

LA REGION METROPOLITANA DE VALPARAISO Y SU PLAN INTERCOMUNAL

por Carlos Mena Mania*

Este tipo de Planes Intercomunales era dependiente de la Dirección de Planeamiento y Urbanismo, organismo integrante de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas.

Con la creación del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, estos estudios, con el nombre de Planes Intercomunales Metropolitanos, pasan a depender de la Dirección de Planificación del Desarrollo Urbano, Dirección General de Planificación y Presupuesto.

Valparaíso se manifiesta como una ciudad-región o polo regional. El Gran Valparaíso está ubicado en un área regional que corresponde a la gravitación del espacio geográfico del Valle del Aconcagua.

En el espacio de carácter metropolitano podemos reconocer varias cuencas, en donde se han producido desarrollos urbanos de diferentes rangos. Las más significativas para nuestro estudio corresponden a la cuenca Valparaíso-Viña del Mar, cuenca Quilpué-Villa Alemana y cuenca Quintero-Ventanas. Estas, por sus relaciones entre sí, constituyen los espacios básicos de nuestro desarrollo metropolitano.

La relación trabajo-residencia, hace integrarse en un solo cuerpo estas cuencas, dependiendo de su intensidad de relación, su mayor o menor incorporación. Podemos decir que Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana constituyen el cuerpo metropolitano básico.

Todas estas diversas cuencas contienen comunidades urbanas, con diferentes grados de equipamiento y diferentes grados de especialización en el trabajo. Así, tenemos poblados que son centros agrícola-pecuarios (Limache-Casablanca), otros agrícola-minero (Calera), agrícola-industrial (Quillota), industrial-turístico (Viña del Mar), portuario-servicio (Valparaíso).

* Arquitecto Jefe, Plan Intercomunal de Valparaíso.

En todo caso, estamos asistiendo al fenómeno de la “metropolización” de Valparaíso, cuya estructura se presenta como un fenómeno de la “polarización”, e incluso podemos decir que es “bi-polarización” a la escala metropolitana. Es decir focos especializados, e integrados, de equipamiento regional.

El primer polo, o zona de concentración de actividades especializadas, corresponde al “centro” de Valparaíso, es decir, la zona del puerto, que implica una serie de funciones encadenadas como Aduanas, Agentes de Aduanas, Bancos, Bolsa, oficinas de profesionales. También sede de autoridades de Marina de Guerra y todas sus reparticiones y servicios.

En el mismo núcleo, se encuentra el poder regional en lo Administrativo, Judicial, Intendencia, Jefatura de Oficinas Públicas, etc. Lo mismo Tribunales de Justicia y toda la estructura que se deriva, abogados, etc. Se puede decir que es el centro de decisiones regionales, en lo referente a puerto, Administración Pública, y gerencias de empresas regionales.

Otro polo en distintas actividades, es el correspondiente a Viña del Mar; su especialización en problemas de orden turístico es de carácter alterno, es decir, vive en los veranos y decrece en el invierno. Este equipamiento es encabezado por el Casino de Viña del Mar, con todas las instalaciones hoteleras, restaurantes y elementos derivados de esta función de tipo estacional, además se complementa con un centro comunal en el cual hay establecimientos comerciales, clubes, etc.

Podemos decir que Valparaíso es una metrópolis bipolar en la cual uno de sus polos es de actividad estacional.

Valparaíso es una metrópolis lineal. Una mirada a su desarrollo histórico nos lo demuestra. Su comienzo y origen en la Plazuela La Matriz y su posterior extensión a las inmediaciones —comienzo de subidas de los cerros cercanos— para pasar más tarde a través de la ruptura del lugar llamado la Cueva del Chivato, hacia el Almendral.

Las edificaciones ocuparon en forma paulatina diversos sectores de este barrio primero, y posteriormente comenzaron también a subir a los cerros circunvecinos. Con la aparición del Ferrocarril, hubo la posibilidad de que Viña del Mar empezara a crecer en las inmediaciones de su estación y después en diferentes barrios de acuerdo a las posibilidades de desarrollo de la época, ocupando posteriormente el Plan de Viña del Mar, la Población Vergara y luego los cerros del Sur y Norte.

En Valparaíso los ascensores son los medios de conquista de los cerros.

También con el ferrocarril, se pudo a través del tiempo pensar en la ocupación de Quilpué y Villa Alemana. Como todas las comunidades, nacieron alrededor de la Estación y luego sus inmediaciones hasta la hora actual, en que estas ciudades y pueblos han formado un solo conjunto en un proceso que los urbanistas denominan *con-urbación*.

Podemos hablar del orden impuesto por el riel (Ascensor, Ferrocarril).

De ahí que Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana constituyen un área metropolitana, o sea, lo que comúnmente se denomina el Gran Valparaíso.

El orden del riel fue posteriormente superado por el autobús como fenómeno de transporte colectivo, compitiendo con el ferrocarril, y las estaciones ya no son los únicos centros. Así también en los cerros se crece ahora por los caminos.

Si observamos históricamente este crecimiento, podremos ver que esta área de conjunto empezó a desarrollarse en 1854, en que tenía 53.000 habitantes. En 1875 subió a 100.000; el año 1895 a 154.000 y en 1907 a 210 mil habitantes. En 1930 subió a 275.000 y en la actualidad ya debe estar sobrepasando el medio millón de habitantes.

