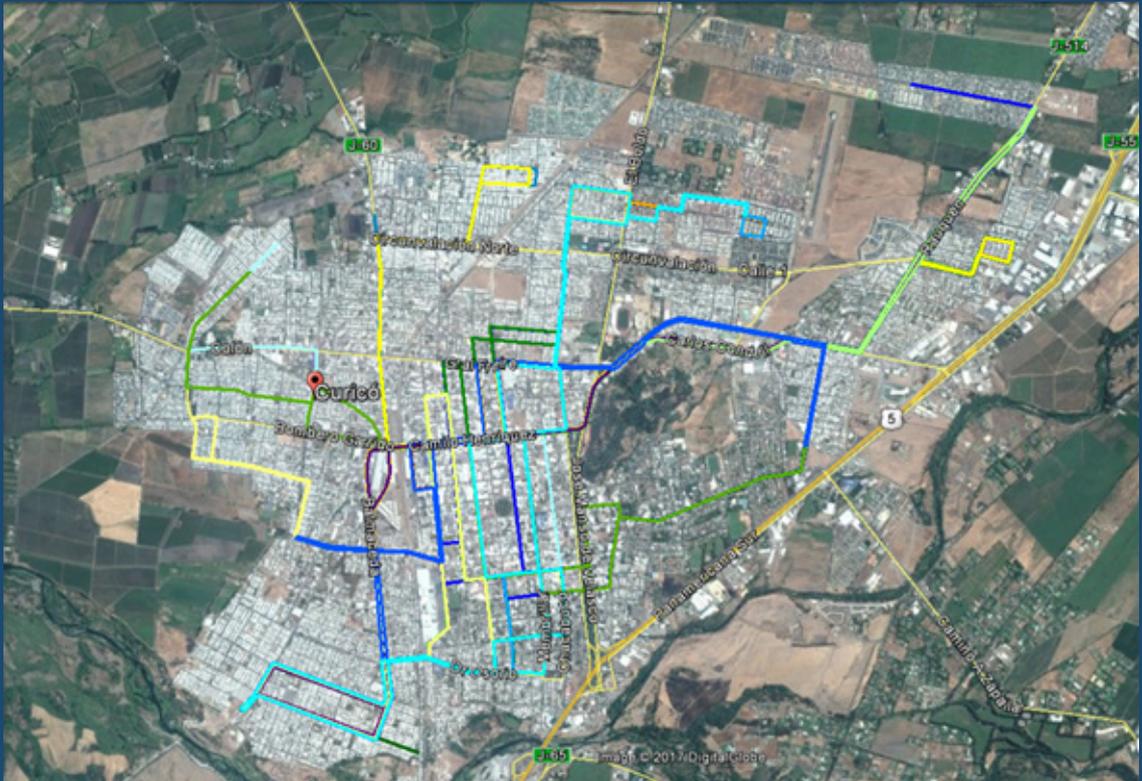


Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

Calles que componen el recorrido de la Línea 12:

Lautaro N°848, Villota, O'Higgins, San Martín, Yungay, Buen Pastor, Av. Manso De Velasco, Carrera, Las Heras, Av. España, Río Loa, Avda. Alessandri, Camino A Rauquen, Liquidambar, Calle 1, Calle 2, Calle 4, Calle 3, Calle 1, Liquidambar, Camino A Rauquen, Av. Amsterdam, Irlanda, Av. Amsterdam, Camino A Rauquen, Av. Alessandri, Río Loa, Av. España, Las Heras, Cardenal Caro, Av. Manso De Velasco, Av. San Martín, Peña, Freire, Carmen, Ancollo, Av. Manso De Velasco, Calle 4, Calle 1, El Bordo, Volcan Llaima, Volcan Antuco, Nueva América, Efraín Barquero, Augusto Santelices, Tomás Guevara, Lenka Franulic, Efraín Barquero, Nueva América, Volcan Antuco, Volcan Llaima, El Bordo, Calle 5, Calle 4, Av. Manso De Velasco, Manuel Correa, Yungay, Freire, Manuel Rodríguez, Argomedo, O'Higgins, Villota, Lautaro N°848.

TODAS LAS LÍNEAS



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth, e información obtenida de las cartillas de recorridos de líneas de taxis Colectivos de Curicó, obtenidas mediante la Ley de Transparencia desde el Ministerio de Transporte.

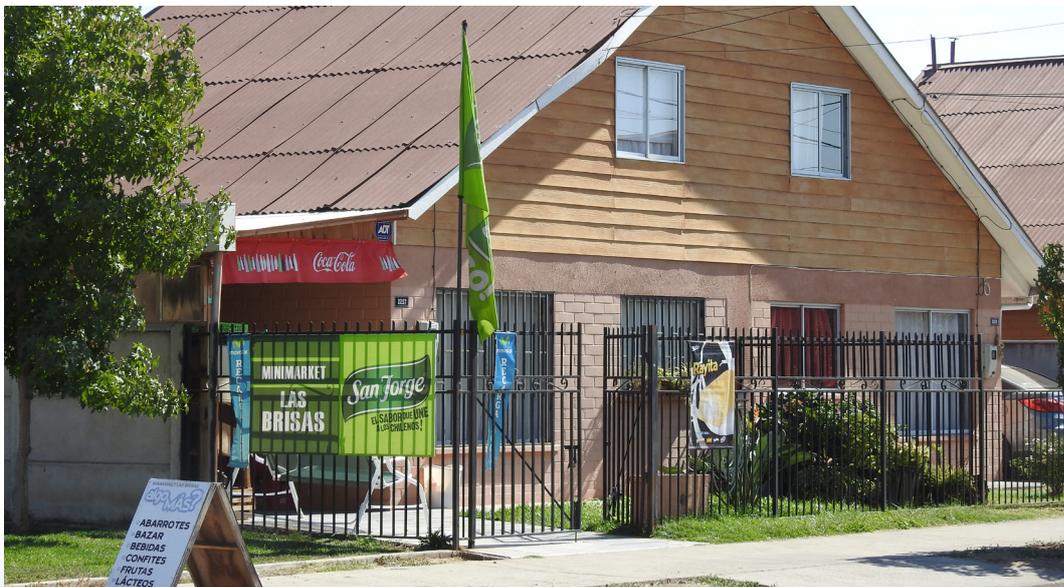
En la imagen se observa como se distribuye la red de recorridos de las líneas de Táxis colectivos, que son el principal medio de transporte público de Curicó.

Se aprecia que hay una trama concéntrica que deja zonas no cubiertas observándose un déficit de recorridos que conecten de manera transversal o radial.

6. CASOS:

A. CASO VIVIENDAS

Haciendo un recorrido por las nuevas poblaciones de casas, se puede observar que están totalmente desprovistas de equipamiento comercial y la necesidad de suplir esta falencia ha visto obligada a la población a generar adaptaciones dentro de las mismas casas, para generar pequeños negocios de barrio, de una manera totalmente artesanal. Esto da cuenta de la real necesidad que tiene la población de comercios más cercanos a sus lugares de domicilio.



B. CASO CICLOVÍAS

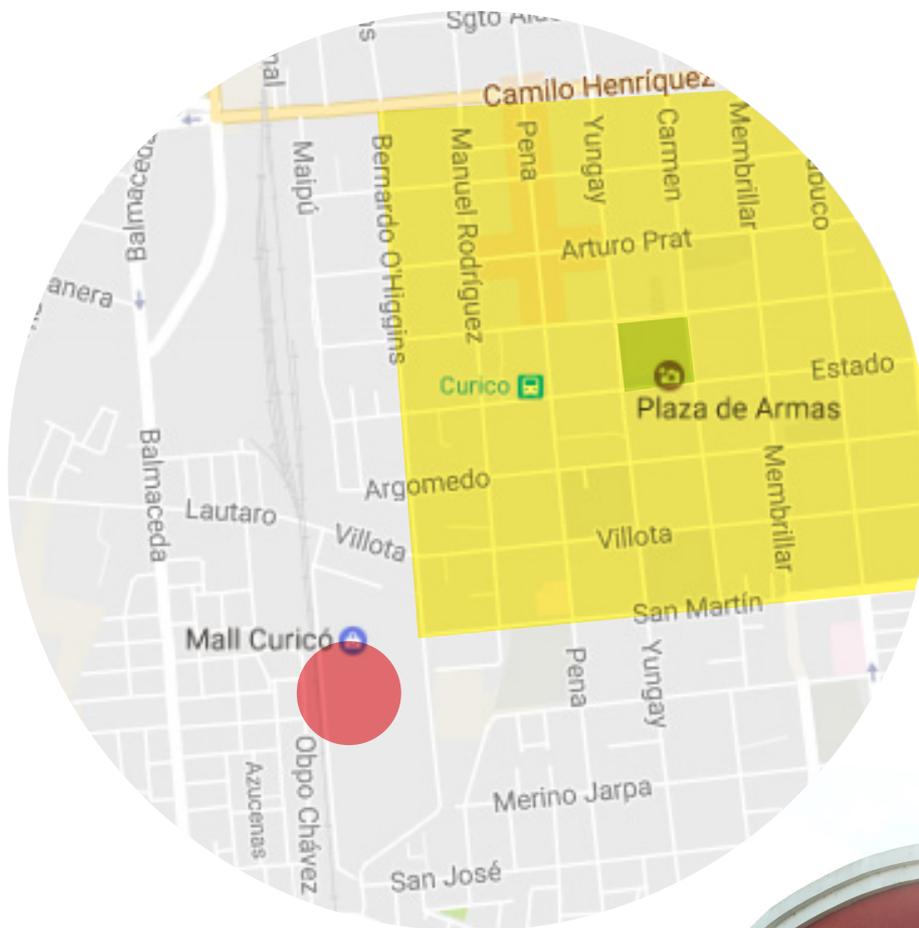
Curicó es una ciudad que ha crecido bastante en cantidad de población; sin embargo, no ha existido una re estructuración vial importante, que acompañe este crecimiento, por el contrario, cada vez se utilizan más calles como estacionamientos, lo que reduce significativamente el ancho útil de las vías de desplazamiento y esto acompañado con el alto incremento del parque automotriz. Esto genera altos problemas de desplazamiento vehicular sobre todo en las zonas céntricas, generándose largos y tediosos “tacos” o congestiones vehiculares, ya que gran parte de la población debe recurrir a ella para adquirir sus bienes y servicios. Como ejemplo de esto hubo una iniciativa de implementar ciclovías, en las principales calles de Curicó , pero fue tal el desastre vial, que se debieron desinstalar, para no reducir el ancho de vía para los automóviles.



C.CASO MALL DE CURICÓ

En reunión sostenida con el presidente de la Cámara de Comercio de Curicó (SR. VICTOR DACARET MOYA), el manifiesta que la Cámara promueve la centralización del comercio en la ciudad y que incluso tuvo una fuerte oposición a la actual ubicación del Mall de Curicó, pues su postura era que debía ubicarse dentro del centro histórico de Curicó, para mantener la concentración del Comercio. Pese a esta postura podemos observar que la descentralización funciona y es positiva para la ciudad.

Tenemos el mismo ejemplo del mall, que se ubica en una zona fuera del centro histórico y se ha vuelto un nuevo polo comercial atrayendo miles de visitantes.



D.CASO BCI

Los bancos, que tradicionalmente se han ubicado todos concentrados en el perímetro de la Plaza de Armas de Curicó.



SECUENCIA DE CAMBIOS BANCO BCI

Banco BCI histórico



Banco BCI con daños estructurales por terremoto



Banco BCI en demolición



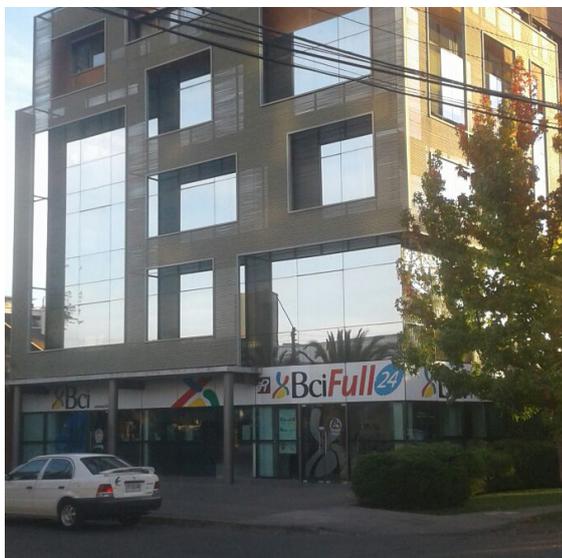
Banco BCI terreno eriazo



Tras el último terremoto, los daños del antiguo edificio que albergaba al Banco de Crédito e Inversiones BCI, quedó absolutamente inhabitable y tuvo que ser demolido por completo. Esto obligó a buscar rápidamente al banco a buscar nuevas instalaciones donde ubicar la sucursal. Por lo que se arrendó oficinas en un edificio nuevo ubicado en zona Avenida España, trasladándose todos los funcionarios a esa nueva locación que se arrendaría de manera temporal, mientras se habilitaría nuevamente la sucursal en su ubicación original. Cuando estuvo lista y comenzó a funcionar la sucursal en la antigua ubicación, no se desmanteló la provisoria, si no que se han mantenido en funcionamiento ambas sucursales, pues se dieron cuenta que también podía funcionar un banco en una ubicación descentralizada y que podían convivir ambas sucursales, de hecho, hubo que contratar más personal, para atender ambos puntos. Esto se ha ido replicando por otros bancos que han salido del perímetro de la plaza de Armas en otros puntos de la ciudad.

He pensado que este pie obligado que tuvo que tomar una institución financiera tras una catástrofe ha demostrado que no solo funciona la descentralización si no que es necesaria.

NUEVO BANCO BCI DESCENTRALIZADO



7. CONCLUSIONES CAPÍTULO 0:

Se considera necesaria al mismo tiempo una investigación de campo descriptiva. Para ello se deben realizar mediciones descomponiendo los distintos elementos y analizando cada uno de ellos por separado. Estas mediciones, luego de ser analizadas individualmente, pasarán a ser parte de un análisis conjunto donde se entrecruzarán los diferentes conceptos relacionándose entre ellos para obtener nuevos resultados de análisis. Para hacer estas mediciones se utilizarán metodologías de trabajo en terreno y herramientas tecnológicas que permitan recabar y generar información.

