

**INFORME ETAPA 5**

**PROYECTO**

# **MEMORIA EXPLICATIVA**

**ESTUDIO ACTUALIZACION PLAN REGULADOR DE IQUIQUE**

**CÓDIGO BIP 30077611-0**

**Ed. 1- Enero 2023**



**ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE IQUIQUE**  
**SECOPLAC**  
Tel 56 57 2514533

## INDICE DE CONTENIDOS

<b>1</b>	<b>DIRECTRICES GENERALES .....</b>	<b>7</b>
1.1	Objeto del proceso de planificación.....	7
1.2	Antecedentes que justifican el proceso de planificación.....	7
1.3	Alcance territorial.....	8
1.4	Marco de Referencia Estratégico y Normativo .....	10
1.4.1	Marco de Referencia Estratégico.....	10
1.4.2	Marco de Referencia Normativo .....	11
<b>2</b>	<b>DIAGNÓSTICO.....</b>	<b>12</b>
2.1	<b>Análisis Sistémico Territorial .....</b>	<b>13</b>
2.1.1	Aspectos Sociodemográficos y del Sistema Económico.....	13
2.1.2	Aspectos Urbano-Territoriales .....	14
2.1.3	Condicionantes Ambientales y de Riesgo.....	22
2.1.4	Recursos de Valor Patrimonial Cultural .....	26
2.2	<b>Proyecciones y Tendencias .....</b>	<b>27</b>
2.3	<b>Diagnóstico Integrado .....</b>	<b>29</b>
<b>3</b>	<b>IMAGEN OBJETIVO Y ACUERDOS BÁSICOS .....</b>	<b>33</b>
3.1	<b>Fundamentos de planificación.....</b>	<b>33</b>
3.1.1	Crecimiento urbano equilibrado e intensidad de ocupación con integración y resguardo del paisaje 33	
3.1.2	Compatibilidad de uso entre industria/infraestructura y residencia y potenciamiento de plataforma logística.....	35
3.1.3	Estructura de movilidad sostenible que ordene los desplazamientos y propicie la intermodalidad 36	
3.1.4	Sistema estructurado, jerarquizado y continuo de espacios públicos y área verdes, suficiente y accesible.....	37
3.1.5	Protección y conservación del patrimonio de valor natural y cultural.....	37
3.1.6	Reducción de vulnerabilidad mediante la gestión de riesgos de desastres .....	38
3.2	<b>Alternativas de estructuración (Opciones de Desarrollo) .....</b>	<b>38</b>
3.2.1	Área Urbana Iquique.....	39
3.2.2	Área Urbana Aeropuerto.....	44
3.2.3	Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache .....	45
3.3	<b>Alternativa Sugerida (Opción de Desarrollo preferente) .....</b>	<b>48</b>
3.3.1	Área Urbana Iquique.....	48
3.3.2	Área Urbana Aeropuerto.....	57
3.3.3	Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache .....	58
3.4	<b>Evaluación de Alternativas de Estructuración .....</b>	<b>59</b>
3.4.1	Área Urbana Iquique.....	60
3.4.2	Área Urbana Aeropuerto.....	61
3.4.3	Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache .....	61
3.5	<b>Imagen Objetivo o Alternativa Sugerida .....</b>	<b>61</b>
<b>4</b>	<b>DESCRIPCIÓN DEL PLAN .....</b>	<b>63</b>
4.1	<b>Acuerdos básicos .....</b>	<b>63</b>
4.2	<b>Territorio urbano de planificación .....</b>	<b>64</b>
4.2.1	Área Urbana Iquique.....	65
4.2.2	Área Urbana Aeropuerto.....	79
4.2.3	Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache .....	80
4.3	<b>Zonificación y normas generales.....</b>	<b>82</b>
4.4	<b>Zonificación y normas específicas .....</b>	<b>99</b>
4.4.1	Área Urbana Iquique.....	99

4.4.2	Área Urbana Aeropuerto .....	106
4.4.3	Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache .....	107
<b>4.5</b>	<b>Áreas verdes públicas y privadas.....</b>	<b>111</b>
4.5.1	Parques y Plazas Proyectadas (Art. 59° LGUC).....	111
4.5.2	Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes (Art. 2.1.30 y 2.1.31 OGUC) .....	111
<b>4.6</b>	<b>Áreas Restringidas al Desarrollo Urbano .....</b>	<b>112</b>
4.6.1	Áreas de Riesgo .....	112
4.6.2	Zonas No Edificables .....	113
<b>4.7</b>	<b>Áreas de protección.....</b>	<b>115</b>
4.7.1	Áreas de Protección de Recursos de Valor Patrimonial Cultural .....	115
4.7.2	Áreas de Protección de Recursos de Valor Natural.....	119
4.7.3	Zonas de Protección Costera.....	120
<b>4.8</b>	<b>Red vial estructurante.....</b>	<b>121</b>
4.8.1	Clasificación de la Red Vial.....	121

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1-1	Territorio sujeto a planificación urbana comunal .....	9
Ilustración 2-1	Proceso de crecimiento urbano de la Ciudad de Iquique .....	15
Ilustración 2-2	Sector Bajo Molle – Conjunto La Tirana .....	16
Ilustración 2-3	Usos y destinos del suelo – Sector ZOFRI.....	16
Ilustración 2-4	Distribución de los usos y destinos del Suelo en subsectores – Sector ZOFRI .....	17
Ilustración 2-5	Actividades productivas subsector entre playa El Colorado y Av. Arturo Prat .....	17
Ilustración 2-6	Tenencias y Beneficiarios del suelo – Sector Patillo Patache .....	18
Ilustración 2-7	Puerto de Iquique .....	20
Ilustración 2-8	Puertos Mineros - Graneleros Iquique Sur .....	21
Ilustración 2-9	Aeropuerto Internacional Diego Aracena .....	21
Ilustración 2-10	Vista Oasis de Niebla Alto Patache.....	23
Ilustración 2-11	Vista del Cerro Dragón .....	24
Ilustración 2-12	Flujos de Detritos y Caída de rocas sector ZOFRI .....	24
Ilustración 2-13	Áreas por categorías de aptitud por sectores del territorio sujeto a planificación comunal .....	25
Ilustración 2-14	Vistas de la Zona Típica Baquedano.....	26
Ilustración 2-15	Vestigios arqueológicos .....	27
Ilustración 2-16	Vulnerabilidad por Deterioro Urbano .....	30
Ilustración 2-17	Afectación Patrimonio Inmueble por Edificaciones en Altura .....	31
Ilustración 3-1	Zonificación y Validad Estructurante - Plataforma Norte .....	49
Ilustración 3-2	Propuesta de Zonificación - Sector Iquique.....	50
Ilustración 3-3	Intensidad de Ocupación - Sector Iquique .....	51
Ilustración 3-4	Red Vial Estructurante y de Movilidad - Sector Iquique .....	52
Ilustración 3-5	Espacios Públicos y Áreas Verdes - Sector Iquique .....	52
Ilustración 3-6	Propuesta Zona de Conservación histórica Ciudad de Iquique.....	53
Ilustración 3-7	Propuesta de Zonificación- Sector Extensión Sur .....	54
Ilustración 3-8	Intensidad de Ocupación – Sector Extensión Sur .....	55
Ilustración 3-9	Red Vial Estructurante y de Movilidad – Sector Extensión Sur .....	56
Ilustración 3-10	Espacios Públicos y Áreas Verdes – Sector Extensión Sur .....	56
Ilustración 3-11	Alternativa Sugerida sector Aeropuerto.....	57
Ilustración 3-12	Zonificación y Vialidad Estructurante – Sector Chanavayita .....	58
Ilustración 3-13	Zonificación y Vialidad Estructurante Sector Patillos- Patache .....	59

Ilustración 4-1 Conformación borde litoral – frente costero y borde farellón – frente interior área urbana Iquique .....	66
Ilustración 4-2 Corredor de estructuración vertebral del crecimiento urbano ciudad de Iquique .....	67
Ilustración 4-3 Nodos de estructuración interior.....	67
Ilustración 4-4 Ejes transversales de conexión frente interior y ejes patrimoniales de revitalización del casco histórico.....	68
Ilustración 4-5 Nodos de estructuración y ejes trasversales de conexión y patrimoniales .....	69
Ilustración 4-6 Nodos de estructuración y ejes trasversales de conexión y patrimoniales .....	70
Ilustración 4-7 Gradiente de intensidad de ocupación .....	70
Ilustración 4-8 Reconocimiento de identidad y conservación de la vida de barrio.....	71
Ilustración 4-9 Reconocimiento de identidad y conservación de la vida de barrio.....	71
Ilustración 4-10 Áreas de riesgo del plan.....	73
Ilustración 4-11 Núcleos de poblamiento para usos residenciales mixtos .....	74
Ilustración 4-12 Zonas de equipamientos en núcleos de poblamiento .....	75
Ilustración 4-13 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto .....	77
Ilustración 4-14 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto .....	78
Ilustración 4-15 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto .....	79
Ilustración 4-16 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto .....	80
Ilustración 4-17 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto .....	81
Ilustración 4-18 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto .....	82
Ilustración 4-19 Jerarquía de la vialidad estructurante del sector Iquique .....	123
Ilustración 4-20 Jerarquía de la vialidad estructurante del sector Extensión Sur.....	127
Ilustración 4-21 Jerarquía de la vialidad estructurante del sector Chanavayita .....	129
Ilustración 4-22 Jerarquía de la vialidad estructurante de sector Patillos-Patache.....	131

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1-1	Ámbito Territorial inicial del Plan Regulador Comunal Iquique .....	8
Cuadro 1-2	Ámbito Territorial del Plan Regulador Comunal Iquique .....	9
Cuadro 2-1	Población Censal Iquique y Alto Hospicio.....	13
Cuadro 2-2	Principales Beneficiarios del Suelo en el Sector Patillos-Patache.....	19
Cuadro 2-3	Demanda Total de suelo urbano (ha) en Comuna de Iquique, con el supuesto de que crecen a densidades actuales .....	28
Cuadro 2-4	Demanda Total de suelo urbano (ha) en Comuna de Iquique, con el supuesto de que capta el 30% de la demanda de Alto Hospicio .....	28
Cuadro 2-5	Demanda Total de suelo urbano (ha) en Comuna de Iquique, con el supuesto de que capta el 80% de la demanda de Alto Hospicio. ....	28
Cuadro 3-1	Alternativas Sector Plataforma Norte.....	41
Cuadro 3-2	Alternativas Sector Iquique .....	42
Cuadro 3-3	Alternativas Sector Extensión Sur.....	43
Cuadro 3-4	Alternativas Sector Aeropuerto .....	44
Cuadro 3-5	Alternativas Sector Chanavayita.....	46
Cuadro 3-6	Alternativas Sector Patillos-Patache .....	47
Cuadro 4-1	Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto.....	76
Cuadro 4-2	Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto.....	77
Cuadro 4-3	Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto.....	78
Cuadro 4-4	Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto.....	79
Cuadro 4-5	Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto.....	80
Cuadro 4-6	Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto.....	81
Cuadro 4-7	Superficies por zonas – Plan Regulador Comunal de Iquique propuesto.....	94
Cuadro 4-8	Superficies por zonas en sector “Plataforma Norte” – Plan propuesto .....	100
Cuadro 4-9	Superficies por zonas en sector “Iquique” - Plan propuesto .....	101
Cuadro 4-10	Superficies por zonas en sector “Extensión Sur” - Plan propuesto.....	104
Cuadro 4-11	Superficies por zonas en sector “Aeropuerto” - Plan propuesto .....	106
Cuadro 4-12	Superficies por zonas en sector “Chanavayita” – Plan propuesto .....	107
Cuadro 4-13	Superficies por zonas en sector “Patillos-Patache” – Plan propuesto .....	109
Cuadro 4-14	Criterios de zonificación en las áreas de riesgo.....	112
Cuadro 4-15	Zonas de Protección del “Aeropuerto Diego Aracena y sus radioayudas”.....	114
Cuadro 4-16	Monumentos Históricos y Zona Típica.....	117

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 4-1	Distribución porcentual de zonas en sector “Plataforma Norte” – Plan propuesto .....	101
Gráfico 4-2	Distribución porcentual de categorías en sector “Iquique” – Plan propuesto .....	103
Gráfico 4-3	Distribución porcentual de categorías en sector “Extensión Sur” – Plan propuesto .....	105
Gráfico 4-4	Distribución porcentual de categorías en sector “Aeropuerto” – Plan propuesto .....	107
Gráfico 4-5	Distribución porcentual de categorías en sector “Chanavayita” – Plan propuesto .....	108
Gráfico 4-6	Distribución porcentual de zonas en sector “Patillos-Patache” – Plan propuesto .....	110

## INTRODUCCIÓN

El presente documento corresponde a la memoria explicativa de la Actualización del Plan Regulador Comunal de Iquique (en adelante PRC Iquique), que viene a reemplazar el instrumento de planificación vigente que ha regulado el proceso de urbanización y edificación de la ciudad de Iquique desde su entrada en vigencia en el año 1981. Para ello, el presente Plan Regulador Comunal define una propuesta de planificación que regula el crecimiento urbano futuro, compatibilizando la densificación entre renovación del desarrollo inmobiliario y consolidación de barrios residenciales, favoreciendo la integración socio espacial; que otorgue una imagen urbana armónica así también en su relación con el entorno paisajístico de litoral costero; y que orienta el desarrollo del sistema urbano comunal con identidad en la protección y conservación de su patrimonio y en las principales actividades económicas, turísticas, culturales y comerciales. Asimismo, adecua y armoniza la condición de enclave estratégico Ciudad – Puerto con las necesidades propias del sistema urbano comunal, reestructura las áreas industriales estableciendo un ordenamiento territorial del sector infraestructura y actividades productivas, todo mediante la incorporación de una visión de desarrollo contemporánea y acorde al crecimiento de los asentamientos poblados desde el punto de vista espacial, funcional y medio ambiental.

En este documento se resume el proceso de planificación llevado a cabo en la comuna, de conformidad con lo prescrito en el artículo 2.1.10 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (en adelante, OGUC), proceso que se desarrolló en distintas etapas y en el marco de la legislación vigente que atañe a la planificación urbana. Se divide en cuatro capítulos que tienen como objetivo dar cuenta de las decisiones de planificación que permitieron definir el Plan Propuesto.

- **Capítulo 1**, corresponde a las **directrices generales** que aportan los antecedentes y/o justificaciones que impulsaron el desarrollo del plan.
- **Capítulo 2**, entrega de manera resumida los antecedentes del **diagnóstico técnico e integrado del plan**, que junto a los estudios especiales sirvieron de fundamento a las propuestas de estructuración del plan
- **Capítulo 3**, entrega de manera resumida todo el proceso que llevó a la elaboración y aprobación de la **imagen objetivo del plan** junto a las **alternativas de estructuración** territorial propuestas y los acuerdos básicos adoptados para el desarrollo del anteproyecto del plan.
- **Capítulo 4**, desarrolla la descripción pormenorizada de los distintos contenidos del **Plan Propuesto** en base a sus alcances y atribuciones.

## 1 DIRECTRICES GENERALES

Este capítulo tiene como finalidad reportar las acciones preparatorias al proceso de planificación, llevadas adelante por la Ilustre Municipalidad de Iquique, y que dan cuenta de los antecedentes que justificaron el proceso de actualización del Plan Regulador Comunal, su objeto y alcance territorial, así como los instrumentos de carácter obligatorio o indicativo que establecen normas o directrices para la planificación urbana de la comuna.

### 1.1 OBJETO DEL PROCESO DE PLANIFICACIÓN

El objeto del presente instrumento de planificación urbana corresponde a la **Actualización del Plan Regulador Comunal de Iquique, el cual deroga el instrumento de planificación vigente que ha regulado el desarrollo urbano de la comuna desde 1981**, orientando el desarrollo del sistema de asentamientos urbanos de la comuna de Iquique de conformidad con las disposiciones normativas establecidas en los artículos 41 a 45 de la LGUC y 2.1.10 de la OGUC

En este contexto, el presente Plan Regulador establece un orden territorial para la comuna, considerando los nuevos límites urbanos y el suelo destinado al crecimiento, así como los nuevos centros o subcentros de desarrollo económico, definiendo roles para las distintas localidades asegurando el futuro uso y desarrollo residencial, comercial, industrial, turístico, urbano y de servicios del territorio de planificación.

El diseño de la propuesta del Plan Regulador de Iquique se aborda mediante un proceso técnico - normativo y participativo de visiones, acuerdos y toma de decisión, contando con los antecedentes aportados, recabados y analizados a lo largo del desarrollo de las distintas etapas del Plan, junto con los resultados de las distintas instancias de participación (con la ciudadanía y Órganos de Administración del Estado) y las consideraciones ambientales y de sustentabilidad definidas en el contexto de la EAE.

### 1.2 ANTECEDENTES QUE JUSTIFICAN EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN

La Actualización del Plan Regulador Comunal de Iquique se justifica en virtud de la antigüedad del instrumento que ha regulado el desarrollo urbano desde 1981, esto es el PRC de Iquique vigente aprobado mediante D.S. N°233 (V. y U) y publicado en el Diario Oficial con fecha 25.11.1981, con diversas modificaciones hasta el año 2011, incorporando como nuevo centro urbano el sector de Playa Blanca-Bahía Chiquinata, sin alterar la normativa del área urbana de Iquique.

A partir del análisis del instrumento vigente referente a su obsolescencia, se evidencian algunos de los principales conflictos para el desarrollo urbano destacando los siguientes temas:

- Disposiciones que se apartan del ordenamiento jurídico vigente, que exceden su ámbito propio y por ende carecen de sustento jurídico.
- Omisión de regulaciones en materias relevantes para el desarrollo urbano como la densidad y el coeficiente de constructibilidad, además de la clasificación de la red vial estructurante, emplazamiento de infraestructura en zonas industriales, entre otras; desestimando las facultades para establecer hasta un total de 17 normas urbanísticas según lo indica el Art 116 de la LGUC, en materias vinculadas a las dinámicas urbanas presentes y la imagen objetivo que se busca alcanzar en la configuración del medio construido.
- Problemas de usos de suelo existentes, por un lado homogeneidad en los usos permitidos en determinadas zonas urbanas y por otra incompatibilidad de usos propiciando fricciones y/o conflictos, más aún en aquellas edificaciones que se instalan al margen de la planificación.

- Regulación de los tres tipos de agrupamientos de edificación en prácticamente todas las zonas urbanas, lo que desestima la intencionalidad pública de establecer una imagen urbana intencionada respecto al espacio construido.

Cabe mencionar que el rápido crecimiento urbano de Iquique, reflejado en las cifras censales de las últimas dos décadas, ha agotado las reservas de suelo para crecimiento por extensión al interior del límite urbano de la ciudad. Los escasos terrenos que aún quedan sin construcción en los faldeos del Cerro Dragón y en Bajo Molle no son suficientes ni los más aptos para albergar la continua demanda de suelo, principalmente en el litoral costero, de proyectos inmobiliarios, turísticos y de equipamientos, haciendo evidente la fuerte presión por actualizar las condiciones urbanísticas del área urbana vigente y ampliar el límite urbano hacia el sector sur de la ciudad.

Este requerimiento impuso como desafío para la actualización del Plan Regulador Comunal, definir roles para las distintas localidades involucradas, en función de los cuales se establecieron normas urbanísticas acordes con las características propias de cada sector, considerando las condicionantes del territorio que sobrevienen de las restricciones al desarrollo urbano correspondientes a la definición de áreas de riesgo asociadas a la presencia del farellón costero y a la inundación tanto litoral como terrestre, así también de la protección y preservación de elementos de valor cultural, patrimonial y arqueológico.

### 1.3 ALCANCE TERRITORIAL

En lo relativo al ámbito territorial, la actualización del PRC Iquique requiere abordar las áreas urbanas y de extensión urbana definidas por el Plan Regulador Intercomunal Costero de la Región de Tarapacá (en adelante PRICT) promulgado mediante Res. N° 7 del 24/03/2022 publicada en Diario Oficial N° 43.294 de fecha 05.07.2022, que incorpora tanto las áreas urbanas vigentes asociadas a “Ciudad de Iquique” y “Playa Blanca-Bahía Chiquinata”, como las áreas de extensión urbana propuestas correspondientes a los sectores de Plataforma Norte, Bajo Molle, Tres Islas, Lobito-Los Verdes, Aeropuerto, Chanavayita y Patillos-Patache.

Los límites urbanos definidos para cada uno de estos sectores fueron sancionados por el Concejo Municipal mediante el Acuerdo N°091/2021 “*Términos en los que se procederá a elaborar el Anteproyecto del Plan*”, el que a su vez fue aprobado por el Decreto Alcaldicio N°325/2021 de la Ilustre Municipalidad de Iquique. De esta forma, el ámbito territorial del Plan Regulador se circunscribe a los sectores que se presentan en el siguiente cuadro, que abarcan una superficie total aproximada de 16.006 ha y para los cuales se establecen directrices generales de planificación.

**Cuadro 1-1 Ámbito Territorial inicial del Plan Regulador Comunal Iquique**

	Sector	Superficie (ha)
Áreas Urbanas (vigentes)	Ciudad de Iquique	2.058
	Playa Blanca-Bahía Chiquinata	1.266
Áreas de Extensión Urbana (propuestas)	Plataforma Norte	12.612
	Sector Bajo Molle	
	Sector Tres Islas	
	Sector Lobito - Los Verdes	
	Sector Aeropuerto	
	Sector Chanavayita	
Sector Patillos-Patache		
<b>TOTAL</b>		<b>16.006</b>

Fuente: Decreto Alcaldicio N°325/2021 de la I. Municipalidad de Iquique



A partir de los sectores antes listados, se procedió a reordenamiento de los mismos conformándose 3 áreas urbanas cuya composición, vocación y superficie se reporta en el siguiente cuadro:

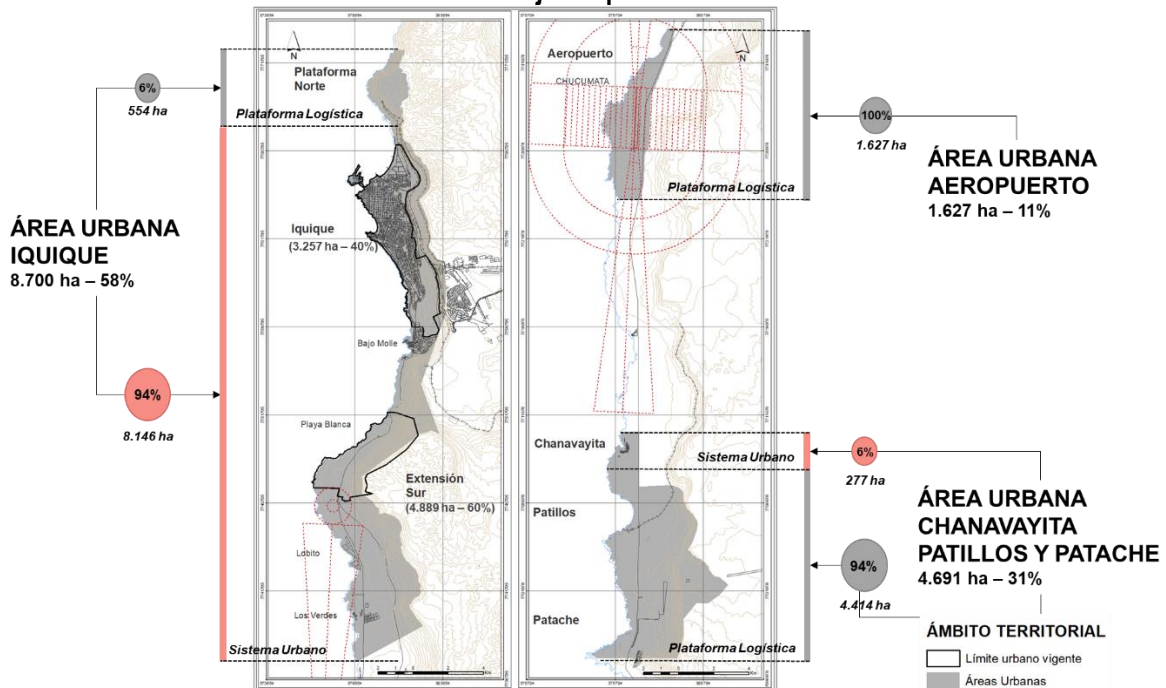
**Cuadro 1-2 Ámbito Territorial del Plan Regulador Comunal Iquique**

	Sector	Vocación	Superficie (ha)
Área Urbana Iquique	Plataforma Norte	Plataforma Logística	554 ha
	Iquique (Ciudad de Iquique y Sector Bajo Molle)	Sistema Urbano	3.257 ha
	Extensión Sur (Sectores Tres Islas, Playa Blanca-Bahía Chiquinata, Lobito - Los Verdes)	Sistema Urbano	4.889 ha
Área Urbana Aeropuerto	Aeropuerto	Plataforma Logística	1.627 ha
Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache	Sector Chanavayita	Sistema Urbano	277 ha
	Sector Patillos-Patache	Plataforma Logística	4.414 ha
<b>TOTAL</b>			<b>15.018 ha</b>

Fuente: Elaboración propia en base a Decreto Alcaldicio N°325/2021 de la I. Municipalidad de Iquique (2022)

Como es posible apreciar en la siguiente ilustración, el territorio sujeto a planificación se compone, en mayor proporción, por los sistemas urbanos que abarcan 8.423 ha (56%) correspondiendo el resto a plataformas logísticas cuya superficie alcanza las 4.968 ha (44%). De igual forma, destaca una relación inversa entre las Áreas Urbanas 1 y 3, predominando los sistemas urbanos en la primera y las plataformas logísticas en la segunda; mientras que el Área Urbana 2 corresponde exclusivamente a una plataforma logística.

**Ilustración 1-1 Territorio sujeto a planificación urbana comunal**



Fuente: Elaboración Propia (2022)

## 1.4 MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICO Y NORMATIVO

Este acápite considera la identificación de los estudios y antecedentes técnicos que sirvieron de base para la formulación del Plan de conformidad con lo señalado en el literal d) del artículo 2.1.10 de la OGUC, clasificados en un marco de carácter estratégico y otro de tipo normativo.

### 1.4.1 Marco de Referencia Estratégico

Se presenta un reporte sintético de los instrumentos de planificación estratégica (indicativa), que establecen directrices o lineamientos para la planificación urbana comunal de Iquique. En el Informe Ambiental que hace parte de la presente Memoria Explicativa se realiza la sistematización y consulta de cada uno de los instrumentos en detalle, razón por la cual a continuación se referencian de manera resumida solamente aquellas políticas, planes y/o programas que fueron determinantes para definir los lineamientos del Plan Regulador, y su correspondencia con temas prioritarios para el desarrollo urbano comunal, a partir de lo cual se definen los fundamentos técnicos que sustentan las decisiones de planificación.

En primer, la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD, 2011-2020) establece entre sus metas de nivel regional, las relativas a la diversificación económica y encadenamientos productivos para lo cual, en la planificación urbana de la comuna de Iquique será determinante el rol de las áreas urbanas, como enclave principal de varios de los sectores productivos estratégicos entre los que se encuentra el turismo, el comercio y las plataformas logísticas. En este sentido las decisiones de planificación consideraron las vocaciones territoriales de las distintas áreas urbanas a fin de definir y priorizar los usos de suelo que las potencien dando cabida a una adecuada ocupación a favor de los objetivos de desarrollo urbano. Para ello, el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT, 2013) proporciona la definición de vocaciones territoriales a través de su zonificación, al igual que la Propuesta de Zonificación de Uso del Borde Costero (2007-2010) aporta lineamientos estratégicos de vocación de uso más específicos, identificando aptitudes para el turismo, la pesca y acuicultura, la actividad portuaria y logística, el desarrollo urbano y la relevancia ecológica; para lo cual para ambos instrumentos establecen los usos de suelo e intensidades de ocupación compatibles con las vocaciones identificadas, integrándolas a las prescripciones de las respectivas áreas urbanas sujetas a planificación.

Asimismo, en lo relativo a la definición de áreas de protección de la Estrategia Regional para la Conservación de Biodiversidad (2019-2030), se integran la presencia de Sitios Prioritarios de Biodiversidad dentro del territorio sujeto a planificación urbana comunal, para los cuales se establecen criterios de conservación y resguardo a través de prescripciones acordes con sus valores naturales. En este contexto, se integraron de acuerdo con lo estipulado en el Art. 2.1.18 de la OGUC, los territorios reconocidos por el ordenamiento jurídico vigente como áreas protegidas de tipo natural y patrimonial, definiendo condiciones urbanísticas concordantes con los objetivos de protección definidos en cada uno de los decretos de declaración.

En materia específica sobre restricciones al desarrollo urbano en el Diagnóstico Evaluación de Riesgos de Suelos Abandonados 2015, se identifican los sitios con suelos abandonados con potencial presencia de contaminantes al interior de las áreas urbanas sujetas a planificación, reconociéndose la condición de riesgo asociados a la actividad o intervención humana, de acuerdo con lo establecido en el Art. 2.1.17 de la OGUC.

En concordancia con los lineamientos estratégicos regionales, a nivel comunal el PLADECO (2010-2015) sin actualización a la fecha, establece entre las áreas prioritarias de intervención la inclusión social, economía y productividad local, habitabilidad, calidad y gestión de los espacios públicos y el medioambiente y patrimonio cultural. En todas estas áreas, el Plan Regulador Comunal desde su ámbito de acción, aporta a través de la zonificación de los usos de suelo para destinos residenciales, productivos y logísticos; las normas urbanísticas que consideraron la intensidad de ocupación (densidad) de cada sector según su vocación; la definición de áreas verdes y espacios públicos; y el reconocimiento/resguardo de las áreas de fragilidad ambiental y/o de

valor patrimonial. Por su parte, la Estrategia Ambiental de la Comuna de Iquique expresa la voluntad del municipio en cuanto al cuidado y protección del medio ambiente, aportando los lineamientos de orden ambiental para llevar a cabo la Certificación Ambiental Municipal. Es por ello que se priorizan en la propuesta de planificación, la protección de ecosistemas relevantes (guaneras), la mejora en la infraestructura pública (áreas verdes y vialidad), y protección del patrimonio construido y arqueológico.

Finalmente, el estudio y propuesta Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Área Metropolitana Iquique-Alto Hospicio, en razón a sus objetivos de promoción de un desarrollo urbano asequible a todos sus habitantes, eficiente en su funcionamiento y armónico con su entorno territorial, establece la necesidad de limitar las emisiones de gases, luces, ruido y residuos. Para ello plantea una movilidad sostenible que, en condiciones de seguridad, garantice para todas las personas y bienes una óptima circulación concediendo especial prioridad a peatones, ciclistas, al transporte público multimodal, un soporte al transporte de carga y a la optimización del equilibrio entre los distintos modos de transporte con el objeto de mejorar la calidad de vida los habitantes del área metropolitana de Iquique-Alto Hospicio.

#### 1.4.2 Marco de Referencia Normativo

Se sintetiza a continuación la información relativa a los instrumentos de planificación territorial vigentes en el territorio sujeto a planificación, correspondientes a los alcances del Plan Regulador Intercomunal Costero de las comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara promulgado, con incidencia en la propuesta del Plan Regulador Comunal de Iquique.

De la Planificación Urbana Intercomunal, los objetivos y lineamientos de planificación que tienen incidencia sobre el PRC reconocen la primacía de la ciudad de Iquique para el desarrollo urbano territorial de la intercomuna costera mediante una Unidad Urbana Intercomunal que consolida la cabecera urbana regional Iquique - Alto Hospicio como un nodo multifuncional, en torno al cual orbitan otros centros poblados y enclaves del subsistema costero como es el caso de Patillos-Patache, emplazado al sur de Iquique y reconocido como una centralidad productiva e industrial. De igual forma se delimitan centros poblados cuyo poblamiento se encuentra vinculado a la pesca artesanal, la acuicultura y el turismo (balnearios), destacando el sector de Los Verdes y Chanavayita, así como otros asentamientos menores correspondientes a caletas pesqueras.