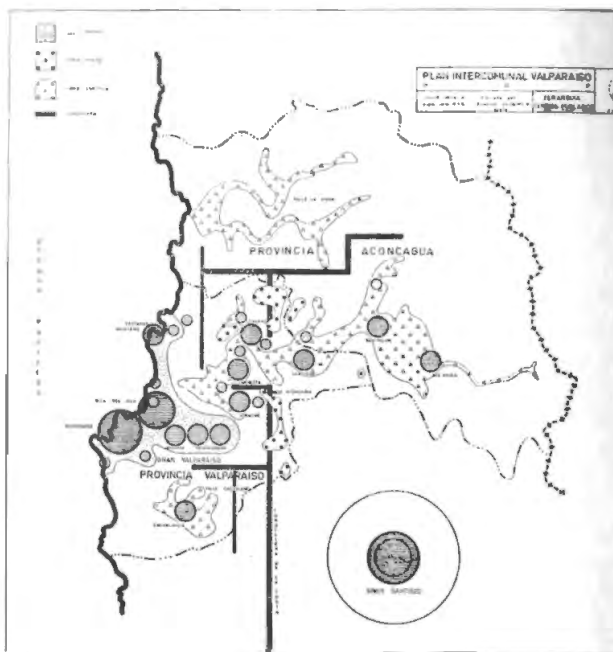
Como éste es un fenómeno que ha durado más de 400 años, las partes iniciales donde se fundó la ciudad, o sea, La Matriz y el Almendral, son sus partes más antiguas y por lo tanto necesitan de un cuidado especial. Estos sectores viejos o cascos antiguos de la ciudad necesitan programas especiales para la mantención de la edificación allí existente y la renovación de las antiguas. Algo similar está sucediendo en Viña del Mar, donde también aparece la necesidad de remodelar sectores antiguos.

a) Objetivos del Plan Intercomunal Valparaíso

1) Reforzar sus características de centro de transporte, al ser el primer puerto comercial del territorio, para lo cual se consideran cambios en el uso del suelo, en el frente marítimo, con el criterio de usar dicha faja costera en funciones que necesiten estrictamente de ésta, previendo sus posibilidades potenciales en el Mercado Común Latinoamericano.

2) Reforzar el aspecto turístico que tiene características de orden nacional, en la comuna de Viña del Mar, protegiendo el paisaje y cambiando el destino a zonas para transformarlas en turísticas, especialmente en las playas.

3) Creación de un sistema de comunicaciones que dé solución, en primer lugar, al contacto del puerto de Valparaíso con su área



regional de modo que esta función portuaria se conecte adecuadamente al sistema nacional de comunicaciones. Asimismo, se considera la creación de vías que independicen los tránsitos industriales con aquellos que corresponden a zonas turísticas.

Es importante también relacionar las zonas de residencia con las de trabajo, tanto como la relación de las industrias con las carreteras regionales, para sacar los productos a sus mercados, lo mismo que la conexión de las materias primas con los centros de elaboración, zonas de producción agrícola y zonas de consumo.

4) Desarrollo de nuevas zonas de residencia y remodelación de sectores antiguos vinculados directamente a los nuevos desarrollos de zonas industriales y otros centros de trabajo.

5) Zonas satélites industriales que consideren las nuevas posibilidades de desarrollo de este aspecto, especialmente los derivados, como en el caso de las petroquímicas relacionadas con la refinería de petróleo en Concón y las subdivisiones de la fundición y refinería de cobre de Las Ventanas.

También, creación de zonas industriales urbanas satélites para disponer de nuevas zonas de trabajo en relación con zonas que son en su mayor parte residenciales, obteniendo así una cierta autonomía de estos satélites, de modo de lograr una mejor vinculación entre la vivienda y sus zonas de trabajo, evitando en mayor o menor grado el tránsito obligado al núcleo central.

Creación de zonas industriales satélites a los núcleos urbanos de modo que las industrias peligrosas y molestas estén aisladas del área urbana y que las industrias que necesitan del borde del mar pueden desarrollar plenamente sus funciones, sin entorpecer otras.

6) Crear áreas para el adecuado desarrollo de las industrias pesqueras, que corresponden a la explotación de nuestro patrimonio y, lo mismo, ubicación de zonas de astilleros y varaderos.

7) Creación de un sistema de parques regionales e intercomunales indispensables para el esparcimiento de la población, utilizando los recursos naturales de la región, tanto mediterráneos como marítimos.

Industrias

Desde el punto de vista de importancia nacional y regional, se cuenta en la zona con industrias básicas como son la Refinería de Petróleo y la actual Planta de la Fundición y Refinería de Cobre en Ventanas. También en Ventanas, Planta Termoeléctrica de la Cía. Chilena de Electricidad. Estos dos puntos, Concón y Ventanas, son de importancia en el futuro de la actividad industrial de la intercomuna.

Para tener una visión general de la actividad industrial en la Provincia acompañamos los siguientes cuadros:

INDUSTRIAS III CENSO DE MANUFACTURAS DE 1957

Areas económicas	Valparaíso	Santiago	Concepción
A.—Nº Establecimientos	8,2%	51,9%	5,1%
B.—Empleo promedio	9,0	58,5	10,3
C.—Sueldos y Salarios	10,4	56,5	12,7
D.—Valor de la Producción	18,9	47,0	11,3

DATOS BASICOS DE LA MANUFACTURA NACIONAL EN 1957, COMPARATIVO AREAS ECONOMICAS

	Nº Establ.	Nº Personas	Promedio	Sueldos	Ingresos
Valparaíso	480	19.578	15.506	84.286,74	982.892
Santiago	3.038	125.594	120.929	455.519,0	3.067.216
Concepción	673	29.639	28.460	124.938,6	979.252

Cuarenta y tres mil personas aproximadamente en 1957, trabajaban en artesanías e industrias en la Provincia de Valparaíso, que en esa fecha tenía una población total de 498.300 habitantes, y una población activa de 187.000 habitantes correspondientes al 37,5% del total.