Los estudios descriptivos pretenden medir información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a los que se refieren. Desde luego pueden integrar las mediciones o información de cada una de dichas variables o conceptos para decir cómo se relacionan las variables medidas. Complejidad, tecnología, tamaño, centralización y capacidad de innovación, mide esas variables para describirlas en los términos deseados. (Hernández, Fernández y Baptista, 2010)

El diseño de la investigación es de tipo observacional ya que se contemplarán las condiciones y características existentes en la ciudad de Curicó sin manipulación de variables para obtener distintos resultados. La investigación también tendrá un carácter documental puesto que habrá un proceso de búsqueda y análisis de datos recogidos y entregados por otros autores que complementarán la información necesaria para hacer un buen análisis de este caso.

Esta investigación tiene un carácter temporal ya que se realiza en un momento específico y es válida solo para este momento. Sin embargo, los resultados y las metodologías aplicadas pueden ser extrapoladas para otros casos en otro lugar geográfico y en otra situación temporal pero que cumpla con ciertos parámetros de similitud a este caso, considerando las variables que pudieran modificarse.

El tipo de investigación será el de estudio de casos. Stake (1998) dice que esta investigación es empírica y que estudia un fenómeno contemporáneo en su contexto de la vida real. En concreto, cuando los límites entre el fenómeno y su contexto no son claramente evidentes. De esta manera, el estudio de caso sería el estudio de lo que es particular y complejo en un caso determinado, para poder comprender su actividad en circunstancias concretas.

Se estudia el caso particular de la ciudad de Curicó en la situación actual con sus particularidades que se transforman en indicadores que mediante un análisis permiten tomar decisiones para proyectar un negocio futuro.

Se detectó que en la ciudad de Curicó el comercio se encuentra concentrado en la zona central ubicada dentro del casco histórico. Este se encuentra enmarcado en una configuración de manzanas ortogonales confinadas por cuatro principales avenidas. Al norte Camilo Henríquez, al sur San Martín, al oeste Bernardo O’Higgins y al este José Manso de Velasco, conocida como “La Alameda”, avenida que también es de acceso a la ciudad desde la carretera. Este casco histórico está compuesto de 49 manzanas (siete por siete) siendo la manzana central la Plaza de Armas.

La principal zona comercial y más antigua ha sido la calle Arturo Prat, por la cual se encuentra el acceso a la estación de trenes y al terminal de autobuses. Antiguamente el comercio principal se concentraba en cuatro cuadras de Arturo Prat, desde Manuel Montt (cruce en el cual se encuentra el acceso al terminal de autobuses y a la estación de trenes) hasta el cruce con la calle Yungay, por la cual se puede llegar a la Plaza de Armas. Alrededor de esta se concentraban todos los bancos, la municipalidad, el Registro Civil, Correos de Chile, la Iglesia Matriz, el Club de La Unión, el Liceo de Niñas o el teatro entre otros. Esto convertía la Plaza de Armas en un verdadero lugar de encuentro social.

Con los años se ha ido expandiendo dentro del casco antiguo el comercio y las oficinas. El terremoto del 2010 produjo un derrumbe de una parte importante del casco histórico, lo que provocó algunos cambios. Por ejemplo, bancos tradicionalmente ubicados alrededor de la plaza se asentaron en otras locaciones, incluso fuera del casco histórico. Pese a ello, el comercio sigue concentrado actualmente en estas 49 cuadras.

La ciudad se ha expandido de manera significativa debido a poblaciones de viviendas en extensión que no necesariamente han sido acompañadas de un equipamiento adecuado para su crecimiento. En estas solo hay comercio de barrio como quioscos, que proveen únicamente los insumos de primera necesidad. Para el resto de las cosas, la población debe dirigirse hacia “el centro”, para poder adquirir bienes más específicos.

Todo lo anterior conlleva a un progresivo deterioro en la calidad de vida.

Imagen: Vista aérea de Curicó



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth

ESTO PERMITE FORMULAR LA SIGUIENTE PREGUNTA:

¿Cómo mejorar los índices de calidad de vida mediante la descentralización del comercio dada la expansión urbana en Curicó?



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Según Hurtado (1998), el diseño sería un conjunto de decisiones, pasos y actividades que no se deben dejar de realizar para llevar a cabo el proceso completo de la investigación en una dimensión metodológica.

METODOLOGÍA

Según Hurtado (1998), el diseño sería un conjunto de decisiones, pasos y actividades que no se deben dejar de realizar para llevar a cabo el proceso completo de la investigación en una dimensión metodológica.

TIPO DE INVESTIGACIÓN:

La presente es una investigación de campo del tipo descriptivo ya que se muestran los datos recogidos en base a una teoría planteada. Los datos recabados se ordenarán y plasmarán de manera resumida con el fin de exponer claramente el análisis realizado. Estos datos permitirán llegar a conclusiones respecto a la mejor ubicación para un equipamiento comercial del tipo Strip Center.

RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN:

El marco teórico de la investigación se construye a partir de la recolección de información mediante la investigación de fuentes primarias y secundarias. Se incluye también nueva información de producción propia generada tanto del trabajo de campo como del procesamiento de la información obtenida en fuentes primarias.

Fuentes primarias: Son datos de primera mano entre los que se encuentran libros, revistas científicas o conferencias, entre otros. (Ramos, 2003, p.1)

Fuentes secundarias: Son aquellas que ayudan a detectar las referencias necesarias, permitiendo localizar las fuentes primarias y habitualmente es la estrategia más frecuentemente utilizada. Son compilaciones, resúmenes y listados de referencias publicadas en un área del conocimiento en particular. (Ramos, 2003, p.1)

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN:

A continuación, se presentan las etapas que se siguieron para poder realizar esta investigación:

1. Detección problema:

Se detecta un problema y se pretende encontrar una solución a este a través del desarrollo de una metodología de análisis aplicable a casos similares.

2. Revisión de documentos y elaboración del marco de antecedentes:

Se revisa bibliografía para confeccionar un marco de antecedentes revisando tesis, libros, papers, revistas científicas y diversos documentos.

3. Levantamiento:

Se realiza un levantamiento de antecedentes mediante entrevistas a personas destacadas en los ámbitos de interés. También se levanta el comercio relevante existente, incluyendo los dos casos de Strip Center que ya se han desarrollado en la ciudad.

Se hace una investigación y se levanta el crecimiento de la ciudad de los últimos años.

Se hace un levantamiento de las vías estructurales de la ciudad en cuanto al transporte en general y al mismo tiempo se levantan las principales rutas del transporte público.

Se hace un levantamiento de la normativa existente y se grafica sobre el territorio.

Se hace un levantamiento de información respecto de la densidad poblacional y se grafica sobre el territorio.

4. Elaboración de metodología:

En base al levantamiento efectuado, se seleccionan las variables fundamentales que permiten generar una metodología de análisis general aplicable a distintos casos, que en esta tesis se efectúa específicamente a la ciudad de Curicó.

5. Selección de terreno para propuesta de una ubicación de un comercio:

En esta etapa se entrelazan todos los datos obtenidos realizando un análisis que permita determinar la mejor ubicación para proponer un nuevo centro comercial del tipo Strip Center.

6. Ordenamiento y redacción:

Se ordena toda la información y se profundiza en la redacción de cada aspecto de la investigación.

7. Conclusiones:

Se generan las conclusiones respecto de la investigación. Como resultado del análisis profundo se finaliza con recomendaciones de metodología a seguir en casos con escenarios similares.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN:

¿Es posible establecer una metodología que permita determinar el emplazamiento de nuevo comercio en una ciudad intermedia como Curicó?

HIPÓTESIS:

Debido al crecimiento en extensión que ha tenido la ciudad con nuevas poblaciones carentes de comercio y alejadas del centro, es posible determinar factores para generar un modelo de análisis para la implementación de un nuevo comercio.

Resultado esperado:

Poder establecer y clasificar las variables que están involucradas en la selección de la localización de un determinado tipo de equipamiento en la ciudad, analizando un caso particular en la ciudad de Curicó. Esto permitiría establecer una metodología para la identificación de los emplazamientos idóneos en otras ciudades con similares características.

Según la Asociación Española de Centros y Parques Comerciales (AECC), un Strip Center

es un conjunto de establecimientos comerciales independientes, planificados y desarrollados por una o varias entidades, con criterio de unidad; cuyo tamaño, mezcla comercial, servicios comunes y actividades complementarias están relacionadas con su entorno, y que dispone permanentemente de una imagen y gestión unitaria. (AECC, 2008)

OBJETIVO GENERAL:

Identificar una metodología de análisis para detectar oportunidades de implementación de comercio en ciudades intermedias como Curicó.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Objetivo 1:

Identificar y jerarquizar las variables que determinan la ubicación de un centro de comercio.

Objetivo 2:

Desarrollar una metodología de análisis de las relaciones entre las variables para poder establecer una ubicación.

Objetivo 3:

Aplicación a un caso de estudio.

CAPÍTULO 1

IDENTIFICACIÓN Y JERARQUIZACIÓN DE VARIABLES

Es necesario identificar las variables fundamentales que inciden en la toma de decisión respecto de la óptima instalación de un Centro Comercial en nuevas áreas de la ciudad en base a un criterio de descentralización.

Teniendo ello en cuenta se analizan las siguientes variables:

TRÁNSITO AUTOMOTRIZ:

El tránsito automotriz es una variable muy importante a considerar, ya que suele determinar las decisiones de los lugares de compra. Algunos factores relevantes relativos al medio de transporte son el tiempo de traslado, la comodidad del desplazamiento, los costos de combustible, los costos de estacionamiento, el costo de los pasajes, la distancia desde el punto donde se abandona el vehículo y el lugar final de destino.

Las personas se trasladan dentro de la ciudad en dos medios principales: locomoción pública y vehículos particulares. La locomoción pública más utilizada en Curicó es el taxi colectivo.

Cuando la distancia a recorrer es demasiado larga como para hacerla caminando, es necesario un medio de transporte. La mayoría de la gente opta por el transporte público ya que en muchos casos es la opción más económica; sin embargo, su anhelo es poder acceder a una locomoción particular, ya que la pública, pese a ser más económica, tiene una serie de desventajas en relación a la particular. Se puede mencionar como ejemplo la incomodidad de compartirlo con otras personas. Los espacios son reducidos para lograr mayor eficiencia y ahorrar en costos, lo cual conlleva a una serie de inconvenientes adicionales: tener que convivir con costumbres distintas a las propias, con el contacto físico que puede ser incómodo, con ruidos o con malos olores entre otros. El alto uso, la constante rotación de pasajeros y el descuido por lo ajeno hacen que la mayor parte de los vehículos del transporte público se encuentren desgastados, desaseados y en malas condiciones.

El transporte público debe seguir rutas preestablecidas y los usuarios deben adaptarse a ellas. Cuando el destino final queda muy distante de los trayectos de los vehículos que tienen la opción de abordar, se deben realizar combinaciones de rutas para alcanzar el objetivo.

Como el transporte público se debe compartir con otros pasajeros que tienen destinos distintos al propio, el vehículo público debe parar para dejar y recoger pasajeros constantemente, lo que hace más incómodo y lento el viaje que si se hiciera en un vehículo particular. Estos factores hacen que los usuarios deban destinar un

tiempo considerable al desplazamiento que en algunos casos dobla el tiempo al transporte privado.

En algunos transportes públicos existe mucha evasión del pago de los pasajes, lo que obliga a subir las tarifas para compensar los costos, incrementando cada vez más los precios.

El transporte público cuenta con cupos limitados, lo que supone un aumento en el tiempo de espera para encontrar espacios disponibles. Tal situación suele ser motivo de disputa con otros usuarios, generando enfrentamientos y elevando los niveles de estrés y frustración en la ciudadanía.

La locomoción pública funciona en ciertos horarios, por lo cual hay periodos del día en que es muy difícil poder optar a este tipo de transporte.

Estas razones llevan a una gran parte de la población a optar por adquirir vehículos particulares, pese al coste económico que esto supone.

El uso de vehículos particulares no suele ser eficiente ya que no cubren todas sus plazas disponibles. Esto se traduce en una mayor cantidad de vehículos en relación a los pasajeros transportados y en un aumento de combustible per cápita.

Otro inconveniente se relaciona con la demanda de estacionamientos requeridos por los conductores de vehículos privados al finalizar sus trayectos. Como los recintos de estacionamiento no son suficientes para recibir los vehículos, se debe destinar un porcentaje importante de las calles como estacionamiento generándose una reducción del espacio útil para el transporte por las mismas.

Lo anterior es un gran problema porque las ciudades se desarrollan en base a calles que están diseñadas para una cierta densidad demográfica, la cual ha ido aumentando en los últimos años. Los anchos de las calles no solo no han aumentado, sino que se han reducido debido a los estacionamientos. La mayoría de las calles son de dos carriles, pero cuando se ocupan como estacionamientos queda disponible solo uno. Al producirse este fenómeno, aumenta la congestión y la eficiencia se reduce a más de un 50% debido a la ocurrencia de eventos inesperados. El contar con dos carriles asegura la circulación al permitir bordear estos eventos, situación que no es posible en calles de un solo carril.

El aumento de los vehículos particulares está sobrecargando y colapsando el sistema vial, sobre todo en las zonas céntricas donde se concentra la mayoría

de los servicios más demandados. Este colapso aumenta los tiempos de transporte independientemente del medio utilizado.

El alza de los combustibles y una serie de variables siguen incrementando el costo del transporte tanto para la locomoción pública, como para la particular.

Considerando solo la variable del transporte, se deduce que es razonable contar con comercio más cercano a las viviendas para disminuir los tiempos de traslado de la población.

DENSIDAD POBLACIONAL:

Durante los últimos años la población ha crecido exponencialmente y las ciudades se han tenido que adaptar a este crecimiento.

Generalmente, en zonas rurales, ciudades pequeñas o intermedias, la población prefiere habitar en viviendas en extensión. Las inmobiliarias suelen explotar los recursos en este sentido, desarrollando proyectos de casas para abastecer a la población. Sin embargo, llega un punto en el cual se debe explorar la densificación construyendo proyectos habitacionales en altura.

Toda esta demanda habitacional genera una expansión de la ciudad, con un crecimiento perimetral en forma de mancha de aceite, con un crecimiento orgánico que está dado por múltiples factores como normativas, oportunidades de suelos, valores de terrenos, demanda o factibilidades entre otros.

Este crecimiento lo que busca en primera instancia es satisfacer la alta demanda habitacional, siendo secundario o terciario el abastecer de equipamiento y servicios complementarios a estos nuevos fragmentos de la ciudad.

El reciente fenómeno migratorio que ha traído a muchas personas de países extranjeros buscando oportunidades en Chile ha contribuido al aumento y a la densidad poblacional de las ciudades. La exigencia de los migrantes provenientes de lugares más desfavorecidos es menor que la de la población local, por lo cual están dispuestos a habitar en zonas de alta densidad poblacional, contribuyendo al aumento de la misma.