Finalmente, las disposiciones normativas con incidencia en el PRC refieren a la densidad promedio establecida para la comuna de Iquique (60 hab/ha), así también la densidad máxima en las áreas urbanas de la comuna de Iquique (800 hab/ha), para lo cual se resguarda la concordancia con las densidades promedio y máximas propuestas para las áreas urbanas y la adecuada distribución según la jerarquización del sistema y propuesta de estructuración urbana. Asimismo, el PRIC define las zonas de extensión urbana que integran las áreas urbanas propuestas por el PRC, correspondientes a la **Zona de Extensión Urbana 1 - ZEU-1:** Entre Límite Urbano Oriente de Iquique y trazado de Ruta A-16, Sector Bajo Molle, Sector Tres Islas; la **Zona de Extensión Urbana 2 - ZEU-2:** Sector Playa Lobito y Sector Playa Los Verdes; la **Zona de Extensión Urbana 3 - ZEU-3:** Caleta Chanavayita; y la **Zona de Extensión Urbana 4 - ZEU-4:** Tres Islas, Bajo Molle, Playa Lobito, Los Verdes, Sector borde costero sur localidad de Chanavayita.

Asimismo, el PRIC define las zonas productivas e infraestructura de impacto intercomunal, las que se reconocen en la planificación urbana comunal. No obstante, las normas urbanísticas establecidas por dicho instrumento de nivel intercomunal fueron objeto de análisis durante el desarrollo de la Imagen Objetivo del Plan, estableciendo escenarios alternativos, dirigidos a buscar una mayor compatibilidad urbana y ambiental de los usos industriales y de infraestructura establecidos en estas áreas de desarrollo exclusivo. Las zonas de actividades productivas de impacto intercomunal son la **Zona Productiva Molesta - ZPM:** Sector hospicio superior de la localidad de Iquique, sobre el farellón costero norte de la ciudad de Iquique, Sector en torno a Punta Patillos; y **Zona Productiva Contaminante - ZPC:** Oriente de la Ruta 1, adyacente a Patache, Sobre el

farellón costero. Así también las zonas de infraestructura de impacto intercomunal son la **Zona de Infraestructura Energética ZI-E**: Sector Punta Patache; **Zona de Infraestructura de Transporte Aeroportuario ZI-TA**: Sector Aeropuerto Diego Aracena; y **Zona de Infraestructura de Transporte Portuario ZI-TP**: Sector Patillos-Patache.

Se reconocieron las áreas de riesgo establecidas en el PRICT, precisando su delimitación a la escala de análisis comunal mediante el respectivo estudio fundado de riesgos, las que corresponden a **Áreas Propensas a Avalanchas, Rodados o Aluviones ARR-1**: Largo del Farellón Costero; **Áreas de Riesgo Natural por Pendiente ARR-2**: Relieve de la alta Cordillera de La Costa; **Áreas de Remoción y Esguerramiento Torrencial ARR-3**: Principales quebradas de la comuna; **Áreas Inundables o Potencialmente Inundables por efecto de Maremoto ARR-4.2**: Extensión total del borde costero de la comuna, y **Áreas de Riesgo Asociadas a Fallas Geológicas Activas ARR-6**: Pampa sobre el farellón costero.

De acuerdo a estipulado en el artículo 2.1.18 OGUC se reconocieron las áreas protegidas por el ordenamiento jurídico vigente, localizadas dentro de los límites urbanos, estableciendo condiciones urbanísticas compatibles con la protección oficialmente establecida. Las **Áreas de Protección de Recursos de Valor Natural APVN**: Autodestinaciones de Bienes Nacionales Alto Patache y Río Loa, y Santuario de la Naturaleza Cerro Dragón; y las **Áreas de Protección de Recursos de Valor Patrimonial Cultural**, corresponden a Monumentos Históricos (MH) y la Zona Típica (ZT) de Baquedano en ciudad de Iquique.

Se incorporaron las áreas verdes de nivel intercomunal establecidas en el PRICT, contenidas en las áreas urbanas propuestas por el plan, precisando su delimitación a la escala de análisis comunal. Las **Áreas Verdes Intercomunales AVI** corresponden al Farellón Costero Iquique-Alto Hospicio, Área Verde de extensión Patillos – Patache Sur (Zona de Amortiguación), y Área verde de extensión Patillos – Patache Norte (Zona de amortiguación). Por último, se reconocieron las vías estructurantes del nivel de planificación intercomunal (expresas y troncales) contenidas en las áreas urbanas propuestas por el plan.

En cuanto al Plan Regulador Comunal vigente de Iquique, ha recibido 12 modificaciones de diversa índole durante un periodo de 30 años. El PRC vigente consta de dos áreas urbanas (“Ciudad de Iquique” y “Centro Urbano Playa Blanca-Bahía Chiquinata”) cuyas disposiciones normativas se encuentran contenidas en tres Ordenanzas y sus modificaciones, correspondientes al Plan Regulador de Iquique (1981), Plan Seccional Sur (1989) y Plan Seccional Borde Costero-Subzona A-2 (1995). Las distintas omisiones, normativas que carecen de sustento jurídico, y situaciones detectadas a partir del análisis de pertinencia jurídica (estructura lógica, redacción y coherencia) denotan la relevancia de abordar la actualización del PRC de Iquique derogando de esta forma el instrumento vigente, según se expuso en los antecedentes que justifican el presente proceso de planificación.

En esta actualización, cabe mencionar que una de las decisiones gravitantes de planificación ha sido la incorporación al territorio de planificación comunal, la totalidad de las zonas de extensión urbana definidas por el marco normativo intercomunal del PRICT promulgado, para las cuales se precisan las normas urbanísticas propias del ámbito de competencia de la planificación comunal.

## 2 DIAGNÓSTICO

A continuación, se entrega el reporte de la síntesis integrada que identifica los temas claves, abordados en los objetivos y lineamientos de planificación de la propuesta del Plan.

## 2.1 ANÁLISIS SISTÉMICO TERRITORIAL

El análisis sistémico abordado en la fase inicial de elaboración del Plan Regulador Comunal de Iquique, considera las dimensiones demográfico, económico, social, físico-natural, urbano y medio construido, infraestructura urbana, y riesgos y protección ambiental, todas las que permitieron caracterizar el sistema territorial. A continuación, se sintetizan aspectos de mayor relevancia considerados en el proceso de planificación.

### 2.1.1 Aspectos Sociodemográficos y del Sistema Económico

El crecimiento histórico de la comuna de Iquique en relación a la región y el país, experimenta un descenso bastante significativo en las tasas de crecimiento de la población comunal según Censo 2017 en comparación con la población de censos anteriores, pasando de crecer sobre la media nacional a estar por debajo de ella. Este escenario cambia cuando se analiza el sistema intercomunal Iquique- Alto Hospicio, conurbación que crece marcadamente más que el promedio nacional, aunque en el último período se estrechan las diferencias.

**Cuadro 2-1 Población Censal Iquique y Alto Hospicio**

	Población Censal			Tasa de crecimiento anual		
	1992	2002	2017	92-02	02-17	92-17
País	13.348.401	15.116.435	17.574.003	1,25%	1,01%	1,11%
Región Tarapacá	165.460	238.950	330.558	3,74%	2,19%	2,81%
Iquique	146.089	166.204	191.468	1,30%	0,95%	1,09%
Alto Hospicio	5.588	50.215	108.375	24,55%	5,26%	12,59%
Iquique + Alto Hospicio	149.958	217.833	299.843	3,80%	2,15%	2,81%
Región Tarapacá / País	0,012	0,016	0,019	2,991	2,167	2,537
Iquique / País	0,011	0,011	0,011	1,037	0,939	0,983
Iquique + Alto Hospicio / País	0,011	0,014	0,017	3,039	2,133	2,541

Fuente: Elaboración propia en base a Censos INE

El análisis muestra que Iquique ha venido perdiendo atractivo para el crecimiento poblacional, mientras que Alto Hospicio presenta un alto crecimiento. Sin embargo, en contraposición a este bajo crecimiento poblacional, se ha detectado que el crecimiento en densidad y el crecimiento en extensión urbana se mantienen, lo cual puede tener directa relación con el mercado inmobiliario de “segundas viviendas” o con el uso de vivienda no permanente, entendida la temporalidad de las actividades productivas de la comuna.

A partir del análisis del **Sistema Económico**, se identifica que Iquique presenta una importante diversificación, destacando sectores como la pesca, minería, construcción, comercio y bodegaje.

La importancia del comercio en la actividad económica de Iquique es clara, y tiene mucho que ver con el gran intercambio de importaciones y exportaciones, en gran parte gracias a su Zona Franca, pese a que en los últimos años se aprecia un claro descenso en su movimiento comercial. Coincide este descenso con una disminución también en la carga movilizada por el Puerto de Iquique, que cayó al segundo lugar en el Norte Grande después del Puerto de Arica. Existen perspectivas de repotenciar los sectores comercial y portuario de Iquique con la implementación del corredor bioceánico que considere a Iquique como uno de los destinos de las mercancías provenientes de los puertos del Atlántico.

El sector artesanal asociado a caletas pesqueras parece tener una tendencia a la recuperación, aportando significativamente al empleo de la ciudad, con cerca de 1.000 puestos de trabajo repartidos entre pescadores y buzos<sup>1</sup>. El sector minero impacta en la economía comunal, demandando oferta de servicios asociados a su encadenamientos productivos y actividades complementarias que el sector requiere como transporte, servicios

<sup>1</sup> Registro de pescadores artesanales y buzos en caletas de Iquique, SERNAPESCA (2017). Extraído de: [http://webmail.semapesca.cl/semapesca/guest/web/cons\\_rpa.asp](http://webmail.semapesca.cl/semapesca/guest/web/cons_rpa.asp)

personales, productos elaborados y uso de infraestructura; así como demanda de vivienda, en general en la misma ciudad de Iquique, donde la oferta de servicios (educación, salud, recreación, etc.) es más amplia<sup>2</sup>. No obstante, la mayoría de los grandes yacimientos de la región se encuentran fuera de la comuna de Iquique.

A nivel de empresas y trabajadores dependientes, destaca el buen crecimiento del sector hoteles y restaurantes, y cierta mejora en la cantidad de empresas de industria manufacturera. En cuanto a proyectos importantes, destacan los de producción de energía, con el emblemático Espejo de Tarapacá y una nueva planta de harina y aceite de pescado Camanchaca, que son los proyectos que aportarían más empleo (aprox. 700).

El mercado inmobiliario habitacional está concentrado en edificios de departamentos, cuyos valores han escalado junto con la escasez de suelo. Buena parte de la demanda habitacional de la intercomuna tiene como destino Alto Hospicio, y los pocos terrenos disponibles en el sector sur de Iquique son de carácter exclusivo. El crecimiento futuro de Iquique apuesta a los sectores urbanos de Playa Blanca, y más adelante a Lobito y Los Verdes, que, aunque alejados del centro de Iquique, estarían en condiciones ventajosas para atraer población respecto a Alto Hospicio.

### **2.1.2 Aspectos Urbano-Territoriales**

La comuna de Iquique concentra el desarrollo económico de la región de Tarapacá al albergar actividades como la portuaria y el comercio importador de gran escala vinculado a la ZOFRI en la ciudad de Iquique, correspondiente al mayor centro urbano regional. Asimismo, la ciudad se reconoce como un prestador de servicios diversificado donde los sectores comercio, restaurante y hotelería son relevantes para la economía local.

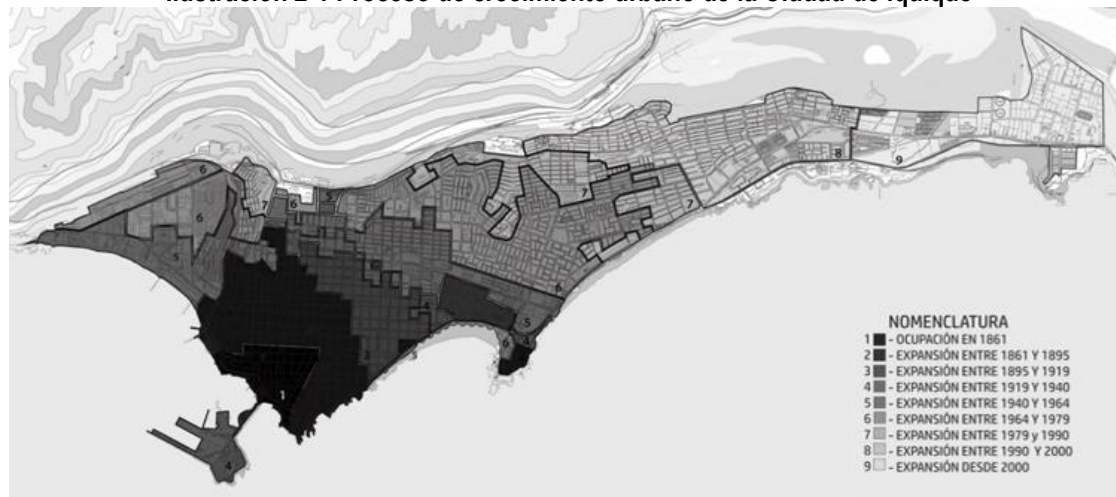
Desde el punto de vista de la consolidación urbana es necesario tener a la vista el comportamiento integrado del sistema urbano Iquique – Alto Hospicio, que en la actualidad ocupa una superficie aproximada de 3.900 ha que se distribuyen en 2.200 ha que corresponden a la ciudad de Alto Hospicio y 1.700 ha que ocupan la superficie urbana de la comuna de Iquique. Se suman a lo anterior los territorios consolidados localizados al sur de la ciudad en el sector Playa Blanca, Lobito y Los Verdes y los asentamientos poblados menores como Chanavayita.

Las condiciones de crecimiento que se observan en la Ciudad de Iquique han tendido a la ocupación íntegra de la plataforma litoral, desde el núcleo fundacional hasta el sector de Bajo Molle. Este comportamiento expansivo presenta una morfología lineal de carácter más bien concentrada ocupando los grandes remanentes de suelo. Este proceso de crecimiento ha tendido a una fuerte segmentación socioeconómica de la oferta habitacional orientada en el último periodo a segmentos medio y alto, impulsada por el incremento de los valores de suelo y la reorganización de las vocaciones urbanas de la ciudad hacia una economía fundada en la expansión de los servicios y las actividades turísticas en el borde costero.

---

<sup>2</sup> Información consignada en el PLADECOS 2010-2015.



**Ilustración 2-1 Proceso de crecimiento urbano de la Ciudad de Iquique**

Fuente: Seminario Profesional Nicole Araya (2017)

Contribuye de manera gravitante a esta dinámica, la ocupación propiciada por el Estado de la plataforma superior que se constituye hoy como la Comuna de Alto Hospicio, a través de la generación de un Plan Integral, ratificado desde el punto de vista normativo a través del Plan Seccional Alto Molle, donde se concentró la oferta de vivienda pública aprovechando el stock de suelo fiscal, incrementando sustancialmente el área de ocupación de 59,8 ha en el año 1982 a 1.049 ha para el año 2002, llegando a un total de 2.200 ha en la actualidad donde se emplaza una población de 108.375 habitantes.

Respecto de los núcleos de ocupación que se observan a lo largo del litoral costero de la comuna de Iquique, es posible identificar distintas situaciones que han derivado de ocupaciones históricas, tales como el sector Los Verdes con un crecimiento a expensas de la consolidación de un sector rural semi-concentrado y su caleta pesquera, derivando hacia la localización de actividades de servicios, talleres artesanales, actividades productivas y aparcamiento, las que se vieron beneficiadas por el incremento de los flujos de transporte a través de la Ruta 1, y el emplazamiento del terminal aeroportuario de la región en sus cercanías.

Se identifican además procesos de asentamiento aislado observados en los sectores costeros de la comuna, destacando la situación de caletas pesqueras y balnearios tales como Chanavayita, que ha tendido a un mayor nivel de consolidación mediante la habilitación de la infraestructura sanitaria a través de la construcción del sistema de agua potable rural.

Un tercer proceso condicionante para la ocupación del territorio importante de destacar, refiere a los aspectos que desde el punto de vista normativo han decantado en propuestas de habilitación de los sectores urbanos localizados en la plataforma costera al sur de la ciudad de Iquique, como ocurre en los sectores Tres Islas, Playa Blanca, Playa Lobito y Los Verdes, todas iniciativas que se encuentran incluidas en el proyecto de Plan Intercomunal Costero de la Región de Tarapacá como zonas de extensión urbana, y en el caso de Playa Blanca como área urbana regulada por el propio PRC de Iquique.

Finalmente se observa la situación del sector Bajo Molle que, aunque forma parte del área consolidada de Iquique para efectos del Plan Regulador, corresponde a un territorio localizado en el área rural donde, por la vía de la aplicación del art. 55 de la LGUC, ha ocurrido un importante cambio en su fisonomía y diversificación de uso de actividades y equipamientos.

### Ilustración 2-2 Sector Bajo Molle – Conjunto La Tirana

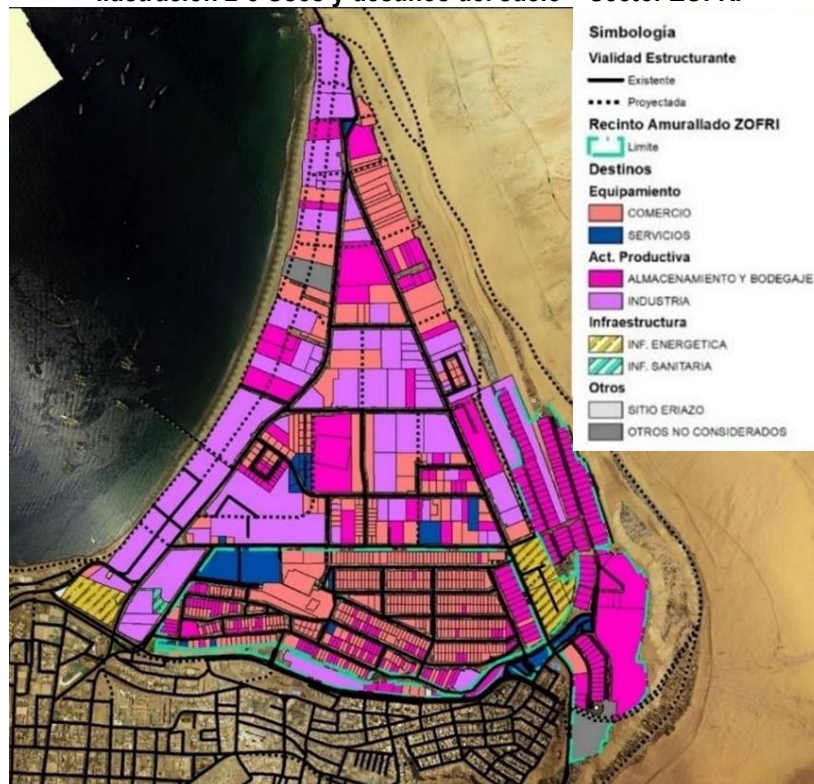


Fuente: [www.Correa3.com](http://www.Correa3.com), [www.iquiquesdesdeaire.cl/](http://www.iquiquesdesdeaire.cl/)

Además del desarrollo urbano residencial observado en Iquique y sus áreas de crecimiento urbano, en el territorio comunal cobra relevancia la **actividad productiva**, destacando el sector de ZOFRI-El Colorado y el Complejo Industrial Patillos-Patache.

El sector ZOFRI se desarrolla en torno a la Av. Arturo Prat, Av. Circunvalación y Las Cabras, y en él predominan los destinos industriales (33%) seguidos por el comercio (28%) y almacenamiento y bodegaje (26%). Así también se identifican, en menor proporción, predios con destinos habitacional, estacionamiento, transporte y telecomunicaciones y eriazos puntuales, equivalentes al 1,4% de la superficie total.

### Ilustración 2-3 Usos y destinos del suelo – Sector ZOFRI

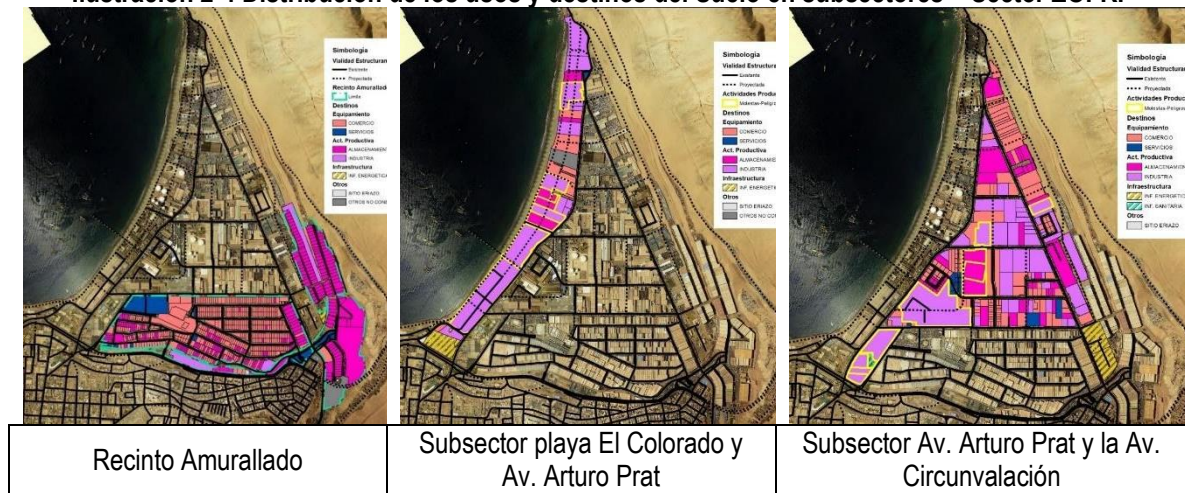


Fuente: Elaboración propia en base a SII (2018) y catastro en terreno (2018)



Los usos y actividades que se desarrollan en el área se encuentran distribuidos en subsectores, como el recinto amurallado, los terrenos comprendidos entre la playa El Colorado y Av. Arturo Prat y los emplazados entre Av. Arturo Prat y la Av. Circunvalación.

**Ilustración 2-4 Distribución de los usos y destinos del Suelo en subsectores – Sector ZOFRI**

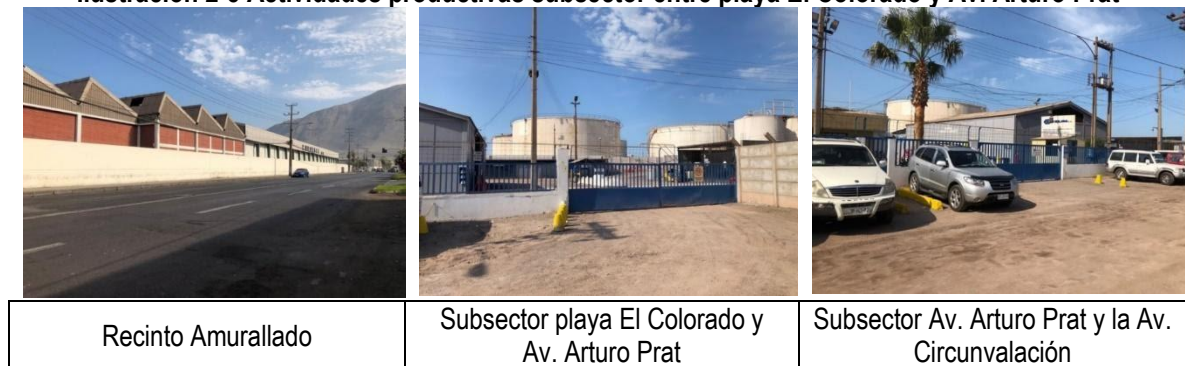


Fuente: Elaboración propia en base a SII (2018) y catastro en terreno (2018)

Es así como al interior del **recinto amurallado ZOFRI**, que cubre una superficie de 57,1 ha, se identifican destinos de bodega y almacenaje (42%), seguidos por comercio (38%), servicios (8%) e industria (6%).

En el caso del subsector comprendido entre la playa El Colorado y Av. Arturo Prat, este suma una superficie de 30,2 ha ocupado una franja del borde costero y se encuentra compuesta principalmente por destinos industriales (65%), comerciales (13%) y de almacenamiento y bodegaje (11%). Dentro de los destinos industriales se identifican al menos 9 predios que albergan actividades productivas de gran envergadura, destacando entre las instalaciones de COPEC, CORPESCA y OXIQUM. De igual forma se identifica la presencia de terminales marítimos y ductos de transferencia de combustibles en el sector, asociado a las actividades productivas mencionadas.

**Ilustración 2-5 Actividades productivas subsector entre playa El Colorado y Av. Arturo Prat**



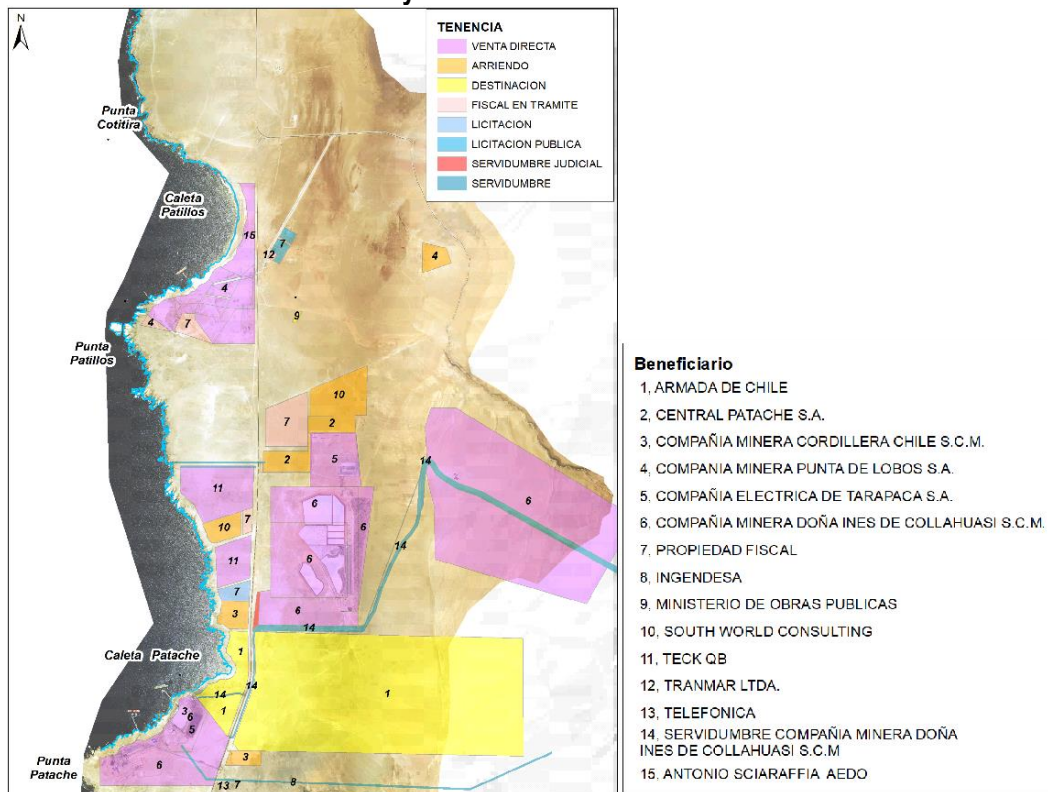
Fuente: Elaboración propia (2018)

Una situación similar se observa en el subsector **emplazado entre la Av. Arturo Prat y la Av. Circunvalación**, que cubre una superficie de 72,7 ha, compuesto principalmente por destinos industriales (40,8%) seguidos de comercio (27%) y almacenamiento y bodegaje (20%). Al igual que en el subsector anterior en esta área se localizan al menos 11 predios, destinados a grandes industrias.

Respecto al Complejo Industrial Patillos-Patache, es importante mencionar que el Plan Regulador Intercomunal Costero de las comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara promulgado, delimitó zonas industriales y de infraestructura de impacto intercomunal en razón de las instalaciones existentes, entre las que se encuentran terminales portuarios, mineroductos, centrales de generación y líneas de transmisión eléctrica, y otras instalaciones de apoyo a la minería.

Si bien se reconoce la vocación productiva de este sector, a la fecha se observa un bajo nivel de consolidación, por lo que presenta disponibilidad de terrenos con proyecciones de ocupación, habiéndose diagnosticado y caracterizado la demanda existente para terrenos fiscales en Patillos-Patache, según antecedentes de la SEREMI de Bienes Nacionales<sup>3</sup>. Así también, conforme a la administración del territorio llevada a cabo por el Ministerio de Bienes Nacionales, se identifican enajenaciones de terrenos tal como se observa en la siguiente ilustración.

**Ilustración 2-6 Tenencias y Beneficiarios del suelo – Sector Patillo Patache**



Fuente: Elaboración Propia con base en información estudio SEREMI Bienes Nacionales (2011)

En relación con la distribución de la superficie de suelo según beneficiario, se tiene que de las 3.460,9 ha administradas por Bienes Nacionales en el sector, 1.189 ha son de propiedad fiscal; mientras que la Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi aparece como uno de los principales beneficiarios con 1.071,2 ha (que integran servidumbre); seguida por la Armada de Chile con 722,4 ha; y la Compañía Minera Punta de Lobos S.A con 116,7 ha.

<sup>3</sup> SEREMI Bienes Nacionales Región de Tarapacá. (2011). Estudio de diagnóstico de demanda y de potencialidades de gestión para territorios fiscales en el sector de Patillos Patache con vocación de uso industrial, portuario, equipamiento y servicios, ubicados en la comuna de Iquique. Urbe Arquitectos.

**Cuadro 2-2 Principales Beneficiarios del Suelo en el Sector Patillos-Patache**

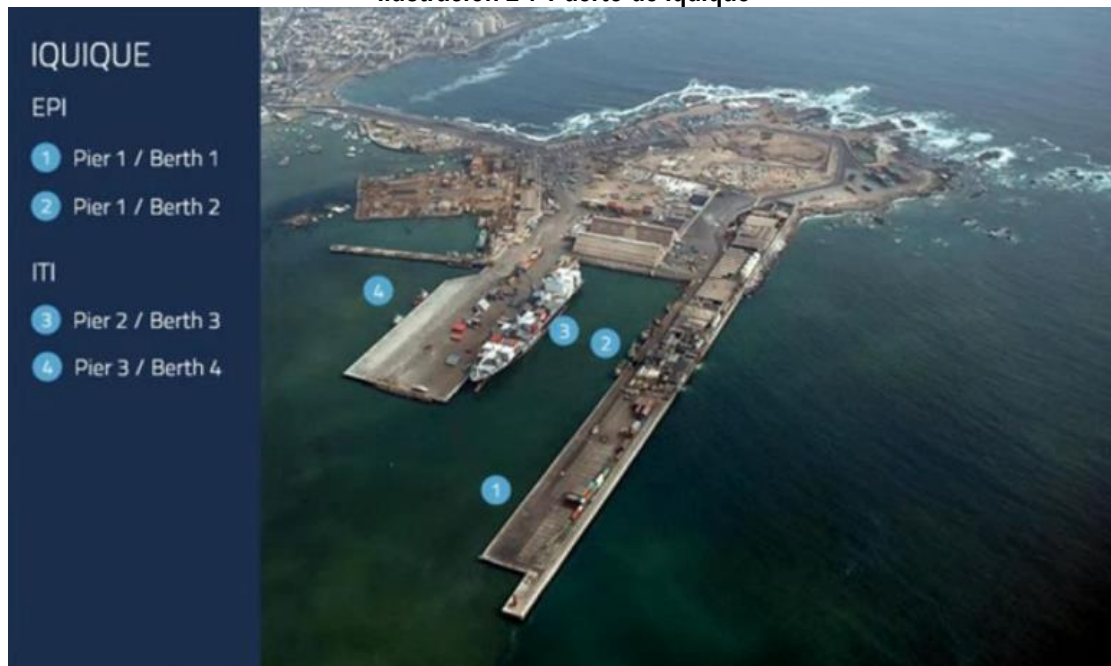
	<b>Beneficiario</b>	<b>Superficie (ha)</b>
7	PROPIEDAD FISCAL	1.189,0
6	COMPAÑIA MINERA DOÑA INES DE COLLAHUASI S.C.M.	990,7
1	ARMADA DE CHILE	722,3
4	COMPANIA MINERA PUNTA DE LOBOS S.A.	116,6
11	TECK QB	99,8
14	SERVIDUMBRE COMPAÑIA MINERA DOÑA INES DE COLLAHUASI S.C.M	80,5
5	COMPAÑIA ELECTRICA DE TARAPACA S.A.	79,5
10	SOUTH WORLD CONSULTING	61,6
2	CENTRAL PATACHE S.A.	43,5
3	COMPAÑIA MINERA CORDILLERA CHILE S.C.M.	35,7
15	ANTONIO SCIARAFFIA AEDO	25,9
8	INGENDESA	13,0
9	MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS	1,0
12	TRANMAR LTDA.	1,0
13	TELEFONICA	0,17
	<b>Total, General</b>	<b>3460,9</b>

Fuente: Elaboración Propia con base en información estudio SEREMI Bienes Nacionales (2011)

En cuanto a los usos de **Infraestructura**, es importante mencionar la primacía del sistema urbano de Iquique-Alto Hospicio como polo de servicios y plataforma de internacionalización, lo que se ha traducido en la presencia de Infraestructura de Transporte asociada principalmente a instalaciones de tipo Portuario y Aeroportuario en el territorio comunal, que son fundamentales en proyecciones de integración interregional sudamericana. En este sentido, las principales iniciativas refieren a la consolidación de Corredores Bioceánicos que sugieren la idea de conectar centros de producción con terminales portuarios, abriendo nuevas alternativas logísticas para los flujos de comercio exterior.