Del número total de industrias, la mayor cantidad de ellas se encuentran ubicadas en las ciudades de Valparaíso, zona del Almendral, en Viña del Mar, junto al ferrocarril y sector Noroeste de la Población Vergara.

A fin de producir una estructura industrial adaptada a los requerimientos y condiciones de la intercomuna, se ha determinado una descentralización considerando que las actuales áreas urbanas debido a las especiales características de ellas en esta zona, no permiten un desarrollo adecuado de las actividades industriales. Se han estudiado lugares que en relación a las otras actividades (residenciales, esparcimiento y circulación) y a las necesidades propias de las industrias (energía eléctrica, agua, desagües, caminos, etc.) cumplan con las futuras necesidades del desarrollo de esta área metropolitana.

Las zonas industriales propuestas por este Plan Intercomunal de Valparaíso, son las siguientes, de Norte a Sur.

- 1.—Quintero-Ventanas.
- 2.—Concón-Desembocadura del Aconcagua.
- 3.—El Salto.
- 4.—Quilpué y Villa Alemana.
- 5.—Placilla-Peñuelas.

1. *Quintero-Ventanas*.—Esta zona industrial ubicada en la bahía industrial de Quintero, abarca desde el Sur del puerto petrolero de la ENAP, hasta las proximidades del extremo Sur de la Población de Ventanas. En esta área se encuentra el ya mencionado puerto petrolero, la Fundición y Refinería de Cobre y la Planta Termo-eléctrica de la Cía. Chilena de Electricidad. Integrando este conjunto, el Plan Inter-

comunal propone además la formación de una zona de industrias pesqueras (las cuales por condiciones sanitarias no pueden estar ubicadas en el área urbana con las respectivas instalaciones marítimas) y finalmente una zona paralela destinada a la formación de las futuras industrias subsidiarias. Esta concentración permite el aprovechamiento integral y por lo mismo más económico de la producción, al estar todas las instalaciones industriales combinadas con una estructura, marítima y ferroviaria propia.

Además, se ha previsto observar el crecimiento de la población en zonas residenciales ubicadas anexas en la población de Ventanas.

Se ha marcado para las industrias peligrosas E — 9 y molestas E — 10, en el Plano Intercomunal respectivo. (*).

2. *Zona Industrial de Concón.*—Constituye un área amplia en los márgenes del río Aconcagua que permitirá formar un centro de industrias derivadas que por su naturaleza debe encontrarse aislada de los centros urbanos y dependiente en parte de la Refinería de Petróleo. Gracias al nuevo camino por la parte alta de Reñaca, esta zona queda vinculada directamente con los centros urbanos de Viña del Mar y Valparaíso. También por el Valle del Aconcagua hacia el interior el camino actual se está rectificando, de modo que mejorará la comunicación hacia lugares como Quillota, teniendo un buen empalme hacia la Carretera Panamericana, constituyendo el nuevo camino Mendoza-Valparaíso.

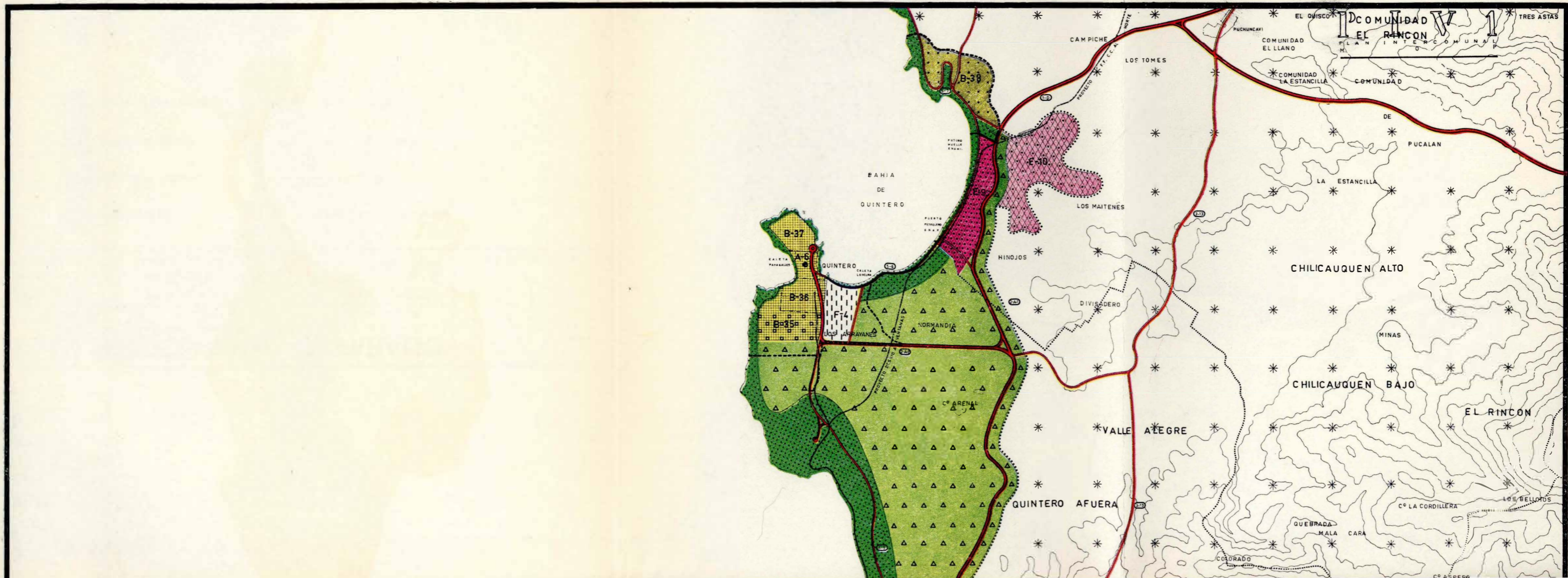
En la ribera Norte del Aconcagua, ha quedado también establecido por este Plan Intercomunal un área destinada al emplazamiento del Matadero Regional, el que se vincula por las vías de tráfico pesado a la Intercomuna y la Provincia. En el Plano están marcados con E — 7 y E — 8.