El encarecimiento de los suelos hace que los proyectos, para ser viables y que puedan lograr un precio asequible por la demanda, cuenten con terrenos cada vez más

reducidos o bien se traduzcan en proyectos en altura, optimizando aún más el uso de los mismos. Esto genera una densidad mucho mayor que en las zonas más antiguas de la ciudad, ya que antes las viviendas eran más grandes y se emplazaban en mayores terrenos. Debido a que la ciudad va creciendo en términos relativos de manera radial en torno al centro histórico fundacional, a menudo la mayor densidad poblacional se concentra en los perímetros, mientras que los servicios se concentran en el centro histórico, generando un distanciamiento entre la masa poblacional y los equipamientos requeridos por los habitantes.

TRÁNSITO DE LOCOMOCIÓN PÚBLICA:

Parte de la población solo puede optar a la locomoción pública, pese al deseo de adquirir vehículos particulares. Por este motivo la red de transporte público se vuelve fundamental al momento de determinar la ubicación de un Strip Center.

La locomoción pública suele utilizar las vías estructurantes, que son más anchas, directas y continuas. En estas se privilegia que su función sea de canales para el transporte y no espacios de estacionamiento, por lo cual son más eficientes que el resto de las calles. Sin embargo, al ser más eficientes, los usuarios las reconocen como tales y prefieren su uso, lo que hace que estas sean compartidas por vehículos particulares y de transporte público, generando en ocasiones el efecto contrario para el cual están diseñadas. Aun así, son estas vías las que mueven la mayor cantidad de gente.

Al momento de escoger la ubicación de un centro comercial del tipo Strip Center, es fundamental estar expuesto a la comunidad, ser visible desde las rutas habituales de los posibles clientes. Este tipo de comercio está enfocado a resolver las necesidades diarias y habituales de productos de uso cotidiano tales como el pan o una bebida. Bajo este enfoque, la ubicación de los Strip Center debe ser cercana a las rutas habituales, ya que no se espera que las personas tomen grandes desvíos para comprar productos poco específicos y de bajo valor.

Por el contrario, sí es posible recorrer grandes distancias de manera esporádica para comprar un producto de

alto valor como podría ser un televisor de alta gama o una prenda de ropa exclusiva. Sin embargo, este tipo de productos no suele venderse en los Strip Center, sino que en los malls, por lo que es posible encontrarlos fuera del rango de movilidad habitual de los clientes. Los Strip Center deben ubicarse próximos a una vía estructurante que permita la fácil desviación. Por ejemplo, no es adecuado situarlos al costado de una carretera de alta velocidad. Si bien es cierto que es una vía importante de transporte con mucha afluencia de vehículos, no cuenta con las características adecuadas para desviarse y detenerse fácilmente en este tipo de centros comerciales.

ESTACIONAMIENTOS:

Los Strip Center deben contar con estacionamientos visibles para los posibles clientes que circulan a su alrededor. Esto responde a la necesidad de los clientes de no perder tiempo estacionando en un lugar que se supone de paso.

Por otro lado, el sector de estacionamiento no debe ser demasiado amplio en comparación al espacio utilizado por las tiendas, ya que, para captar clientes, los Strip Center deben verse como un lugar concurrido. El objetivo es generar interés entre los usuarios y captar su atención. Si los estacionamientos son demasiado amplios se ven más vacíos y poco concurridos, lo que genera desinterés en los posibles clientes. Es necesario encontrar un equilibrio en el tamaño de los estacionamientos que asegure cupo para los clientes sin verse demasiado vacíos.

Debido a su ubicación en la parte frontal de las tiendas, estas últimas suelen tener fachadas de doble altura, para ser visibles sobre los vehículos estacionados y desde distancias más lejanas. Sin embargo, esta altura no debe superar a la de los letreros de los locales para no salir del rango de visión normal de los peatones y conductores que pasan frente a ellos.

Los estacionamientos deben tener una accesibilidad fluida que los conecte lo más directamente posible con las arterias principales, otorgando la fluidez que el cliente necesita.

VISIBILIDAD:

El comercio del tipo Strip Center, debe contar con visibilidad propia, dado que normalmente no cuentan con publicidad externa en otros medios más que la propia exposición ante los usuarios. Como es un comercio enfocado al consumo al paso no es atinente realizar campañas publicitarias

masivas para captar clientes que se encuentren en zonas alejadas fuera del rango de acción objetivo. Esta falta de publicidad externa debe ser compensada con una gran exposición propia, con letreros llamativos y de gran tamaño que logren comunicar de manera rápida y eficaz lo que se está ofreciendo a los consumidores, para que en pocos segundos el potencial cliente pueda tomar la decisión de desviar levemente su trayectoria y hacer un alto para comprar algo y proseguir en su camino hacia su destino principal.

IDONEIDAD NORMATIVA:

Al momento de escoger la ubicación de un centro comercial, es fundamental considerar la normativa vigente, ya que en ella se establece la factibilidad y los parámetros que se deben cumplir para llevar a cabo el proyecto. La normativa puede que permita la realización de este tipo de centros comerciales en distintas zonas de la ciudad, con condiciones más o menos favorables que deben ser consideradas al momento de tomar la decisión.

Los principales factores normativos que se deben considerar son: que esté permitida la instalación de centros comerciales, que la subdivisión predial mínima sea acorde con el tamaño de terreno requerido para un Strip Center, que el coeficiente de ocupación de suelo permita tener la extensión suficiente para la instalación de los locales comerciales, y finalmente, que el coeficiente de constructibilidad permita obtener los metros cuadrados necesarios para los recintos.

La altura máxima de edificación necesaria debe permitir la construcción como mínimo de una doble altura para alcanzar la visibilidad necesaria de los locales. En este punto, una normativa que permita demasiada altura puede ser una condición desfavorable, ya que por lo general el valor del suelo está dado por lo que se permite construir en él. De esta manera, cuando una zona permite edificaciones de gran altura, los terrenos suelen ser más valorados y por ende se elevan los precios. Al no necesitar demasiada altura para la instalación de un Strip Center, se debe procurar no pagar un sobreprecio por el terreno en relación a las verdaderas necesidades.

DISTANCIAMIENTO DEL ACTUAL CENTRO CONSOLIDADO:

Para que estos centros comerciales funcionen correctamente y logren captar el público necesario,

deben estar ubicados a una distancia lo suficientemente alejada del centro consolidado como para que el público prefiera ir al Strip Center que le queda más cerca. Este distanciamiento del centro no solo constituye un alejamiento físico, sino que también una pérdida de tiempo que se suma a las dificultades que implican el desplazamiento hacia esa zona. Por ello cobra relevancia la proximidad y accesibilidad hacia el Strip Center.

Si este se ubica a una corta distancia caminable del centro más consolidado, es posible que el público opte por dirigirse a este último, ya que es probable que la variedad de la oferta y los precios sean más atractivos que en el Strip Center.

Lo mismo podría pasar si la distancia es mayor y existe un transporte eficiente y rápido que facilite el acceso al centro consolidado. De esta manera, al determinar una ubicación alejada para el Strip Center, lo que se está haciendo en realidad es eliminar o disminuir la competencia.

Al estar cerca del centro consolidado, la competencia es mucho más alta, debido a una mayor oferta que se traduce en una reducción de precios. Por otro lado, el público ya conoce el comercio previamente establecido por lo que al llegar con una nueva oferta se debe entregar una propuesta de valor competitiva y diferenciada, donde es mucho más costoso competir. Esto hace que los márgenes de utilidad sean menores y se vuelve una oportunidad menos atractiva.

CARENCIA DE COMERCIO Y EQUIPAMIENTO:

Cuando se busca la ubicación para un Strip Center, debe considerarse idealmente una zona desabastecida de equipamiento y comercio, para que su instalación satisfaga la necesidad del entorno. De esta manera se puede captar una gran cantidad de público carente de opciones y evitar así la competencia cercana, transformándose en un nuevo polo y centro de desarrollo.

SUELO DISPONIBLE:

Morfología del comercio (forma del centro comercial)

Lo óptimo es encontrar una ubicación que permita tener opciones de terreno con bajos costos de implementación con el fin obtener mejores resultados en cuanto a beneficios económicos en el retorno.

Generalmente se trata de buscar terrenos eriazos o con construcciones descartables, ya que los terrenos que tienen edificaciones suelen estar sobrevalorados

debido a que sus propietarios le atribuyen un alto valor a la construcción, aun cuando la opción de desarrollo inmobiliario implique la demolición de lo previamente edificado. Por esta razón es preferible encontrar un terreno limpio ya que el propietario debería asignarle un valor al terreno por sí mismo. Sin embargo, este no es el único factor a considerar, ya que el mercado puede ofrecer muchas opciones y es posible que un terreno con algún tipo de construcción sea más barato que uno eriazo. Esto podría ser debido a que las características del terreno construido puedan tener ventajas comparativas sobre uno eriazo tales como ubicación, tamaño, morfología, accesibilidad o visibilidad entre otras. Estas características favorables justificarían una inversión mayor al poder obtener un mejor modelo de negocio que permita obtener mayor rentabilidad.

Si se quisiera establecer una jerarquización de las variables descritas, este sería su orden en importancia a considerar, para tomar una decisión:

NORMATIVA:

Se considera la normativa como una de las variables principales y primarias al momento de determinar la ubicación de un Strip Center ya que esta indica si es factible o no la instalación de los parámetros a cumplir. Si se llega a encontrar una ubicación que cumpla con todos los otros parámetros de manera favorable pero la normativa no permite su instalación, entonces prácticamente no hay nada que hacer.

DENSIDAD POBLACIONAL:

Es una variable fundamental ya que se necesita una masa crítica que sea la potencial consumidora de los bienes y servicios ofrecidos en el Strip Center. Se debe considerar que ya exista una importante cantidad de público potencial o que se prevea un crecimiento poblacional explosivo en un corto periodo de tiempo en las proximidades o en la trayectoria de su ubicación.

DISTANCIAMIENTO DEL CENTRO CONSOLIDADO:

Al instalar un Strip Center se debe tener una ventaja sobre la competencia, siendo esta un acercamiento al público y el ofrecimiento de comodidad en el acceso, diferenciándose por proximidad. Este es el enfoque principal de este tipo de comercio, el estar al paso y en las proximidades al hogar.

CARENCIA DE COMERCIO Y

EQUIPAMIENTO:

Es importante considerar que el sector esté desabastecido para realmente destacar y cumplir el objetivo. Si el sector ya se encuentra sobrecargado de comercio, no es recomendable situar en ese lugar un Strip Center ya inicialmente se comienza con competencia.

CERCANÍA AL TRÁNSITO VEHICULAR:

Siempre pensando en la captación de los clientes es trascendental ubicar el Strip Center en las proximidades a una vía estructurante, con un alto flujo vehicular, tanto de locomoción pública como de vehículos particulares, de tal modo que la sola presencia sea llamativa para los potenciales clientes.

VISIBILIDAD:

No es suficiente la sola ubicación en las proximidades de una vía con un alto flujo vehicular. Es importante también la visibilidad, por lo que se debe escoger una ubicación que tenga una exposición desde las vías principales y una morfología que permita tener un frente amplio que contribuya justamente a esta exposición.

DISPONIBILIDAD DE SUELO:

Se tiende a pensar que la disponibilidad de suelo es la principal variable a considerar. Sin embargo, existen otras opciones, ya que donde aparentemente no hay suelos disponibles, puede haber posibilidades que requieran de un poco más de esfuerzo pero que finalmente permitan la obtención de un lugar adecuado.

Por ejemplo, si no hay sitios eriazos, se puede considerar comprar un terreno con construcciones de fácil demolición. O si los terrenos disponibles son más pequeños o más grandes que lo requerido, se puede optar por fusionar o subdividir.

CAPÍTULO 2

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS Y RELACIONES ENTRE LAS VARIABLES

1

La metodología de análisis consiste en evaluar las posibles zonas de instalación para un Strip Center considerando las variables determinadas en los capítulos anteriores, de acuerdo con su jerarquía establecida y la relación entre ellas. El objetivo es seleccionar y/o descartar zonas de acuerdo con sus potencialidades.

PASO 1. NORMATIVA:

En primera instancia se debe analizar la normativa vigente, específicamente el Plan Regulador Comunal de la ciudad o comuna donde se pretende instalar el Strip Center. Este es un instrumento constituido por un conjunto de normas sobre condiciones de higiene y seguridad en los edificios y espacios urbanos, y de comodidad en la relación funcional entre las zonas habitacionales, de trabajo, equipamiento y esparcimiento. De esta forma, el Plan Regulador establece las zonas que permiten un uso de suelo apto para la instalación de este tipo de centros comerciales, descartando del análisis todas las otras zonas que no lo permitan, lo que reducirá considerablemente los sectores a examinar.

Luego, se deben considerar las condiciones específicas de cada zona, para establecer cuáles son las más beneficiosas de acuerdo a los parámetros establecidos en esta normativa, sin descartar en esta etapa los terrenos menos favorables, ya que variables posteriores a esta, en su análisis global, pueden influir positivamente en la evaluación concluyente para la toma de decisión en la selección del terreno. Por ejemplo, una zona puede tener un mayor coeficiente de constructibilidad que otra, pero puede estar ubicada en un territorio menos densamente poblado, o puede ser que la zona más favorable normativamente ya esté sobreexplotada comercialmente, dejando de ser una ubicación atractiva para un nuevo desarrollo comercial.

2

PASO 2. DENSIDAD POBLACIONAL:

Una vez que ya están definidas las zonas en las que normativamente está permitida la instalación de comercio del tipo Strip Center, se debe considerar la densidad poblacional de estas áreas.

Esto pretende obtener una ubicación con gran potencial de compradores, por lo que se debe tratar de identificar las zonas más densamente pobladas, otorgándole una mayor relevancia para la selección a los sectores con mayor población. Sin embargo, esta variable no es determinante por sí sola, ya que un sector altamente poblado podría ser descartado al ser cruzado por otra variable que lo afecte desfavorablemente, como podría ser el que se encuentre demasiado cercano al centro fundacional de la ciudad, donde se suele concentrar la mayor parte del comercio formal. Otro ejemplo es un sector que tenga poblaciones muy densamente habitadas, pero que estén alejadas o desprovistas de vías es-

tructurantes que permitan una comunicación y transporte fluidos. Por otra parte, un sector que tiene una baja densidad habitacional, sin proyección de crecimiento a corto plazo se debería descartar como opción, con la excepción de que se encuentre en un corredor que comunique dos o más sectores donde exista una elevada circulación vehicular.