En este contexto, el **Puerto de Iquique** constituye un nodo estratégico en el Océano Pacífico de acuerdo con la propuesta de integración del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) que, entre otras definiciones, considera la consolidación de los llamados Corredores Norte y Central, mediante los cuales se busca conectar los Puertos de Arica e Iquique con los puertos de Santos y Paranaguá (Brasil).

Ilustración 2-7 Puerto de Iquique



Fuente: Imagen extraída de <http://www.ultramar.cl/puertos-iquique.html>

Sin duda la consolidación de dichos corredores prevé un posible aumento de las inversiones en el puerto, lo que demandará suelo destinado a puerto seco. Sin embargo, en la ciudad de Iquique esta oferta es limitada, dada la consolidación residencial y de servicios que presenta el entorno portuario, a lo que se sumaría la fricción por transporte de carga a través de las vías urbanas.

Previendo este escenario, el Plan Regulador Intercomunal Costero de las comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara promulgado, consideró la reserva de suelo destinado a actividad productiva en el hospicio superior al norte de la ciudad de Iquique, sobre el farellón costero (Plataforma Norte), con el fin de proporcionar territorio para el crecimiento a largo plazo de actividades productivas de carácter portuario.

En esta perspectiva de integración interregional se proyecta un tercer enlace, correspondiente al Corredor Sur, que busca la conexión con los puertos de Río Grande y Porto Alegre, relevando el rol de vialidades regionales como la Ruta de la Sal, e impulsando el desarrollo urbano de localidades de menor jerarquía como Chanavayita, y la **infraestructura Portuaria del sector Patillos-Patache**, donde se localizan puertos graneleros (sal y productos químicos inorgánicos de cobre).



### Ilustración 2-8 Puertos Mineros - Graneleros Iquique Sur



Fuente: Visión Integración 2014 Ilustre Municipalidad de Iquique. Puerto Hub en el Pacífico Sudamericano

Respecto a la **Infraestructura Aeroportuaria** se identifica al Aeropuerto Internacional Diego Aracena, el cual se ubica a 45 km al sur de la ciudad de Iquique, en la zona de Chucumata, y es administrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) mediante sistema de concesión para su explotación y desarrollo.

### Ilustración 2-9 Aeropuerto Internacional Diego Aracena



Fuente: <http://www.aeropuertodiegoaracena.cl/NuestraEmpresa.aspx>

Esa infraestructura es objeto de inversiones de ampliación de sus instalaciones con el objetivo de satisfacer las demandas propias de un Aeropuerto Internacional, dadas las proyecciones que ha realizado el MOP y que se traducen en un aumento de demanda de pasajeros en los próximos años<sup>4</sup>.

Por último, importa destacar la presencia de **Infraestructura Energética** en el territorio de planificación, asociada principalmente a centrales de generación, líneas de transmisión y recintos de almacenamiento de combustible.

Respecto al sistema vial, movilidad y espacios público, la vialidad del área urbana de Iquique se estableció a partir del instrumento de planificación de nivel comunal desarrollado en 1981 y sus modificaciones (Seccional

<sup>4</sup> Ministerio de Obras Públicas. (2016). Descripción del Proyecto Cuarta Concesión Aeropuerto Diego Aracena de Iquique - (Proyectos en Licitación). Dirección General de Concesiones. [en línea]. Recuperado de [http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle\\_adjudicacion.aspx?item=158](http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item=158). [Nov. 22 de 2017]

Sur de 1989; Seccional Teatro de 1989; Seccional Estadio 1989; Seccional Borde Costero 1993; y Enmienda Seccional Sur de 2007). Así mismo, el Plan Regulador Intercomunal Costero de las comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara promulgado considera la vialidad estructurante de tipo expresa y troncal en el área urbana.

Del análisis de la vialidad definida en los instrumentos señalados, se identificaron 97.798 metros lineales de vías consideradas en el sistema vial estructurante, de las cuales un 68% de la vialidad total, correspondieron a vías troncales (66.386 metros lineales), seguidas por 18.349 metros lineales de vías colectoras y de servicio establecidas en el PRC 1981 y sus modificaciones; y 13.063 metros lineales de vías expresas. En términos de su distribución, se determinó que gran parte de esta vialidad se concentra en el sector centro, caracterizado por una trama regular densa con trazado geométrico y la complejidad de usos y actividades que se desarrollan en esta área; contrastando con una baja presencia de vías estructurantes en los sectores periféricos de la ciudad.

Respecto al análisis de flujos se evidencia que existen vías con niveles de congestión y con grados de saturación importantes, principalmente en la mañana (ejes con grados de saturación mayores a 85%), tales como Pedro Prado, Circunvalación, Vivar, Zegers, Céspedes y González, Playa Brava, La Tirana, Campo de Deportes, O'Higgins, Bulnes y Aníbal Pinto. Si bien algunas de las vías descritas se encuentran con estudios en desarrollo para su mejoramiento y ampliación a futuro como parte del Plan de Transportes de SECTRA, es necesario indicar que mientras dichos proyectos no se concreten se mantendrán importantes niveles de congestión. Por otro lado, en función de los flujos analizados, la zona con mayores viajes originados corresponde al sector entre Diego Portales y Los Molles, mientras que la zona que mayor cantidad de viajes recibe (destino) corresponde al sector céntrico emplazado entre calles Juan Martínez, Thompson y la Costanera.

En cuanto al diagnóstico de modos de transporte no motorizados, que refieren específicamente a la bicicleta, se constata que su uso es restringido debido principalmente a problemas de seguridad vial derivados de compartir la calzada con vehículos motorizados.

Esta situación se relaciona con la escasa oferta de espacios públicos asociados a áreas verdes, existiendo un déficit de cobertura en relación al número de habitantes presentes en el área urbana de Iquique. Lo anterior, a pesar de que la ciudad cuenta con parques de escala comunal con superficies superiores a los 5.000 m<sup>2</sup> tales como: el Paseo Borde Costero Playa Cavancha, Skatepark y paseo peatonal Playa Brava, las plazas La Bandera, Slava y Prat, y las áreas verdes asociadas al Museo Corbeta Esmeralda.

Por otra parte, en lo relativo a la vialidad de las áreas de extensión urbana propuestas por el PRIC (Tres Islas, Playa Blanca, Lobito, Los Verdes y Chanavayita), la accesibilidad se encuentra asociada a la Ruta 1, la cual tiene distintos niveles de influencia en dichas localidades, como es el caso de la Extensión Sur, que agrupa los asentamientos localizados entre Tres Islas y Los Verdes, los cuales se encuentran seccionados por el trazado de dicha ruta, ya que considera una faja de restricción de 100 metros, concordante con su jerarquía expresa. Así también, a través de esta vía existen flujos de largas distancias de recorrido, y segregación de bordes asociada al régimen de concesión vial para su operación y mantención, ambas características que configuran el trazado de la Ruta 1 como una barrera física y funcional para el emplazamiento de actividades a ambos costados de la misma.

En el caso de Chanavayita, si bien la Ruta 1 corresponde al acceso principal, este trazado y sus fajas de restricción se encuentran desplazadas hacia la periferia oriente de la localidad situación que disminuye la afectación de los flujos de transporte sobre el desarrollo urbano local.

### 2.1.3 Condicionantes Ambientales y de Riesgo

En relación a las **Condicionantes Ambientales**, destacan las características desérticas del territorio comunal, cuyas amplitudes térmicas entre el día y la noche, la falta de agua y la pobreza de los suelos son factores que condicionan un paisaje vegetal precario y escaso, restringido principalmente a aquellos sitios donde el acceso

al recurso hídrico esté asegurado, ya sea como aportes superficiales, subterráneos, precipitaciones esporádicas o provenientes de neblinas.

Es así como en algunas de las áreas urbanas y de extensión urbana se presentan estas condiciones, dando lugar a iniciativas de protección y conservación, destacando el Bien Nacional Protegido Alto Patache localizado en cercanías del complejo industrial Patillos-Patache, así como los Sitios Prioritarios de Biodiversidad Huantajaya y Punta Gruesa, que se ubican adyacentes a la ciudad de Iquique y el área urbana de Playa Blanca, respectivamente. Estos sitios se caracterizan por albergar “oasis de niebla”, los cuales constituyen ecosistemas vegetales particulares muy dependientes del comportamiento del régimen de precipitaciones asociado a eventos como El Niño y sensibles a las intervenciones antrópicas. Es por ello que, debido a su cercanía con las áreas de desarrollo urbano, deben establecerse mecanismos para su resguardo de manera que se mantenga su valor natural y ecosistémico.

#### Ilustración 2-10 Vista Oasis de Niebla Alto Patache



Fuente: Fotos Terreno agosto 2018

Una situación similar se identifica en algunos sectores del borde costero que reúnen condiciones excepcionales para albergar una importante presencia de biodiversidad de especies de fauna. Se reconoce en este sentido, la declaración del Humedal Costero de Playa Blanca por constituir un hábitat relevante para especies de flora y fauna calificada en categorías de amenaza para especies endémicas o migratorias, realizada recientemente por el Ministerio del Medio Ambiente mediante Resolución Exenta N° 621 del 25 de junio de 2021, y publicada en Diario Oficial el 01 de Julio 2021.

Por su parte, destacan dentro de las áreas de extensión urbana definidas por el PRICT promulgado, 3 sectores correspondientes al Aeropuerto, Chanavayita y Patillos, donde se identifican sitios de nidificación de la especie de ave *Sterna lorata* (gaviotín chico), que se encuentra en peligro de extinción, razón por la cual estos territorios se consideraron dentro de las decisiones de planificación a fin de establecer, en la medida de lo posible, normas urbanísticas compatibles con los objetivos de conservación y supervivencia de la especie.

Además de los sectores previamente señalados, a lo largo del borde costero de la comuna se localizan otras áreas de alto valor ambiental como las Guaneras y Covaderas que albergan diferentes especies de aves marinas. De igual forma se identifican sectores de gran atractivo paisajístico, destacando el Santuario de la Naturaleza Cerro Dragón, cuya relevancia ambiental se debe a los valores geomorfológicos que exhibe.

**Ilustración 2-11 Vista del Cerro Dragón**

Fuente: <https://www.shutterstock.com>

Así mismo se identifica la franja costera entre las localidades de Tres Islas y Los Verdes donde se reúnen atributos naturales de atractivo turístico asociados a playas y roqueríos, complementados en algunos casos con asentamientos dedicados a la pesca artesanal. De manera similar, el área marina y litoral costera entre Patillos y Patache se considera como un sector que acoge rica diversidad faunística, siendo los grupos más abundantes las especies de aves marinas locales y migratorias, asociadas a la presencia de las guaneras o covaderas que constituyen el hábitat para la reproducción.

Desde la perspectiva del **riesgo**, los análisis realizados en el Estudio Fundado de Riesgos que acompaña la presente Memoria Explicativa permitieron determinar que, tanto la ciudad de Iquique como las localidades de extensión urbana definidas por el PRICIT promulgado, se encuentran expuestas a inundaciones litorales producto de tsunamis por localizarse en el borde costero de la comuna. Además, la presencia del farellón costero incide en gran parte de las localidades generando áreas propensas a remoción en masa y flujos de detritos.

**Ilustración 2-12 Flujos de Detritos y Caída de rocas sector ZOFRI**

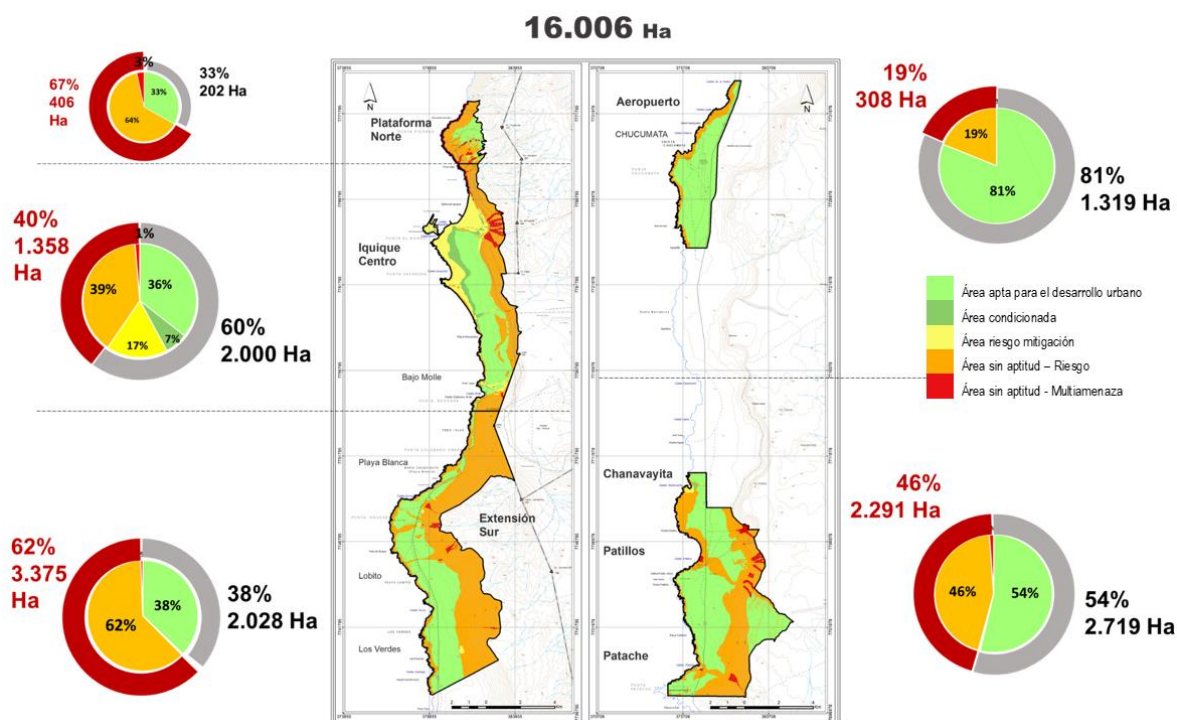
Fuente: a.) Extraído de SERNAGEOMIN (2013); b) Archivo fotográfico de terreno. La flecha negra señala la dirección de caída de rocas

Es así como al contrastar el territorio de planificación establecido para el Plan Regulador Comunal con la delimitación de cada una de las amenazas identificadas en el Estudio Fundado de Riesgos, se pudo constatar



que cerca del 54% (8.597 ha) de dicho territorio no es apto para el desarrollo urbano, debido a que se encuentra expuesto a niveles de susceptibilidad alto y muy alto ante amenazas naturales, ya sea por inundaciones asociadas a maremoto o tsunami, remoción en masa por procesos de ladera o flujos de barrios y/o detritos en quebradas. No obstante, se han podido distinguir los suelos aptos para la urbanización según un análisis detallado por cada localidad, considerando su vocación de uso, el nivel de consolidación, el tipo de amenaza y el nivel de susceptibilidad (siguiente ilustración)

**Ilustración 2-13 Áreas por categorías de aptitud por sectores del territorio sujeto a planificación comunal**



Fuente: Elaboración propia, a partir de la cartografía base y los antecedentes del anexo Estudio Fundado de Riesgos Naturales

En la ciudad de Iquique, debido al nivel de consolidación urbana que presenta, las amenazas identificadas son determinantes, ya que plantea como desafío para la planificación, establecer una adecuada gestión ante riesgos de desastres de origen natural, junto con el control de la mayor intensidad de ocupación futura, mitigando la vulnerabilidad de la población afectada; ello considerando que aproximadamente 1.358 ha (40%) del área urbana se encuentran expuestas a algún tipo de amenaza.

A su vez, en el sector del sistema urbano sur, conformado por los sectores Tres Islas, Playa Blanca, Lobito y Los Verdes, las áreas expuestas a amenazas alcanzan una superficie de 3.375 Ha, es decir que cerca del 62% del suelo disponible no es apto para el desarrollo urbano; sin embargo, restan 2.028 Ha (38%) libres de amenazas y en consecuencia con menos probabilidad de ocurrencia de riesgos de desastres. En este caso, debido a que el poblamiento es menor y existen amplias superficies sin consolidación urbana, el desafío que se plantea corresponde a planificar las áreas aptas para la localización de la población, estableciendo restricciones y/o condicionantes a la ocupación en los terrenos donde las susceptibilidades son altas y muy altas.

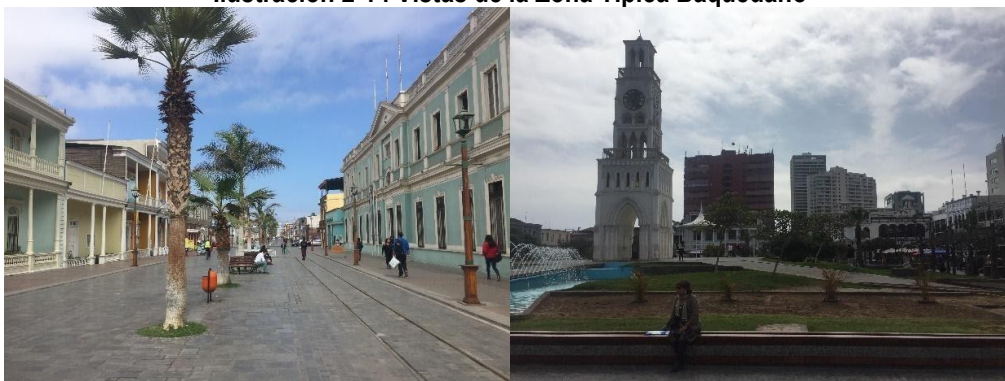
En cuanto a los sectores especializados de plataforma logística, el sector con menor nivel de exposición a amenazas es Aeropuerto, dado que solo el 19% de su superficie está expuesto a riesgo por tsunami (308 Ha);

a diferencia del sector Plataforma Norte, donde el 67% (406 Ha) del territorio se considera sin aptitud; y el sector Patillos-Patache, que presenta un 46% de su territorio expuesto a amenazas, comprometiendo un total de 2.291 ha. En estas áreas de vocación productiva y logística, las estrategias de planificación estuvieron destinadas a determinar bajo qué peligros y niveles de susceptibilidad era necesario restringir la ocupación del territorio o condicionarla.

#### 2.1.4 Recursos de Valor Patrimonial Cultural

Tal como se describe en el Informe de Patrimonio que acompaña la presente Memoria Explicativa, otro factor que condiciona la ocupación en el área urbana de Iquique corresponde a la Zona Típica Baquedano (declarada mediante DS N° 935 de 1977 del Ministerio de Educación; modificado mediante DS N° 1293 de 1983 del Ministerio de Educación), la cual considera 130 inmuebles protegidos y suma una superficie total de 6,4 ha. A esta se añaden 16 Monumentos Nacionales, en la categoría de Monumento Histórico, asociados a distintos inmuebles localizados en su mayoría en el casco fundacional de la ciudad de Iquique.

##### Ilustración 2-14 Vistas de la Zona Típica Baquedano



Fuente: Fotos Terreno agosto 2018

Adicionalmente se identifican otros conjuntos de edificaciones de interés patrimonial como el sector El Morro, el sector Estación y El Mercado entre otros, que se encuentran en el sector fundacional y constituyen un valor a ser resguardado como parte de la imagen urbana de la ciudad.

En el contexto de la conservación de la imagen patrimonial de Iquique, es primordial considerar el aumento en la altura de las edificaciones como resultado de procesos de renovación y desarrollo inmobiliario, lo que constituye una amenaza por el deterioro que genera en dichos entornos patrimoniales al afectar el asoleamiento y las vistas, junto con la alteración a las condiciones originales de su valor urbanístico y cultural.

En el caso de las localidades destinadas a crecimiento urbano, el estudio arqueológico evidencia la presencia de vestigios de antiguas culturas, en yacimientos arqueológicos distribuidos a lo largo del borde costero, destacando los sitios localizados en Playa Lobito y la franja costera entre las zonas industriales de Patillos-Patache, donde la cantidad y calidad de las evidencias encontradas debe ser considerada en las decisiones de planificación, a fin de evitar el deterioro o pérdida de estos valores.

### Ilustración 2-15 Vestigios arqueológicos



Fuente: Fotos Terreno enero 2018

## 2.2 PROYECCIONES Y TENDENCIAS

El análisis de tendencias de desarrollo urbano tuvo como objetivo final la estimación del consumo de suelo del sistema urbano sujeto a planificación. En esto confluyen variables de crecimiento poblacional (vegetativo y saldo migratorio), patrones de localización de las actividades y aspectos restrictivos de oferta de suelo<sup>5</sup>, que finalmente se traducen en un patrón de densidad que puede evolucionar en el tiempo.

A partir de la estimación de la población futura, la densidad proyectada se traduce en demanda de suelo habitacional mixto, es decir, la que considera además del destino vivienda, los usos de equipamientos y áreas verdes – espacios públicos complementarios. A esta demanda se suma la demanda de consumo de suelo propia de las actividades productivas, completando así la demanda de suelo urbano.

Los resultados permitieron constatar que, si bien la comuna de Iquique ha mostrado una baja paulatina en el crecimiento de su población residente, principalmente por la escasez de suelo que ha hecho emigrar a muchas familias a la comuna de Alto Hospicio; la conurbación Iquique-Alto Hospicio continúa con tasas de crecimiento más altas que el promedio nacional, lo que estaría indicando que las condiciones de atractividad de la ciudad se mantienen. No obstante, se observa cierta tendencia a disminuir las diferencias de tasas con el promedio nacional.

El alza de los precios de suelo y de la vivienda es una consecuencia directa de la escasez de suelo, cuya alternativa dentro de la comuna son los sectores de Playa Blanca, o en un futuro, Lobito y Los Verdes. Playa Blanca se encuentra a unos 17 km del centro de Iquique, lo que podría mantener a Alto Hospicio como un destino de residencia atractivo para familias iquiqueñas de estratos medios y bajos, ya que se encuentra a menor distancia del mismo (9 km) y cuenta con proyectos habitacionales para sectores medios, con viviendas a la venta entre 3.000 y 3.600 UF (proyecto Altos del Sur), valores mucho mayores a los que tradicionalmente se habían asentado en Alto Hospicio.

Sin embargo, hay dos factores que alterarían la competitividad comparativa de ambas alternativas de localización.

<sup>5</sup> Corresponde a las restricciones de desarrollo urbano, que según el Art 2.1.17 de la OGUC, se consideran las áreas de riesgo y las zonas no edificables por presencia de infraestructuras peligrosas.

El primero es que las dificultades en el acceso a Alto Hospicio desde Iquique son evidentes, con caminos en pendientes y pocas alternativas, lo que, sumado al aumento de flujos, va aumentando los tiempos de viaje paulatinamente entre ambos centros comunales. Las zonas de extensión al sur de Iquique, en cambio, podrían gozar de una mejor y más expresa conectividad por carretera.

El segundo factor tiene que ver con los conocidos problemas de salinidad del suelo en Alto Hospicio, que han provocado eventos de socavones en el terreno, y que están incrementando los costos de las instalaciones de redes sanitarias, por requerimientos de hermeticidad de la red, al igual que de las obras de fundación para construcciones nuevas.

Es así, como la demanda de suelo habitacional mixto en la comuna de Iquique va a depender, en parte, de la competitividad de los nuevos territorios para su crecimiento urbano en relación con la oferta de Alto Hospicio. Ante la poca certidumbre sobre la real competitividad futura de ambos sectores, se establecen supuestos, donde Iquique, en particular el nuevo suelo asociada a la Extensión Sur de Iquique absorbe el crecimiento de la población que se estimaba en Alto Hospicio en los tres escenarios iniciales (Base, Tendencial y Optimista).

Al año 2048 (30 años), se espera un consumo medio tendencial de 930 ha de suelo habitacional mixto, con un mínimo de 529 ha y un máximo de 1.597 ha, de acuerdo con los escenarios planteados. En el caso del suelo industrial, la proyección reconoce el estado invariable en que se encuentra, pero que en relación a la superficie solicitada en permisos de edificación debiera sumar unas 5 ha anuales entre Iquique y Alto Hospicio, lo que se traduce en un estimado de 150 ha en 30 años. En síntesis, la demanda total del consumo de suelo urbano proyectado en todos los escenarios para Iquique, considera los supuestos de que el crecimiento urbano futuro en el sector sur de Iquique captaría en mayor o menor medida la demanda de Alto Hospicio, por sus atractores de localización según lo expuesto. Los resultados de demanda total de suelo urbano, indicados en hectáreas para un horizonte temporal intermedio 2038 varían en un rango estimado desde 380 ha hasta 1.567 ha, según se indican en los siguientes cuadros:

**Cuadro 2-3 Demanda Total de suelo urbano (ha) en Comuna de Iquique, con el supuesto de que crecen a densidades actuales**

Año	Habitacional Mixto			Activ. Productiva			Total		
	Base	Tendencial	Optimista	Base	Tendencial	Optimista	Base	Tendencial	Optimista
2028	146	185	212	50	50	50	196	235	262
2038	280	361	419	100	100	100	380	461	519
2048	405	529	623	150	150	150	555	679	773

**Cuadro 2-4 Demanda Total de suelo urbano (ha) en Comuna de Iquique, con el supuesto de que capta el 30% de la demanda de Alto Hospicio**

Año	Habitacional Mixto			Activ. Productiva			Total		
	Base	Tendencial	Optimista	Base	Tendencial	Optimista	Base	Tendencial	Optimista
2028	290	330	400	50	50	50	340	380	450
2038	556	638	812	100	100	100	656	738	912
2048	801	930	1.234	150	150	150	951	1.080	1.384

**Cuadro 2-5 Demanda Total de suelo urbano (ha) en Comuna de Iquique, con el supuesto de que capta el 80% de la demanda de Alto Hospicio.**

Año	Habitacional Mixto			Activ. Productiva			Total		
	Base	Tendencial	Optimista	Base	Tendencial	Optimista	Base	Tendencial	Optimista
2028	531	572	714	50	50	50	581	622	764
2038	1.015	1.101	1.467	100	100	100	1.115	1.201	1.567
2048	1.461	1.597	2.253	150	150	150	1.611	1.747	2.403



## 2.3 DIAGNÓSTICO INTEGRADO

La síntesis del proceso de análisis estratégico focaliza en aquellos elementos o factores que se constituyen en las problemáticas esenciales del proceso de decisión del plan.

Para ello se lleva a cabo un análisis FODA, que considera la información recopilada en el Análisis Sistémico Territorial, las Proyecciones y Tendencias, así como los lineamientos y directrices de los instrumentos de planificación estratégica contenidos en el Marco de Referencia, complementando dichos antecedentes con los resultados de las instancias de participación realizadas con Órganos de Administración del Estado y otros Actores (Ciudadanía, gremios y organizaciones de la sociedad civil)

De esta manera, se identifican los temas clave para el desarrollo del sistema urbano territorial de Iquique, los cuales se presentan a continuación incluyendo una breve descripción de su alcance y tendencia. En el Informe Ambiental que es parte de la presente Memoria Explicativa se realiza una caracterización en detalle de cada una de estas temáticas complementando lo expuesto a continuación.

### a) Disponibilidad de Suelo para Crecimiento Urbano

El sistema urbano de Iquique-Alto Hospicio, se ha consolidado a nivel nacional como un sistema urbano de alto dinamismo de características metropolitanas, con alto nivel de crecimiento y complejidad de funciones y servicios, lo que ha posibilitado ser atractor de un importante mercado inmobiliario, que a pesar del déficit de suelo urbanizable no ha impedido su transformación de manera notoria a un patrón de localización intensivo de ocupación, que se ha traducido en una amplia oferta de departamentos.

Sin embargo, como resultado de la escasez de suelo en el área urbana de Iquique, se ha podido constatar el interés de habilitar las áreas de extensión urbana sur, lo que comenzó a expresarse a partir de la aprobación de la Modificación Plan Regulador de la Comuna de Iquique, Centro Urbano Playa Blanca – Bahía Chiquinata (MPRCI-PB-BCH), aprobado mediante Resolución N° 75 de 17.08.2011 y publicado en D.O. de 09.12.2011, que permitió la ampliación del límite urbano de la ciudad de Iquique en aproximadamente 1.266 ha. A ello se suma la propuesta del Plan Regulador Intercomunal Costero de las comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara (en adelante PRICT) promulgado, mediante el cual se incorporan aproximadamente 3.000 ha de suelo de extensión urbana entre las localidades de Tres Islas y Los Verdes.

De igual forma, dicho instrumento de planificación intercomunal estableció un área de extensión urbana en la localidad de Chanavayita, considerando la tendencia de ocupación que se prevé para esta localidad y su rol urbano territorial dada su cercanía con el conglomerado industrial Patillos-Patache y el sector del Aeropuerto Diego Aracena, los cuales, a pesar de no contar con población permanente, han incrementado la población laboral, activando el rol de los centros menores adyacentes como Chanavayita, donde muchos de los trabajadores han decidido radicarse.

### b) Condiciones de Habitabilidad en los sectores deteriorados, afectados por procesos de densificación o derivados de ocupaciones irregulares

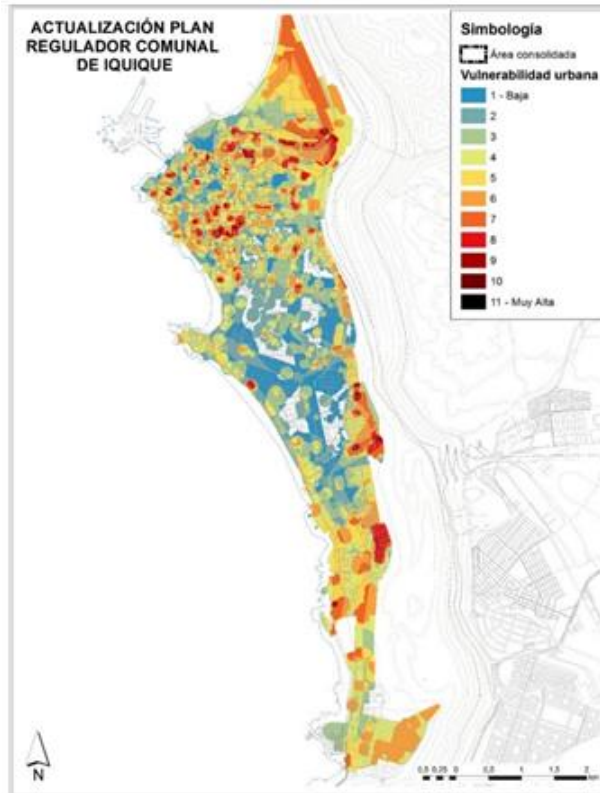
Entre los aspectos más incidentes en el desarrollo urbano de Iquique se encontraron el fuerte contraste que se observa entre las áreas de mayor dinamismo y concentración turística, respecto de vastos sectores rezagados en términos de inversión y desarrollo, donde se observa un alto nivel de deterioro y precarización.

Es así como los factores determinantes para el deterioro urbano en la ciudad de Iquique, se relacionaron principalmente a situaciones de entorno y calidad de las edificaciones, homogeneidad y concentración de

grupos vulnerables, ocupación irregular del suelo, obsolescencia del patrimonio inmueble y fricción con actividades productivas e infraestructura.