3. *El Salto.*—Considerando que en la zona urbana de Viña del Mar y especialmente en la Población Vergara se han eliminado actuales zonas industriales, se ha considerado la ampliación de El Salto, para industrias molestas, que no tengan emanaciones perjudiciales y tóxicas. Se ha marcado con la convención E — 5.

4. *Quilpué-Villa Alemana.*—Se ha considerado una zona en la cual se pueden concentrar e instalar industrias en ese lugar, de modo de crear nuevas zonas de trabajo en relación con zonas que son en su mayor parte residenciales, creando así una cierta autonomía de estos satélites de modo de lograr una mejor vinculación entre las viviendas y sus zonas de trabajo, evitando en mayor o menor grado el tránsito obligado al núcleo central. En el Plano estas zonas aparecen con la convención E — 6 y E — 11, para industrias molestas.

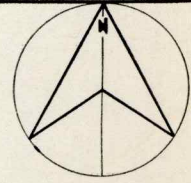
5. *Placilla-Peñuelas.*—Corresponde a un área de desarrollo de industrias molestas, y que corresponden a la expansión de la Comuna de Valparaíso. Los factores que se han tomado en cuenta para esta ubicación se derivan del hecho que en el Plan y Cerros de Valparaíso ac-

(*) Ver plano policromo adjunto.



PLAN INTERCOMUNAL VALPARAISO

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS-DIRECCION GENERAL DE O.O. P.P.
DIRECCION DE PLANEAMIENTO Y URBANISMO.



ESCALA 1: 100.000

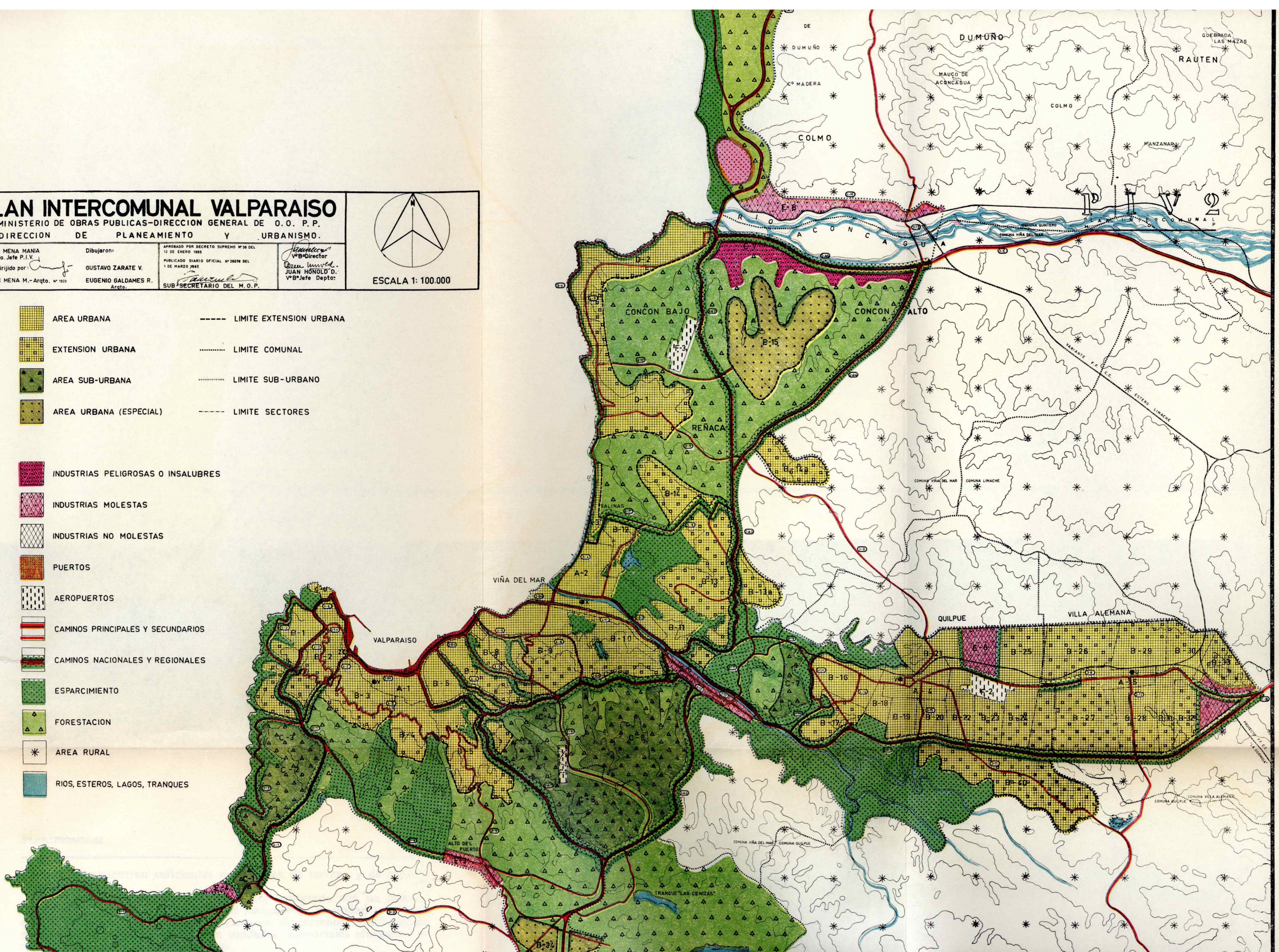
CARLOS MENA MANIA
Arqto. Jefe P.I.V.
Plano dirigido por:
CARLOS MENA M.-Arqto. n° 1973