PASO 3. DISTANCIAMIENTO DEL CENTRO CONSOLIDADO:

Esta variable es una de las que permiten descartar zonas inmediatamente, ya que un sector que se encuentra muy próximo al centro histórico de la ciudad debería dejarse de lado, puesto que el potencial público podría preferir ir al centro consolidado en lugar del nuevo Strip Center. Debido a la cercanía, la población tiene la opción de ir caminando al comercio. Por este motivo se deben elegir sectores que se alejen del rango caminable, de fácil y rápida aproximación del público hacia el centro fundacional.

PASO 4. CARENCIA DE COMERCIO Y EQUIPAMIENTO:

Teniendo en cuenta la variable anterior, es necesario considerar como criterio de selección de instalación el escoger una zona desprovista o bien con escaso equipamiento comercial con el fin de contar con exclusividad de oferta diferenciada hacia los potenciales clientes.

PASO 5. CERCANÍA AL TRÁNSITO VEHICULAR:

Debe ubicarse cercano a una vía vehicular estructurante, que se caracterice por un importante volumen de movimiento vehicular y peatonal, que cuente con una significativa presencia en la comunidad. De esta forma se permite una fácil accesibilidad desde la ruta habitual de los potenciales clientes.

PASO 6. VISIBILIDAD:

Considerando que se ha escogido un sector distante del centro histórico de la ciudad y densamente poblado, ahora es necesario contemplar la ubicación del Strip Center en un lugar de alta exposición y visibilidad. Esto se traduce en un lugar de paso habitual de gente que se movilice por el sector. Se requiere que el terreno a elegir cuente con una configuración geométrica que permita tener un frente



3

4

5

6



7

amplio de exposición además de una accesibilidad expedita y despejada para no entorpecer su exhibición a los transeúntes.

PASO 7. DISPONIBILIDAD DE SUELO:

Considerando el cumplimiento de todas las variables anteriores se debe proceder a seleccionar un terreno apto para la instalación del centro comercial. En este punto es ideal encontrar un terreno eriaz, de las dimensiones y geometría adecuadas para este tipo de desarrollo inmobiliario. Sin embargo, si no se encuentra un terreno en estas condiciones a simple vista, es posible negociar con uno o más propietarios para conformar un terreno apto. Por ejemplo, un terreno que tenga una construcción, pero que sea poco relevante y susceptible de ser demolida a un relativo bajo costo.

En el caso de que en la zona escogida por el cumplimiento de todas las otras variables solo haya disponibles terrenos de menor dimensión que la requerida, es posible negociar la compra de dos o más terrenos contiguos para fusionar y formar un paño que permita así el adecuado desarrollo del proyecto que se pretende llevar a cabo.

Por otra parte, en el caso de que los terrenos disponibles sean demasiado grandes en relación con lo requerido, es posible generar una subdivisión. De esta forma sería viable realizar la construcción requerida y paralelamente vender el excedente, siempre y cuando la subdivisión predial mínima establecida en el plan regulador así lo permita.

CAPÍTULO 3

APLICACIÓN DE METODOLOGÍA A CASO DE ESTUDIO (CURICÓ)

En este capítulo se presenta la aplicación de un caso de estudio en la ciudad de Curicó, capital de la provincia de Curicó, perteneciente a la región del Maule. El objetivo es evaluar las mejores posibilidades para la instalación de un Strip Center en esta ciudad.

PASO 1. NORMATIVA:

Como primera etapa se revisa la normativa, específicamente el Plan Regulador Comunal de Curicó para identificar las zonas en las que se permite la construcción de centros comerciales del tipo Strip Center.

El actual Plan Regulador Comunal de Curicó, fue confeccionado en el año 2008 y aprobado el año 2011. Recientemente la municipalidad anunció la modificación del mismo, el cual estaría acabado en un plazo de dos a tres años más.



INICIO AUTORIDADES MUNICIPIO CURICÓ DIRECCIONES

Lanzan proceso de modificación al Plan Regulador Comunal de Curicó

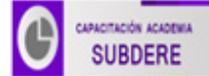


Empresa a cargo del proceso Surplan, dio a conocer a la comunidad las etapas de la modificación. Alcalde hizo un llamado a la participación de la ciudadanía.

Con la presentación de los plazos y desarrollo del programa de trabajo por parte de la empresa Surplan, que estará a cargo de llevar adelante las modificaciones al Plan

Regulador Comunal de Curicó, se dio inicio al proceso que permitirá en un plazo de dos años, tener un plan regulador actualizado, en beneficio de todos los curicanos.

Plataforma Ley de Lobby



Fuente: Municipalidad de Curicó, s.f.

En la tabla N°1, se expone la página 15 del Plan Regulador Comunal (PRC) donde define que en la "Clase Comercio", en el "Grupo 4" se permiten "Grandes tiendas, multitiendas y centros comerciales". En esta categoría se inscriben los Strip Centers.

Tabla N° 1: Plan Regulador Comuna de Curicó.

PLAN REGULADOR COMUNA DE CURICÓ		Ordenanza Local			
CLAS	GRUPO 1	GRUPO 2	GRUPO 3	GRUPO 4	
CIENTIFICO	Establecimientos destinados principalmente a la investigación, divulgación y formación científica, al desarrollo y transferencia tecnológica y a la innovación técnica.	-	-	-	
COMERCIO	<p>Locales destinados a la compraventa de mercaderías manufacturadas diversas artículos para el hogar y sus repuestos como: paqueterías, librerías y similares.</p> <p>Locales de venta de medicamentos y de bebidas alcoholicas para ser consumidas fuera del local como: minimarkets, botillerías, almacenes, farmacias y otros.</p> <p>Locales de alimentos y bebidas sin contenido alcohólico con consumo en el mismo recinto como fuentes de soda, cyber café, salones de té, cafeterías y similares</p>	<p>Ferreterías, tiendas de vestuario y calzado.</p> <p>Locales de alimentos y bebidas alcoholicas con consumo en el mismo recinto sin espectáculos, ni baile, como restaurantes y bares diurnos.</p>	<p>Locales destinados a la compraventa de equipos y artículos para oficinas como: tiendas especializadas, show room y similares</p> <p>Mercados, supermercados y locales de bebidas alcoholicas con consumo en el mismo recinto, con espectáculo diurnos y nocturnos tales como: pubs, tabernas, cantinas y similares</p> <p>Locales de venta de combustibles de todo tipo y venta de maquinarias.</p>	<p>Locales destinados a la compraventa de equipos industriales y materiales de construcción, venta de automoviles, ferias y estaciones de servicio automotriz.</p> <p>Grandes tiendas, multitiendas y centros comerciales.</p> <p>Depósitos de bebidas alcoholicas, clubes nocturnos, cabaret, Peña folclórica, discotecas, y quintas de recreo.</p>	
CULTURACULTO Y	<p>capillas, salones y oratorios.</p> <p>bibliotecas y galerías de arte.</p>	<p>Iglesias, sinagogas, mezquitas y similares.</p> <p>Centros culturales, salas de concierto o espectáculos y medios de comunicación.</p>	<p>Templos y Parroquias.</p> <p>Centros de convenciones y auditorios.</p> <p>Museos, cines y teatros.</p>	<p>Santuarios y catedrales</p> <p>Centro de exposición o difusión de toda especie.</p>	
DEPORTE	<p>multicanchas abiertas, pistas de patinajes y otras canchas al aire libre.</p>	<p>Centros y clubes deportivos.</p> <p>Gimnasios, multicanchas, saunas, piscinas, todos en recintos cerrados.</p>	<p>piscinas descubiertas, canchas empastadas y estadios sin gradería.</p>	<p>Complejos deportivos con graderías, estadios, hipódromos, patinódromos y otros campos deportivos.</p>	
EDUCACION	<p>Establecimientos destinados a educación prebásica, salas cuna, parvularios y jardines infantiles.</p>	<p>Establecimientos destinados a educación básica, básica especial y centros de orientación.</p>	<p>Establecimientos destinados a educación media y media técnica.</p> <p>Centros de capacitación, preuniversitarios y academias de artes y oficios.</p>	<p>Establecimientos destinados a educación superior.</p>	

En las tablas N°2, N°3, N°4, N°5 y N°6 se presentan las zonas urbanas (ZU) que califican como centros comerciales del tipo Strip Center, las cuales son: "ZU-1", "ZU-3", "ZU-4", "ZI" y "ZE-2"

Tabla N° 2: Plan Regulador Comuna de Curicó.

ZU-1 ZONA URBANA CENTRAL 1

USOS DE SUELO			
TIPOS	DESTINO	ACTIVIDADES PERMITIDAS	EXCEPTO
Residencial		Vivienda Hospedaje	-
CLASES			
Equipamiento	Científico	Grupos 1	-
	Comercio	Grupo 1, 2, 3, y4 ←	Club nocturno, cabaret y quintas de recreo.
	Culto y Cultura	Grupo 1,2 y 3	-
	Deporte	Grupo 2	-
	Educación	Grupo 1, 2, 3 y 4	Centro de rehabilitación conductual.
	Esparcimiento	Grupo 1 y 2	-
	Salud	Grupo 1, 2 y 3	-
	Seguridad	Grupo 1,2 y 3	-
	Servicios	Grupo 1, 2, 3 y 4	Talleres de reparación de vehículos y garajes
	Social	Grupos 2,3 y 4	-

Fuente: Extracto del Plan Regulador Comunal de Curicó.

La zona ZU-1 cuando su uso es del tipo “equipamiento comercio” presenta las siguientes normas: superficie predial mínima de 400 metros cuadrados; coeficiente de ocupación de suelo de 1; coeficiente de constructibilidad de 5,6; agrupamiento es de tipo continuo; altura de cierros es de 3 metros; retranqueo mínimo de 3 metros sobre los 3 metros de altura.

Tabla N° 3: Plan Regulador Comuna de Curicó.

ZU-3 ZONA URBANA MIXTA 3

USOS DE SUELO			
TIPOS	DESTINO	ACTIVIDADES PERMITIDAS	EXCEPTO
Residencial		Vivienda Hospedaje	-
CLASES			
Equipamiento	Científico	Grupo 1	-
	Comercio	Grupo 3 y 4 ←	-
	Culto y Cultura	Grupo 3 y 4	-
	Deporte	Grupo 2, 3 y 4	-
	Educación	Grupo 3 y 4	-
	Esparcimiento	Grupo 3 y 4	Picnic y camping.
	Salud	Grupo 2, 3 y 4	Cementerios, crematorios y cementerios de mascotas.
	Seguridad	Grupo 1, 2 y 3	-
	Servicios	Grupo 3 y 4	-
	Social	Grupos 3 y 4	-

Fuente: Plan Regulador Comunal de Curicó, s.f.

La zona ZU-3 cuando su uso es del tipo “equipamiento comercio” presenta las siguientes normas: superficie predial mínima de 600 metros cuadrados; coeficiente de ocupación de suelo de 0.6; coeficiente de constructibilidad de 3; agrupamiento es de tipo aislado, pareado o continuo; altura máxima de edificación de 48 metros; antejardín de 7 metros ante vías troncales, 5 metros ante otras jerarquías y lo establecido en la OGUC, ante pasajes; altura de cierros es de 2 metros.

Tabla N° 4: Plan Regulador Comuna de Curicó.

ZU-4 ZONA URBANA MIXTA 4

USOS DE SUELO			
TIPOS	DESTINO	ACTIVIDADES PERMITIDAS	EXCEPTO
Residencial		Vivienda Hospedaje	-
CLASES			
Equipamiento	Científico	Grupos 1	-
	Comercio	Grupo 2, 3 y 4	-
	Culto y Cultura	Grupo 3 y 4	-
	Deporte	Grupo 2 y 3	-
	Educación	Grupo 3 y 4	-
	Esparcimiento	Grupo 3 y 4	Picnic y camping
	Salud	Grupo 2, 3 y 4	Cementerios, crematorios y cementerios de mascotas.
	Seguridad	Grupo 2, 3 y 4	Cárceles y centros de detención.
	Servicios	Grupo 3 y 4	-
	Social	Grupos 3 y 4	-

Fuente: Plan Regulador Comunal de Curicó, s.f.

La zona ZU-4 cuando su uso es del tipo “equipamiento comercio” presenta las siguientes normas: superficie predial mínima de 600 metros cuadrados; coeficiente de ocupación de suelo de 0.6; coeficiente de constructibilidad de 1.5 para edificaciones continuas o pareadas y de 3 para edificaciones aisladas; agrupamiento es de tipo aislado, pareado o continuo; altura máxima de edificación de 21 metros; antejardín de 7 metros ante vías troncales, 5 metros ante otras jerarquías y lo establecido en la OGUC, ante pasajes; altura de cierros es de 2 metros.

Tabla N° 5: Plan Regulador Comuna de Curicó.

ZI ZONA INDUSTRIAL

NORMAS DE USOS DE SUELO			
Usos de suelo		ACTIVIDADES	
TIPOS	CLASES	PERMITIDAS	EXCEPTO
Equipamiento	Científico	Grupo 1	-
	Comercio	Grupo 3 y 4	-
	Culto y Cultura	Grupo 3 y 4	-
	Deporte	Grupo 1, 2, 3 y 4	-
	Educación	Grupo 3 y 4	Centro de Rehabilitación conductual.
	Esparcimiento	Grupo 3 y 4	-
	Salud	Grupo 4	-
	Seguridad	Grupo 2, 3 y 4	Cárceles y Centros de Detención.
	Servicios	Grupo 3 y 4	-
	Social	Grupos 3 y 4	-

Fuente: Plan Regulador Comunal de Curicó, s.f.

La zona ZI cuando su uso es del tipo “equipamiento comercio” presenta las siguientes normas: superficie predial mínima de 1.000 metros cuadrados; coeficiente de ocupación de suelo de 0.2; coeficiente de constructibilidad de 1; agrupamiento es de tipo aislado; distanciamiento de 10 metros; altura máxima de edificación de 12 metros; antejardín de 15 metros ante vías troncales o colectoras, 10 metros ante otras jerarquías inferiores; altura de cierros es de 2 metros.

Tabla N° 6: Plan Regulador Comuna de Curicó.