De esta forma, los sectores de mayor deterioro se concentran en el sector norte y centro de la ciudad (siguiente ilustración). En el primer caso, los sectores con mayor deterioro se encuentran aledaños a la Zona Franca, compuestos por la Villa Navidad y los loteos La Cantera, San Jorge, Jorge Inostroza y San Carlos, afectados por la cercanía de áreas industriales, bajo estrato socioeconómico, baja calidad de la edificación y vialidad estructurante. Por su parte, en el sector centro la vulnerabilidad se asocia a patrimonio en estado regular o malo, vialidad estructurante, edificaciones en altura, y estratificación socioeconómica baja.

**Ilustración 2-16 Vulnerabilidad por Deterioro Urbano**



Fuente: Elaboración propia con base en información de Catastro del presente estudio

#### i) Déficit Habitacional

Tomando en consideración la situación de asentamientos irregulares, se observa que, en materia de vivienda la ciudad de Iquique muestra un panorama paradójico entre una alta producción de superficie residencial y un alto déficit habitacional. Según estudios comparativos a nivel país, Iquique corresponde a la 14va comuna con mayor cantidad de núcleos familiares con déficit habitacional, el que afecta a un 11% de sus habitantes.

#### ii) Procesos de densificación que alteran el paisaje y los patrones de poblamiento tradicional

Si bien el recambio, aunque puntual, de edificaciones de baja altura por edificios de renovación urbana en el sector centro de la comuna ha sido paulatino, sus efectos sobre el entorno urbano han resultado de gran impacto visual alterando no solamente la morfología de los barrios tradicionales de la ciudad, sino a las propiedades vecinas con la proyección de los conos de sombra e impactos indirectos por el incremento en la carga de ocupación que genera sobre los espacios públicos y las necesidades de estacionamiento que no se encuentran

satisfechas en los propios predios que albergan este tipo de proyectos. Además, destaca en el proceso reciente de verticalización de las edificaciones en el sector centro, los efectos que producen la proyección de conos de sombra en sectores patrimoniales.

#### Ilustración 2-17 Afectación Patrimonio Inmueble por Edificaciones en Altura



Fuente: Elaboración Propia

#### c) Dotación de Áreas Verdes, Espacios Públicos y Equipamiento

El enorme dinamismo alcanzado por la ciudad de Iquique, como atractor de importante inversión inmobiliaria, no ha ido a la par del desarrollo y materialización de los bienes públicos urbanos. Así es posible constatar importante déficit de cobertura y accesibilidad a áreas verdes y equipamientos, el que se ha visto acrecentar conforme avanzó la densificación de los distritos centrales de la ciudad.

Es así como, en lo relativo a áreas verdes, la información del catastro municipal 2017 permitió identificar una superficie de 634.430 m<sup>2</sup> de áreas verdes públicas que, al ser contrastadas con la población existente en la ciudad de Iquique, determinan una cobertura de 1,92 m<sup>2</sup>/habitante, inferior a los estándares mínimos recomendados en la matriz INCAL (7,75 m<sup>2</sup>/hab) y los indicadores SIEDU (10 m<sup>2</sup>/hab).

Por su parte, en lo concerniente a equipamientos, se observó baja a nula accesibilidad a instalaciones de Salud, Seguridad (bomberos), y Educación (Básica y Especial) en el área sur de Iquique, principalmente en el entorno de Playa Huayquique y Bajo Molle.

#### d) Conservación de los Valores Naturales y Resguardo del Patrimonio Inmueble

Considera la presencia de valores naturales y paisajísticos como espacios conformadores de la imagen urbana comunal, destacando elementos que son valorados por la población como recursos que deben ser reconocidos, conservados e integrados al desarrollo urbano, definiendo condiciones urbanísticas de uso y ocupación acordes con su valor.

En este contexto, se identifica el Santuario de la Naturaleza Cerro Dragón, sectores de Covaderas o Guaneras (Punta Gruesa, Punta Patillos y Punta Patache), el Bien Nacional Protegido Alto Patache, Sitios Prioritarios (Huantaca, Huantajaya, Punta Gruesa y Punta Patache) y el Humedal Urbano Playa Blanca. A estos se suman otras áreas de valor natural y paisajístico que, si bien no hacen parte de un área de protección y/o conservación, corresponden a sectores de importancia ecológica y de biodiversidad, como son el borde costero entre Tres Islas y Los Verdes de alto valor turístico; y los sitios donde ha sido reportada la presencia de la especie *Sterna lorata* o gaviotín chico, en peligro de extinción.

Así mismo, se incorporaron aquellos elementos del medio construido que presentaron valor desde el punto de vista arquitectónico ya sea por su reconocimiento a través de declaratorias oficiales o por características de

forma y estilo que aportaron en la armonía de la imagen urbana local y por lo cual fueron reconocidos en la planificación urbana.

#### **e) Estructura de Movilidad que ordene los desplazamientos y propicie la intermodalidad**

Se evidenciaron fricciones y conflictos de transporte y movilidad en el área urbana de Iquique, destacando entre otras algunas problemáticas asociadas a congestión vehicular, debilidad en la operación del transporte público, escasa infraestructura para modos de transporte no motorizado y ocupación irregular del espacio público.

Dichas problemáticas demandaron decisiones de planificación en lo relativo a vialidad estructurante y definición de áreas verdes y espacio público, a fin de establecer propuestas que aportaran en su mitigación, considerando los escenarios proyectados de desarrollo urbano tanto para el área urbana de Iquique como de los centros poblados incorporados (Extensión Sur).

#### **f) Disminución de la vulnerabilidad de la población frente a factores de riesgo natural**

Esta problemática se asoció a la identificación de las principales limitantes físicas para el desarrollo urbano tanto en el área urbana consolidada Iquique como en las áreas de extensión urbana, de acuerdo con el Estudio Fundado de Riesgo desarrollado en el contexto de la presente actualización. La identificación de los principales peligros en el área de planificación junto con el análisis de vulnerabilidad del territorio, contribuyó a valorar el riesgo y sus efectos sobre la población, equipamientos e infraestructura. En función de esta información se tomaron decisiones de planificación en términos de definir las áreas aptas para el desarrollo urbano dentro de cada una de las localidades, así como establecer restricciones y/o condicionamientos a la ocupación en función del nivel de riesgo identificado.

#### **g) Conflictos Ambientales y de Usos de Suelo**

Se identificaron conflictos de uso de suelo asociados a industrias e infraestructuras aledañas a entornos de uso residencial y equipamiento, así como a sectores de borde costero donde los efectos se asocian a procesos de deterioro físico y ambiental.

Es así como se observa la concentración de actividades productivas en el sector ZOFRI que generan algunos conflictos ambientales, especialmente por el deterioro que presenta la playa El Colorado. En este sentido, las decisiones de planificación se orientaron a proponer medidas que permitieran la recuperación de la playa El Colorado, propendiendo por una parte a la recalificación de las industrias y por otra a la relocalización de actividades productivas molestas, contaminantes o insalubres y/o peligrosas hacia sectores que tuvieran una mayor vocación para albergarlas, como el sector Plataforma Norte.

De igual forma, la presencia y potencial consolidación de industrias e infraestructuras de impacto intercomunal en el sector Patillos-Patache, puede tener efectos en el área urbana de Chanavayita, principalmente en lo relacionado con la calidad del aire; razón por la cual las medidas de planificación se encaminaron a establecer pautas para el ordenamiento de las actividades que consideraran criterios de gradiente en la ocupación del territorio, así como la definición de medidas de mitigación para resguardar tanto los asentamientos poblados como los sectores de mayor valor ambiental del ecosistema litoral.



### 3 IMAGEN OBJETIVO Y ACUERDOS BÁSICOS

Acorde a lo establecido en el artículo 28 octies de la LGUC<sup>6</sup> el proceso de elaboración de los instrumentos de planificación urbana, como el presente Plan Regulador Comunal, contempla como paso previo a la elaboración del Anteproyecto, la formulación de una imagen objetivo del desarrollo urbano del territorio a planificar, acorde al procedimiento descrito en la citada disposición.

El presente capítulo tiene por objetivo reportar el cumplimiento del referido proceso, con énfasis en la identificación de los elementos que hicieron parte de la imagen objetivo, como son los fundamentos y objetivos de planificación, los elementos que estructuran el plan (o lineamientos) y alternativas de estructuración, así como también los acuerdos generados en el marco del proceso de consulta de la imagen objetivo, que sirvieron de sustento para la elaboración del anteproyecto de plan.

#### 3.1 FUNDAMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Los fundamentos técnicos que sustentan las decisiones de planificación provienen del diagnóstico integrado y las proyecciones y tendencias de desarrollo urbano comunal, refrendando los principales aspectos en las diferentes instancias de participación ciudadana e institucional como consultas del proceso de diseño del plan, formulándose objetivos y lineamientos de Planificación para la construcción de la imagen objetivo.

La definición de una imagen objetivo del sistema urbano comunal, se desarrolla a partir de una Visión de Desarrollo Urbano, recogiendo principalmente las vocaciones del territorio y las directrices de desarrollo sostenible mediante el aprovechamiento de sus recursos. La visión de desarrollo urbano se sistematiza a partir del resultado de instancias de participación con actores comunales y talleres de trabajo realizados por los técnicos municipales, traduciéndose en el siguiente enunciado que orienta el desarrollo del Plan:

***“Iquique al año 2035 crece como un sistema urbano diversificado en actividades económicas, con una plataforma logística portuaria y aeroportuaria conservando elementos patrimoniales y naturales, logrando imagen urbana armónica con su paisaje”.***

Los **objetivos estratégicos de planificación** dan respuesta a las principales problemáticas (Factores Críticos de Decisión) y tendencias identificadas como claves para el desarrollo urbano, y que permitirían avanzar hacia el logro de la visión de desarrollo urbano. La consecución de los objetivos se plasma en el diseño del Plan, a través de sus **lineamientos de planificación** que estructuran el plan y que refieren a las acciones enmarcadas en el ámbito y alcance del plan, siendo relevante mencionar que éstos han ido complementándose en la medida que se integran nuevos antecedentes y se alcanzan consensos con los distintos actores involucrados en la planificación del territorio.

##### 3.1.1 Crecimiento urbano equilibrado e intensidad de ocupación con integración y resguardo del paisaje

Un primer objetivo estratégico de planificación del sistema urbano de Iquique es propiciar un **crecimiento equilibrado** que incremente el estándar de calidad de vida urbana, mediante un ordenamiento en áreas con aptitud para el desarrollo urbano, en condiciones seguras frente a amenazas naturales, y dotados de centralidades de equipamiento, servicios urbanos y espacios públicos accesibles para la población.

---

<sup>6</sup> Disposición incorporada a la LGUC a través de la Ley 21.078 sobre Transparencia de Mercado de Suelo e impuesto al aumento de valor por ampliación del límite urbano, publicada en el D.O. con fecha 15.02.2018 y que entrará en vigencia el 15.08.2018.

Con el propósito de planificar un crecimiento urbano equilibrado, la estrategia de ocupación propuesta en las diferentes alternativas de estructuración aborda el ordenamiento del sistema urbano de Iquique a partir de tres premisas: la primera es un ordenamiento urbano que reduce el consumo de suelo, mejora la accesibilidad y promueve la movilidad no motorizada en base a centralidades de servicios, equipamientos y corredores exclusivos de transporte público superficial; y atractores para las actividades económicas.

La segunda premisa es la renovación y regeneración de sectores en el área urbana consolidada de ciudad de Iquique, conforme a su aptitud para la transformación urbana según: la *Vulnerabilidad física y socioeconómica* que considera condición de ocupación irregular del suelo, precariedad según el estado de las edificaciones y pobreza según ingreso del hogar; los *Peligros naturales*, en áreas con alta susceptibilidad de ocurrencia de amenazas; la *Disponibilidad de stock de suelo* en desuso, eriazo o subutilizado, correspondiente a zonas factibles de sostener un crecimiento mediante relleno intersticial de la trama, contribuyendo a la configuración y aportes de espacio público; y finalmente, la *Compatibilidad de usos y mejoras ambientales* según congelamiento / relocalización / reconversión de actividades productivas o infraestructuras, calificadas como molestas.

Y la tercera premisa es un modelo de crecimiento en torno a subcentros urbanos compactos de usos mixtos, con estándares de calidad de vida urbana según suficiencia y accesibilidad a servicios y equipamientos urbanos. Crecimiento que se estructura en un nuevo sistema urbano sur, con una oferta de suelo equilibrada con el consumo de suelo, en el marco del horizonte de planificación. De esta manera se busca planificar un sistema urbano sur de Iquique, conformando **nuevas centralidades urbanas** que orienten el crecimiento futuro, mediante patrones compactos con mayor intensidad de ocupación, promoviendo un equilibrio entre la oferta de suelo con condiciones adecuadas de habitabilidad y la demanda de suelo según proyecciones de crecimiento urbano.

Para la ciudad de Iquique se plantea como objetivo sustentar el crecimiento urbano y demográfico proyectado a futuro, con **intensidades de ocupación** que incrementen la cobertura y acceso de servicios y equipamientos en la comuna, mediante procesos de renovación urbana en sitios subutilizados y con altos niveles de deterioro. De igual forma, se busca prever que la forma urbana de Iquique, tanto en la ciudad como en la conformación de un sistema urbano sur, configure una **imagen urbana armónica con el paisaje natural**.

Se busca lograr un crecimiento urbano planificado que regule sus intensidades de ocupación a favor de la **integración social y urbana** generando beneficios sociales por usos mixtos, garantizando la accesibilidad a servicios y equipamientos, así como beneficios económicos por aumento de comercio y negocios, mayor dinamismo entre actividades, alza de propiedades residenciales cercanas, e incremento de ingresos tributarios locales. Complementariamente con ello, se plantea el objetivo de reducir el **déficit habitacional cuantitativo y cualitativo**, y aumentar el estándar de calidad de vida de sectores con mayor vulnerabilidad socioeconómica.

Para dar cumplimiento a estos objetivos, se plantean estrategias para compatibilizar los usos de suelo en correspondencia con las intensidades de ocupación, para lo cual se han formulado lineamientos para la regulación de **Zonas Residenciales Mixtas**. En estas zonas se plantea la **regulación de usos de suelo mixtos, que favorezcan la integración social urbana y mejoren la accesibilidad** a servicios y equipamientos; limitando la ocupación del territorio en áreas con alta y muy alta susceptibilidad a amenazas naturales (inundación y remoción en masa). Asimismo, y específicamente en el sector de Bajo Molle, se **establece un subcentro de servicios y equipamientos urbanos** orientado a satisfacer las necesidades de la población del sector sur de la ciudad de Iquique, favoreciendo la movilidad urbana en dicho centro urbano al reducir los viajes para acceder a equipamientos y servicios complementarios a la vivienda por parte de quienes residen en el área sur de la ciudad.

Para la estructuración del **sistema urbano de la Extensión Sur** a través de esta zonificación, se establece un **ordenamiento que cumpla con estándares de calidad de vida urbana respecto a la dotación y accesibilidad de equipamientos básicos y áreas verdes, como espacios públicos**. Como referencia, para promover una ciudad de usos mixtos se plantea considerar al menos un 40% superficie construida destinada a usos económicos, y una zonificación de actividades exclusivas menor a 15% del suelo total del área urbana a planificar (ONU-Habitat, 2014). Con ello, se propone la conformación de un sistema urbano integrado por **barrios dotados de buen estándar de infraestructura, accesibilidad, mayor integración social, puesta en valor del paisaje natural y bajo consumo de suelo**.

Por su parte, orientado a dotar de servicios básicos al crecimiento urbano, se reconocen los sectores de **usos exclusivos de instalaciones de infraestructura** energética y sanitaria.

Respecto a las intensidades de ocupación del suelo, las alternativas para el sistema urbano se construyen considerando como lineamientos planificar la intensidad de ocupación del suelo, contemplando aspectos mínimos de habitabilidad, organizando usos mixtos y su relación con la configuración de corredores con un sistema de movilidad urbana sustentable, acorde a la centralidad de usos comerciales y servicios urbanos.

La organización de las intensidades de uso en torno a nodos, sectores y/o corredores viales se plantea conforme a la capacidad para conducir flujos de cada espacio de circulación; conectados y estructurados según jerarquía de vías estructurante que lo conforman, acordes a las cargas de ocupación sobre el espacio público y vial.

Consistentemente, las densidades se establecen a fin de que permitan acceso de sectores vulnerables a subsidios habitacionales, en sectores tanto de renovación urbana como de extensión, para el logro del objetivo de integración social urbana. Para ello se define una regulación de alturas de edificación máximas en todas las zonas del plan, según protección de cuencas visuales sobre el borde costero y entorno natural farellón costero – Santuario de la Naturaleza Cerro Dragón (Ciudad Iquique). Según lo expuesto, específicamente la regulación de las alturas de edificación en zonas de interés paisajístico tiene en consideración las cuencas visuales del borde costero en las zonas urbanas previstas para el crecimiento sur de la ciudad.

### 3.1.2 Compatibilidad de uso entre industria/infraestructura y residencia y potenciamiento de plataforma logística

Se plantea el objetivo estratégico de promover la integración Puerto – Ciudad, **compatibilizando los usos de actividades productivas, empresariales y comerciales de la Zona Franca de Iquique y las portuarias de carácter logístico con el resto de las actividades urbanas – residenciales y turísticas**, reduciendo la fricción entre ellas objeto de lograr una disminución de las externalidades negativas del puerto sobre su entorno inmediato e integración al sector.

Por su parte, se considera **potenciar plataforma logística de infraestructura y actividades productivas, con carácter estratégico-geopolítico** en la comuna de Iquique, mediante la especialización de los diferentes polos de desarrollo de plataformas industriales, logísticas portuarias y aeroportuaria; con un ordenamiento y localización compatible con el desarrollo urbano comunal y entorno natural. Específicamente, según lo expuesto y conforme a las directrices del proceso de planificación intercomunal, se propone consolidar un **núcleo industrial y portuario en el sector Patillos – Patache**, asociado a proyectos mineros localizados al interior de la región.

El sistema de usos de suelo plantea las **Zonas especializadas de infraestructura y actividades productivas**, estableciendo la **reconversión de la zona industrial norte (ZOFRI) hacia usos de equipamientos de servicios-comercio**, la recuperación del borde costero de Playa El Colorado y prolongación hasta el hito “El Marinero desconocido” del sistema de espacios públicos urbanos, mediante la recalificación o relocalización de

actividades productivas molestas, contaminantes o insalubres y/o peligrosas fuera del área urbana de la ciudad Iquique, en Plataforma Norte, ZOFRI Alto Hospicio y/o sector Patillos-Patache según su encadenamiento logístico con el transporte portuario y su nivel de impacto por calificación ambiental.

Se apuesta a la conformación de una **plataforma logística en el sector Plataforma Norte**, como polo de desarrollo de actividades productivas de mayor impacto, con ventajas de conectividad según su encadenamiento logístico – portuario, mediante la definición de un circuito vial estructurante de corredores de transporte de carga funcionales a la cadena logística eficiente de interconexión Puerto - ZOFRI, y que conecte al puerto de Iquique con rutas nacionales e internacionales.

En relación al **Sector Aeropuerto** se plantea su **ordenamiento acorde a sus proyecciones de crecimiento de transporte de carga y pasajeros**, definiendo para su adecuado funcionamiento las áreas logísticas de actividades complementarias y las restricciones del área de emplazamiento.

Respecto al **Sector Patillos-Patache**, se establece que su ordenamiento considere una **gradiente de mayor impacto en la sección meseta superior Alto Patache** y menor impacto hacia la sección de borde costero por las condiciones de mayor valor ambiental del ecosistema litoral y habitabilidad de los asentamientos poblados, consolidando su vocación industrial y de infraestructura. Por su parte, en búsqueda de una compatibilidad según proceso de ocupación de este territorio, se define una zona de áreas verdes en torno a actividades productivas molestas, contaminantes o insalubres y/o peligrosas, como **medida de mitigación de la actividad industrial de alto impacto** en la localidad de Chanavayita.

### 3.1.3 Estructura de movilidad sostenible que ordene los desplazamientos y propicie la intermodalidad

Se concibe el objetivo estratégico de planificar un ordenamiento que **reduzca la necesidad de desplazamiento de las personas**, considerando los beneficios del patrón compacto y diversificado, en torno a corredores de transporte público. Con ello, incentivar un sistema de movilidad sustentable que **facilite el intercambio modal y la conectividad**, conformando un sistema de corredores que combine modos de transporte público, de carga, vehicular particular, ciclovías, y peatonal; mejorando las condiciones de viaje con opciones de transporte público asequibles, y eficientes, y administrando la oferta / demanda de tráfico para reducir la congestión vehicular.

Asimismo, suscita la idea de **recuperar el espacio público para las personas, mejorando la calidad de las calles, aumentando los modos de transporte sustentables**, desplazamientos peatonales y en bicicletas; mejorando la accesibilidad a espacios públicos, de todos los barrios, con los consecuentes beneficios económicos, ambientales y sociales. Beneficios económicos por cuanto un mejoramiento del diseño vial aumenta un 5,2% precio de venta de los inmuebles, y 4,9% arriendos; beneficios ambientales porque la mejora del 10% de la calidad de las aceras, podría generar una reducción de 15 Kg de CO<sub>2</sub> por hogar disminuyendo el uso del automóvil (ONU-Habitat). Y finalmente, beneficios sociales dado que el diseño de las calles mejora las cualidades sociales del vecindario: residentes en calles con tráfico ligero, tienen el doble de amistades o conocidos en el entorno, dan prioridad a ciclistas y peatones, son más seguras y amables, promueven un vecindario más unido.

Para avanzar hacia el logro de dichos objetivos, el sistema de movilidad propuesto en las diferentes alternativas se compone principalmente por la red de transporte público, las ciclo vías y la ruta de carga. Se combina e integra con sistema de corredores peatonales y espacios públicos, considerando aspectos de configuración de trama y habilitación, que animan a las personas a desplazarse a pie (mejoras de aceras anchas, distancias recorribles de cuadras amigables con el peatón, mezcla de usos, mejor alumbrado público, áreas sombreadas, dotación de mobiliario urbano y tratamiento del nivel del suelo; entre otros).

Para su configuración se toma como premisa base el evitar la coincidencia en un mismo eje vial de dos o más sistemas de movilidad. En función de ello, la distribución por modos se realiza de la siguiente forma:

- i. **Ruta de Carga:** se emplaza preferentemente en vías de categoría expresa (Ruta 1, Av. Circunvalación), conectando los sectores de Plataforma Norte y el puerto de Iquique con Alto Hospicio y el resto del país mediante las Rutas 1 y 5.
- ii. **Transporte Público:** la red hace uso preferente de vías longitudinales colectoras y de servicio, en función de su mayor longitud y estándar de operación.
- iii. **Red de Ciclovías:** se emplaza preferentemente en vías de servicio y locales, y se orienta a la conectividad transversal dentro de la ciudad, permitiendo conecta el borde costero y el borde cerro.

### 3.1.4 Sistema estructurado, jerarquizado y continuo de espacios públicos y área verdes, suficiente y accesible.

Se proyecta **reducir déficit de cobertura de áreas verdes y espacios públicos** en la comuna, con la meta de triplicar el estándar de espacios públicos por habitantes, sobre 5 m<sup>2</sup> / estándar 10 m<sup>2</sup>/hab (BID) y 9 m<sup>2</sup>/hab (OMS). **Para lo cual el objetivo es definir nuevas zonas de áreas verdes, habilitadas en contexto de zona desértica costera, y espacios públicos, más accesibles y con distribución espacial equitativa**, en una ciudad lineal.

En este sentido, se bosqueja un sistema de áreas verdes y espacios públicos en las diferentes alternativas de estructuración territorial, que den cumplimiento a tres premisas como condiciones básicas. Una, respecto a la generación de un área verde habitable y continua en el sector borde costero y borde cerro, reconociendo los valores naturales y paisajísticos del territorio. Dos, correspondiente a la generación de un área verde en borde de contacto entre la trama urbana y el S.N. Cerro Dragón, que garantice la accesibilidad de la población a dicho espacio; integrando dicho elemento natural al desarrollo urbano para su conservación, evitando su deterioro. Y tres, relativa a la generación de corredores y bandejones de espacios públicos, que refuercen la función de movilidad sostenible con uso preferente para el peatón y las bicicletas.

### 3.1.5 Protección y conservación del patrimonio de valor natural y cultural.

Se insta el objetivo de **preservar las condiciones de los sitios prioritarios de biodiversidad y sitios arqueológicos**, reconociendo los elementos de valor que cuentan con protección legal, restringiendo el desarrollo urbano en zonas de valor natural, por biodiversidad, y restos arqueológicos.

**Asimismo, en concordancia con lo anterior, se forja reconocer en la planificación urbana elementos de valor natural y ambiental protegidos o priorizados**, asociados al borde costero y el farellón costero, condicionando el desarrollo urbano en zonas de interés paisajístico, a fin de conservar las cuencas visuales sobre el borde costero de las áreas con aptitud para el crecimiento urbano del sector sur.

Para avanzar hacia el logro de dichos objetivos, la propuesta de alternativas de estructuración territorial considera los siguientes lineamientos y condiciones básicas, para la protección y conservación del patrimonio de valor natural, correspondiente al reconocimiento y puesta en valor de los elementos de valor natural presentes en el territorio, mediante una zonificación compatible según usos e intensidad de ocupación, así como su integración al sistema urbano mediante una red de vialidades estructurantes que los delimiten generando accesibilidad a espacios públicos, promoviendo su control y cuidado para sustentar las funciones ambientales y ecológicas del sistema natural. Así también consistentemente, se establece restringir el desarrollo urbano en zonas de valor natural por biodiversidad, planificar las zonas donde existan hallazgos arqueológicos con alta densidad o singularidad, estableciendo usos condicionados que permitan garantizar el resguardo y la

conservación del patrimonio arqueológico y condicionar el desarrollo urbano en zonas de interés paisajístico, a fin de conservar las cuencas visuales sobre el borde costero de las áreas con aptitud para el crecimiento urbano.

Y en específico respecto al **patrimonio histórico inmueble se establece reconocerlo, conservarlo y ponerlo en valor** mediante la delimitación de zonas e inmuebles de conservación histórica, para el rescate patrimonial en la ciudad de Iquique. En este sentido el Plan Regulador establece la definición de zona(s) de conservación histórica que reconozcan e incorporen los edificios de interés patrimonial y la valorización de su entorno, actividades culturales y cívico-religiosas propias de Iquique; junto con la protección de los barrios históricos; potenciando la gestión de revitalización patrimonial y mayor dinamismo económico comercial del Casco Histórico; en forma complementaria con corredores patrimoniales asociados al mejoramiento de la oferta y estándar del espacio público.

### 3.1.6 Reducción de vulnerabilidad mediante la gestión de riesgos de desastres

Se planea **reducir vulnerabilidad del desarrollo urbano frente a las amenazas naturales**, relocalizando viviendas vulnerables emplazadas en zonas no aptas para el desarrollo urbano, es decir en zonas expuestas a amenazas, restringiendo los usos de equipamientos críticos e intensidades de ocupación en sectores consolidados de borde costero, correspondientes a zonas afectas a peligros con susceptibilidad alta y muy alta de ocurrencia de alguna amenaza de inundación litoral, junto con la implementación de medidas de mitigación correspondientes a la gestión de riesgos de desastres.

Asimismo, mediante el diseño del plan se idea contribuir a **garantizar la evacuación de la población ante ocurrencia de desastres**, incentivando usos mixtos y alturas medias en borde costero, liberando plantas bajas y favoreciendo evacuación a zonas seguras ante maremotos, mediante cesiones de libre tránsito peatonal.

Para el logro de estos objetivos estratégicos, las propuestas de alternativas de estructuración territorial se desarrollan considerando entre sus lineamientos y condiciones básicas, la formulación de incentivos para usos mixtos y alturas medias en borde costero, limitando la carga de ocupación, liberando plantas bajas y favoreciendo evacuación a zonas seguras ante maremotos. Adicionalmente, considerar la proyección de red de corredores peatonales y espacios públicos según trazados de vías transversales de evacuación y lugares seguros establecidos en planes de emergencia y evacuación de la comuna. En forma prioritaria, suma la consolidación y prolongación del parque/paseo en borde costero de área urbana consolidada, medida de mitigación del riesgo alto y muy alto de inundación por tsunamis. Asimismo, la consolidación del parque borde cerro en ciudad de Iquique como medida de mitigación del riesgo alto y muy alto de remoción en masa.

En áreas sin consolidación urbana, se sustenta la propuesta de restringir la ocupación de áreas con muy alta y alta susceptibilidad de riesgos naturales en sectores de crecimiento, definiendo zona restricción a la edificación y área verdes borde contacto cerro en áreas de peligro por remoción en masa en todo el borde interior del sistema urbano; zona de protección costera en área de peligro por tsunami y zonas de áreas verdes en área de peligros por flujos en quebradas.

## 3.2 ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN (OPCIONES DE DESARROLLO)

Como parte del proceso de planificación de la imagen objetivo se desarrollaron tres alternativas de estructuración territorial que abarcan cada uno de los territorios de planificación que componen la presente actualización del Plan Regulador Comunal de Iquique, vale decir: **Área Urbana Iquique**, que abarca los sistemas urbanos Iquique (Ciudad de Iquique y sector Bajo Molle) y Extensión Sur (sectores Tres Islas, Playa Blanca-Bahía de Chiquinata, Lobito y Los Verdes) y la plataforma logística de Plataforma Norte; **Área Urbana Aeropuerto**, correspondiente a la plataforma logística del sector Aeropuerto; y **Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache**, que incluye el sistema urbano de Chanavayita y la plataforma logística del sector Patillos-



Patache. Tal como se señala en el capítulo anterior, las alternativas de estructuración se distinguen en base a los siguientes lineamientos de planificación, cuando procede su distinción:

- 1) Esquema de Ordenación: refiere a la definición de los límites que conforman el área sujeta a planificación y la estrategia de ocupación del territorio.
- 2) Zonificación Propuesta: permite diferenciar de manera desagregada la distribución de usos preferentes o vocaciones de usos de los distintos sectores que componen el área urbana.
- 3) Centralidades de Uso: permite identificar la distribución de áreas de mayor concentración de actividades urbanas.
- 4) Intensidad de Ocupación: refiere a la distribución de los parámetros generales de densidad y características morfológicas de la edificación.
- 5) Movilidad y espacios públicos, en base a la definición de los siguientes aspectos: a) Red de circulación estructurante considerando los distintos modos de transporte, b) Áreas Verdes y Espacios Públicos.
- 6) Conservación del Patrimonio: en base a la definición preliminar de las áreas o sectores que pueden quedar incorporados como zonas de conservación histórica.

Se describen a continuación las propuestas de estructuración para los distintos sectores que componen las áreas urbanas del Plan, que se clasifican según su vocación en Sistemas Urbanos y Plataformas Logísticas.

Los **sistemas urbanos** refieren a aquellos asentamientos humanos de la comuna de Iquique y corresponden a los sectores destinados a la localización existente y futura de actividades urbanas preferentemente residenciales y de equipamientos. Éstos corresponden a Iquique (área urbana consolidada y sector Bajo Molle), la Extensión Sur (Sectores Tres Islas, Playa Blanca-Bahía Chiquinata, Lobito - Los Verdes) y la localidad de Chanavayita.

Las **plataformas logísticas** refieren a las áreas especializadas destinadas a la localización de actividades productivas, infraestructura y actividades logísticas vinculadas a las plataformas de transporte portuario y aeroportuario, y tienen como antecedente lo señalado en la propuesta de planificación del Plan Regulador Intercomunal Costero de las comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara promulgado, en la que se estructuran dos territorios priorizados para su consolidación.

### 3.2.1 Área Urbana Iquique

El **sector Plataforma Norte**, responde a la necesidad de generar un corredor de transporte de carga entre el Puerto de Iquique y su interconexión con los corredores interregionales y bioceánicos, decisión estratégica para proyectar en este sector una plataforma logística, antepuerto y zona industrial. El límite de extensión urbana quedó determinado en el instrumento de planificación Intercomunal; se localiza sobre el farellón costero al norte del trazado ferroviario sobre el Sector Punta Negra y apunta a la consolidación de un área de 257 ha destinadas a plataforma extraportuaria, que aprovecha las nuevas condiciones de accesibilidad que propone la nueva Ruta A-510 de acceso al Puerto y la proyección de trazados como la prolongación de la Ruta A-600, hacia el norte propuestos por el PRICT promulgado.