Dibujaron:
GUSTAVO ZARATE V.
EUGENIO GALDAMES R.
Arqto.

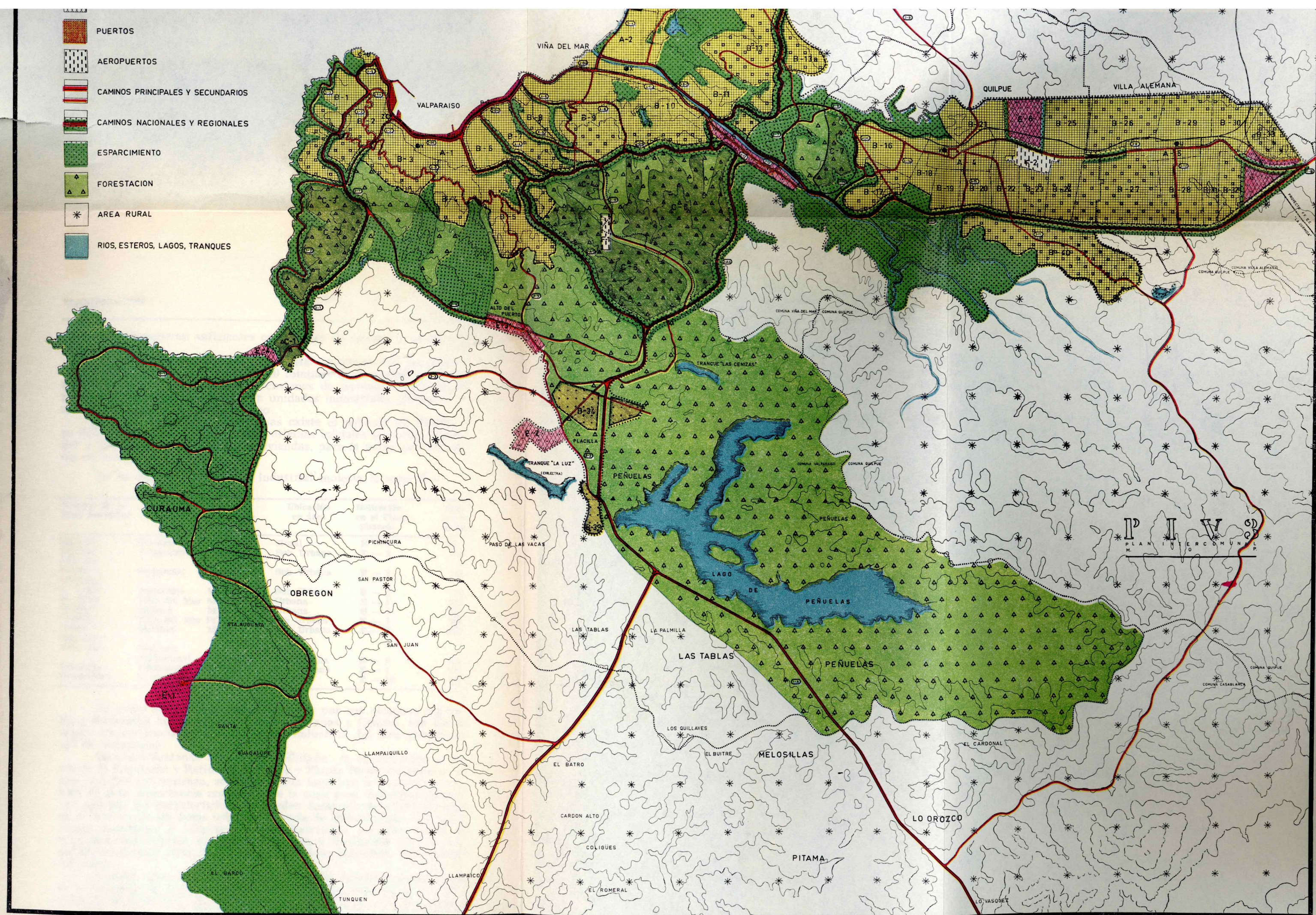
APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 30 DEL
12 DE ENERO 1985
PUBLICADO DIARIO OFICIAL N° 26076 DEL
1 DE MARZO 1985

Juan Honold
VºB Director
JUAN HONOLD D.
VºB Jefe Depto.
SUB SECRETARIO DEL M.O.P.