ZE-2: ZONA ESPECIAL 2 EQUIPAMIENTO COMERCIAL

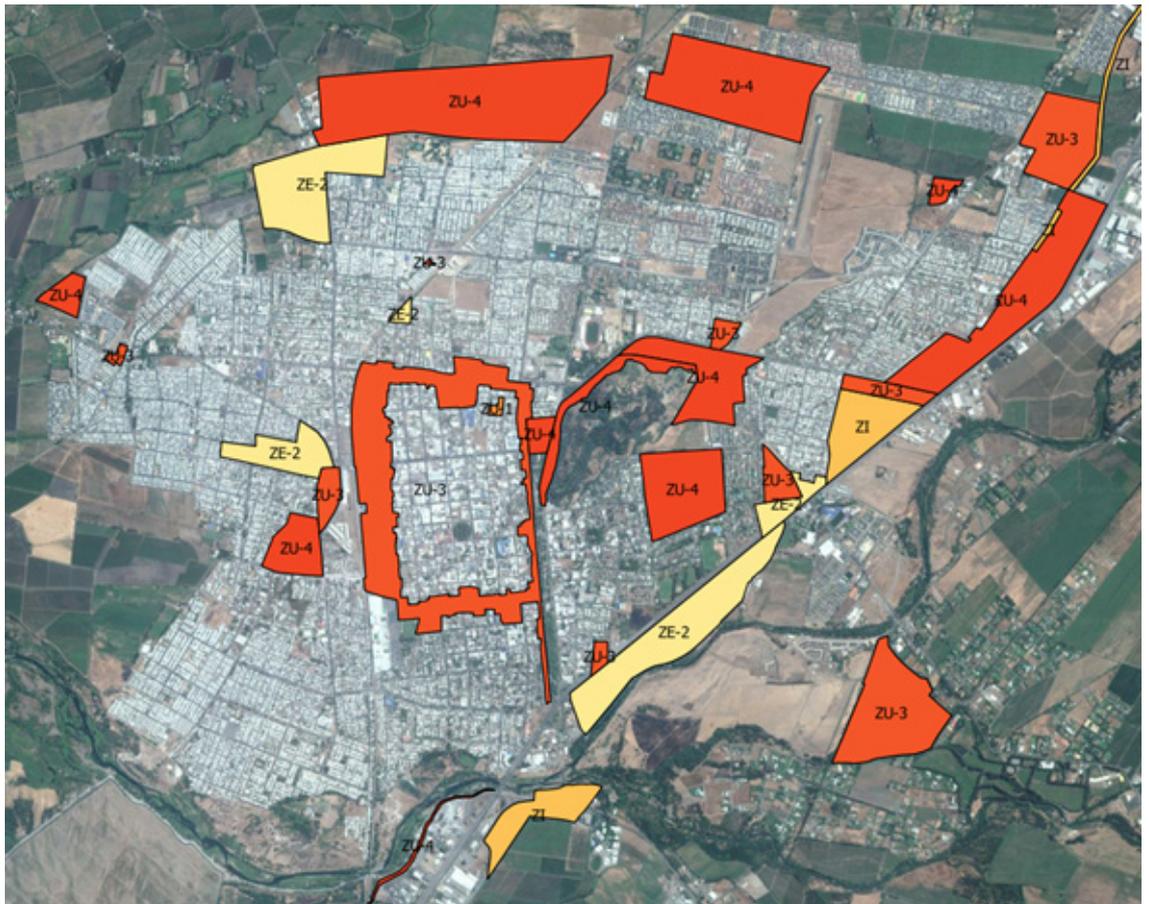
NORMAS DE USOS DE SUELO			
USOS DE SUELO		ACTIVIDADES	
TIPOS	CLASES	PERMITIDAS	EXCEPTO
Equipamiento	Científico	Grupo 1	-
	Comercio	Grupo 1, 2, 3 y 4	-
	Culto y Cultura	Grupo 1, 2, 3 y 4	-
	Educación	Grupo 1, 2, 3 y 4	-
	Esparcimiento	Grupo 1, 2, 3 y 4	-
	Salud	Grupo 1, 2, 3 y 4	-
	Servicios	Grupo 1, 2, 3 y 4	-
	Social	Grupo 1, 2, 3 y 4	-

Fuente: Plan Regulador Comunal de Curicó, s.f.

La zona ZE-2 cuando su uso es del tipo “equipamiento comercio” presenta las siguientes normas: superficie predial mínima de 1.000 metros cuadrados; coeficiente de ocupación de suelo de 0.8; coeficiente de ocupación de suelo de segundo nivel de 0.5; coeficiente de constructibilidad de 2; agrupamiento es de tipo aislado; altura máxima de edificación de 11 metros; antejardín de 10 metros.

Las zonas anteriormente nombradas se grafican en el territorio de la ciudad de Curicó en la fotografía N° 1.

Fotografía N° 1: Vista aérea Ciudad de Curicó



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth

A continuación, en la tabla N°7 se presenta un cuadro comparativo en el que se pueden observar los distintos atributos normativos principales que tiene cada una de las zonas seleccionadas:

Tabla N°7:

COMPARACIÓN DE ATRIBUTOS

Según normativa en las Zonas de Curicó, en las que se permite la instalación de Strip Centers.

ZONAS	ZU-1	ZU-3	ZU-4	ZI	ZE-2
Superficie predial mínima	400 mt2	600 m2	600 m2	1.000 m2	1.000 m2
Coefficiente de ocupación de suelo	1	0,6	0,6	0,2	0,8
Coefficiente de ocupación de suelo 2° nivel	-	-	-	-	0,5
Coefficiente de Constructibilidad	5,6	3	Edificación continua o pareada: 1,5 Edificación aislada: 3	1	2
Agrupamiento	Continuo	Aislado, pareado, continuo	Aislado, pareado, continuo	Aislado	Aislado
Distanciamiento	-	OGUC	OGUC	10 m	-
Altura Máxima de edificación	-	48 m	21 m	12 m	11 m
Antejardín	-	Vía troncal : 7 m - Otra Jerarquía: 5m - Pasajes : OGUC	Vía troncal : 7 m - Otra Jerarquía: 5m - Pasajes : OGUC	Vía troncal o colectora : 15 m Vía de Jerarquía inferior : 10 m	10 m
Altura de Cierros	3 m	2 m	2 m	2 m	
Retranqueo Nivel +3	2 m	-	-	-	-

Fuente: Tabla de elaboración propia, elaborada en base a datos obtenidos de el Plan Regulador Comunal de Curicó.

1.1 SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA:

En este punto se puede observar que según la tabla N°7 las subdivisiones prediales mínimas están en un rango entre los 400 metros cuadrados y los 1000 metros cuadrados. Todas estas superficies son aptas para el tipo de desarrollo que se evalúa instalar, puesto que en Curicó ya existen dos Strip Center, que se toman como ejemplo para el análisis. Estos se instalan en terrenos de 6000 y 4500 metros cuadrados respectivamente, por lo que la subdivisión predial mínima no afectaría inicialmente. Sin embargo, si nos encontramos con que los terrenos disponibles son levemente mayores a lo requerido, sería más favorable contar con una subdivisión predial mínima más baja, lo que permitiría subdividir y extraer del proyecto una fracción pequeña del terreno, para poder venderla y recuperar parte de lo invertido.

Considerando aisladamente este parámetro, las zonas mejor evaluadas serían la ZU-1 y luego las zonas ZU-3 y la ZU-4.

1.2 COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE SUELO:

Las zonas seleccionadas en la tabla N°7, tienen un rango de coeficiente de ocupación de suelo entre el 0.2 y el 1.0. A simple vista se deberían evaluar de mejor modo las zonas que permiten un mayor Coeficiente de Ocupación de Suelo, destacando la zona ZU-1 con un coeficiente de 1.0 y la zona ZE-2 con un coeficiente de 0.8. Sin embargo, dado el programa y la configuración de este tipo de comercio, no es necesaria una ocupación de suelo demasiado elevada, ya que un porcentaje importante del terreno debe ser destinado a la instalación de estacionamientos en superficie, lo que obliga a tener una cierta equivalencia entre lleno y vacío, o edificado y terreno libre.

Por otro lado, el precio de los terrenos suele estar relacionado con lo que se puede construir en ellos y un terreno con mayor ocupación de suelo normalmente es más cotizado que uno que tenga un menor factor de ocupación. De este modo, si se analiza este punto de manera independiente, al elegir un terreno con un mayor factor de ocupación de suelo, se podría estar escogiendo un terreno sobrevalorado de manera innecesaria. En este caso particular, puede ser más recomendable optar por terrenos con coeficientes de un rango intermedio como los de las zonas ZU-3 y ZU-4, dejando de lado en primera instancia la zona ZI que presenta un factor considerablemente menor que no se condice con la proporcionalidad de edificación requerida.

1.3 COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE SUELO EN 2° NIVEL:

Según la tabla N°7, en la mayoría de las zonas seleccionadas, este punto no aplica, a excepción de la zona ZE-2, donde se asigna un factor de 0.5, el cual en términos prácticos no afecta significativamente al desarrollo del proyecto ya que está dentro del rango de lo aceptable que se podría utilizar para edificaciones de un segundo piso en un Strip Center. Por lo descrito, no se considera un factor determinante para la elección de una zona para la instalación del centro comercial.

1.4 COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD:

Las zonas en análisis tienen coeficientes de constructibilidad que van desde el coeficiente 1.0 hasta el 5.6, según lo demostrado en la tabla N°7. Normalmente para un desarrollo inmobiliario se buscan terrenos con los mayores coeficientes de constructibilidad posibles, para obtener un mayor rendimiento de los suelos y así generar

mayor rentabilidad. Considerando este parámetro, las zonas que tienen mayores coeficientes de constructibilidad son las zonas ZU-1 con un coeficiente de 5.6 y la zona ZU-3 con un coeficiente de 3.0. También destaca la zona ZU-4, con un coeficiente de 3.0, pero solo para edificaciones aisladas, ya que para edificaciones continuas o pareadas el coeficiente es de 1.5.

Como se mencionó anteriormente, los terrenos suelen valorarse por lo que se puede construir en ellos, sin embargo, en el caso de los Strip Center, no se requiere un gran coeficiente de edificación, ya que un porcentaje importante de suelo se destina a estacionamientos. Además, las edificaciones no suelen ser de gran altura, por lo que, si se optara por un terreno de alto coeficiente de constructibilidad, probablemente se estaría pagando un sobreprecio innecesario. Por todo lo anterior, considerando este factor de manera aislada, lo más recomendable sería optar por terrenos ubicado en zonas con coeficientes de constructibilidad moderados o bajos, como son las zonas ZU-4, ZI y ZE-2.

1.5 AGRUPAMIENTO:

Es necesario aclarar que el sistema de agrupamiento no tiene que ver con cuánto se puede construir directamente, si no que con cómo se puede construir. En ese sentido siempre es más recomendable contar con el mayor grado de libertad para poder tener amplias opciones de diseño y crear un proyecto más atractivo y eficiente.

Teniendo esto en cuenta, las zonas más restrictivas son las zonas ZU-1, ya que permite solo la construcción de edificaciones de agrupamiento continuo y las zonas ZI y ZE-2 que solo admiten edificaciones aisladas.

Por otro lado, están las zonas que ofrecen mayor libertad en cuanto al tipo de agrupamiento. Estas serían las zonas ZU-3 y ZU-4, ya que como se señala en la tabla N°7, ambas aceptan las construcciones con agrupamientos aislados, pareados o continuos. Teniendo en cuenta solo este aspecto sería recomendable optar por estas últimas zonas.

1.6 DISTANCIAMIENTO:

Según la tabla N°7, la mayoría de las zonas evaluadas no son altamente restrictivas en este aspecto ya que se acogen a las reglas básicas establecidas de manera general en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC), a excepción de la zona ZI que es más restrictiva, asignando un distanciamiento mínimo de 10 metros.

Esta restricción no tiene que ver directamente con cuánto se puede construir, sino más bien con dónde se puede construir. Si es posible elegir mayor libertad, siempre es recomendable.

Tomando únicamente este factor en cuenta debiese preferirse cualquiera de las otras zonas, ZU-1, ZU-3, ZU-4 o ZE-2.

1.7 ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN:

Es necesario mencionar que para el desarrollo de proyectos inmobiliarios, normalmente se buscan terrenos que permitan edificaciones de la mayor altura posible junto con otras variables que lleven a obtener mayores rentabilidades. Sin embargo, los Strip Center no suelen superar los dos o tres pisos de altura, por lo cual no es necesario contar con una normativa demasiado permisiva en ese sentido. De esta manera, las mejores condiciones normativas podrían traducirse en una sobrevaloración de los terrenos, lo que posiblemente perjudicaría los márgenes de ganancia del proyecto.

Tomando solo esto en consideración y según la tabla N°7, debiesen evitarse los terrenos de las zonas que permiten mayor altura como las zonas ZU-1, que no establecen límite de altura o la zona ZU-3, que designa una altura máxima de construcción de 48 metros. En este sentido se debería optar por zonas con rangos de altura de edificación moderada o baja como la zona ZU-4, con una altura moderada de solo 21 metros o las zonas ZI y ZE-2, con alturas bajas de 12 y 11 metros respectivamente. El objetivo sería no pagar sobrepagos innecesariamente.

1.8 ANTEJARDÍN:

Las zonas analizadas según la tabla N°7 determinan que los antejardines van en un rango desde lo mínimo exigido en la OGUC hasta los 15 metros.

Este aspecto no afecta directamente a cuánto se puede construir en un terreno, sino que a las disposiciones de lo edificado en el mismo, por lo cual no debiese influir mayormente en el valor final. Sin embargo, se suele apreciar más la libertad que las restricciones, por lo cual eventualmente podría haber una pequeña incidencia.

Ahora bien, en el programa y la configuración de este tipo de proyectos generalmente se opta por hacer un retanqueo considerable de lo edificado, para dejar un espacio amplio en el frente destinado a estacionamientos. Teniendo esto en cuenta, los rangos de antejardín que se plantean en las distintas zonas analizadas corresponden ampliamente con lo que se destinaría libremente a ser

utilizado como estacionamiento.

Por lo planteado se determina que este no es un aspecto determinante para la toma de decisiones en la elección de una zona específica en donde buscar un terreno.

1.9 ALTURA DE CIERROS:

Como se refleja en la tabla N°7 las alturas de cierros van desde la no exigencia en el caso de la zona ZE-2, los tres metros para la zona ZU-1 y los dos metros en las zonas ZU-3, ZU-4 y ZI.

Para el caso de los Strip Centers, esta exigencia no es demasiado relevante en la toma de decisión del terreno, puesto que en muchos de estos proyectos se opta por tener cierros móviles o que se repliegan durante el horario hábil del funcionamiento del centro comercial. Sin embargo, hay que considerar que la visibilidad del Strip Center es un factor fundamental. Si a esto se suma que el proyecto eventualmente podría proyectar cierros fijos (que no se retiren durante el funcionamiento), mientras mayor sea la altura de los cierros, más se perjudicará la visibilidad y la exposición ante los transeúntes.