Si bien las condiciones topográficas dificultan el acceso, la proyección de nuevas rutas y la potencial prolongación del trazado del ferrocarril, abriría buenas perspectivas para desarrollar infraestructura para el almacenamiento extraportuario, posibilitando la descongestión de las áreas urbanas y en particular los sectores aledaños al farellón costero, que en la actualidad están siendo utilizados con importantes movimientos de terreno que están alterando las condiciones de soporte de los suelos.

Las tres alternativas para el sector de **Plataforma Norte** forman parte de la estructuración propuesta para resolver la cadena logística de interconexión Puerto ZOFRI – almacenamiento e industria inofensiva y Zona de

almacenamiento e industria de alto impacto según calificación ambiental, cuyo objetivo es generar un espacio que ofrezca mayores condiciones de seguridad para actividades productivas y el almacenamiento peligroso. Las alternativas se traducen en distintas opciones que consideran en mayor o menor medida las posibilidades de ocupación del área considerando las condiciones de susceptibilidad de riesgo.

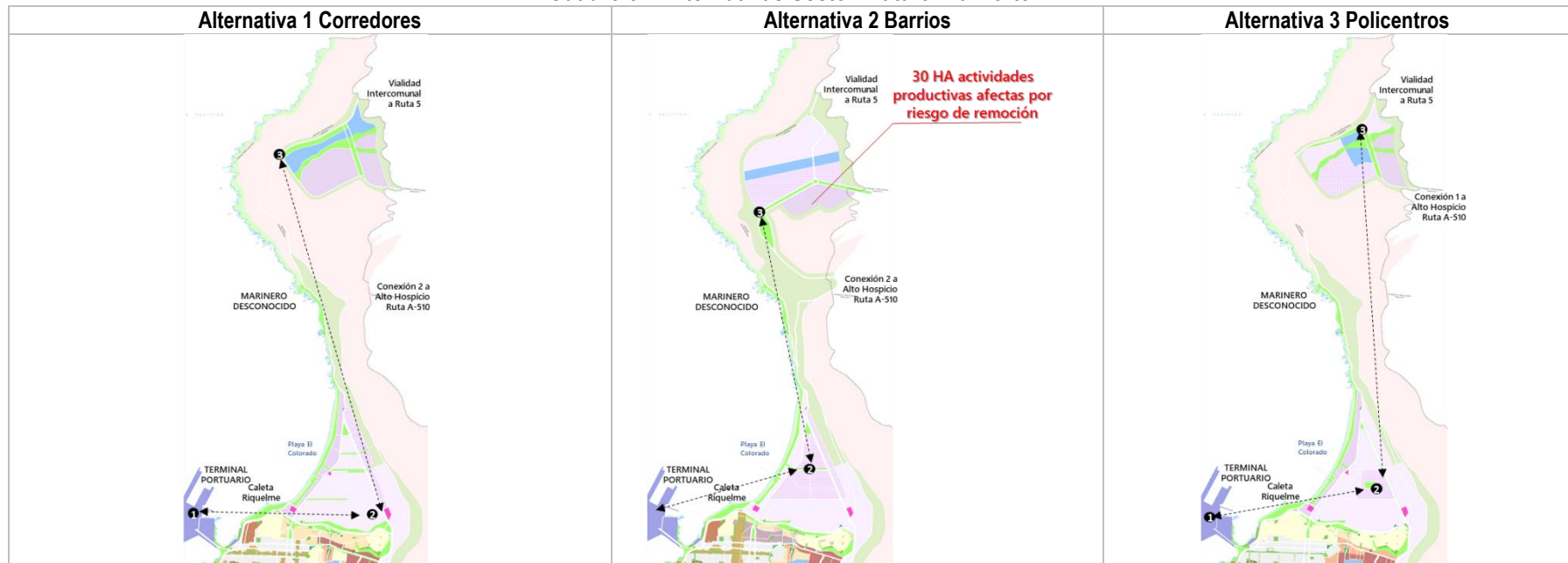
El sector **Iquique**, corresponde al territorio urbano consolidado que abarca desde el sector El Colorado y ZOFRI por el norte, hasta el sector Bajo Molle por el sur, y se emplaza entre el farellón costero y la línea de baja marea que separa la porción terrestre y el territorio marítimo.

El sector **Extensión Sur**, corresponde a las áreas de extensión urbana para crecimiento proyectado de la ciudad de Iquique localizadas al sur de Bajo Molle, entre el sector de Tres Islas por el norte y el sector Los Verdes por el sur, que incluyen el área urbana vigente de Playa Blanca y se emplazan en una estrecha porción de la plataforma costera.

Para los tres sectores antes mencionados se consideraron tres alternativas u opciones estratégicas de planificación, las cuales se resumen en los cuadros presentados a continuación.

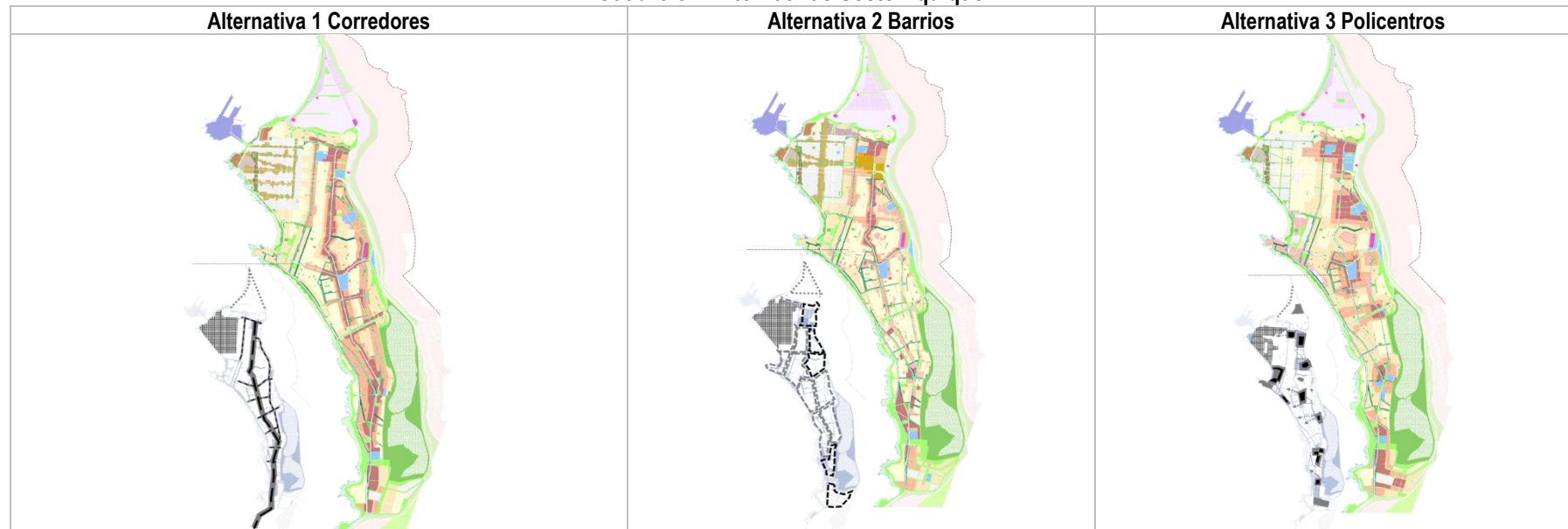


Cuadro 3-1 Alternativas Sector Plataforma Norte



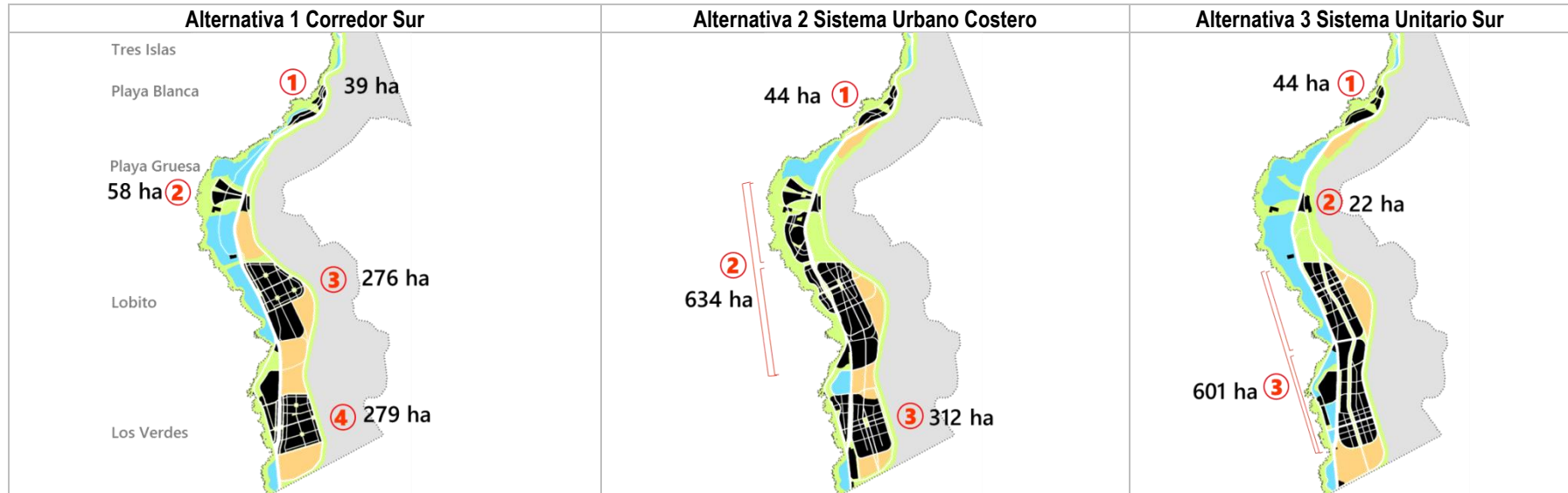
<b>Zonificación Propuesta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eje Ruta 5 y conexión industrial con Alto Hospicio</li> <li>- Menor superficie de suelo urbanizable</li> <li>- Ocupa las porciones de suelo que no se encuentran afectas a susceptibilidad.</li> <li>- Demanda menores obras de mitigación para la adecuación del suelo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conexión industrial con Alto Hospicio</li> <li>- Disposición central que diferencia el área con moderada a baja susceptibilidad, del área con muy alta y alta susceptibilidad de remoción.</li> <li>- Ocupación de áreas de mayor susceptibilidad exige mayores medidas de adecuación del terreno y mitigación de riesgos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conexión industrial Ruta 5 – Alto Hospicio</li> <li>- Menor ocupación del sector urbanizable evitando las condicionantes físicas del terreno.</li> <li>- Traslada el punto de ingreso al vértice nororiente, que logra habilitar centralidad en torno a vialidad entre Ruta A-510 y la conexión a la Ruta 5</li> </ul>
<b>Centralidades de Uso</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centralidad de servicio a la ruta y usos diversos en torno a eje conexión con Ruta 5.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centralidad interior considerando la mitigación del riesgo de inundación por quebrada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centralidad en torno a vialidad entre Ruta A-510 y conexión a Ruta 5</li> </ul>
<b>Red Vial Estructurante</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nodo de articulación en sector bajo y red perimetral con 3 puntos de conexión entre el terminal portuario y vialidad nacional</li> <li>- Considera una ruta de carga de 21 km entre Plataforma Norte y Puerto de Iquique, de los cuales 11,3 km se encuentran materializados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nodo de articulación en trama interior y red central de interconexión desde Terminal Portuario, a destinos interregionales</li> <li>- El resto de la trama propuesta es regular en base a franjas que reconocen el desnivel del terreno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruta de carga de 24 km, de los cuales 8,4 km se encuentran materializados</li> </ul>
<b>Área Verde y Esp. Público</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contención de zonas con presencia de alta y muy alta susceptibilidad por riesgos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Franjas de áreas verdes y espacios públicos que acompañan y remarcan carácter estructurante del par de vías troncales propuesto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contención de zonas con presencia de alta y muy alta susceptibilidad por riesgo, franja verde que acompaña par de vías colectoras.</li> </ul>

Cuadro 3-2 Alternativas Sector Iquique



<b>Esquema de Ordenación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Refuerza la estructura interna de la ciudad</li> <li>- Corredor de vertebración urbana: Av. La Tirana</li> <li>- Objetivo: Renovación y Regeneración urbana sectores deteriorados con menor diversidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estructurado en torno a barrios, para potenciar autonomía funcional y escala local</li> <li>- Objetivo: privilegiar los modos no motorizados, y reducir los tiempos de viajes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estructura de subcentros en torno a los grandes equipamientos existentes en la ciudad</li> <li>- Objetivo: descentralizar el distrito central de servicios en centro cívico tradicional y ZOFRI</li> </ul>
<b>Zonificación Propuesta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayor complejidad urbana en corredores</li> <li>- Gradiente hacia los sectores que presentan menor intensidad de usos de suelo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayor importancia a sistemas de abastecimiento y de acceso a servicios locales</li> <li>- usos de suelo mixtos en cada unidad vecinal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Usos de suelo se diversifican en torno a los subcentros que complementan la centralidad distrito central</li> </ul>
<b>Centralidades de Uso</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aproximar centralidad hacia el sur a través de eje interior y transversales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover usos mixtos en bordes de barrio e incorporar en su interior equipamientos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuevas centralidades de usos mixtos a partir de equipamientos ancla o detonantes</li> </ul>
<b>Intensidad de Ocupación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayor carga de densidad en los sectores aledaños a los corredores de transporte público</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Densificar borde de barrios norte y sur</li> <li>- Reconocimiento de intensidades de ocupación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Densificar en torno a centros de servicios y equipamientos proyectados</li> </ul>
<b>Red Vial Estructurante</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ejes transversales colectores complementan eje troncal interno</li> <li>- Transporte público por eje interior y asociados, promoviendo modos no motorizados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Predominio de vialidad servicio y local acorde con la escala barrial</li> <li>- Transporte público por tres corredores norte sur y bordes de barrio, y ciclovías internas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Distribución equilibrada de red vial favoreciendo conectividad hacia nuevas centralidades</li> <li>- Predominio del transporte público conectando nuevas centralidades, y ciclovías en centro</li> </ul>
<b>Área Verde y Esp. Público</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corredores verdes asociados a ejes complementarios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Áreas verdes y espacios públicos asociados a corredores patrimoniales, y en cada barrio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuevas áreas verdes asociadas a centralidades propuestas, conformando un sistema de atrios</li> </ul>
<b>Conservación del Patrimonio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Polígono patrimonial definido por valores históricos y morfológicos de los inmuebles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Define valores socioculturales, intangibles de prácticas cívicas-religiosas y puesta en valor de barrios patrimoniales y tradicionales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Polígono patrimonial, considerando predominio de aspectos morfológicos y antecedentes de delimitación de zonas de conservación histórica</li> </ul>

**Cuadro 3-3 Alternativas Sector Extensión Sur**



<b>Esquema de Ordenación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 núcleos de desarrollo urbano independiente en torno a la Ruta 1</li> <li>- Mayor jerarquía Lobito y Los Verdes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tres áreas urbanas en borde costero: Enclave urbano-turístico en Playa Blanca; Sistema Alto Playa Blanca-Punta Gruesa-Lobito; Sistema Los Verdes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corredor interior paralelo a la Ruta 1</li> <li>- Se complementa con el enclave turístico Playa Blanca y Alto Playa Blanca</li> </ul>
<b>Zonificación Propuesta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En torno a la Ruta 1, primer frente de equipamientos exclusivos.</li> <li>- Sector Interior en torno a avenidas con equipamiento preferente y áreas residenciales mixtas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En torno a la planicie litoral y su prolongación hacia el interior a través de centros nodales en la Ruta 1</li> <li>- Los Verdes con la mayor centralidad en el extremo de dicho sistema urbano; contrapeso con el sector Bajo Molle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En planicie territorio interior entre Ruta 1 y un bypass propuesto en borde cerro entre Lobito y Los Verdes,</li> <li>- Sistema unitario compuesto por dos unidades agregadas: Lobito y Los Verdes.</li> </ul>
<b>Centralidades de Uso</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dos centralidades menores y dos principales en torno a la Ruta 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centros nodales en los accesos de cada enclave</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistema continuo con un centro en Lobito y otro en Los Verdes</li> </ul>
<b>Intensidad de Ocupación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concentraciones de densidad media baja próxima a la Ruta 1 y a las centralidades propuestas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Densificación en ambos costados de la Ruta 1, con mayor proximidad al borde costero</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Densificación en sectores altos, entre eje central troncal y bypass, reduciendo el impacto en la intervisibilidad del paisaje.</li> </ul>
<b>Red Vial Estructurante</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estructura centros poblados entre Ruta 1 y bypass (troncal). Interior con vialidad menor.</li> <li>- Transporte público lineal, que accede a cada sector generando circuitos independientes. Red de ciclovías interna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Articula un continuo urbano entre Punta Gruesa y Los Verdes, recalificando la actual Ruta 1 como vía troncal</li> <li>- Circuito de transporte público entrelaza el borde costero con sector Lobito y Los Verdes. Red de ciclovía interna. Ruta de Carga por Bypass.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Articula un continuo urbano interior al oriente de la Ruta 1, en torno a una nueva vía parque troncal Lobito-Los Verdes</li> <li>- Transporte público en vía troncal interior. Ciclovía secundaria y borde costero.</li> </ul>
<b>Área Verde y Esp. Público</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plazas menores interiores que estructuran la trama urbana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plazas mayores en torno a centralidades y un parque costero extendido que enfrenta Punta Gruesa-Lobito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avenida Parque que estructura el sistema unitario, integrando Parque Arqueológico.</li> </ul>

### 3.2.2 Área Urbana Aeropuerto

El sector **Aeropuerto**, abarca tanto las instalaciones del Aeropuerto Internacional Diego Aracena y la Base Aérea “Los Cóndores” de la Fuerza Aérea Chilena (FACH) definiendo una zona especializada de infraestructura aeroportuaria donde se establecen las normas urbanísticas para infraestructura de impacto intercomunal en concordancia con lo planteado en

. Dado que el instrumento se encuentra en proceso de aprobación, la propuesta de estructuración incorporada en el plan regulador considera el reconocimiento de la infraestructura señalada en el instrumento de nivel intercomunal, sin embargo, introduce una propuesta de habilitación de una franja o corredor de servicios aledaños a la Ruta 1.

Desde el punto de vista de los usos de suelo, las actividades que se pueden emplazar en esta franja corresponden a servicios logísticos de transporte, servicios de apoyo a la Ruta 1, almacenamientos inofensivos, oficinas y aparcamientos y servicios de hotelería, de esta forma y considerando la distancia existente a la ciudad de Iquique, se procura un mayor grado de autonomía e independencia de las actividades y evitar la aglomeración de servicios al interior del recinto aeroportuario.

Las alternativas propuestas sólo difieren en aspectos menores relativos a la superficie total reconocida, que depende si se considera los accesos desnivelados desde la Ruta 1 entre la base aérea y el acceso al aeropuerto.

**Cuadro 3-4 Alternativas Sector Aeropuerto**

Alternativa 1 PRIC en aprobación		Alternativa 2 PRIC modificado	
<p><b>Zonificación</b></p> <p><b>INFRAESTRUCTURA EXCLUSIVAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZI-TA1, Zona Inf. Transp. Aeroportuario 1</li> <li>ZI-TA2, Zona Inf. Transp. Aeroportuario 2</li> </ul> <p><b>ÁREAS VERDES Y ESPACIOS PÚBLICOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>AVBC, Área Verde Borde Contacto</li> <li>AVP, Área Verde Proyectada</li> <li>ZEP, Zona Espacio Público</li> </ul> <p><b>PROTECCIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZPC, Zona de Protección Costera</li> </ul> <p><b>RESTRICTIVAS Y DESARROLLO CONTROLADO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZBC, Zona de Borde Costero</li> </ul>		<p><b>Zonificación</b></p> <p><b>INFRAESTRUCTURA EXCLUSIVAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZI-TA1, Zona Inf. Transp. Aeroportuario 1</li> <li>ZI-TA2, Zona Inf. Transp. Aeroportuario 2</li> </ul> <p><b>ÁREAS VERDES Y ESPACIOS PÚBLICOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>AVBC, Área Verde Borde Contacto</li> <li>AVP, Área Verde Proyectada</li> <li>ZEP, Zona Espacio Público</li> </ul> <p><b>PROTECCIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZPC, Zona de Protección Costera</li> </ul> <p><b>RESTRICTIVAS Y DESARROLLO CONTROLADO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZBC, Zona de Borde Costero</li> </ul>	
<b>Esquema de Ordenación</b>	- Considera la habilitación de una franja de 160 a 170 mts aproximadamente	-	Extiende la franja propuesta de 160 a 170 mts aproximadamente entre la antigua Ruta 1 y la faja

	entre la antigua Ruta 1 y la faja de 100 m del trazado de la Ruta 1 Concesionada.	de 100 m del trazado de la Ruta 1 Concesionada, hasta el nudo vial que da acceso a la Base FACH "Los Cóndores".
<b>Zonificación Propuesta</b>	- Se establece una zona de infraestructura de transporte aeroportuario orientada a acoger equipamientos de apoyo a la logística aeroportuaria de transporte de pasajeros tales como el uso residencial de hospedaje y equipamientos complementarios orientados a reforzar la actividad turística asociada a la vocación principal del sector.	
<b>Red Vial Estructurante</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Apertura de vía paralela al poniente de la Ruta 1, que se articula mediante vías transversales, con la antigua Ruta 1 generando una isla de servicios a la ruta y a la actividad aeroportuaria propia del sector.</li> <li>- Red de transporte público recorre la isla de servicios a la ruta y a la actividad aeroportuaria que se genera entre la Ruta 1 y el aeropuerto Diego Aracena.</li> <li>- Ruta de carga se concentra en la Ruta 1, pudiendo ingresar al sector mediante los 2 nudos viales presentes.</li> </ul>	
<b>Área Verde y Esp. Público</b>	- Nuevas áreas verdes en torno a enlaces e intersecciones viales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuevas áreas verdes en torno a enlaces e intersecciones viales</li> <li>- Área verde buffer en torno a Ruta 1 y antigua Ruta 1.</li> </ul>

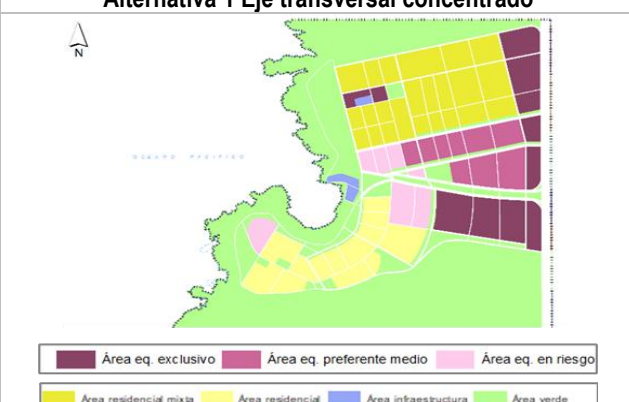
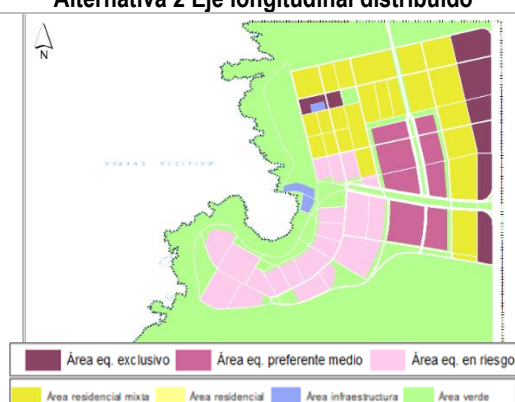
### 3.2.3 Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache

El sector **Chanavayita**, tal como se expone en los fundamentos relativos a la localidad costera de Chanavayita, es un centro poblado que se ha venido consolidando a partir de la presencia de actividad turística que destaca por la presencia de una rada protegida que posibilita las actividades asociadas al borde costero, a pesar de emplazarse en un territorio de alta exposición a riesgos de tsunamis, en efecto desde el punto de vista de las condicionantes de ocupación destaca que parte importante del área consolidada en la vertiente sur poniente se encuentra expuesta a muy alta susceptibilidad de tsunamis.

La mayor parte del suelo disponible es de propiedad fiscal, lo que no ha impedido que se consolide una plataforma de servicios básicos que dota de autonomía funcional, fue reconocido en el desarrollo del PRICIT promulgado como zona de extensión urbana asociada a pequeñas localidades costeras. La proximidad del complejo industrial de Patillos Patache es quizás uno de los puntos de mayor dificultad que debe afrontar el desarrollo urbano en el área, sin embargo, esto no ha impedido que se materialicen inversiones regionales destinadas al saneamiento y dotación de equipamientos e infraestructura asociada al recinto de caleta que alberga.



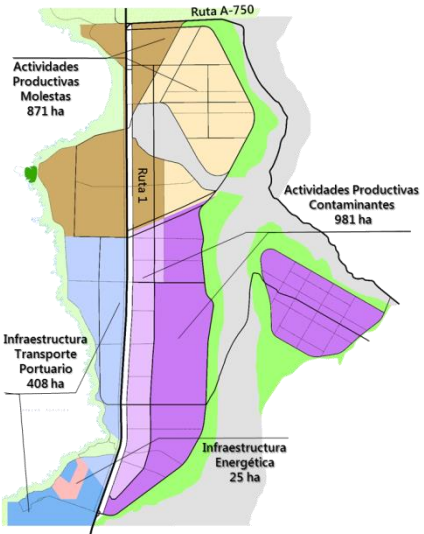
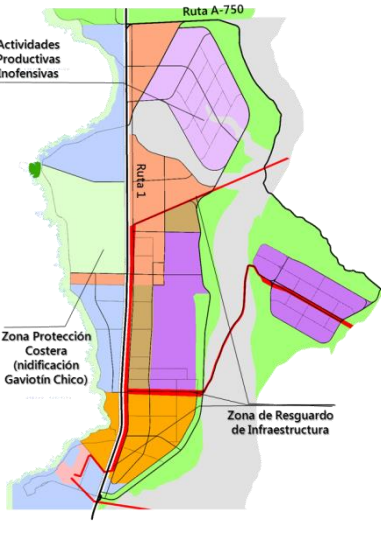
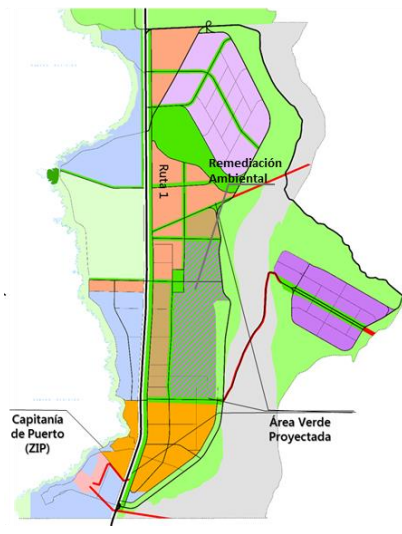
Cuadro 3-5 Alternativas Sector Chanavayita

Alternativa 1 Eje transversal concentrado		Alternativa 2 Eje longitudinal distribuido	
			
<p> <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:purple; border:1px solid black;"></span> Área eq. exclusivo              <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:blue; border:1px solid black;"></span> Área eq. preferente medio              <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span> Área eq. en riesgo  <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:orange; border:1px solid black;"></span> Área residencial mixta              <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightblue; border:1px solid black;"></span> Área residencial              <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightgreen; border:1px solid black;"></span> Área infraestructura              <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightyellow; border:1px solid black;"></span> Área verde         </p>		<p> <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:purple; border:1px solid black;"></span> Área eq. exclusivo              <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:blue; border:1px solid black;"></span> Área eq. preferente medio              <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span> Área eq. en riesgo  <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:orange; border:1px solid black;"></span> Área residencial mixta              <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightblue; border:1px solid black;"></span> Área residencial              <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightgreen; border:1px solid black;"></span> Área infraestructura              <span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightyellow; border:1px solid black;"></span> Área verde         </p>	
<b>Esquema de Ordenación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorpora la exposición a riesgos de tsunami del área urbana consolidada</li> <li>- Promueve la ocupación de la vertiente nororiente en área segura</li> <li>- Conserva una baja ocupación del suelo residencial, y restricciones para el emplazamiento de equipamiento crítico</li> <li>- Estructuración radial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Refuerza eje paralelo a la costa, concentrando urbanización en área segura</li> <li>- Trama regular de carácter ortogonal ordenada</li> <li>- Área sur poniente con nivel muy alto de susceptibilidad de tsunami queda orientada a la localización de equipamiento no esencial</li> <li>- Uso residencial existente se mantiene. Restringe la habilitación de nuevas viviendas.</li> </ul>	
<b>Zonificación Propuesta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centralidad en torno a eje transversal entre borde costero y Ruta 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centralidad en torno a nuevo eje longitudinal en zona de menor amenaza frente al riesgo</li> </ul>	
<b>Centralidades de Uso</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zona equipamiento comunal e intercomunal en Ruta 1 y borde sur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eje de equipamientos en torno a Ruta 1 y área de centralidad interior para la localidad</li> </ul>	
<b>Intensidad de Ocupación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se promueve la ocupación del área segura, manteniendo baja densidad en la parte baja hoy consolidada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se congela el uso habitacional en área de riesgo por maremoto, relocalizando la cabida residencial en área segura</li> </ul>	
<b>Red Vial Estructurante</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vialidad colectora solo transversal, articulando borde costero con Ruta 1</li> <li>- Red de transporte público recorre desde sector bajo a nueva extensión norte. Ciclovía de borde e interna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Configuración de cruceta que articula dinámica interna y externa. Trama de servicio compacta</li> <li>- Red de transporte público en torno a centralidad interior. Red de ciclovía compacta, en torno a centralidad y borde costero.</li> </ul>	
<b>Área Verde y Esp. Público</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuevas áreas verdes en eje transversal principal y al costado de vías al norte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Área verde en torno a eje longitudinal principal y ejes de servicio norte-sur.</li> </ul>	

El sector **Patillos-Patache**, es el conglomerado que tiene como propósito la consolidación de una plataforma industrial y de infraestructura para la Región de Tarapacá, lo cual está presente en distintos instrumentos de planificación y gestión desarrollados en la región y se encuentra incorporado desde la propuesta del nivel de planificación intercomunal del borde costero, que hoy se encuentra en proceso de aprobación, y que para estos efectos identifica este sector como un área destinada a la consolidación de actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal.

En este contexto, y considerando que el PRICT llevaba un largo periodo en tramitación (aproximadamente 8 años), y su aprobación era incierta al momento de estarse elaborando opciones de desarrollo, las propuestas de estructuración elaboradas desde el nivel comunal consideran distintos escenarios, que dependen de la aprobación o no de dicho instrumento de planificación intercomunal, el que por jerarquía normativa, determinará las disposiciones regulatorias propias de su ámbito en esta macro área de planificación. Considerando este contexto, se elaboraron tres opciones de las cuales, la primera reconoce las disposiciones normativas del PRI, y sólo complementa la planificación del área con las normativas del nivel comunal; mientras que las otras dos opciones no consideran la existencia de las disposiciones normativas del PRI.