- | | | | |
|--|------------------------------------|--|-------------------------|
| | AREA URBANA | | LIMITE EXTENSION URBANA |
| | EXTENSION URBANA | | LIMITE COMUNAL |
| | AREA SUB-URBANA | | LIMITE SUB-URBANO |
| | AREA URBANA (ESPECIAL) | | LIMITE SECTORES |
| | INDUSTRIAS PELIGROSAS O INSALUBRES | | |
| | INDUSTRIAS MOLESTAS | | |
| | INDUSTRIAS NO MOLESTAS | | |
| | PUERTOS | | |
| | AEROPUERTOS | | |
| | CAMINOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS | | |
| | CAMINOS NACIONALES Y REGIONALES | | |
| | ESPARCIMIENTO | | |
| | FORESTACION | | |
| | AREA RURAL | | |
| | RIOS, ESTEROS, LAGOS, TRANQUES | | |



-  PUERTOS
-  AEROPUERTOS
-  CAMINOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS
-  CAMINOS NACIONALES Y REGIONALES
-  ESPARCIMIENTO
-  FORESTACION
-  AREA RURAL
-  RIOS, ESTEROS, LAGOS, TRANQUES



PLAN INTERCOMUNAL

PLAN INTERCOMUNAL VALPARAISO

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS-DIRECCION GENERAL DE O. G. P. P.
DIRECCION DE PLANEAMIENTO Y URBANISMO.

Carlos Mena Mena
Rustino Zarate V.
Carlos Mena M. - Araya

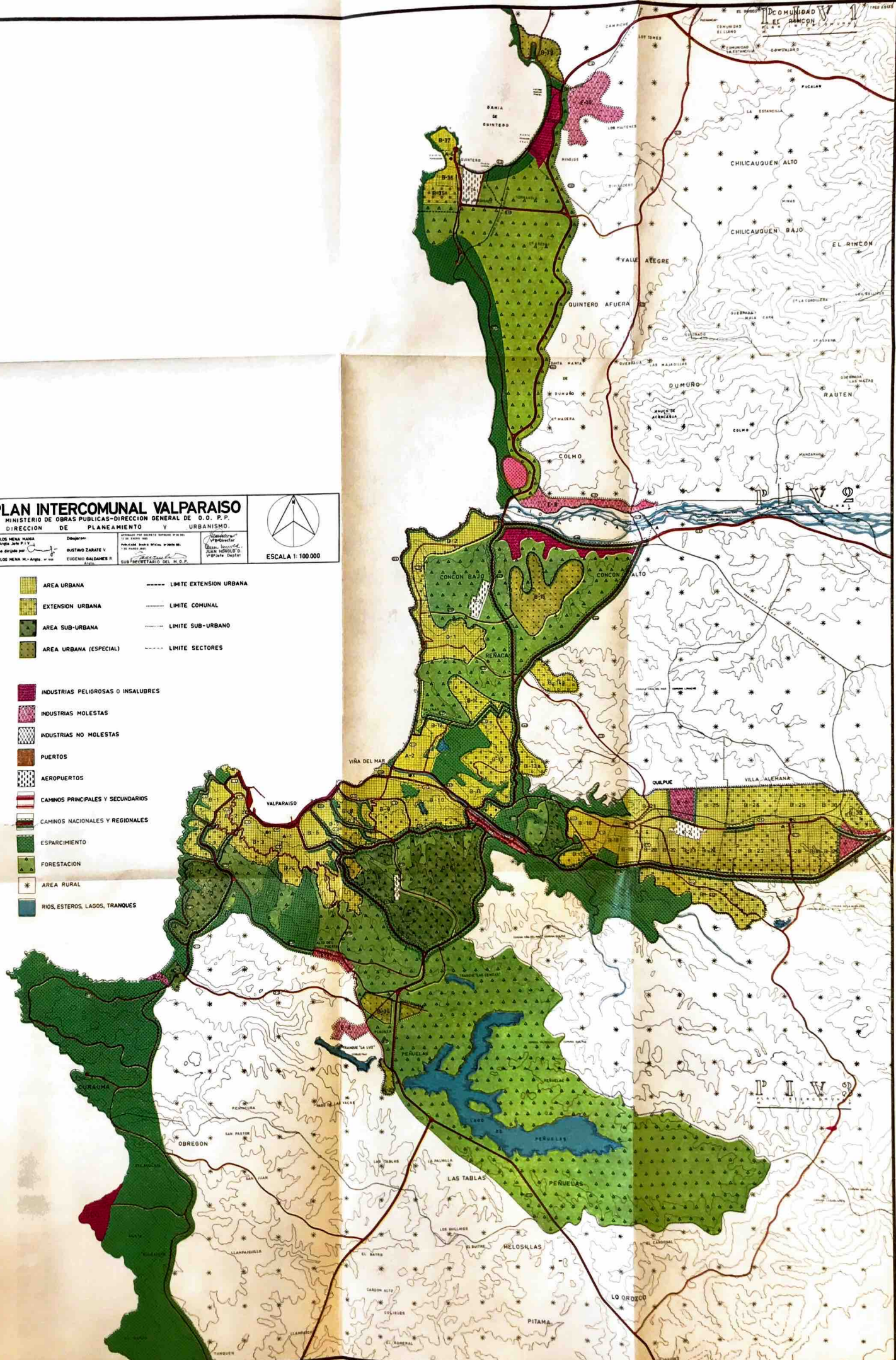
Escala 1:100,000



ESCALA 1:100 000

- AREA URBANA
- EXTENSION URBANA
- AREA SUB-URBANA
- AREA URBANA (ESPECIAL)
- INDUSTRIAS PELIGROSAS O INSALUBRES
- INDUSTRIAS MOLESTAS
- INDUSTRIAS NO MOLESTAS
- PUERTOS
- AEROPUERTOS
- CAMINOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS
- CAMINOS NACIONALES Y REGIONALES
- ESPARCIMIENTO
- FORESTACION
- AREA RURAL
- RIOS, ESTEROS, LAGOS, TRANQUES

- LIMITE EXTENSION URBANA
- LIMITE COMUNAL
- LIMITE SUB-URBANO
- LIMITE SECTORES



tual no se encuentran suficientes extensiones de terreno y de espacio para industrias.