En este sentido y analizando de manera aislada este aspecto, sería recomendable evitar las zonas que exigen cierros de mayor altura, como la zona ZU-1 que exige cierros de tres metros y se debiese favorecer la elección de zonas como la ZE-2, que no exige altura de cierros.

1.10 RETRANQUEO DE NIVEL +3 M.:

Esta no es una exigencia común y según la tabla N°7, se establece en solo una de las zonas analizadas, la ZU-1, en la cual se señala que las edificaciones deberán tener un retranqueo a partir del nivel +3 metros de altura. Sin embargo, como se ha mencionado anteriormente, la configuración de este tipo de proyectos requiere de un retranqueo amplio de lo edificado para poder liberar espacio en el frente del terreno que se asigna a estacionamientos. Entonces la propia lógica del proyecto solicita un retranqueo, por lo cual esta exigencia no afecta en el diseño. Por otro lado, gran parte de los proyectos requieren por una u otra razón de un retranqueo, por lo cual no es un factor demasiado incidente. Atendiendo a lo planteado, este no debería ser un factor determinante para la toma de decisión de la zona de instalación del Strip Center.

CONCLUSIÓN DE PASO 1

Mediante el presente análisis normativo es posible concluir que revisando de manera integral todos los aspectos, la zona ZU-4 es la que se destaca como una de las mejor evaluadas ya que:

Posee una menor subdivisión predial mínima, lo que permite tener una mayor flexibilidad al momento de escoger terrenos, contando con mayor libertad para realizar fusiones y subdivisiones.

Su coeficiente de ocupación de suelo está en un rango intermedio en comparación con las otras zonas analizadas, lo que le podría otorgar una ventaja en términos de valoración de suelo.

Posee un coeficiente de constructibilidad moderado, lo que al igual que el punto anterior, podría otorgarle una ventaja comparativa en cuanto al rango de precios de los suelos.

Tiene un mayor grado de libertad en cuanto al tipo de agrupamiento, ya que permite edificaciones aisladas, pareadas o continuas.

En cuanto a distanciamiento solo se requiere lo establecido de manera general por la OGUC, sin ninguna otra exigencia adicional.

Se permite una altura máxima moderada en comparación a las otras zonas analizadas, lo que no debería sobrevalorar los terrenos bajo esta perspectiva.

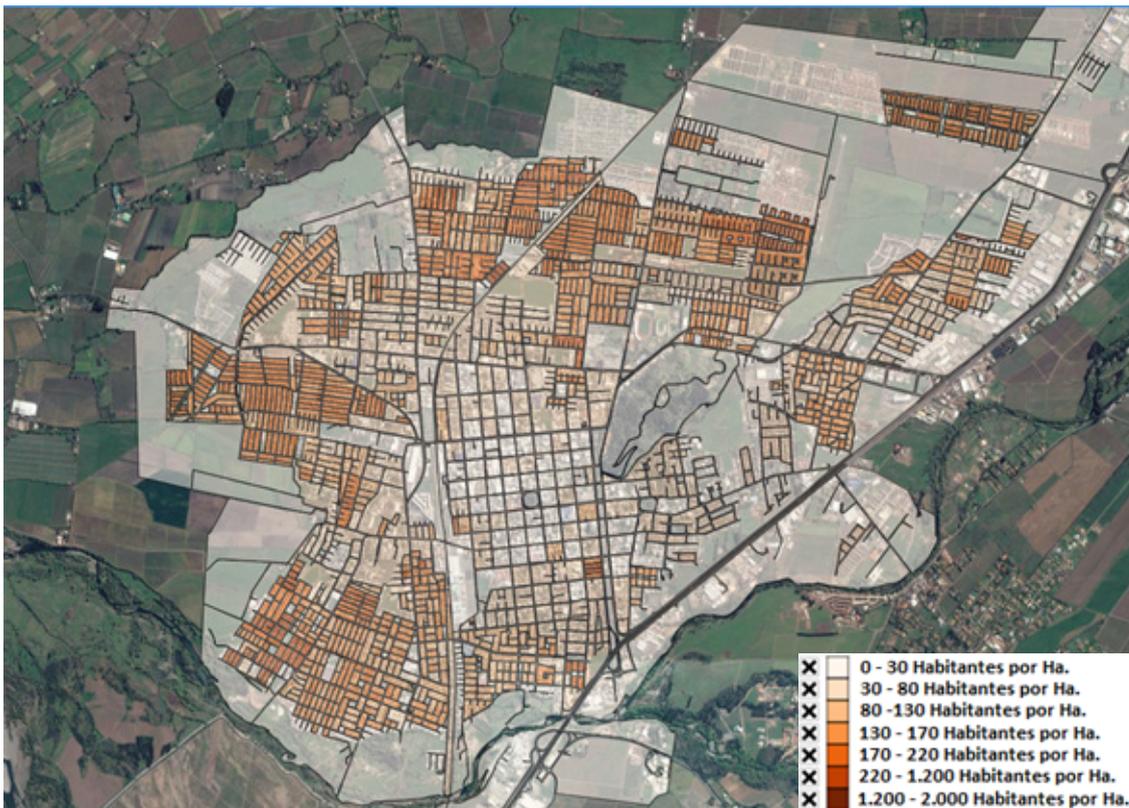
En conclusión, según el análisis de este punto, es recomendable optar por un terreno ubicado en la zona ZU-4, sin tener que necesariamente descartar el resto de las zonas en esta etapa de la toma de decisión de la zona de instalación del Strip Center.

PASO 2. DENSIDAD POBLACIONAL:

Dentro de las zonas seleccionadas por la normativa vigente en el Plan Regulador Comunal de Curicó es importante establecer cuáles son las que tienen mayores potencialidades desde el punto de vista de la densidad poblacional, que se podrían traducir como potenciales clientes del Strip Center a implementar.

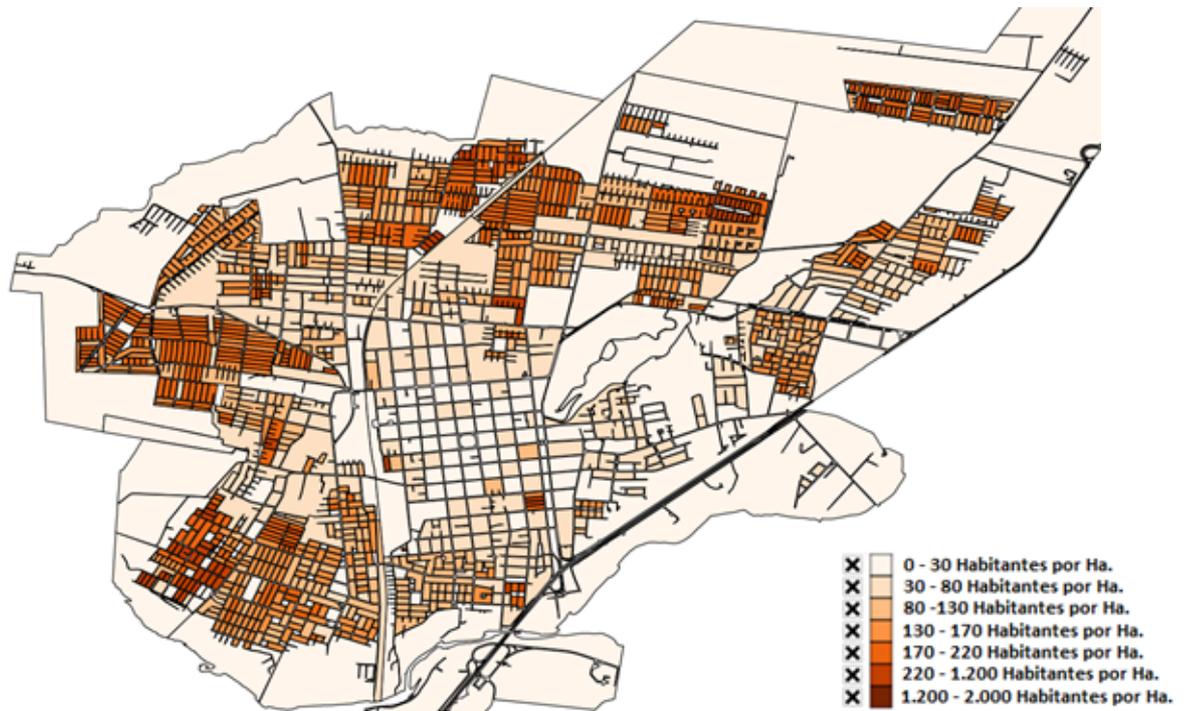
En relación a este punto se puede observar que la zona norte de Curicó es una de las más densamente pobladas y al mismo tiempo una de las que mayor expansión ha tenido en los últimos años. En este sector las zonas del PRC que más destacan son las zonas ZU-4 y ZU-3.

Teniendo en cuenta que en la primera etapa del análisis la zona ZU-4, es la mejor evaluada, debiese prestarse especial atención a ella en el resto del análisis.



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth e información obtenida del INE, mediante la Ley de Transparencia.

Imagen N° 9: en base a información del Instituto Nacional de Estadística (INE)



Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth e información obtenida del INE, mediante la Ley de Transparencia.

En la Imagen N°9 se observa que las mayores densidades poblacionales están en las periferias, principalmente en la zona norte y la zona oeste de la ciudad.

Esta imagen muestra que el centro histórico presenta una muy baja densidad poblacional, concentrando al mismo tiempo la mayor parte de los servicios y comercios. Lo anterior genera grandes volúmenes de desplazamiento desde las zonas más densamente habitadas a las zonas que ofrecen los productos y servicios requeridos por la gente. Se hace necesario aquí considerar las vías comunicantes.

La zona norte, además de estar densamente poblada, aún tiene áreas no explotadas con terrenos libres para nuevos proyectos inmobiliarios. Existe un potencial de crecimiento que cuenta con la factibilidad de una pronta generación de conurbación con la localidad de Sarmiento, situada en las proximidades de Curicó por ese mismo lado. Ambas se comunican mediante una importante vía llamada "El Boldo". Este sector es el que más se ha expandido en el último tiempo y el que mayor potencialidad tiene.

La vía "El Boldo" atraviesa precisamente dos áreas catalogadas como zonas ZU-4 por el PRC, por lo cual podría seleccionarse este sector por su probable potencial comercial. En la siguiente imagen se presenta el mapa que demuestra la proximidad de Curicó y Sarmiento.

En el área situada al este del centro fundacional se encuentra el cerro Condell, que está deshabitado y que forma una barrera natural. No se observa una gran densidad en la periferia este, lo que puede explicarse en cierta medida, porque es un barrio históricamente ocupado, en parte, por personas de un nivel socio económico elevado, por lo que todavía se conservan casas y terrenos de gran tamaño habitadas por pocas personas. A esto se suma que en los últimos años se ha estado desarrollando en este sector un aumento del comercio relacionado con la gastronomía y el esparcimiento. De esta forma se encuentran casas que se han adaptado para albergar restaurantes, pubs y cafeterías. También hay supermercados, almacenes, verdulerías o botillerías, entre otros, por lo cual no resulta un sector demasiado atractivo para un desarrollo comercial del tipo Strip Center.

Se destaca que este sector se ve confinado por la carretera que resta, en cierto sentido, la posibilidad de crecimiento de la ciudad hacia este lado. Sin embargo, se ha logrado sobrepasar esta barrera, con un gran crecimiento que se ha dado en los últimos años, atravesando la carretera hacia el lado este, por Camino Zapallar en donde se han realizado loteos de antiguos campos que se han transformado en proyectos inmobiliarios de alto nivel. En esta nueva zona residencial es donde se han insertado ya dos Strip Centers que sirven como ejemplo de análisis.

PASO 3.

DISTANCIAMIENTO DEL CENTRO CONSOLIDADO:

Ya que se ha establecido como fundamental el hecho de mantener un distanciamiento considerable del centro al momento de la selección de la ubicación para la instalación de un nuevo Strip Center, se debe analizar qué zonas ya pre seleccionadas cumplen de mejor manera con este requisito. Para determinar este aspecto se tomará como punto de referencia la Plaza de Armas que se ubica en la parte central de las manzanas fundacionales de la ciudad.

Se tomaron las medidas en línea recta desde el centro de la plaza hasta los centros de cada zona. La velocidad promedio de las personas caminando está en torno a los cinco o seis kilómetros por hora. Por ello se ha determinado como criterio seleccionar las zonas que están a tres kilómetros o más, ya que en un recorrido de ida y vuelta estaría superando los seis kilómetros de recorrido. Cabe destacar que las distancias medidas fueron tomadas en línea recta y no siguiendo las rutas que se deberían caminar, lo que aumentaría aún más la distancia a recorrer. A esto también hay que sumar que no sería una caminata continua y sin interrupciones, ya que hay que cruzar calles, donde se encuentran semáforos. Así, esta distancia superaría ampliamente una hora de caminata.

Teniendo en cuenta lo anterior se estima que es un rango suficiente para que la gente ubicada en estas zonas opte por acceder a comercios más cercanos en lugar de dirigirse al alejado centro fundacional de la ciudad.