Cuadro 3-6 Alternativas Sector Patillos-Patache

Alternativa 1 PRICT en Aprobación	Alternativa 2 PRICT modificado	Alternativa 3 PRICT modificado áreas verdes	
			
<p><b>Zonificación Propuesta</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorpora la zonificación desarrollada desde el nivel Intercomunal</li> <li>- Ajuste de las áreas de riesgo señaladas en el nivel intercomunal de planificación, con los estudios en detalle.</li> <li>- Incorporación de áreas de protección que se han decretado en los últimos años</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modifica la calificación e impacto de las actividades productivas e infraestructuras considerando:</li> <li>- Cambios en la matriz energética nacional</li> <li>- Reconocimiento de los sitios de nidificación de la especie Gaviotín Chico</li> <li>- Reconocimiento de las zonas de protección costera establecidas por el plan regulador comunal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduce modificaciones menores a lo planteado en la alternativa 2.</li> <li>- Incorporación de una Zona de Remedación Ambiental ZR-A, sobre los sectores que hoy ocupan los depósitos de ceniza y relaves mineros</li> </ul>
<p><b>Centralidades de Uso</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Las zonas dispuestas por el instrumento intercomunal se complementan con otros usos de suelo, a partir de la generación de subzonas dentro de las mismas zonas del PRICT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recalificación de gran parte de las actividades productivas que se emplazan en la planicie costera</li> <li>- Incorpora zonas mixtas de equipamiento al sur</li> <li>- Conserva solamente los sitios en los que en la actualidad se localizan depósitos de ceniza y relaves</li> <li>- Actividades de mayor calificación quedan circunscritas a la plataforma superior del farellón</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proyecta áreas verdes reconociendo infraestructuras existentes, generando franjas de amortiguación entre las actividades productivas de alto impacto y el equipamiento.</li> <li>- Asigna zona de infraestructura portuaria a Capitania de Puerto de Patache</li> </ul>
<p><b>Red Vial Estructurante</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorpora vías colectoras, servicio y locales.</li> <li>- Destaca habilitación de trazados longitudinales de vías colectoras, paralelas a Ruta 1</li> <li>- Trama más densa de vías para ordenar los procesos posteriores de subdivisión del suelo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vías colectoras únicamente en el perímetro de las zonas de actividades productivas y equipamientos</li> <li>- Trama interior de vías de servicio, y locales que se adaptan a las áreas urbanizables estructurando los enclaves productivos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Igual a la definida en Alternativa2</li> </ul>

### 3.3 ALTERNATIVA SUGERIDA (OPCIÓN DE DESARROLLO PREFERENTE)

Las Alternativas de Estructuración propuestas para cada una de las áreas urbanas previamente identificadas fueron sometidas a sesiones de trabajo tanto con los entes técnicos municipales como con los distintos servicios que integran la comisión técnica para el desarrollo del Plan. Además, se socializaron con la comunidad en procesos de participación ciudadana, con el fin de concertar las distintas visiones en una Alternativa 4 Sugerida u Opción de Desarrollo Preferente, con la cual posteriormente se realizó la Consulta de imagen Objetivo.

Como resultado de estas sesiones se generaron observaciones o sugerencias que generaron un proceso de ajustes y modificaciones en algunas de las localidades, lo cual llevó a desarrollar una nueva Alternativa de Estructuración para los sectores Plataforma Norte, Iquique y Extensión Sur en el caso del Área Urbana 1 y Chanavayita en el Área Urbana 3, mientras que en el caso del sector Patillos-Patache y del Área Urbana 2 Aeropuerto se seleccionó una de las alternativas inicialmente propuestas como Alternativa Sugerida u Opción de Desarrollo Preferente.

Las características de la Alternativa Sugerida se sintetizan a continuación para cada una de las tres Áreas Urbanas.

#### 3.3.1 Área Urbana Iquique

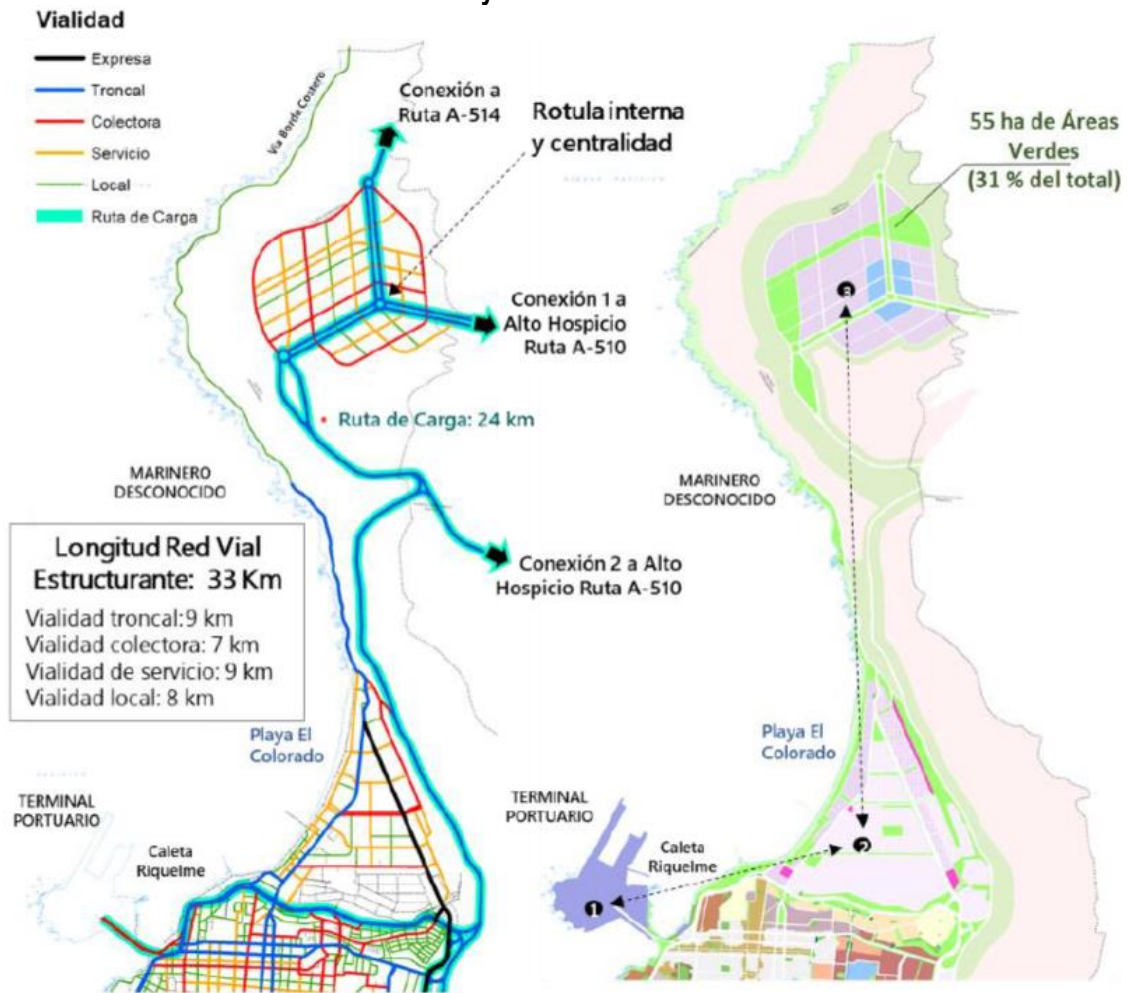
Se sintetizan los aspectos en los que se realizaron las modificaciones o ajustes en cada caso, indicando los temas o elementos que se mantuvieron o incorporaron de las tres alternativas inicialmente propuestas y que finalmente dieron origen a la Alternativa Sugerida.

##### a) Sector Plataforma Norte

La Alternativa Sugerida recoge los elementos contenidos en la Alternativa N°2 que desplaza mayor superficie de ocupación, aun cuando requiere de mayor nivel de intervención para mitigar los efectos de las áreas de mayor susceptibilidad o peligro. Se agrega a esta opción un polo de equipamientos en la intersección de las vías troncales propuestas, permitiendo servir la zona industrial de forma equidistante. De igual forma, se definen áreas verdes para contener las zonas amagadas por altas y muy altas susceptibilidades.

La red vial integra en una sola propuesta lo definido en las Alternativas 1 y 2, estructurando el eje vial principal en torno a una doble intersección de categoría troncal, que posibilita la conexión entre el terminal portuario (1), ZOFRI (2) y las rutas A-514 y A-510.

### Ilustración 3-1 Zonificación y Validad Estructurante - Plataforma Norte



Fuente: Elaboración Propia (2021)

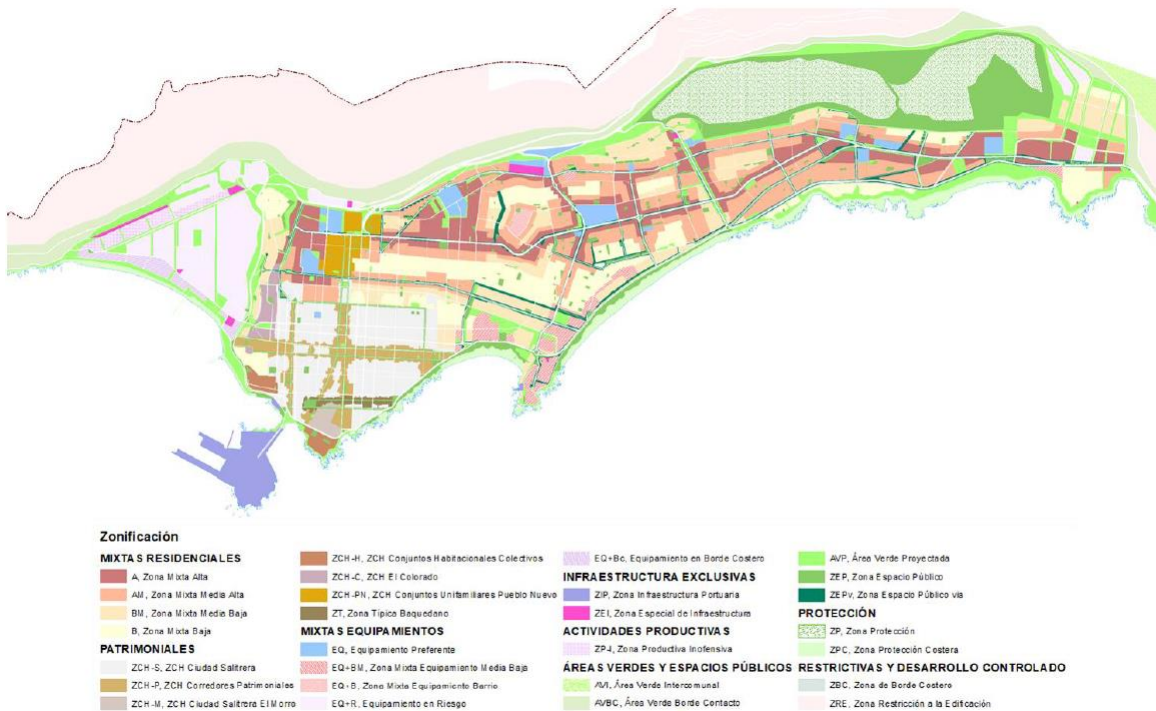
#### b) Sector Iquique

La Alternativa Sugerida considera una estructura que refuerza la propuesta de corredor central de avenida Salvador Allende y La Tirana indicada en la Alternativa 1 y la articulación de los principales subcentros de equipamientos y servicios identificados en la Alternativa 3; conformando un sistema descentralizado que privilegia la renovación y recuperación de los sectores interiores de la ciudad.

El **esquema de ordenación** considera la disminución de la intensidad de ocupación de los sectores de mayor vulnerabilidad expuestos a riesgos y apunta por la recuperación y regeneración del interior de la ciudad, propiciando de esta forma un desarrollo más equitativo e integrado de los sectores residenciales, respecto del desarrollo observado en el borde costero en las últimas décadas sobre el borde costero



### Ilustración 3-2 Propuesta de Zonificación - Sector Iquique



Fuente: Elaboración Propia

Respecto a la intensidad de ocupación, la Alternativa Sugerida establece una gradiente de 4 tipologías que representan los rangos de intensidad de ocupación, las que espacialmente se representan a través de los principales corredores y macrozonas del plan, estas se detallan a continuación:

- **Tipología de Alta intensidad de ocupación:** Corresponde a la estructuración de los corredores funcionales que puede permitir la localización de edificaciones en altura de un máximo proyectado de 12 a 15 pisos (equivale a 42 m aproximadamente).
- **Tipología de Media alta intensidad de ocupación:** Corresponde a sectores que se localizan en una segunda gradiente que permite tipologías de edificaciones de hasta 8 a 10 pisos de altura (35 m aproximadamente).
- **Tipología de media-baja intensidad de ocupación:** Con una Corresponde a los cascos centrales y sectores de media altura de edificación con un máximo admisible de 4 a 6 pisos (21 m aproximadamente)
- **Tipologías de baja intensidad de baja intensidad de ocupación:** Corresponde a sectores donde se permitirán alturas máximas de 2 a 3 pisos (10,5 m aproximadamente).



Ilustración 3-3 Intensidad de Ocupación - Sector Iquique



Fuente: Elaboración Propia

En términos de **red vial estructurante y movilidad**, la Alternativa Sugerida se consolida a partir de proyección del corredor Salvador Allende- Av. La Tirana y una sucesión de ejes transversales que conforman su entramado superior, el que se supedita progresivamente a través de una segunda red emplazadora de vías colectoras que conforman macro manzanas y finalmente las vías de servicio y locales que cierra cada uno de los sectores de la ciudad.

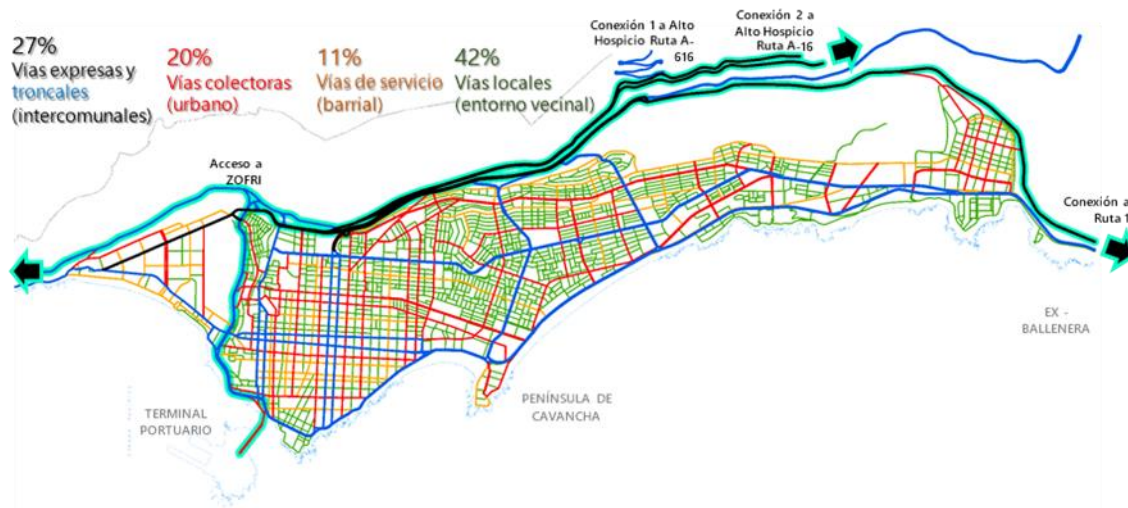
Se establece la jerarquización completa de vías con todas sus categorías, que reconocen las distintas vocaciones preferentes de cada uno de los sectores de la ciudad, los corredores estructurales del sistema urbano acogerán las áreas de mayor intensidad de uso y ocupación del territorio, donde el 53% de la vías corresponde a trazados de carácter vecinal y barrial, es decir vías locales y de servicios, mientras un 20% corresponde a vías colectoras que conectan los distintos sectores con el entramado de vías superiores.

El sector céntrico de la ciudad, reconoce dos pares de vías troncales desagregadas en trazados unidireccionales, que corresponden a las vías Juan Martínez y Arturo Fernández en sentido norte sur y Bernardo O'Higgins y Manuel Bulnes en sentido oriente poniente.

De esta forma la alternativa sugerida dispone una estructura que potencia un cambio en la partición modal, considerando un incremento progresivo de modos no motorizados o electro movilidad, hasta alcanzar una participación de 45 % de los ejes de circulación, a lo que se suma un 35% de los ejes de circulación con habilitación para transporte público y un 20% de la longitud de vías destinado a circulación de vehículos de carga que sólo se restringe a vías expresas y troncales que conforman el acceso al distrito portuario y los ejes de circunvalación.

Respecto del modo de circulación de vehículos privados, la estrategia de desconcentración de servicios y las medidas que permitan la jerarquización de la red vial debe estar acompañada de medidas de gestión de tránsito que posibilite la reducción de los niveles de circulación de las calles de le centro de la ciudad.

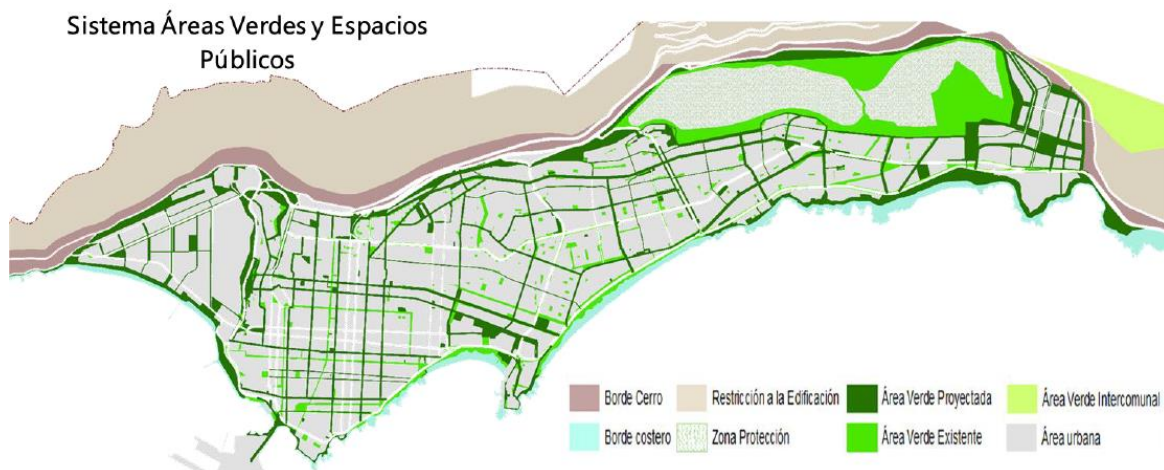
### Ilustración 3-4 Red Vial Estructurante y de Movilidad - Sector Iquique



Fuente: Elaboración Propia

Respecto a las **áreas verdes y espacios públicos**, la Alternativa Sugerida propone un Sistema de Área Verde continuo en borde cerro y borde costero junto a la zona de protección costera. Integra corredores verdes en torno a las centralidades propuestas, así como espacios públicos asociados a corredores patrimoniales. Esta opción propone 275 ha de Área Verde Proyectada que se adicionan a las 218 ha de áreas verdes existentes que incluyen los tramos de parque de borde costero consolidados frente a playa Cavancho y playa Brava, junto con las zonas del S.N. Cerro Dragón que admiten el emplazamiento de senderos peatonales y usos compatibles con áreas verdes y espacios públicos.

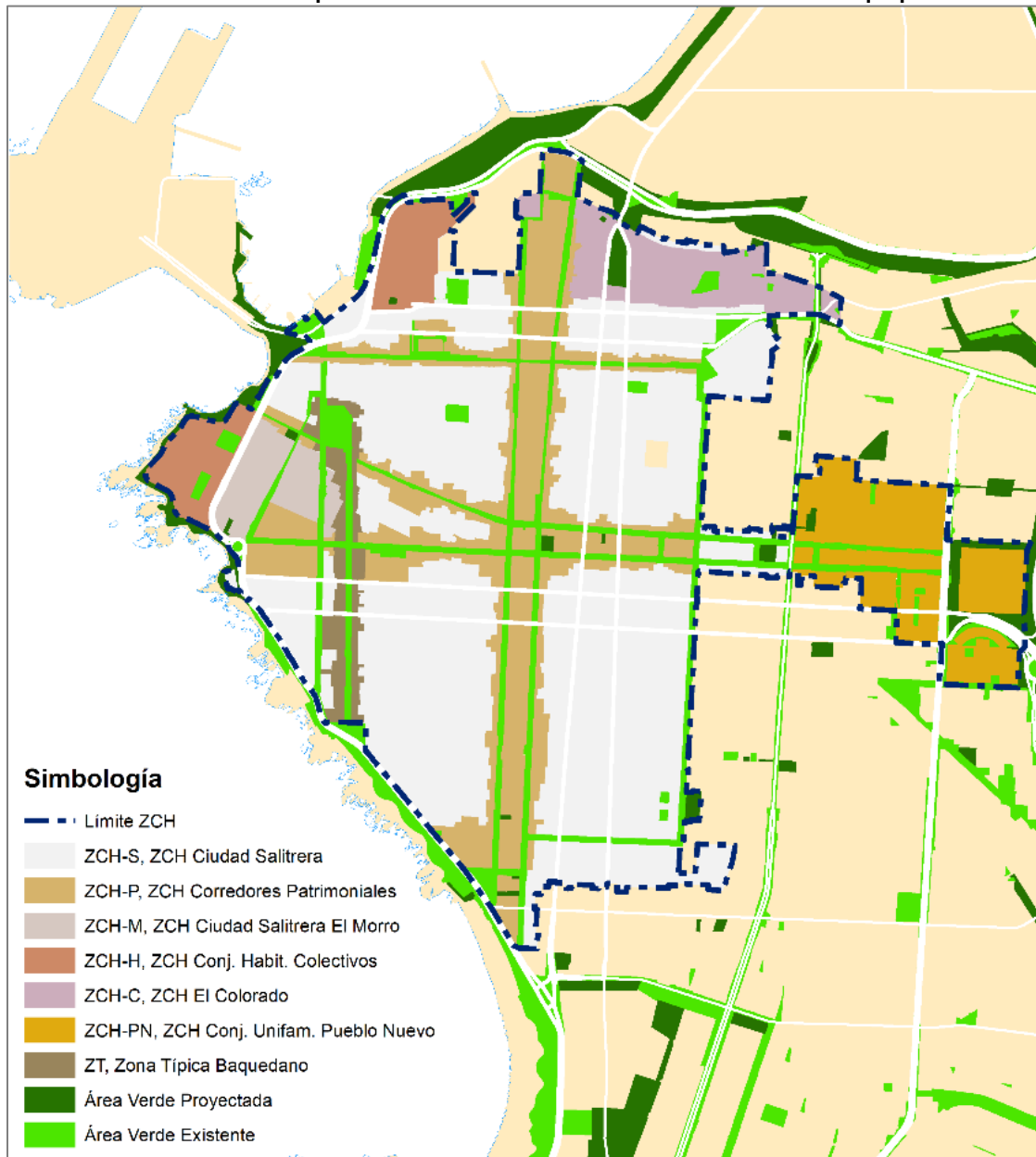
### Ilustración 3-5 Espacios Públicos y Áreas Verdes - Sector Iquique



Fuente: Elaboración Propia

En relación con la **conservación del patrimonio**, la Alternativa Sugerida incluye una zonificación que distingue tres elementos que la conforman: Ciudad Salitrera, Corredores Patrimoniales y el subsector Ciudad Salitrera El Morro; reconociendo de esta forma valores socioculturales intangibles y la puesta en valor de los barrios patrimoniales y tradicionales. La propuesta de zona de conservación reconoce una estructura interna de subzonas que se ordenan de la siguiente forma:

Ilustración 3-6 Propuesta Zona de Conservación histórica Ciudad de Iquique



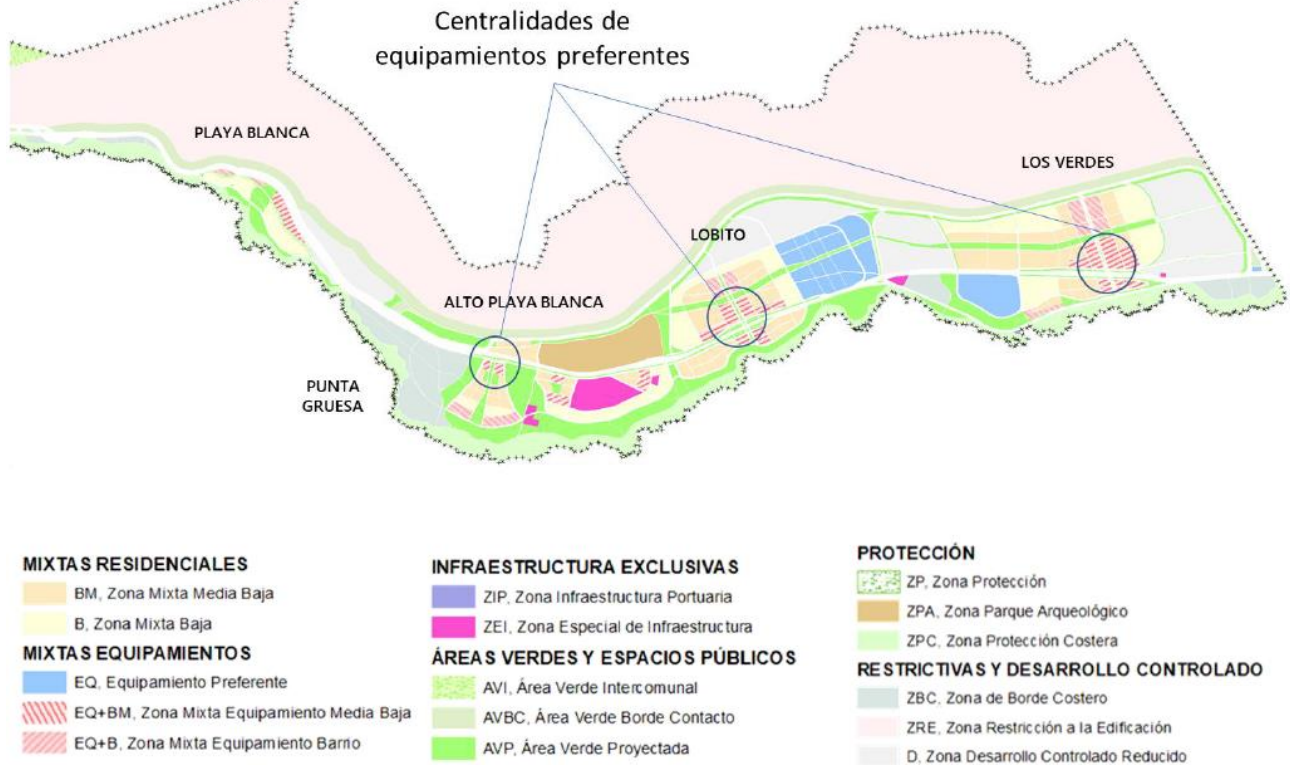
Subzona	Descripción	Superficie Subzona en ha	Inmuebles patrimoniales propuestos
ZCH-S	Ciudad Salitrera:	140	203
ZCH-M	Ciudad Salitrera El Morro	8	26
ZCH-H	Conjuntos Habitacionales Colectivos	13	7
ZCH-P	Corredores Patrimoniales	49	106
ZT	Zona Típica Baquedano (Sujeto a protección 2.1.18 OGUC, CMN)	6	
ZCH-C	El Colorado	13	1
ZCH-PN	Conjunto Unifamiliar Pueblo Nuevo	23	7
<b>SUPERFICIE TOTAL</b>		<b>252</b>	<b>350</b>

Fuente: Elaboración Propia

### c) Sector Extensión Sur

En términos de **zonificación propuesta**, la Alternativa Sugerida integra la zonificación de la Alternativa 2 para el sector costero (entre Ruta 1 y línea de costa), con la propuesta de la Alternativa 3 para el eje interior (entre Ruta 1 y borde cerro).

**Ilustración 3-7 Propuesta de Zonificación- Sector Extensión Sur**



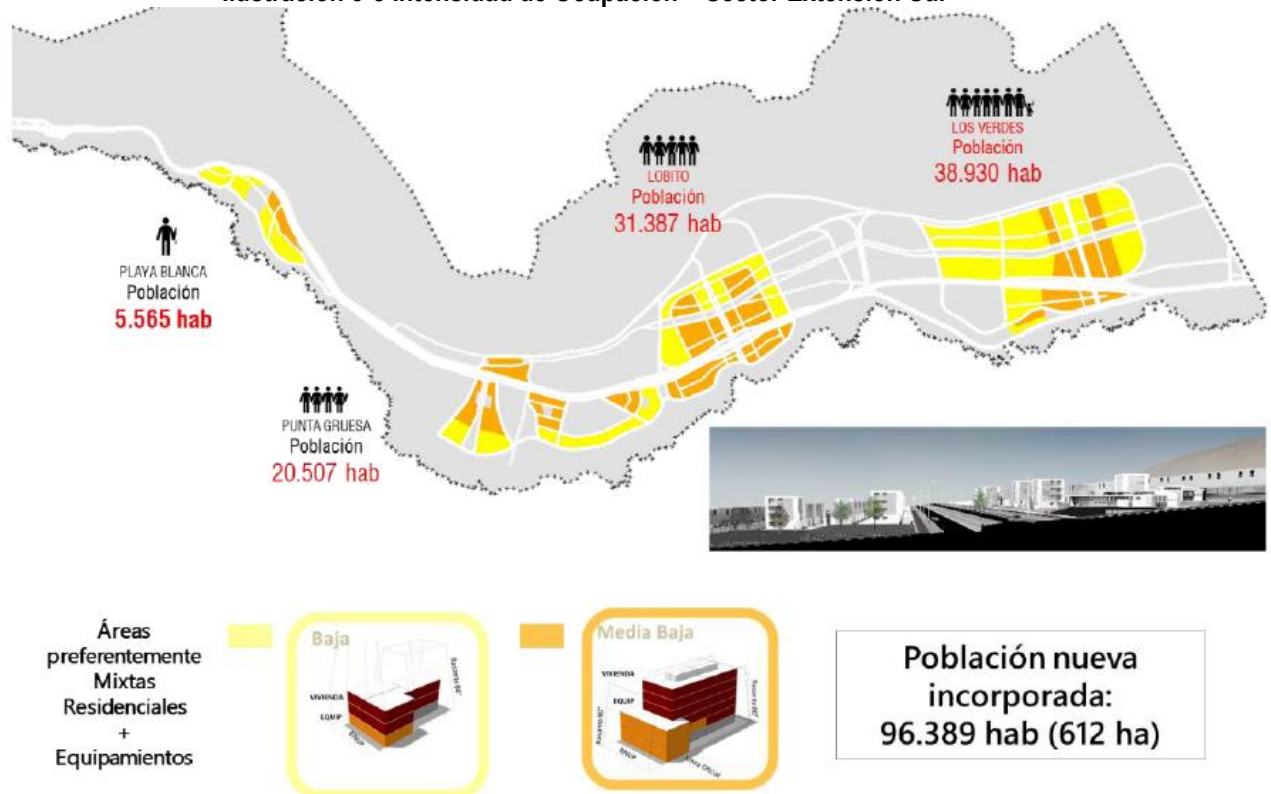
Fuente: Elaboración Propia

La propuesta de estructuración sugerida establece 2 tipologías o rangos de **intensidad de ocupación**, las que espacialmente se representan en una gradiente en torno a los principales subcentros que propone el Plan:

- Tipología de media-baja intensidad de ocupación: Con una Corresponde a subcentros de equipamientos y servicios con edificaciones de media altura de edificación con un máximo admisible de 4 a 6 pisos (21 mt aproximadamente)
- Tipologías de baja intensidad de ocupación: Corresponde a sectores donde se permitirán alturas máximas de 2 a 3 pisos (10,5 mt aproximadamente).



Ilustración 3-8 Intensidad de Ocupación – Sector Extensión Sur



Fuente: Elaboración Propia

A partir de estas premisas de ocupación (densidad) para uso de suelo residencial, es posible estimar la cabida de población probable para todo el territorio de extensión de 96.389 habitantes para una superficie de 612 ha.