Placilla-Peñuelas, debido a que está conectado con un camino de 1ª clase con Valparaíso, está a 20 minutos de la ciudad y además es posible contar con grandes extensiones de terrenos relativamente planos que se pueden organizar en unidades industriales eficientes, es apto y justificado para este destino.

Además, como en las cercanías existe el poblado de Placilla y en Peñuelas se cuenta con unidades urbanas iniciales se puede propender a la creación de unidades de viviendas, para la gente que trabajaría en esa zona.

Se ha indicado como zona industrial molesta la zona E—.

Nombre de la Zona industrial	Comuna	Tipo de Industrias	Ubicación en área	Indicación en el Plano Símbolo	Sup. Aprox. en há.
Quintay	Casablanca	Insalubre	Rural	E — 1	184
Placilla	Valparaíso	Molestas	Sub Urbana	E — 2	112
Alto del Puerto (Placilla)	Valparaíso	Molestas	Sub Urbana	E — 3	112
L. Verde	Valparaíso	Molestas	Sub Urbana	E — 4	26
El Salto	Viña del Mar	Molestas	Urbana	E — 5	148
Quilpué	Quilpué	Molestas	Urbana	E — 6	250
Concón	Viña del Mar	Peligrosas	Sub Urbana	E — 7	343
Colmo	Quintero	Molestas	Sub Urbana	E — 8	337
Quintero-Ventanas	Quintero				
	Puchuncaví	Peligrosas	Sub Urbana	E — 9	226
Ventanas	Puchuncaví	Molestas	Sub Urbana	E — 1	373
Peñablanca	V. Alemana	Molestas	Urbana	E — 10	256

De todas estas zonas, indudablemente por sus alcances regionales y nacionales las zonas en Quintero-Ventanas y Concón, son las de mayor trascendencia para el desarrollo industrial del área intercomunal de Valparaíso.

Quintero-Ventanas con sus posibilidades ya en ejecución a través de la Fundición y Refinería de Cobre y Planta Termo-eléctrica es ya una realidad en comienzo, solamente falta impulsar la creación —también de gran importancia regional— de la zona para industrias pesqueras, que por sus características no pueden desarrollarse eficientemente en el interior de las áreas urbanas; la rada de Quintero por sus condiciones marítimas y además por los desarrollos actuales hacen de esta obra una empresa deseable de realizar; y finalmente para la consolidación de esta zona, falta el proyecto de las industrias subsidiarias del cobre.

Concón, que con su industria básica en funcionamiento como es la Refinería de Petróleo, constituye una de las zonas de mayor porvenir en el desarrollo de las industrias químicas en la zona, contando como base a la tal Refinería; esta zona consulta el desarrollo de

bencinas, aceite, gas licuado, etc. Por su relativa cercanía a las áreas de mayor concentración urbana, constituyéndose como un centro de gravedad regional, este lugar deberá ser para el futuro crecimiento no solamente de las industrias que actualmente no tienen cabida en las actuales áreas urbanas.

Para el desarrollo de estas zonas propuestas, desde el punto de vista de planeamiento metropolitano, es necesario posteriormente hacer estudios seccionales en cada lugar de modo de determinar los actuales equipamientos existentes y el desarrollo por etapas de dichas zonas, de acuerdo a un orden de prioridades que se presente.

Circulaciones

Se pretende formar una estructura continua teniendo como pivotes básicos, el puerto de Valparaíso, el sistema nacional de ferrocarriles, el sistema nacional de carreteras, y el sistema nacional de vías aéreas.

El sistema ferroviario consulta, apoyándose en la estructura existente, que sirva al área metropolitana como medio eficiente de transporte masivo de pasajeros en el área local, debiendo por eso penetrar hasta el corazón del área Intercomunal, presupuestándose de todos modos reestructuraciones que lo hagan adecuarse a las necesidades urbanas tanto en el orden espacial, como funcional.

También se consulta su reforzamiento en nuevos tramos de vía para mejorar sus posibilidades como transporte de carga a largas distancias. Para ello se propone un nuevo desvío por el estero de Lima-che para interconectar la vía San Pedro-Quintero con la vía central y sirviendo al área industrial de Concón. Desde Peñablanca se dejan espacios necesarios para continuar la vía hacia la Dormida, siendo este lugar una de las alternativas para la erradicación de la Maestranza Barón.

En Ventanas, se consulta la estación de término del FF. CC. del Norte, y que conjuntamente con el desvío que entra desde Ritoque hacia ese mismo lugar, formarán el encuentro de la Red Norte con la Red Central, constituyendo un positivo sistema para el desarrollo del sector Industrial de Quintero-Ventanas.