ZONAS	METROS DISTANCIA										
ZU-1	900	ZU-3 .05	1.000	ZU-4 .01	3.200	ZU-4 .06	2.300	ZU-4 .11	2.400	ZE-2 .01	2.900
ZU-3 .01	5.000	ZU-3 .06	500	ZU-4 .02	3.900	ZU-4 .07	1.300	ZI .01	5.900	ZE-2 .02	1.700
ZU-3 .02	2.300	ZU-3 .07	2.300	ZU-4 .03	4.400	ZU-4 .08	900	ZI .02	4.900	ZE-2 .03	1.300
ZU-3 .03	3.000	ZU-3 .08	1.300	ZU-4 .04	4.400	ZU-4 .09	1.700	ZI .03	3.100	ZE-2 .04	2.400
ZU-3 .04	2.900	ZU-3 .09	2.300	ZU-4 .05	3.500	ZU-4 .10	1.200	ZI .04	2.100	ZE-2 .05	1.700

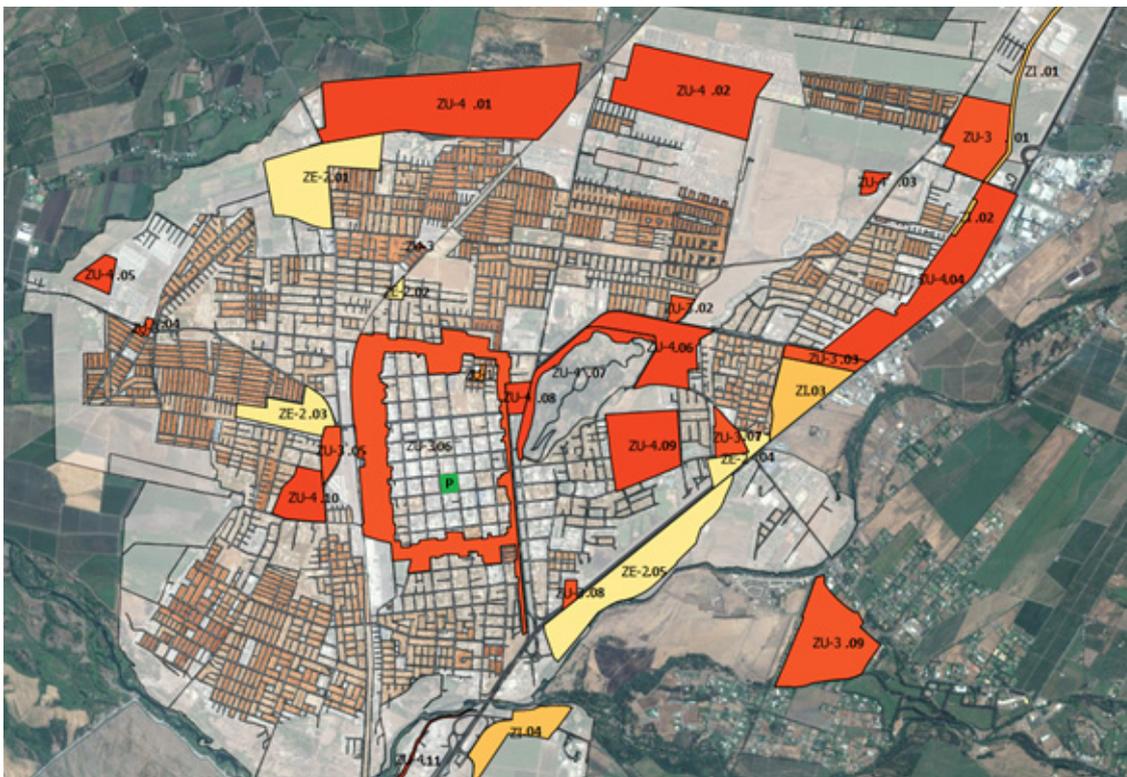
Fuente: Gráficos de elaboración propia en base a imágenes de Google Earth e información obtenida del INE, mediante la Ley de Transparencia.

Se destacan las zonas que llegan a los 3000 metros de distancia o más. Quedando seleccionadas las 10 áreas, de las cuales 5 son zonas del tipo ZU-4: ZU-3 .01, ZU-3 .03, ZU-4 .01, ZU-4 .02, ZU-4 .03, ZU-4 .04, ZU-4 .05, ZI .01, ZI .02, ZI .03

En el área situada al este del centro fundacional se encuentra el cerro Condell, que está deshabitado y que forma una barrera natural. No se observa una gran densidad en la periferia este, lo que puede explicarse en cierta medida, porque es un barrio históricamente ocupado, en parte, por personas de un nivel socio económico elevado, por lo que todavía se conservan casas y terrenos de gran tamaño habitados por pocas personas. A esto se suma que en los últimos años se ha estado desarrollando en este sector un aumento del comercio relacionado con la gastronomía y el esparcimiento. De esta forma se encuentran casas que se han adaptado para albergar restaurantes, pubs y cafeterías. También hay supermercados, almacenes, verdulerías o botillerías, entre otros, por lo cual no resulta un sector demasiado atractivo para un desarrollo comercial del tipo Strip Center.

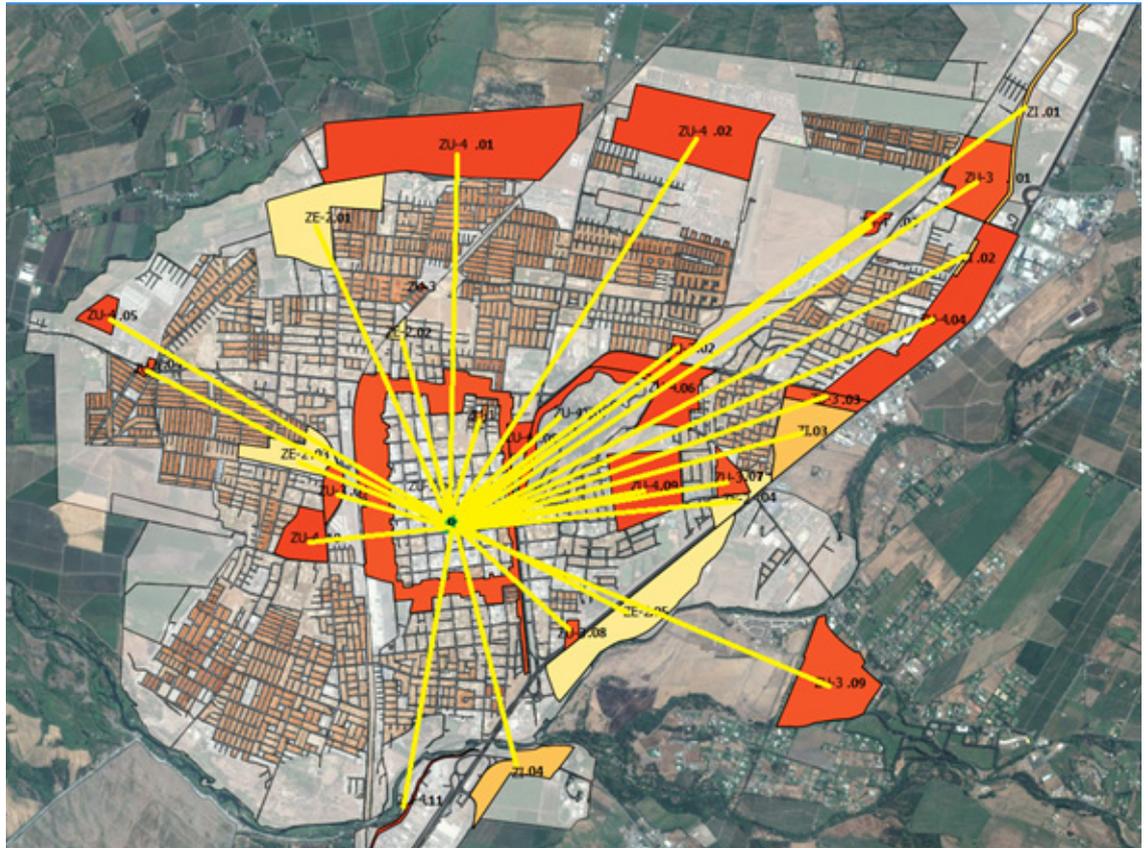
Se destaca que este sector se ve confinado por la carretera que resta, en cierto sentido, la posibilidad de crecimiento de la ciudad hacia este lado. Sin embargo, se ha logrado sobrepasar esta barrera, con un gran crecimiento que se ha dado en los últimos años, atravesando la carretera hacia el lado este, por Camino Zapallar en donde se han realizado loteos de antiguos campos que se han transformado en proyectos inmobiliarios de alto nivel. En esta nueva zona residencial es donde se han insertado ya dos Strip Centers que sirven como ejemplo de análisis.

Imagen N° 10: En esta imagen se nombran todas las zonas estudiadas para su identificación en el análisis.



Fuente: Gráficas de elaboración propia, en base a datos obtenidos de el Plan Regulador Comunal de Curicó e imagen aérea de Google Earth.

Imagen N° 10: En esta imagen se muestra la manera lineal en que se tomaron las distancias de las distintas zonas con respecto al centro fundacional de la ciudad.



Fuente: Gráficas de elaboración propia, en base a datos obtenidos de el Plan Regulador Comunal de Curicó e imagen aérea de Google Earth.

PASO 4. CARENCIA DE COMERCIO Y EQUIPAMIENTO:

En esta etapa corresponde aplicar como criterio de selección la carencia de comercio. Esta se relaciona con la novedad del barrio, ya que los grandes desarrolladores inmobiliarios comienzan cubriendo las necesidades primarias habitacionales, y el equipamiento de los barrios normalmente va llegando con posterioridad.

Lo que sucede con frecuencia es que los barrios más nuevos son los más carentes de comercio y equipamiento. Esta situación se incrementa en la medida en que el desarrollo de estos barrios se dirige a personas de clases socio económicas más bajas, puesto que la población más acomodada tiende a ser más exigente en cuanto a sus requerimientos de vivienda y entorno. Esto explica tam-

bién que durante el desarrollo habitacional del área este de Curicó, en el sector de Camino Zapallar antes mencionado, se ejecutaran en paralelo y de manera inmediata dos Strip Center para abastecer de comercio y servicios a este nuevo polo de desarrollo que está apuntado a una clase socio económica más bien alta de Curicó.

Por otro lado, en el área norte de Curicó donde se han desarrollado ampliamente proyectos habitacionales orientados a la clase media, la instalación formal de comercio y equipamiento ha sido casi nula. Ante esta carencia, se puede observar en estas zonas una proliferación de improvisadas adaptaciones en los patios de las casas con pequeños almacenes para suplir las necesidades más básicas. Este sector es precisamente donde se encuentran las grandes áreas definidas como zonas ZU-4 de acuerdo con el Plan Regulador Comunal de Curicó.

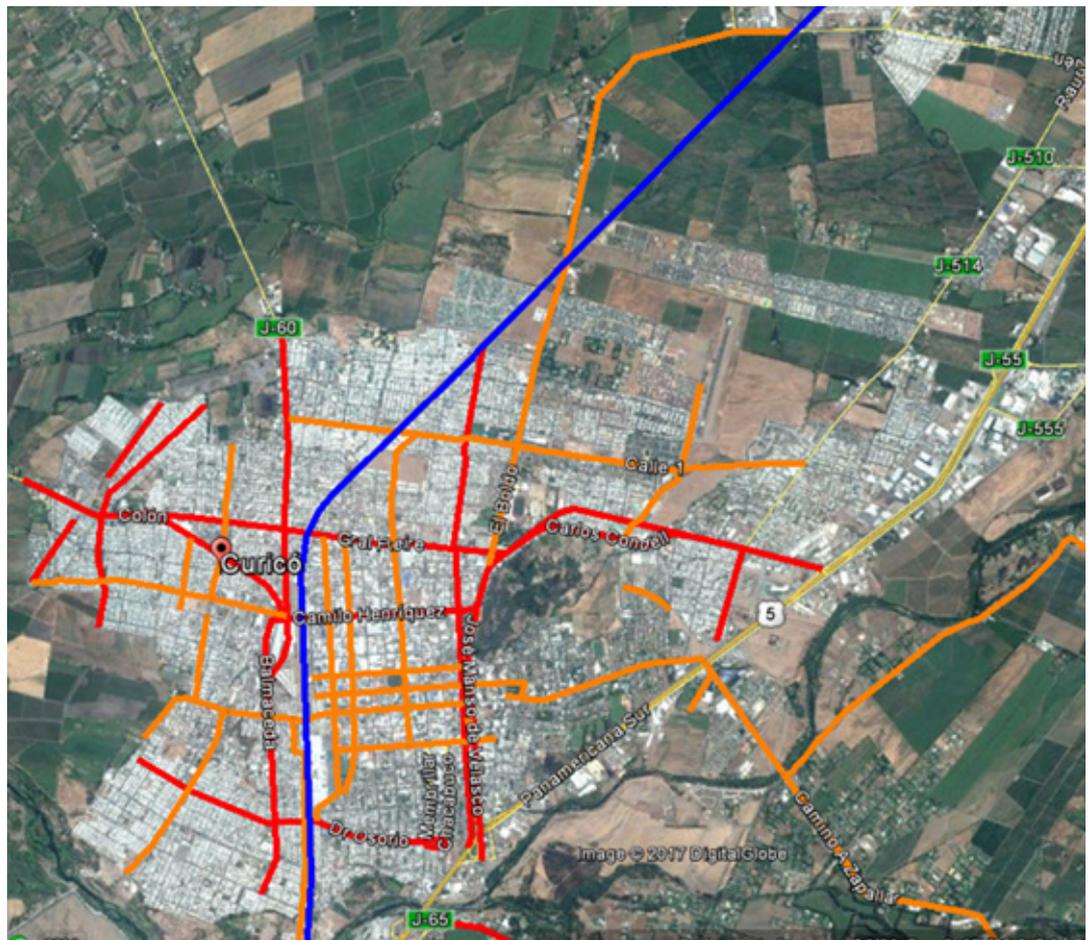
PASO 5. CERCANÍA AL TRÁNSITO VEHICULAR:

La metodología desarrollada comienza por el análisis de lo general a lo particular. Primero se restringieron las zonas normativamente y luego se determinaron las áreas más propicias de acuerdo con la densidad poblacional. Posteriormente se restringió todavía más el área estableciendo un distanciamiento mínimo del centro fundacional. Después se estableció que, dentro de las zonas seleccionadas, debe existir carencia de comercio. Ahora corresponde la variable vinculada con la cercanía a las principales vías estructurantes de la ciudad, sin obviar el cumplimiento de todos los otros parámetros anteriormente analizados.

De acuerdo a este criterio se han trazado en una imagen de vista aérea las principales vías estructurantes de la ciudad, lo que nos permite determinar cuáles son los sectores que en estas vías se acercan a las zonas previamente seleccionadas.

En la imagen N°XX se puede observar que una vía estructurante de importancia es la avenida El Boldo, que

pasa por medio de dos áreas categorizadas como zonas ZU-4 de acuerdo al PRC. Esta vía se inicia en el perímetro norte del centro fundacional de la ciudad, atravesando toda la zona norte hasta salir de la misma y conectar con la localidad de Sarmiento que se encuentra vecina por el norte. Esta es la principal vía de conexión entre esta localidad rural y Curicó. Esta conexión es muy importante debido a que Sarmiento depende de Curicó y prácticamente no cuenta con un comercio desarrollado. Debido a esto, los habitantes de Sarmiento deben viajar a Curicó para abastecerse de bienes y servicios. Esta avenida es un importante canal de tránsito de la locomoción colectiva, tanto urbana como interurbana. Por este motivo el alto flujo vehicular que concentra es una estupenda oportunidad para la captación de potenciales clientes si se ubica un Strip Center continuo a esta vía.