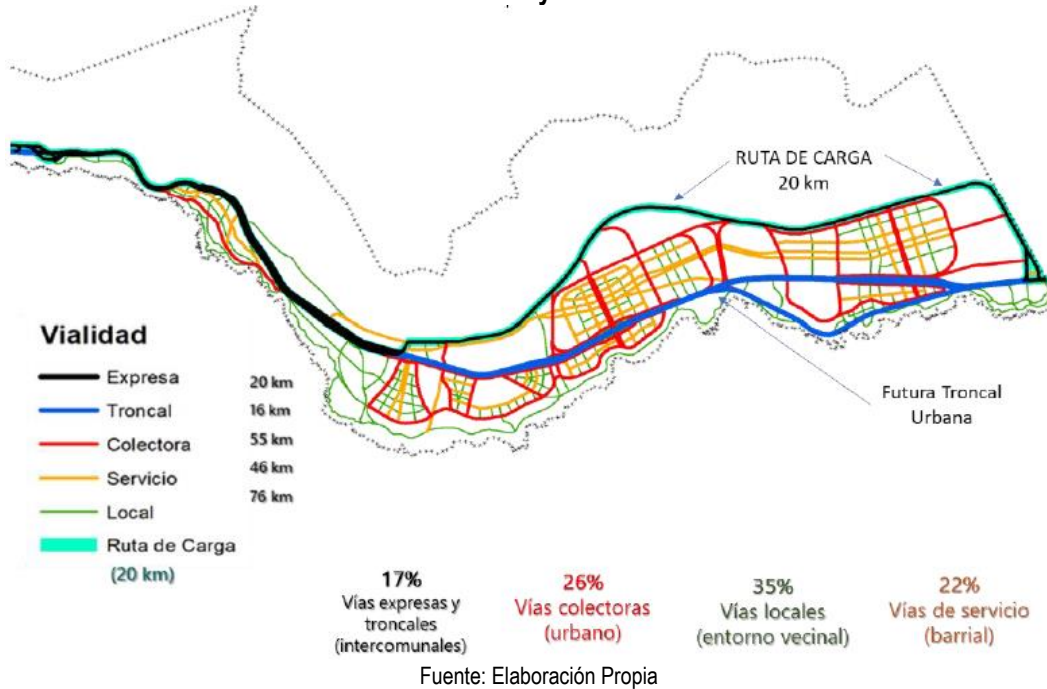
Localidad	Cabida (N° Habitantes)
Playa Blanca	5.565
Alto Playa Blanca - Punta Gruesa	20.507
Lobito	31.387
Los Verdes	38.390
<b>TOTAL</b>	<b>96.389</b>

Desde el punto de vista de **red vial estructurante y movilidad**, la Alternativa Sugerida reincorpora la propuesta de trazado del nivel intercomunal de planificación, y traslada el flujo principal de la vía expresa de la Ruta 1 al borde del farellón, canalizando fundamentalmente el tránsito de cargas en un proyecto de largo plazo que permitirá constituir el trazado de la Ruta 1 como una vía troncal que formará parte de la traza del sistema urbano sur.

Complementa lo anterior una estructura básica de vías de distinta jerarquía que se organiza en torno a los principales subcentros de equipamientos y servicios, conformada por 55 km de vías colectoras emplazadoras, 46 km de vías de servicios que articulan que conforman los distintos subcentros y finalmente una trama de vías locales y de servicios que permiten conformar las áreas preferentemente residenciales.



**Ilustración 3-9 Red Vial Estructurante y de Movilidad – Sector Extensión Sur**



La propuesta de estructuración sugerida considera el manejo de los **espacios públicos y área verdes** cumpliendo a través de estos distintos propósitos que van desde el reconocimiento de áreas que por sus especiales características no se propicia la urbanización intensiva, tales como áreas de riesgo y sectores correspondientes a la zona de protección costera y área verdes que cumplen funciones recreativas y ambientales complementarias al desarrollo urbano residencial.

**Ilustración 3-10 Espacios Públicos y Áreas Verdes – Sector Extensión Sur**



En este contexto la propuesta de estructuración considera un total de 527 has de las cuales 228 ha corresponden a área que recreativas destinadas a parques, plazas y el denominado parque costero, lo que determina una estándar de 24 m<sup>2</sup> por habitante.

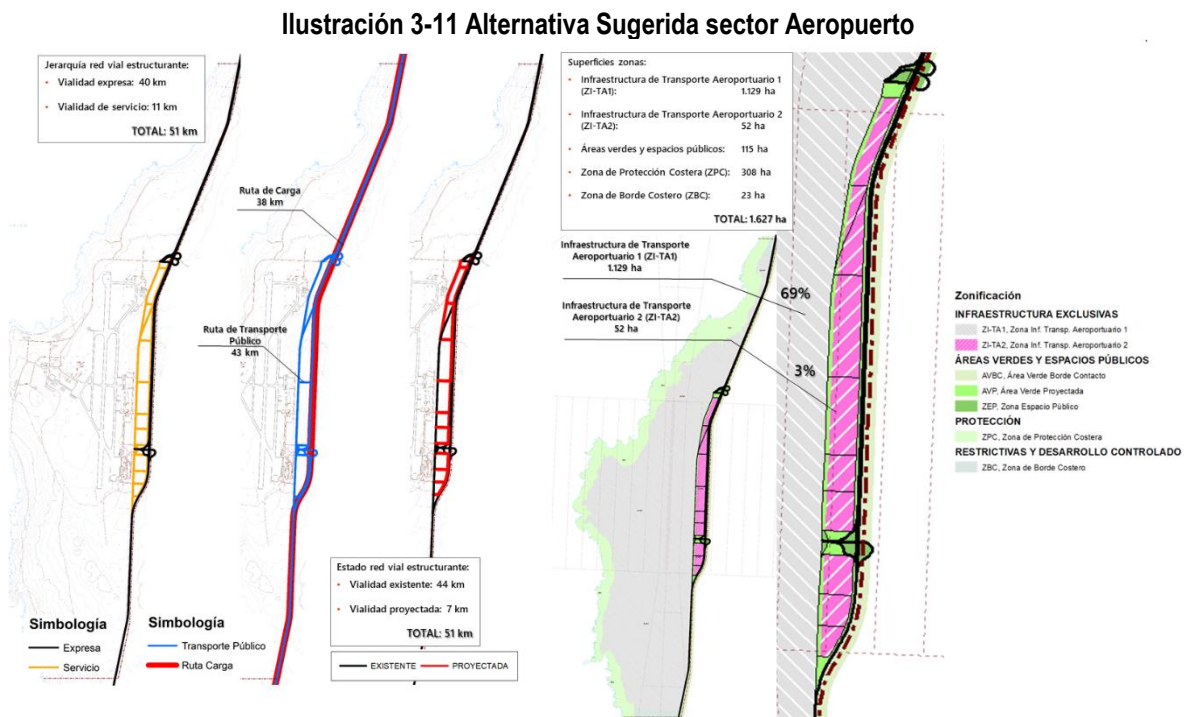
Destaca en la propuesta de estructuración la generación de parques lineales que se desarrollan en torno a los principales corredores de movilidad lo que permite asegurar el acceso equitativo de todas las áreas sujetas a urbanización plateadas en la propuesta de estructuración.

### 3.3.2 Área Urbana Aeropuerto

En este caso se define la **Alternativa 2 como Opción Sugerida**, la cual genera dos zonas de infraestructura aeroportuaria:

- La ZI-TA1, asociada a la infraestructura de transporte aeroportuario de impacto intercomunal, que abarca tanto las instalaciones del Aeropuerto Diego Aracena como de la Base Militar “Los Cóndores” de la Fuerza Aérea Chilena (FACH).
- La ZI-TA2, orientada a acoger equipamientos de apoyo a la logística aeroportuaria de transporte de pasajeros tales como el uso residencial hotelero, servicios de equipamiento complementarios orientados a reforzar la actividad turística.

Se emplaza zona ZI-TA2 en isla de servicios abastecida por una red de vías de servicio que permiten el desplazamiento en el sector y acogen el transporte público.



### 3.3.3 Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache

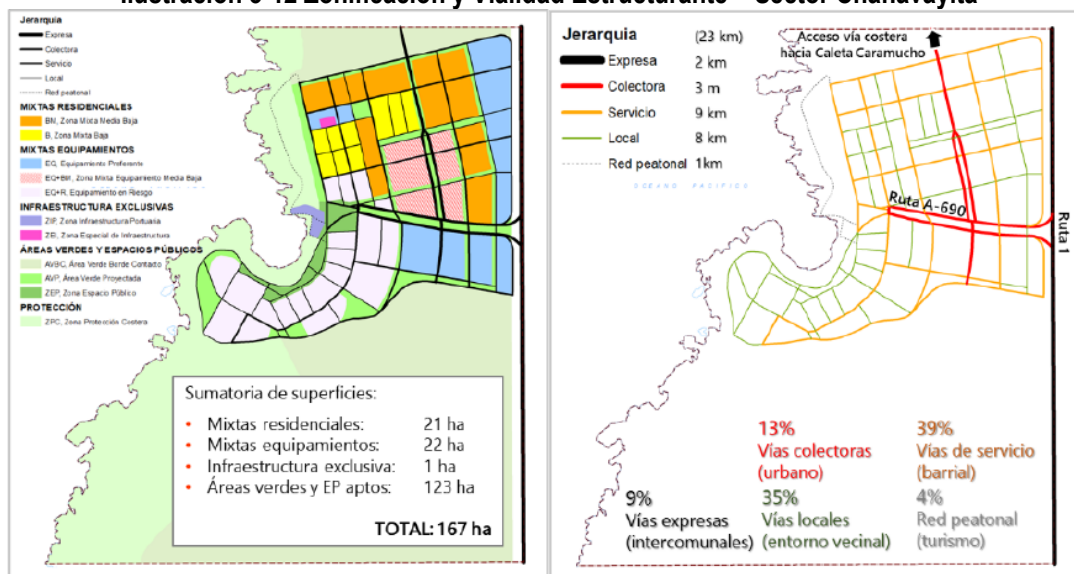
Para el caso del **sector Chanavayita** se sintetizan los aspectos en los que se realizaron las modificaciones o ajustes en cada caso, indicando los temas o elementos que se mantuvieron o incorporaron de las tres alternativas inicialmente propuestas. Por su parte en el caso del **sector Patillos-Patache** se detallan las características de la Alternativa Sugerida a partir de las tres alternativas inicialmente propuestas.

#### a) Sector Chanavayita

La Alternativa Sugerida considera la zonificación propuesta en la Alternativa 1, integrándola con la red vial de la Alternativa 2.

Considera zona amagada por riesgo de maremoto como zona equipamientos en riesgo, donde no se permite el emplazamiento de equipamientos de salud, seguridad, educación y servicios públicos. Además, se integra una zona de equipamientos exclusivos con frente a la Ruta 1, generando un buffer entre el alto flujo vehicular de la Ruta y el desarrollo residencial mixto definido en torno al eje norte sur que conecta con la vía costera hacia la caleta Caramucho. De esta forma la zonificación y vialidad de la Alternativa Sugerida quedan estructuradas como se aprecia en la siguiente ilustración.

Ilustración 3-12 Zonificación y Vialidad Estructurante – Sector Chanavayita



Fuente: Elaboración Propia

#### b) Sector Patillos Patache

Dada las condiciones en que se plantea la propuesta de estructuración para el sector Patillos Patache, y la preeminencia normativa que tiene el instrumento de planificación intercomunal en la eventualidad que éste sea aprobado, deja sólo dos opciones estratégicas en las cuales se plasma la visión de la Municipalidad respecto del tratamiento de este territorio.

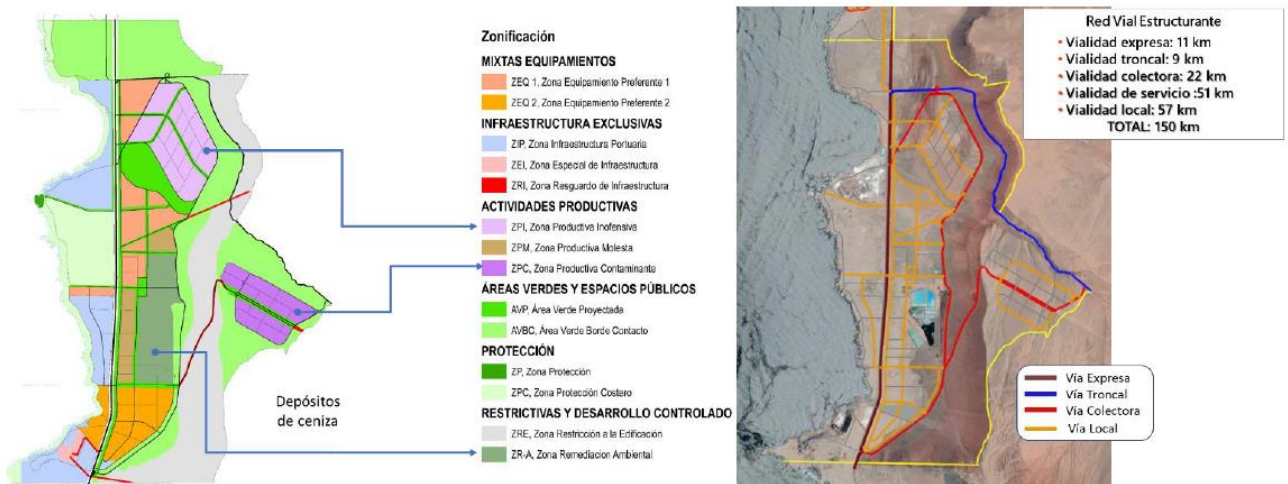
En relación a este punto, es importante señalar la prioridad que se otorga a incorporar en la planificación medidas tendientes a reducir los efectos ambientales sobre la planicie costera atendiendo a los factores de fragilidad ambiental que han sido informados en el documento.

En este contexto, se destaca la necesidad de avanzar en una estrategia de remediación ambiental de las áreas que fueron destinadas a depósitos de ceniza y relaves localizadas en la planicie costera, tal como se plantea en la **ALTERNATIVA 3** la cual es considerada como alternativa sugerida.

Respecto a la estructuración vial del sector, se reconoce la Red vial estructurante establecida por el instrumento intercomunal promulgado, y que corresponde a la Ruta 1 y la Ruta A-750, clasificadas en categoría de Expresa y Troncal, respectivamente. A partir de estos trazados se establece una propuesta de estructuración vial de nivel comunal, definiendo accesos a cada uno de los subsectores en categorías colectoras, servicio y local.

El sistema vial colector establece trazados que delimitan el área adyacente al farellón, definiendo un circuito de borde que delimita las áreas de mayor vocación para el uso industrial, respecto de aquellas restringidas o condicionadas al desarrollo urbano, en función de los riesgos de origen natural por procesos de ladera. Además, se desarrolla una trama interior de vías de servicio, y locales que se adaptan a las áreas urbanizables (sin riesgo) estructurando los enclaves productivos.

**Ilustración 3-13 Zonificación y Vialidad Estructurante Sector Patillos- Patache**



Fuente: Elaboración Propia

### 3.4 EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN

A partir de las 4 **Alternativas de Estructuración** del Plan propuestas, se desarrollaron instancias de evaluación técnica y participativa, donde fue posible contrastar las distintas visiones de desarrollo planteadas en cada una de ellas y avanzar hacia acuerdos básicos que permitieron generar la propuesta de Imagen Objetivo Sugerida o Alternativa Sugerida, la cual sentó las bases para la formulación del Anteproyecto del Plan Regulador.

El resultado de la evaluación de las Alternativas de Estructuración para cada una de las áreas urbanas, se presenta a continuación.

Producto de la evaluación integrada de las Alternativas en relación a riesgos y oportunidades en cada una de las áreas urbanas abarcadas por el Plan Regulador, fue posible identificar la opción preferente o **Alternativa Sugerida** para desarrollar la Imagen Objetivo en cada sector, sintetizándose los resultados a continuación<sup>7</sup>:

<sup>7</sup> El resultado de la Evaluación Ambiental de las Alternativas para cada una de las áreas urbanas se encuentra detallado en extenso en Informe Ambiental que hace parte integrante de la presente Memoria Explicativa.



### 3.4.1 Área Urbana Iquique

#### a) Sector Plataforma Norte:

- En la Plataforma Norte el comportamiento de las Alternativas respecto al FCD-5 evidenció que la **Alternativa Sugerida (Opción de Desarrollo N° 4) presenta mejor evaluación estableciendo mayor cantidad de nodos de articulación de la trama vial interior.**

#### b) Sector Iquique:

- A partir del resultado de la evaluación integrada de las Alternativas definidas para el sector de Iquique se concluye que la **Alternativa 1: Corredores (Opción de Desarrollo N°1) y Alternativa Sugerida (Opción de Desarrollo N° 4) se plantean como aquellas que representan mayores oportunidades para el desarrollo urbano y resuelven desde la planificación los temas de ambiente y sustentabilidad prioritarios para la ciudad de Iquique.**
- Es así como, respecto a los Factores Críticos de Decisión 1, 2, y 6, la Opción de Desarrollo N°1 es la que presenta la mejor evaluación, dado que esta propuesta apunta a una mayor eficiencia en el uso del suelo disponible para el desarrollo urbano, favoreciendo las condiciones para la renovación urbana, así mismo disminuye en mayor medida la vulnerabilidad de la población frente a factores de riesgo ya que opta por mantener un baja carga de ocupación el áreas con susceptibilidades altas y muy altas.
- Por su parte, la Alternativa Sugerida presenta buen comportamiento ambiental respecto a las oportunidades asociadas a los Factores Críticos de Decisión 3, 4 y 5, con una propuesta que mejora en mayor la oferta de áreas verdes y equipamiento y a su vez apunta a una mayor conservación del Patrimonio Inmueble presente en la ciudad. De igual forma establece una estructura de movilidad que aporta en la disminución de la congestión vial y ordena el desplazamiento de los distintos modos de transporte, incentivando el uso del transporte público y los no motorizados (peatonal y bicicleta).
- Si bien, en relación a los demás Factores Críticos de Decisión estas dos opciones presentan un buen comportamiento ambiental, es importante destacar que la Alternativa 3 resulta mejor evaluada respecto al FCD 7. Ello debido a que apunta a reducir el deterioro ambiental del entorno de la Playa El Colorado favoreciendo la recalificación y reconversión industrial en el sector ZOFRI, como medida para revitalizar dicho entorno.

#### c) Sector Extensión Sur:

- De acuerdo con la evaluación integrada de las Alternativas de Estructuración para el sector Extensión Sur, se observa que la **Alternativa 1: Corredor sur (Opción de Desarrollo N° 1) y la Alternativa Sugerida (Opción de Desarrollo N°4) son las que presentan mayores oportunidades para el desarrollo urbano de esta área de crecimiento y extensión urbana.**
- Es así como la Alternativa 1 presenta la mejor evaluación respecto al FCD 1, debido a que apunta a un uso eficiente del suelo disponible, mediante un desarrollo urbano compacto; mientras que la Alternativa Sugerida presenta buen comportamiento ambiental en cuanto al FCD 5, indicando que la Estructura de Movilidad representa mayores oportunidades para el desarrollo urbano del sector mediante una mejor accesibilidad a transporte público y reducción de la fricción con el transporte de carga.
- En cuanto al FCD-4 (Conservación de los valores naturales y Resguardo del Patrimonio Inmueble), se observa que tanto la Alternativa 1 como la Alternativa Sugerida presentan buena evaluación ambiental, debido a que promueven ocupación del borde costero y de las áreas de valor arqueológico.
- En relación al FCD-3, si bien la Alternativa 1 presenta un buen comportamiento ambiental, destaca la evaluación de la Alternativa 2 por proponer mayor cobertura y accesibilidad a equipamientos, áreas verdes y espacios Públicos.



### 3.4.2 Área Urbana Aeropuerto

#### a) Sector Aeropuerto:

- Este sector no se incluye en la evaluación de las alternativas de estructuración debido a que las opciones de desarrollo para esta área están circunscritas a espacios muy acotados, por lo cual las propuestas en términos de planificación no varían significativamente, ajustándose una de las opciones a la zonificación establecida en el PRICT.

### 3.4.3 Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache

#### a) Sector Chanavayita:

- A partir de los resultados de la evaluación integrada se identifica que **la Alternativa 2: Eje Longitudinal Distribuido (Opción de Desarrollo N°2) y la Alternativa Sugerida (Opción de Desarrollo N°3) son las que presentan mayores oportunidades para el desarrollo urbano del sector Chanavayita.**
- La Alternativa 2 resulta mejor evaluada respecto a los FCD-1 y FCD-3, es decir, apunta a una mayor eficiencia en el uso del suelo disponible para el desarrollo urbano y ofrece una mayor cobertura y accesibilidad a áreas verdes y equipamiento.
- Por su parte, la Alternativa 3 resulta mejor evaluada respecto al FCD-5 y FCD-7 debido a que propone una mejor configuración de la trama vial densificando la vialidad y opta por una baja ocupación residencial en las áreas aledañas a sectores industriales/infraestructura de alto impacto.
- Finalmente, en lo relativo FCD-6 se observa que las Alternativa 2 y Alternativa Sugerida presentan estrategias similares que permiten una buena evaluación ya que disminuyen la vulnerabilidad de la población a factores de riesgo natural.

#### b) Sector Patillos-Patache:

- En el sector Patillos-Patache la evaluación ambiental identifica la Alternativa 3 (Opción de Desarrollo N° 3 PRICT Modificado con Áreas Verdes) y Alternativa Sugerida (Opción de Desarrollo N°4) como las mejores evaluadas debido a que a partir del proceso de decisión y análisis de las Alternativas, se determinó que la Alternativa 3 se denominara como Alternativa Sugerida.
- En este sentido, dichas alternativas presentan mayores oportunidades por tener el mejor comportamiento ambiental respecto a los FCD-4, FCD-5 y FCD-7. Es decir, reconocen los valores naturales localizados en este territorio definiendo zonas con usos de suelo compatibles, la vialidad estructurante es mucho más densa en relación los trazados viales propuestos y se propone una estrategia para reducir los conflictos ambientales con las áreas residenciales aledañas (Chanavayita) confinando las actividades productivas molestas y contaminantes.

## 3.5 IMAGEN OBJETIVO O ALTERNATIVA SUGERIDA

Una vez identificada la Opción de Desarrollo preferente o Alternativa Sugerida, se llevó a cabo la Consulta Pública de Imagen Objetivo de conformidad con lo señalado en el artículo 28 octies de la LGUC, con la finalidad de aprobar la propuesta de Imagen Objetivo del territorio de planificación.

Una vez finalizada la Consulta Pública en cuestión, se sancionaron los acuerdos adoptados como resultado de dicho proceso mediante Decreto Alcaldicio N° 325 del 1 de marzo de 2021, en el cual se establecieron y aprobaron los términos y consideraciones para el desarrollo del Anteproyecto del Plan Regulador Comunal de Iquique. A continuación, se sintetizan los principales acuerdos alcanzados:

**a) Modificación del Límite Urbano**

Ratificó el territorio de planificación del Plan Regulador Comunal de Iquique que abarca 16.006 ha y comprende las áreas urbanas actualmente vigentes, correspondientes a la Ciudad de Iquique y el sector Playa Blanca-Bahía Chiquinata con una superficie de 3.324 ha; a las que se suman las áreas de extensión urbana definidas en el Plan Regulador Intercomunal Costero de las comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara que alcanzan una superficie de 12.612 ha y refieren a las localidades de Plataforma Norte y los sectores Bajo Molle, Tres Islas, Lobito-Los Verdes, Aeropuerto, Chanavayita y Patillos-Patache.

**b) Observaciones del proceso de Consulta Pública de Imagen Objetivo**

Ratificó lo dispuesto en el Informe de Observaciones del proceso de Consulta Pública de Imagen Objetivo en relación con las respuestas fundadas y su indicación de aceptación o rechazo. A partir del análisis de los resultados consignados en dicho informe, a continuación, se extraen y precisan algunas indicaciones y recomendaciones a tener en cuenta para la elaboración del Anteproyecto del Plan:

- Se acuerda precisar las condiciones con las que se abordan las Actividades Productivas Molestas localizadas en el Sector Industrial El Colorado, en la etapa de Anteproyecto.
- Se aclara que en los sectores industriales de Plataforma Norte y Patillos-Patache, por encontrarse incorporados dentro del territorio de planificación del Plan Regulador Intercomunal Costero de las comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara, tendrán preeminencia jerárquica las disposiciones que establece dicho instrumento en la eventualidad que sea aprobado, lo cual fue considerado en la Alternativa 1.
- En relación a las Densidades Máximas (800 hab/ha) establecidas por Plan Regulador Intercomunal Costero de las comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara, se acuerda que en caso que dicho instrumento no sea aprobado, el Plan Regulador Comunal puede proponer densidades máximas considerando criterios de densificación equilibrada y coherencia con los Factores Críticos de Decisión.
- Respecto a los terrenos y propiedades de las FFAA se ratifica el acuerdo de definir usos de suelo.
- Se acuerda establecer los límites de las Zonas de Conservación Histórica en la etapa de Anteproyecto, considerando como punto de partida las propuestas presentadas en la Imagen Objetivo.
- Se acuerda actuar de igual forma en lo relativo a Zonas de Protección Costera, detallando los límites y normas urbanísticas en la etapa de Anteproyecto.
- Se acuerda además revisar algunos trazados viales y zonificación del sector Extensión Sur, considerando además normas restrictivas en las zonas consolidadas expuestas a riesgo con susceptibilidades altas y muy altas.

## 4 DESCRIPCIÓN DEL PLAN

El Plan Regulador Comunal para el desarrollo urbano de Iquique establece una estructura de ordenamiento que potencia y conforma nuevas centralidades urbanas, a la vez que intensifica la ocupación de actividades en torno a los corredores urbanos de mayor jerarquía a favor de un crecimiento equilibrado.

Una estructura urbana que reconfigura un sistema de movilidad ordenando los desplazamientos a la vez que reduce las distancias de viaje según la zonificación del plan.

Esta estructura proyecta una morfología acorde a una imagen urbana armónica con el paisaje natural, circunscrita entre el litoral marítimo y el farellón costero, determinando las condiciones de edificación propuestas por el Plan.

En términos funcionales una estructura de ordenamiento de las diferentes actividades, coherente a las vocaciones y aptitudes de uso del territorio, reduciendo conflictos e incompatibilidades mediante reconversión de usos, relocalización o recalificación de actividades para el buen vivir en la ciudad. Un ordenamiento que afiance y proyecte el desarrollo de sus actividades productivas e infraestructura mediante plataformas logísticas multimodales de transporte y consolidación de núcleos industriales – empresariales y portuarias, así también favoreciendo su mayor crecimiento y desarrollo.

En términos de sustentabilidad ambiental, el Plan define un sistema estructurado, continuo y jerarquizado de espacios públicos, generando mayor superficie en términos de suficiencia y accesibilidad, mediante una distribución espacial más equitativa para toda la población. Las declaratorias de utilidad pública se definen potenciando la centralidad a escala urbana y barrial, colindantes con espacios de circulación reformando los principales corredores urbanos intermodales, y en borde de contacto con espacios de valor natural y cultural compatibilizando la vida urbana con la conservación del patrimonio existente en el territorio de la comuna de Iquique.

Una estructura urbana planificada que incremente la resiliencia, reduciendo la vulnerabilidad del desarrollo urbano ante las amenazas naturales que se proyectan en aumento según ocurrencia e intensidad frente a escenarios probabilísticos de cambio climático inminente.

El ordenamiento propuesto, se define para un sistema urbano comunal disímil según distribución de áreas en el territorio con diferentes aptitudes tanto para el desarrollo de actividades urbanas como para la plataforma logística industrial portuaria. A dicha aptitud se le suma su grado de consolidación, así como su nivel de ocupación para los territorios fuera del límite urbano vigente, conforme a las edificaciones e instalaciones existentes y la disponibilidad de suelo según restricciones al desarrollo urbano principalmente por condicionantes de riesgos.

### 4.1 ACUERDOS BÁSICOS

En el marco de la etapa de Anteproyecto de la presente actualización de Plan Regulador Comunal de Iquique, y teniendo en consideración las observaciones recibidas de los distintos actores involucrados en la planificación del territorio comunal de Iquique, se desarrollaron diversas instancias de revisión e intercambio con la Contraparte Técnica del Estudio, alcanzándose los acuerdos que se mencionan a continuación:

- **Incorporar Humedal Urbano Playa Blanca** por encontrarse en proceso de declaración, ello de acuerdo a lo consignado en acta de reunión de Mesa Técnica de Patrimonio sostenida el 09.06.2021.
- **Mantener los sectores Plataforma Norte, Aeropuerto y Patillos-Patache dentro del territorio urbano de planificación de la presente actualización;** ello sin perjuicio de que, en caso de aprobarse

el Plan Regulador Intercomunal Costero de las comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara, la norma urbanística aplicable en dichos sectores correspondería a la del mencionado instrumento de planificación intercomunal por corresponder a zonas de impacto intercomunal.

- **Evaluar la posibilidad de eliminar el Área Urbana Aeropuerto, correspondiente al sector Aeropuerto, del ámbito territorial del Plan Regulador Comunal de Iquique.** Al respecto se tuvo en consideración las observaciones ingresadas mediante Oficio I<sup>a</sup> BA AUD “P” N° 12.647 emitido por la 1° Brigada Aérea de la FACH e ingresado en fecha 03.09.2021, en el cual se solicita a la I. Municipalidad de Iquique replantear la incorporación del sector Aeropuerto al radio urbano de la comuna considerando lo establecido en Circular DDU 272 de 05.08.2014, respecto de la formulación de planes reguladores y la incompatibilidad con la actividad portuaria; lo consignado en Plan Maestro de Saturación de Aeropuerto Diego Aracena vigente desde el año 2012, respecto al crecimiento de la demanda en dicha instalación; así como el hecho de que al ser un aeropuerto mixto, su componente militar se rige bajo un Plan Regulador Institucional vigente desde 2006. Sin embargo, en Oficio I<sup>a</sup> BA AUD “P” N° 16.587 emitido por la 1° Brigada Aérea de la FACH donde se consignan los acuerdos alcanzados en reunión sostenida el 20.10.2021 entre el personal de las Fuerza Aérea de Chile y la Municipalidad, en las dependencias de las Dirección de Obras de la I. Municipalidad de Iquique; quedó establecido como acuerdo, la incorporación del sector Aeropuerto al radio urbano, razón por la cual la Contraparte Técnica del Estudio deberá validar con la FACH el acuerdo final relativo a la incorporación o eliminación del mencionado sector.

## 4.2 TERRITORIO URBANO DE PLANIFICACIÓN

El territorio sujeto a planificación abordado por la presente actualización del Plan Regulador Comunal de Iquique abarca una superficie de 16.006 ha donde se emplaza un sistema de centros poblados, y un sistema de plataforma industrial y logística. Del total del territorio de planificación urbana comunal solo el 51% de su superficie califica como área urbana con aptitud para el crecimiento urbano y localización de actividades productivas e infraestructura, toda vez que 7.738 Ha se encuentran restringidas para el desarrollo urbano. De esta forma en el área urbana comunal con aptitud 8.268 Ha, se organizan en forma secuencial a lo largo de la planicie costera las áreas urbanas desde la ciudad de Iquique extendiéndose hacia el sur, un sistema urbano comunal estructurándose en torno a centralidades menores en las diferentes localidades para ordenar su crecimiento, su sistema de usos de suelo e intensidad de ocupación, su sistema de movilidad, de áreas verdes, de resguardo del patrimonio cultural inmueble de valor natural y paisaje y estableciendo las restricciones para el desarrollo urbano que impone el territorio y sus actividades.

Por su parte desde el punto de vista de la distribución de suelo para crecimiento urbano, el 80% de las áreas urbanas reguladas no consolidadas es decir disponible para acoger nuevos desarrollos, se encuentra en el sector extensión sur entre Tres Islas – Playa Blanca, hasta Lobito Los Verdes. Esto corresponde a una oferta de suelo de 1.943 Ha equiparable a la superficie de la ciudad de Iquique consolidada. Por el contrario, en la ciudad de Iquique el 84% del área se encuentra consolidada y solo el 16% de su superficie está disponible para crecimiento mediante relleno intersticial interior de la trama con un conjunto de terrenos que totalizan 323 Ha.