El sistema de caminos, avenidas y calles, pretende transformar y complementar la estructura existente. Por el desarrollo lineal de nuestra área metropolitana, se propone un sistema en la Dirección Este-Oeste, de modo que con la mayor rapidez se puede penetrar hacia Valparaíso. Consulta reestructuraciones de la Av. España, y un nuevo Camino Troncal que se desarrolle por el sur de Quilpué y Villa Alemana. Complementando esto, se propone un camino de circunvalación que una Chorrillos con Santos Ossa por el Alto, constituyéndose en el terminal del camino Mendoza-Valparaíso.

En el sentido Norte Sur, se propone crear una conexión desde las zonas industriales de Concón por el Alto de Concón, y que posteriormente continúa hasta conectar con Agua Santa, por la Quebrada Larga de Chorrillos; con esto se logra que el tránsito industrial de

Ventanas y Concón, salga hacia Santiago sin penetrar a las áreas urbanas. Diferentes sistemas secundarios completan esta nueva estructura de caminos, avenidas y calles.

En el sistema aéreo se consultan los aeródromos existentes tales como Base Aérea en Quintero, Base Aeronaval en Belloto, y la creación de nuevos, tales como Rodelillo actualmente en comienzo.

En Reñaca se consulta un posible aeródromo. Sistemas de helipuertos deberán estudiarse por los Planes Reguladores Comunales para complementar el sistema aéreo.

En cuanto al Puerto, se ha mencionado anteriormente la necesidad de reestructurar el uso del suelo en dicho sector, para la más eficiente acción de dicha función. Las vías están orientadas a servir al área portuaria, y es así como ferrocarriles, avenidas y caminos, forman una estructura para dicho objeto.

b) Desarrollo Metropolitano

En la actualidad nuestra área Metropolitana cuenta con 500.000 habitantes y de acuerdo a la tendencia actual consideramos que en 20 años duplicará dicha cantidad por lo que tendremos 1.000.000 de habitantes.

El Plan Intercomunal está considerado para 20 años plazo. Objetivos básicos son los destinos del uso del suelo, de acuerdo a los factores antes mencionados. Un Plan para 20 años, y que supuestamente contendrá 1.000.000 de habitantes. Como todo Plan, debe tener la flexibilidad necesaria para integrar situaciones no previstas en los supuestos. La necesidad de un estudio y vigilancia permanente de los factores que influyen el Plan, es condición intrínseca.

La ejecución del Plan debe ser vista con una imagen a largo plazo (Plan Intercomunal), para poder formular programas de 5 a 6 años, los cuales se efectuarán por inversiones anuales.

La manera como deberán hacerse las inversiones en los diferentes rubros, tales como vivienda, industria, comunicaciones, etc., plantea un problema de jerarquía, prioridades que deben ser vistas a la luz de diferentes alternativas básicas.

Es así como 1.000.000 de habitantes, demanda una duplicación de los equipamientos (escuelas, hospitales, etc.), habiendo previamente cubierto los déficits existentes.

Habrán también que considerar las nuevas necesidades de viviendas, relacionándolas con el desarrollo de nuevas fuentes de trabajo (puerto, industria, comercio, etc.), necesarias para la comunidad. La necesidad será *grosso modo* cercana a las 100.000 nuevas viviendas, que es necesario estructurarlas en esta área metropolitana.

En este sentido, hay que tener en consideración que la población de la Provincia de Valparaíso es de 618.112 habitantes y hoy la población activa es de 200.111 o sea un 30,89% de la población total. Una política sobre la radicación de los centros de empleo es totalmente

necesaria en la efectuación del Plan, así mismo sobre la demanda de suelo que este hecho trae como consecuencia.

Como las actividades más importantes se destacan: servicios, con 59.400 personas; industrias y artesanías con 42.200 personas; comercio con 26.800 personas.

La región metropolitana de Valparaíso emerge como un área especializada en servicios, transportes y comercio. En el futuro la especialización tendrá una tendencia al incremento de las actividades terciarias, proceso natural de las áreas de más nivel urbano. Las actividades secundarias se incrementarán en la periferia metropolitana.

Hay que considerar áreas de vivienda para estos nuevos 500.000 habitantes y presupuestar cuantas se harán por extensión urbana (adición), cuántas por ocupación de sitios eriazos ubicados al interior de la actual área urbana, y cuántas por remodelaciones. A esto hay que sumar los déficits actuales de vivienda existente.

Dentro del marco del área metropolitana se pretende también el desarrollo del "Centro Metropolitano" que deberá ser accesible a toda la región. Este "Centro" será la cabeza de toda la región metropolitana.

Referente a las circulaciones, deberá adoptarse una política de transporte de pasajeros tanto colectiva (trenes, buses) como particulares (automóviles). La cantidad de automóviles dado el crecimiento del standard de vida y la duplicación de la población, podrá ser 3 o 4 veces mayor que la actual.

El desarrollo de esta área metropolitana, debe ir de acuerdo a las posibilidades que brindan los diferentes sectores económicos (Agricultura, Minería, Industria, Vivienda, Puerto, Salud y Comunicaciones, etc.), que determine el Plan Nacional de Desarrollo a nivel regional.

A través de la elaboración de un modelo de efectuación, se puede abordar este problema.

Este Plan del área Intercomunal, por otra parte debe ser complementado con los estudios de los Planes Reguladores Comunales, los cuales detallarán el uso del suelo Comunal a través de programaciones de su desarrollo.

Deberá también hacerse detalles Seccionales tanto a nivel Intercomunal como Comunal, para poder especificar con mayor exactitud las soluciones definitivas de aquellos conjuntos de proyectos, cuya prioridad así lo determinara.