Fuente: Gráficas de elaboración propia, en base a datos obtenidos de el Plan Regulador Comunal de Curicó e imagen aérea de Google Earth.

PASO 6. VISIBILIDAD:

Es necesario mostrar que este tipo de comercio, dado su enfoque, requiere de una visibilidad importante, ya que debe captar de manera rápida y significativa la atención de un posible consumidor que eventualmente pueda recurrir a estas tiendas de manera impulsiva sin haberlo programado con anterioridad. Debe ser visible desde una cierta distancia que permita reaccionar a un posible conductor y que otorgue tiempo de reacción suficiente para desviarse de su trayectoria. Por lo mismo el acceso debe ser claro, amplio y despejado. Debe propiciar un ingreso relativamente abrupto, producto de una decisión tomada en segundos.

Cuando se refiere a la visibilidad, es tan importante el terreno como su entorno. En relación con el terreno, es relevante obtener una propiedad de un tamaño adecuado y de una geometría o proporcionalidad acorde, para lo que se han estudiado casos de éxito que se debiesen replicar. En cuanto al tamaño suele fluctuar entre los 500 metros cuadrados y los 5000 metros cuadrados, con una geometría rectangular de una proporción cercana al 3:1 o 2:1, donde el costado más extenso esté en sentido paralelo a la vía principal de acceso, para lograr un frente más amplio de exposición.

Es recomendable que estos centros comerciales estén ubicados preferentemente en avenidas anchas y en tramos rectos, con el fin de lograr una visibilidad a mayor distancia. También favorece a esto que el terreno esté dispuesto con su mayor dimensión en sentido paralelo a la avenida de acceso, con el objetivo de obtener un mayor frente de exposición y lograr mayor visibilidad que si se dispusiera en sentido perpendicular a la vía.

Teniendo lo anterior en cuenta, se observa que la avenida El Boldo antes mencionada cumple con los requisitos ya que es amplia, extensa y muy concurrida. Presenta un tramo muy largo en línea recta que pasa justamente por las zonas que han destacado en el proceso de selección.

PASO 7.

DISPONIBILIDAD DE SUELO:

En este punto es fundamental poder obtener un terreno que cumpla con los criterios de ubicación, pero también con el de tamaño y geometría adecuados. Los Strip Center existentes en Curicó tienen la siguiente configuración:

El terreno del primero mide 80 metros por 75 metros aproximadamente, con una proporción de 1:1 y una configuración de edificación en forma de "L" esquinado en el terreno, donde el cuerpo principal está enfrentando casi en paralelo a la avenida principal (Camino a Zapallar), con un estacionamiento en el frente.

Cuenta con una superficie construida de aproximadamente 1900 metros cuadrados de superficie ocupada en terreno, con dos pisos de altura, en un terreno de aproximadamente 6000 metros cuadrados.

Imagen: Vista aérea de Curicó



Imagen: Zoom 1:



Imagen: Zoom 2





Fuente: Gráficas de elaboración propia, en base a imagen aérea de Google Earth.
Fotografía de elaboración propia.

- Línea demarcación perimetral del terreno
- Línea demarcación perimetral de lo edificado

El terreno del segundo mide 35 metros por 110 metros, con una proporción de 3:1 y una configuración de edificación en forma de "L" esquinado en el terreno, donde el cuerpo principal está enfrentando casi en paralelo a la avenida principal (Camino a Zapallar), con un estacionamiento en el frente.

Cuenta con una superficie construida de aproximadamente 950 metros cuadrados, en un terreno de aproximadamente 4500 metros cuadrados.

Afortunadamente, existe aún disponibilidad de terrenos eriazos, lo cual es una ventaja con relación a tener que conseguir terrenos que ya presentan edificaciones ya que de esta manera se evitan costos y complicaciones asociadas a la demolición de dichas construcciones para la liberación del suelo. Además del costo directo de una demolición hay que contar con los tiempos de ejecución y de tramitación, que afectan al tiempo final del proceso del proyecto, lo que se traduce en costos y en márgenes de utilidades.



Fuente: Gráficas de elaboración propia, en base a imagen aérea de Google Earth.
Fotografía de elaboración propia.

- Línea demarcación perimetral del terreno
- Línea demarcación perimetral de lo edificado

CAPÍTULO 4

CONCLUSIONES DE LA METODOLOGÍA DESARROLLADA APLICADA AL CASO DE CURICÓ

Viendo el levantamiento gráfico de las zonas según el plan regulador que permite la configuración de zonas comerciales, se puede analizar cuáles son más favorables respecto de otras para la instalación del comercio al que se le pretende encontrar cabida.

Partiendo por la zona poniente, se puede establecer que es un área que efectivamente está carente, pero no está alimentada por vías estructurantes principales y además está al límite de la ciudad. Se constata así que el público potencial no es tan amplio puesto que la ciudad sólo llega hasta ese límite y además se trata de personas de bajos recursos.

La zona circundante al centro histórico de Curicó del damero original de la ciudad no es la ideal puesto que es la zona más consolidada de la ciudad. Instalarse en un lugar muy cercano a ella no tiene mayor atractivo para la gente puesto que prefiere ir a la zona más conocida, produciéndose una competencia mucho mayor. De esta forma, para ser competitivo habría que sacrificar, tal vez, márgenes de ganancia y hacer un esfuerzo mucho mayor que en otras zonas que están más alejadas y que presentan ventajas comparativas que pueden ser apreciadas por los clientes.

Considerando ahora la zona cercana al cerro, se puede constatar que todavía está bastante próximo al centro histórico y además está bastante consolidada. Hay supermercados y comercio de diferentes tipos, además de ser una de las zonas más caras de Curicó. Por ello, encontrar un terreno barato para desarrollar este tipo de negocio es prácticamente imposible.

Luego se puede observar otra zona que está perimetral a la carretera que es una vía de alto tránsito y alta velocidad. Dado que es una carretera concesionada cuenta con medidas de seguridad, como cierres perimetrales y los accesos a terrenos no son directos, sino que se debe ingresar por vías caletas. Además de ser escasos y restringidos, están pensados principalmente para comercios e industrias de gran magnitud tales como fábricas procesadoras de alimentos o despacho de mercadería en camiones. Esta región está principalmente dedicada a la agronomía y gran parte de ella orientada a la exportación, por lo cual muchas empresas instalan sus procesadoras y áreas de almacenaje y distribución aledañas a la carretera utilizando estos terrenos. Esto no resulta

atractivo para el tipo de comercio que provee localmente al ciudadano.

Luego se puede observar otra zona al oriente más alejada de la ciudad denominado Camino a Zapallar. Este es en un sector que ha comenzado a conformarse recientemente con barrios nuevos, pero que ya tiene instalados dos Strip Center en esa zona, por lo cual se considera que al menos en esta etapa está suficientemente abastecido de comercio para la demanda existente.

Finalmente está la zona norte. Se puede observar que cumple con un número importante de características favorables para la instalación de un comercio como el que se está pensando, puesto que está en una zona muy desarrollada en cuanto a proyectos habitacionales y que ya se encuentra bastante consolidada. Lo anterior es debido a que desde hace ya varios años se están desarrollando múltiples etapas de proyectos inmobiliarios del tipo habitacional tanto en extensión como en altura y otros que están en pleno desarrollo. Cuenta con una proyección de crecimiento futuro muy grande puesto que está cercano al pueblo de Sarmiento, próximo a formar una conurbación con Curicó. Sin embargo, pese a todo este desarrollo inmobiliario habitacional, está absolutamente desabastecido de comercio y está en una zona lo suficientemente alejada del centro histórico de Curicó como para pensar en que sería favorable implementar aquí el comercio. Además, esta zona está cercana a una vía estructurante importante que es la avenida El Boldo. Está conectada a la zona central de la ciudad con la zona norte en desarrollo y enlaza también con el pueblo de Sarmiento, que al mismo tiempo está desabastecido. Esto obliga a sus habitantes a pasar por esta vía para llegar al comercio tradicional y sería muy favorable para ellos si se les entregase una oportunidad de abastecerse en un comercio más cercano. Además, en estas áreas aún hay terrenos disponibles. También por esta avenida se observa una alta densidad demográfica y el paso de varias líneas de taxis colectivos que es el transporte público principal de la ciudad, existiendo incluso algunos que van hasta Sarmiento.

Esta es sin duda la zona de mayor crecimiento demográfico en los últimos años en la ciudad de Curicó, donde se han desarrollado muchos proyectos inmobiliarios. Recientemente ha empezado a explotar el negocio de los

proyectos inmobiliarios en altura desarrollando conjuntos de edificios que han sido una solución atractiva para jóvenes que de otra manera no podrían acceder a una vivienda propia.

Es llamativo que pese a que la normativa lo permite, antiguamente no se desarrollaron proyectos en altura como edificios habitacionales. En ese entonces, los proyectos eran en extensión, casas unifamiliares, ya que esa era la manera tradicional de vivir en Curicó. Sin embargo, la población fue creciendo y aumentando la demanda de viviendas. Por su parte, la globalización hizo que los jóvenes tuvieran más contacto con el exterior y les fuera más familiar el hecho de vivir en un departamento, saliendo de lo tradicional de Curicó. Esto ha propiciado el desarrollo de proyectos de edificación exitosos que permiten a las inmobiliarias generar buenas rentabilidades y a los usuarios tener una vivienda a un valor asequible.

Pese a estas medidas de densificación, la ciudad ha ido creciendo y se ha ido alejando cada vez más de la zona central de Curicó generando incluso conurbaciones con otras localidades. Se han asentado matrimonios jóvenes que adquieren estas viviendas como las primeras para vivir de manera independiente a sus padres.

Esta es una zona de clase socioeconómica intermedia. No es un barrio de clase económica alta pero tampoco es de bajos ingresos. Aquí se pueden formar familias, pero para su adecuado desarrollo no sólo es necesario contar con una vivienda, sino que también con todo el equipamiento de una ciudad para el desarrollo pleno de las actividades diarias. Este aspecto no ha sido considerado por las inmobiliarias que han visto aquí un nicho comercial, pero no se han preocupado de dar la calidad que la gente requiere junto con una vivienda. Por ello el comercio y servicios cercanos se hacen tan necesarios.

Esta alta densidad habitacional también ha traído alta densidad vehicular, ya que estas familias han optado por comprar vehículos propios para desplazarse puesto que la locomoción pública de Curicó no es de gran calidad y no cuenta con una red bien planificada. Esto se debe a que su diseño es responsabilidad de los mismos dueños de las líneas de colectivos, quienes las crean de manera sesgada e individualista pensando el beneficio propio y

no en el bien común. Esto hace que se establezcan rutas que son rentables, pero que no arman un entramado coherente que permita una conexión entre todas las zonas de la ciudad. Tal situación obliga a los usuarios a hacer desplazamientos poco eficientes y lentos en una sociedad inmersa en la cultura de lo inmediato por lo que finalmente optan por adquirir un vehículo propio para transportarse. Esto, lejos de solucionar el problema, lo acrecienta, ya que al incorporar nuevos vehículos particulares al parque automotriz existente colapsa, congestiona y ralentiza aún más el tránsito. Esto hace que desplazarse desde las zonas periféricas de la ciudad hasta el centro de la misma se vuelva caótico, dando cuenta nuevamente de la necesidad de que el comercio y el equipamiento se acerquen a la periferia y no viceversa. Por eso se hace fundamental el descubrimiento de una metodología para encontrar la manera óptima de instalar el comercio donde realmente se necesita.

REFERENCIAS:

Asociación Española de Centros Comerciales. (2008). Recuperado a partir de <http://directoriocentroscomerciales.aedecc.com/terminologia>

Curicó, M. de. (s. f.-a). Lanza proceso de modificación al Plan Regulador Comunal de Curicó | Municipalidad de Curicó. Recuperado 26 de noviembre de 2017, a partir de <http://curico.cl/sitio/lanzan-proceso-de-modificacion-al-plan-regulador-comunal-de-curico/>

Curicó, M. de. (s. f.-b). *Plan Regulador Comunal de Curicó*. Recuperado a partir de http://www.curico.cl/PRC2011/ORDENANZA_CURICO_2011.pdf

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. del P. (2010). *Metodología de la investigación* (5ª). Mexico DF, Mexico: McGraw-Hill.

Hurtado, J. (1998). *Metodología de la investigación holística*. Caracas, Venezuela: SYPAL.

Ramos, M., Ramos, M. F., & Romero, E. (2003, abril). Cómo escribir un artículo de revisión. *Revista de Posgrado de la VI Cátedra de Medicina*, (126), 1-3.

Roig, J. (2014). Las ciudades intermedias en la nueva agenda urbana | United Cities and Local Governments. Recuperado 26 de noviembre de 2017, a partir de <https://www.uclg.org/es/media/noticias/las-ciudades-intermedias-en-la-nueva-agenda-urbana>

Stake, R. E. (1998). *Investigación con estudio de casos*. Madrid, España: Ediciones Morata.

Vergara, J (2005). *Que vida de barrio! Del local de esquina al Strip Center*, a partir de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2005/11/29/que-vida-de-barrio-el-modelo-chileno-importado-de-equipamiento-y-servicios/>

Portal inmobiliario. *La consolidación de los strip center en Chile*, a partir de <http://www.portalinmobiliario.com/diario/noticia.asp?NoticialD=17576>

Mercado, A. (2014). *Identificación de variables que condicionan la localización y la instalación de los strip center*.

Albornoz, V, Barrera, A., & Edward, J. (2012). *Ubicación óptima de strips centers usando modelos de localización competitiva*, a partir de https://www.researchgate.net/publication/236261349_Ubicacion_optima_de_strips_centers_usando_modelos_de_localizacion_competitiva

Plaza, D. (2013). *Turismo rural como actividad dinamizadora del desarrollo local en la comuna de Curicó*, a partir de http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/113793/plaza_d.pdf?sequence=1

Cereceda, L. & Barria, I (2014). *Transformaciones del mundo rural en América Latina y Chile, ¿Una nueva ruralidad?*

Riffo, M. & Retamales, C. (2007). *Dinámica de cambios en el patrón de asentamiento de la población rural: Región del Maule*.

Oficina de Estudios y políticas Agrarias, a partir de <http://www.odepa.gob.cl>

Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico, a partir de <https://www.direcon.gob.cl/ocde/>

Zoominmobiliario, a partir de <http://www.zoominmobiliario.com/noticia/el-74-de-santiaguinos-abc1-propietarios-de-una-vivienda-la-compro-entre-los-25-y-35-anos/>

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a partir de <http://www.minvu.cl/>

Instituto Nacional de Estadística Chile, a partir de <http://www.ine.cl/>