En consecuencia, se propone una nueva área de desarrollo urbano ante la menor disponibilidad de suelo en ciudad de Iquique para acoger el crecimiento en extensión de las futuras actividades urbanas, y particularmente para generar viviendas que permita reducir los déficits de acceso y uso para familias allegadas y localizadas en asentamientos informales. Por ello, en razón a los principios de la planificación, dicha superficie de área urbana dispuesta por el plan para el crecimiento urbano en extensión, se planifica bajo un esquema de ordenamiento estructurado secuencial, de usos mixtos, preferenciales y exclusivos, a fin de prever un poblamiento sostenible, integrado y compacto. Por ello, considerando también principios de equidad en cuanto a la participación de las oportunidades de crecimiento y desarrollo, principio de integración social conformando lugares inclusivos, que entreguen condiciones básicas y satisfactorias de calidad de vida urbana todos sus habitantes, principio de eficiencia de su infraestructura, servicios y sistemas funcionales maximizando atributos e internalizar los efectos

negativos y principio de resiliencia, áreas urbanas capaces de sobre ponerse a adversidades de amenazas naturales, por lo que se proyectan 332 ha de zonas mixtas residenciales junto con 224 ha de zonas mixtas de equipamientos preferentes para organizar sosteniblemente la ocupación en dicho territorio de extensión. Esto es poner en un primer umbral de ocupación la tercera parte del área urbana no consolidada apta para el desarrollo urbano en extensión.

#### 4.2.1 Área Urbana Iquique

Conformada por los centros poblados del sector “Iquique” asociada a la ciudad homónima, el sector “Extensión Sur” que abarca el sistema de localidades emplazadas al sur de la ciudad de Iquique (Tres Islas, Playa Blanca, Lobito y Los Verdes) y la localidad de Chanavayita.

El Plan define una zonificación acorde a los objetivos y lineamientos o estrategias para el desarrollo urbano comunal. La ciudad de Iquique, cifra su desarrollo urbano en un mayor ordenamiento cuya zonificación se extiende en su plano de emplazamiento constreñido entre el litoral marítimo y el farellón costero, elementos naturales y de paisaje que la delimitan e hito del santuario de la naturaleza de Cerro Dragón reconociéndolo como espacio protegido por su valor natural. Ambos frentes litoral e interior, se consolidan y conforman a partir de corredores con funciones diferenciadas según conceptos de movilidad sostenible tanto Av. Costanera como Av. Circunvalación. En primer lugar, dicha movilidad integra la productividad el carácter Ruta A-616 y Ruta A-16 por conducir flujos intercomunales e interurbanos, la conexión regional e interregional, conectividad Barrio ZOFRI – Puerto, contribuyendo de esta manera a la prosperidad urbana de Iquique. En segundo lugar, considera la sustentabilidad ambiental al salvaguardar la calidad ambiental de los hábitats urbanos y contribuir a la preservación de los hábitats de valor natural como es el cerro Dragón abriendo un camino base al Santuario (Los Algarrobos- Av. El Tamarugal- Dos Oriente – Paul Harris) de borde contacto con la ciudad, y prolongando la Avenida Costanera hacia sector Playa el Colorado recuperando la calidad ambiental de dicho sector de borde costero preservando la biodiversidad. Se suma la red ciclista que se proyecta en el borde costero desde el hito mariner desconocido por el norte hasta el sector Ballenera por el sur, promoviendo la caminata y bicicleta en todo el frente costero de ciudad de Iquique. Y, en tercer lugar, considera la equidad e inclusión social, al proporcionar acceso universal a los espacios públicos de frente costero e interior, así como equiparando las condiciones de acceso y conectividad a los espacios naturales para la población más vulnerables que habita hacia los márgenes interior de la ciudad.

Ambos corredores de movilidad Av. Costanera en el borde marítimo, y Av. Circunvalación en el borde interior farellón, tienen dos puntos de contacto que circunscriben también de norte a sur la trama urbana Ciudad de Iquique, por un lado nodo norte ZOFRI en rotonda ruta A- 600 remate de Av. Arturo Prat, y por otro nodo sur de Bajo Molle y su conectividad hacia extensión sur. Por su parte, a fin de relacionar los espacios naturales cerro – mar, se genera una apertura mediante la prolongación de un espacio público – zona de área verde entre el Farellón y el borde costero en el sector Barrio industrial ZOFRI recuperación Playa El Colorado (ensanche como vía parque calle Oficina Santa Rosa de Huara Norte) y en el otro extremo entre el Santuario y el borde costero en el sector de Playa Huayquique (entre vía seis y cementerio).



### Ilustración 4-1 Conformación borde litoral – frente costero y borde farellón – frente interior área urbana Iquique



Fuente: Elaboración propia.

Circunscrita el área de desarrollo urbano de Iquique en dichos límites geográficos naturales, se proyecta conformar su frente urbano interior del Farellón costero, al igual que prolongar la conformación de su borde litoral de frente urbano costero. Ello, junto con un ordenamiento de su crecimiento, con estrategias de renovación, regeneración, reconfiguración de trama en sectores puntuales y conservación de zonas e inmuebles patrimoniales, así como de barrios con identidad y sentido de arraigo como pertenencia. De esta forma, el desarrollo urbano de la ciudad de Iquique ha potenciado su frente costero, habilitando sus espacios públicos de acceso a la zona de playa. No obstante, ha negado su frente interior, por lo que la propuesta de estructuración conforma su margen con el cerro, es decir, pone énfasis en la renovación del borde contacto interior de la ciudad. El propósito de este esquema de ordenamiento es reducir la vulnerabilidad, renovar el sector que concentra el mayor deterioro urbano como medida redistributiva y de equidad espacial de los beneficios urbanos del crecimiento y de la regeneración, incentivando el mayor crecimiento en torno al eje Av. Salvador Allende y su prolongación La Tirana - Prat, en zona segura sobre la cota 20 m.s.n.m., considerando los factores de riesgo en la planificación.

### Ilustración 4-2 Corredor de estructuración vertebral del crecimiento urbano ciudad de Iquique



Fuente: Elaboración propia.

Así el corredor interior Av. Salvador Allende se potencia con la vía par Av. La Tirana, conduciendo los flujos en el desarrollo longitudinal del área urbana y la mayor dinamización de desarrollo de actividades hacia el sector sur desconcentrando las actividades del centro histórico ciudad de Iquique.

Esto conforma un **eje vertebral interior**, revitalizando las zonas del frente borde cerro más deterioradas de la ciudad, y desconcentrando los servicios y equipamientos urbanos del sector norte correspondiente tanto a barrios centro histórico, más la atracción / polarización del sector comercial recinto ZOFRI. Por ello, junto con la conformación de un corredor interior se potencian otras centralidades hacia el sector sur, 7 nodos que se localizan en dicho corredor vertebral, en torno a equipamientos mayores atractores de usos complementarios de diferentes destinos, especialmente potenciando la desconcentración de servicios urbanos comunales hacia el sector de Huayquique y Bajo Molle.

### Ilustración 4-3 Nodos de estructuración interior



Fuente: Elaboración propia.

Las centralidades correspondientes a presencia de equipamientos de mayor carga de uso y atractor de localización de actividades complementarias, presentan ventajas de accesibilidad / conectividad por emplazarse en la intersección con ejes transversales de la red estructurante urbana comunal y sus conectividades de acceso con la red de nivel intercomunal correspondiente a la Av. Circunvalación del frente urbano interior. Centralidades que son atractores de actividades con ventajas de localización por incremento de los flujos interurbanos a partir de la configuración de nodos de interconexión entre la red estructurante urbana comunal y la red estructurante de nivel intercomunal. Estos nodos de acceso que conducen los flujos interurbanos hacia la red estructurante urbana comunal interior de norte a sur son a partir del nodo Las Cabras y Esmeralda de acceso ZOFRI (1) y Puerto de Iquique; nodo Av. Bernardo O'Higgins – conexión La Tirana, conexión sector regimiento de renovación urbana (2) acceso al centro histórico (ZCH), nodo Diego Portales conexión sector el agro mercado (3) y centro histórico- borde costero, Av. Tadeo Haenke conexión centralidad Estadio (4) y sector Cavancha, y nodo con Av. Ramón Pérez Opazo conexión sector Paya Brava y nodo conexión P. Harris y F. Wood con sector Bajo Molle (7) – Huayquique (6).

Dichas centralidades en los nodos viales de mayor conectividad soporte del armazón o estructura urbana propuesta, se complementan con el casco histórico de la ciudad regulada como una zona de conservación histórica en torno al reconocimiento de la zona típica de Baquedano, y hasta el eje Arturo Fernández por el oriente. En consecuencia, en esta zona se intenciona su recuperación y conservación controlando su intensidad de uso, proyectando una morfología que armonice con la tipología edificatoria de la época salitrera, revitalizando el entorno de espacios públicos de la trama geométrica en partir de la traza de los ejes patrimoniales de calles Bolívar, Zegers – Latorre y las vías par Barrios Arana – Amunátegui que atraviesan el casco histórico entre distintos sectores del borde costero cruces con Av. Prat de norte a sur.

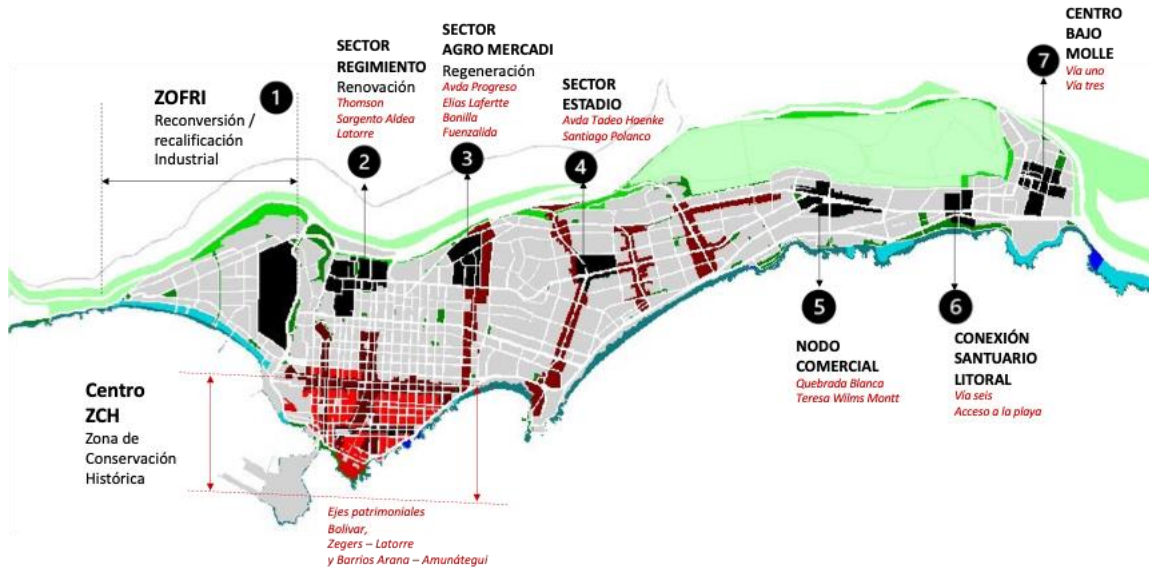
#### Ilustración 4-4 Ejes transversales de conexión frente interior y ejes patrimoniales de revitalización del casco histórico



Fuente: Elaboración propia.

Así también la conformación de corredores transversales propuesta, se potencia con intensidad de uso media en términos de altura y densidad, así como mixtura de usos complementarios a la vivienda. Estos son junto con los patrimoniales de la ZCH señalados precedentemente, siguiendo en dirección sur de la ciudad Diego Portales, Av. Tadeo Haenke, Santiago Polanco, Av. Ramón Pérez Opazo,

### Ilustración 4-5 Nodos de estructuración y ejes trasversales de conexión y patrimoniales



Fuente: Elaboración propia.

Se regulan las condiciones de edificación para conservar su patrimonio cultural inmueble y generan incentivos para mejorar la calidad del espacio público en el casco histórico, así también se mejora la conectividad en toda el área urbana aumentando el estándar de las circulaciones, con ensanches y nuevas aperturas ofreciendo alternativas de recorridos. Así también reconvertir, recalificar usos de actividades productivas e infraestructura minimizando las fricciones con los sectores residenciales, rescatando los barrios y ampliando las zonas de equipamiento. Complementariamente se reconoce y potencia el nodo de equipamientos y servicios turístico de Cavancha, como nodo atractor de actividades urbanas.

Se reconoce un eje intermedio interior para la renovación del centro histórico de la ciudad el par vial Héroes de la Concepción-Oscar Bonilla, en el límite de la zona segura, con potencial de mayor intensidad de uso, así también análogamente el eje Av. La Tirana hasta Santiago Polanco por el sur.



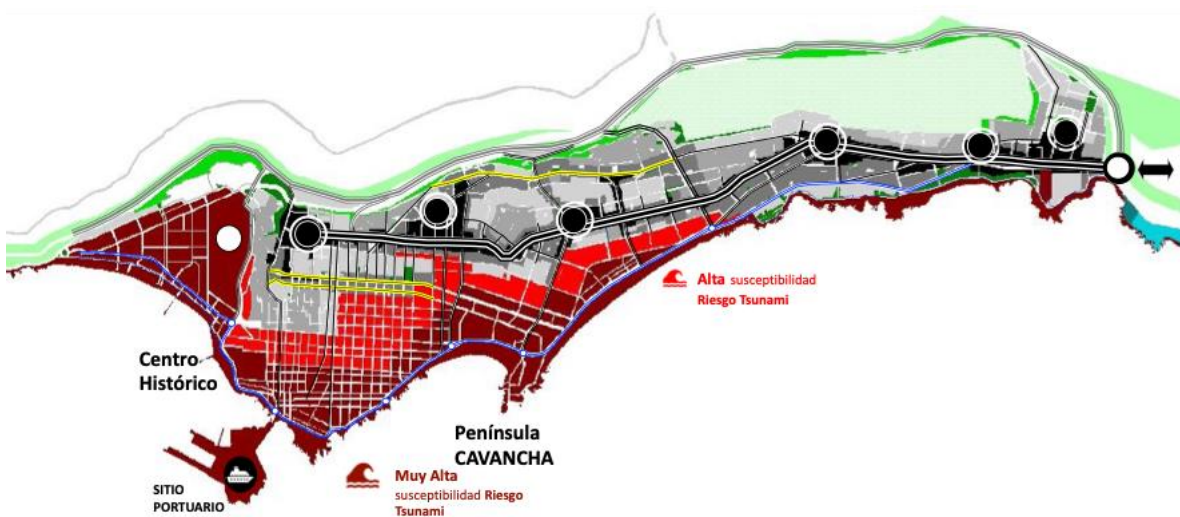
### Ilustración 4-6 Nodos de estructuración y ejes trasversales de conexión y patrimoniales



Fuente: Elaboración propia.

En la ciudad se ordena el crecimiento, estableciendo una gradiente de intensidad de usos, con las mayores densidades, constructibilidad y alturas de edificación en las zonas seguras disminuyendo hacia las zonas con riesgo, y desde los corredores de mayor jerarquía y conectividad según continuidad de recorridos, hacia las vías más locales vecinales, en las cuales se establecen las normas de edificación concordantes con el resguardo del carácter de barrios con identidad y tipologías edificatorias.

### Ilustración 4-7 Gradiente de intensidad de ocupación



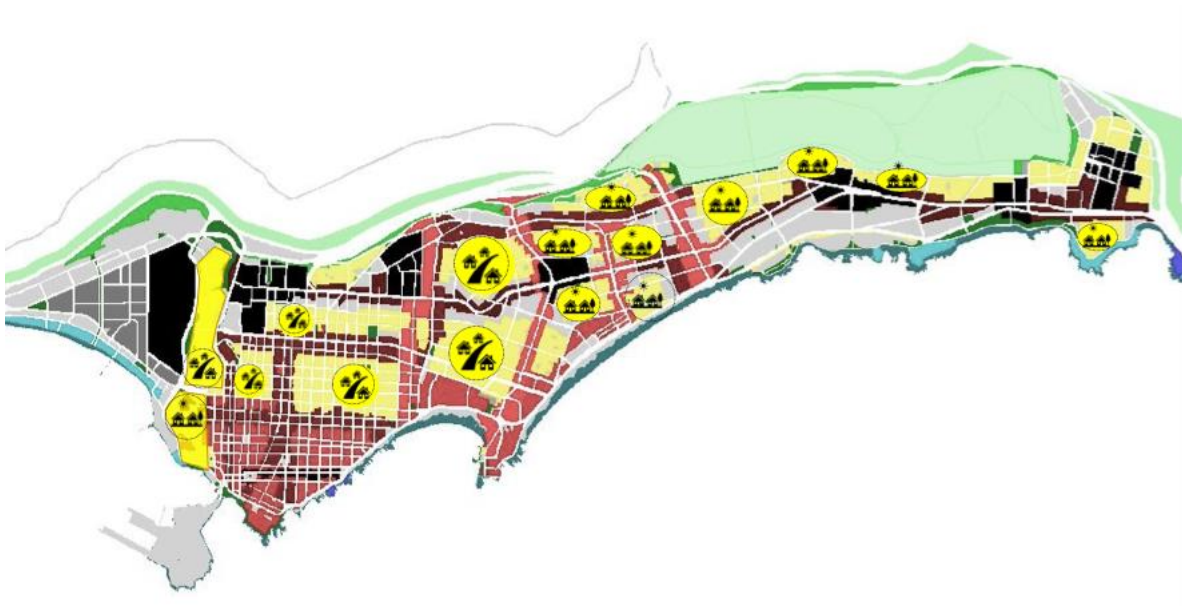
Fuente: Elaboración propia.

A escala local, se regulan las condiciones de edificación de barrios acordes a las tipologías edificatorias de viviendas tipo condominios existentes, salvaguardando el arraigo e identidad de las comunidades de residentes



con sus barrios. Si también se zonifican las zonas de equipamientos barriales complementarios al destino viviendas para la preservación de sus espacios recreativos, deportivos como sociales.

**Ilustración 4-8 Reconocimiento de identidad y conservación de la vida de barrio**



Fuente: Elaboración propia.

**Ilustración 4-9 Reconocimiento de identidad y conservación de la vida de barrio**

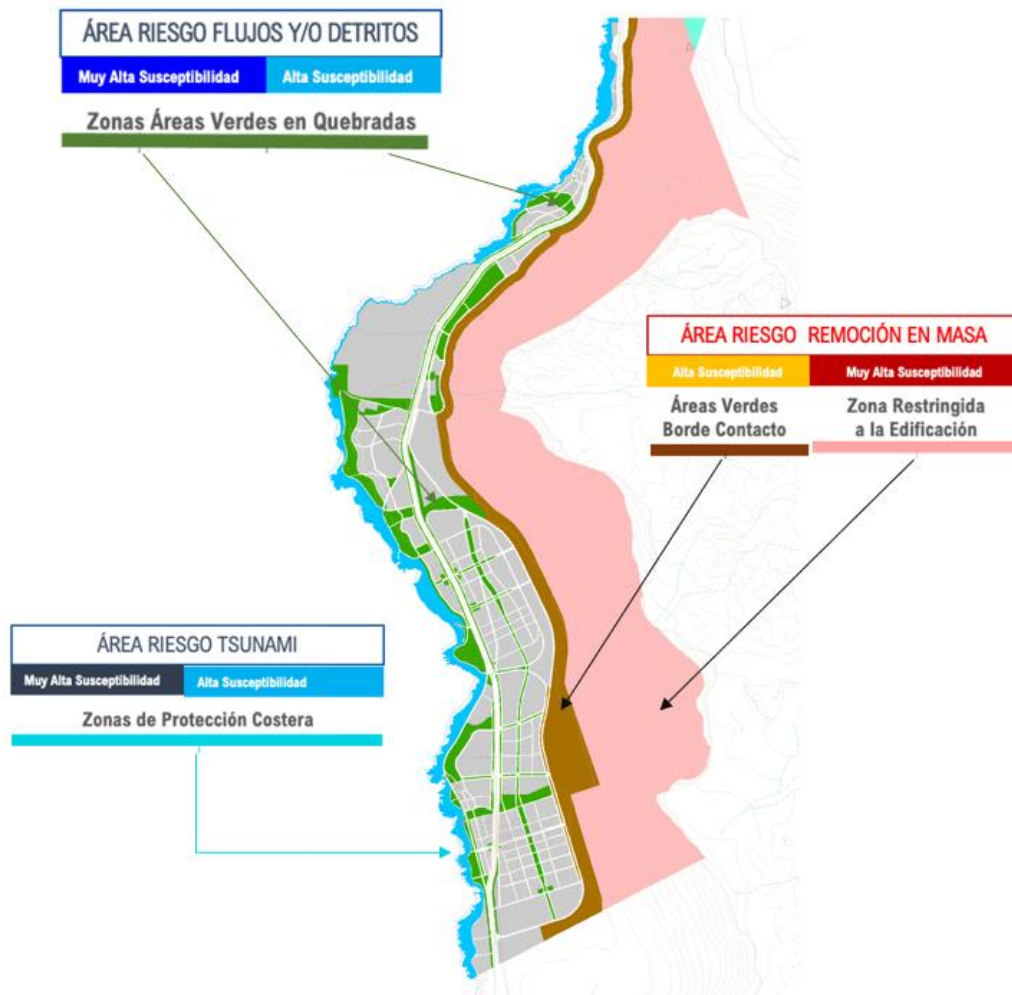


Fuente: Elaboración propia.

A diferencia en extensión sur, donde solo el 4,2% del área urbana con aptitud para el desarrollo urbano se encuentra consolidada, se proyecta una trama urbana que ordena la ocupación promoviendo un tejido urbano diverso e integrado, de zonas mixtas residenciales, zonas de equipamientos preferentes, parques – plazas y un mayor estándar en la propuesta de trazado de circulaciones respecto a la ciudad de Iquique, previendo ser atractores de localización.

El Plan, para esta nueva área de desarrollo urbano, define el territorio que presenta la mayor aptitud para el crecimiento urbano por extensión a fin de planificar un sistema de asentamiento humano resiliente en condiciones de seguridad, previendo la disminución de la vulnerabilidad de la población frente a factores de riesgo. En consecuencia, acorde a las condicionantes ambientales y de peligros naturales presentes expuestas en los fundamentos del plan. Así, se constriñe un territorio urbanizable entre el borde contacto litoral y el borde contacto cerro farellón, seccionado según se explicitó en las condicionantes de ocupación por el sistema de quebradas. El desarrollo de la nueva área urbana en el territorio de extensión sur se ordena entre la zona de protección costera y un área verde de borde contacto cerro. Mientras la primera, cubre las áreas de riesgo tsunami, y se extiende hacia los sectores de protección natural y conservación ambiental, la segunda delimita el área de ocupación de nuevas actividades urbanas con una zona restringida de ocupación por tener una muy alta susceptibilidad de peligro por remoción en masa, a la vez de cubrir un área de alta susceptibilidad por este mismo peligro. Esta franja longitudinal de territorio en planicie litoral apto para el desarrollo urbano se secciona transversalmente por zonas de áreas verdes en quebradas, planificando usos de suelo acordes a los mayores niveles de susceptibilidad (alto y muy alto) de riesgos por flujos y/o detritos.

Ilustración 4-10 Áreas de riesgo del plan



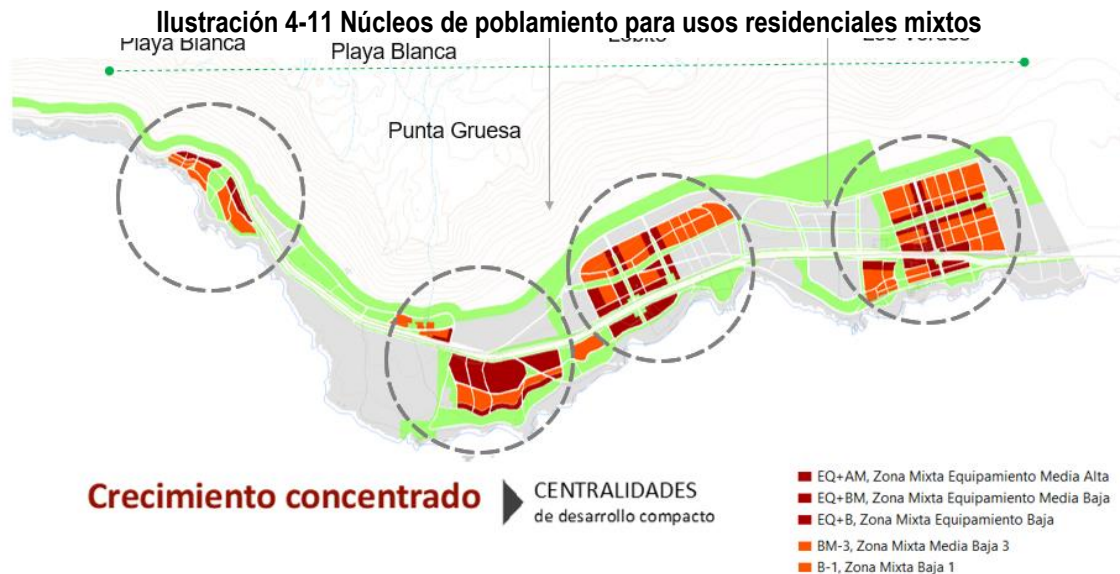
Fuente: Elaboración propia (2022)

Prevalece el criterio de proteger el borde costero estableciendo las condiciones urbanísticas para el emplazamiento de futuras edificaciones en estas áreas, toda vez que se regulan para una mayor compatibilidad de las diferentes actividades potenciales con el carácter de protección de este territorio. Así, se delimitan 195 Ha de zona de protección costera prolongando el sistema de espacios públicos estructurado en el frente litoral para la habilitación de un parque contiguo a la zona de playa en toda el área de desarrollo urbano de extensión sur de Iquique. En particular, se regula considerando la sensibilidad de área de valor natural cual es la protección del Humedal Costero de Playa Blanca<sup>8</sup> ante la amenaza de conservación de un hábitat de especies de flora y fauna de relevancia por sus servicios eco sistémicos a nivel local, además de los aspectos culturales, sociales y turísticos. En síntesis, el plan establece para el total de 1.057 Ha de territorio que se extiende entre la ruta y la línea de costa desde Tres Islas a Los Verdes, 730 Ha destinada a usos afines a espacios públicos como áreas verdes proyectadas, complementarias a las zonas de playa, zona de borde costero, zona de valor natural, y a la zona de protección costera. Es decir, casi el 70% de la superficie de esta franja costera esta

<sup>8</sup> Declaración del Humedal Costero de Playa Blanca, realizada recientemente por el Ministerio del Medio Ambiente mediante Resolución Exenta N° 621 del 25 de junio de 2021,

planificada considerando la fragilidad ambiental, su valor natural y paisajístico, interviniéndolo en términos de futuras edificaciones concentradamente en determinados sectores aptos según los efectos del poblamiento.

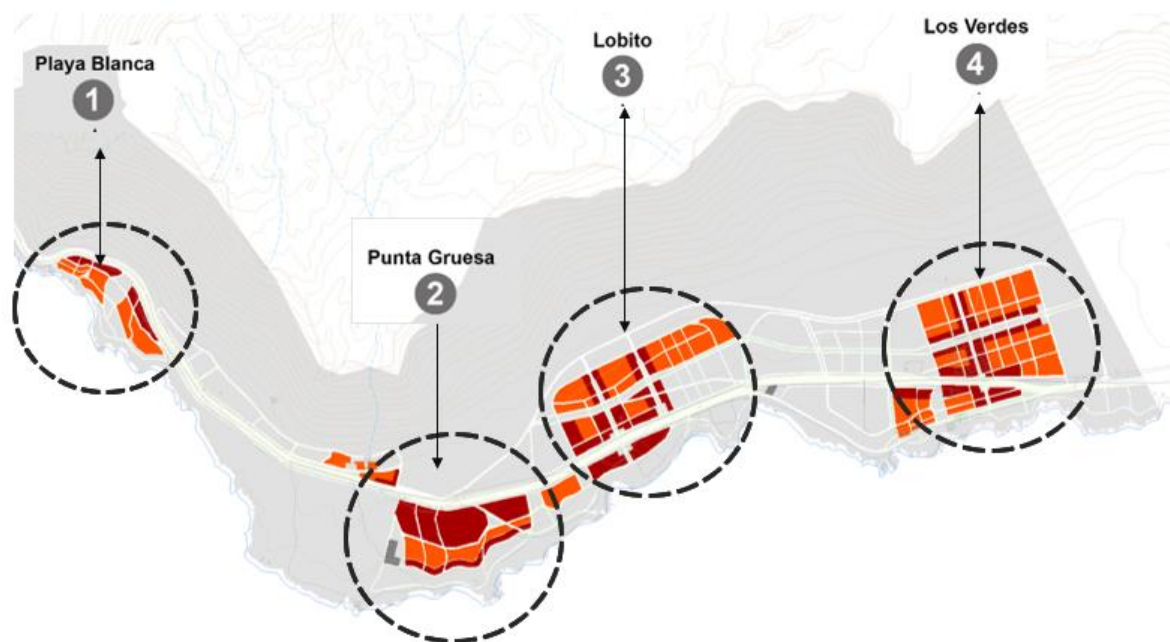
De esta manera el plan ordena la ocupación de futuras actividades en torno a cuatro núcleos de poblamiento para usos residenciales mixtos, con una oferta diferenciada de superficie de suelo según su aptitud y condicionantes de ocupación. Estos cuatro sectores, correspondientes a Playa Blanca, Alto Playa Blanca – Punta Gruesa, Lobito y Los Verdes.



Fuente: Elaboración propia (2022)

En torno a dichos núcleos de poblamiento que se planifican a partir de zonas mixtas de mayor intensidad de uso, se ordenan en forma compacta en base a una trama regular el resto de las zonas con gradientes de intensidad de ocupación de media a baja densidad. Así también, se ordenan secuencialmente los equipamientos, los que se emplazan en zonas de carácter preferencial y exclusivo con fines de compatibilizar el desarrollo de actividades urbanas de mayor escala y capacidad de carga de ocupación, próximas a los barrios residenciales. Dichas zonas de equipamiento, adquieren a su vez roles funcionales según los destinos y clases preferentemente regulados en ellos, correspondientes a la gestión de proyectos públicos / privados enclaves para potenciar el desarrollo urbano en torno a ellos como atractores de localización y servicios asociados a su dinámica de flujos. Estos sectores corresponden a nodos de carácter científico-educacional compatibilizando estas clases de equipamientos en zonas donde se emplazan los terrenos del futuro campus de U. Arturo Prat en Lobito, así también correspondiente a cultura – recreación – deportivo en Los Verdes, sector definido por la municipalidad para la gestión de iniciativas de proyectos públicos.

### Ilustración 4-12 Zonas de equipamientos en núcleos de poblamiento



Fuente: Elaboración propia

Todas estas zonas, se articulan mediante un sistema estructurado y jerarquizado de circulaciones espacios públicos y parques lineales que configuran una trama. Así, el plan conforma una macro red de conexión para sostener las relaciones espaciales entre las diferentes zonas y núcleos de poblamiento, con alternativas de conectividad entre ellos y con dominio espacial del territorio borde costero como borde cerro.

El resto de territorio con aptitud que queda entre los diferentes núcleos de poblamiento o centralidades urbanas, se regula como una zona de desarrollo controlado reducido, es decir sin intensidad de usos, para los fines que se reserve para el crecimiento futuro. Esto, una vez que se conformen las tramas con el margen de ocupación planificado y se consolide el carácter urbano de esta extensión sur. Un desarrollo urbano con ventajas y atractores de localización caracterizado por el buen estándar y configuración conexas de la red soporte de las actividades que allí se emplacen, incentivando un proceso urbano controlado, de desarrollo sostenible con un equilibrio entre oferta y demanda de suelo, optimizando el uso de la infraestructura que se vaya ejecutando producto de la urbanización progresiva en dichas zonas.

Chanavayita, en cambio es una localidad tipo enclave que pasa a conformarse un área urbana a fin de ordenar el crecimiento en zonas seguras, configurando un orden de trama reticular integrada a una escala local. Asimismo, establece una zona de equipamientos de servicios que enfrenta la ruta resguardando el desarrollo de zonas residenciales de la fricción de sus flujos de transporte que conecta con el sector industrial – productivo Patillo Patache. Se delimitan las zonas de amortiguación como zonas de áreas verdes con las actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal emplazadas próximas en el sector Patillo – Patache.

#### a) Sector “Plataforma Norte”

Corresponde al sector localizado al norte del sector “Iquique”, emplazado entre las curvas de nivel 440 y 485 msnm y la línea de costa que separa la porción terrestre del territorio marítimo. Este territorio no se encuentra regulado por el PRC vigente, con lo cual su definición como área urbana en el marco de la actualización del



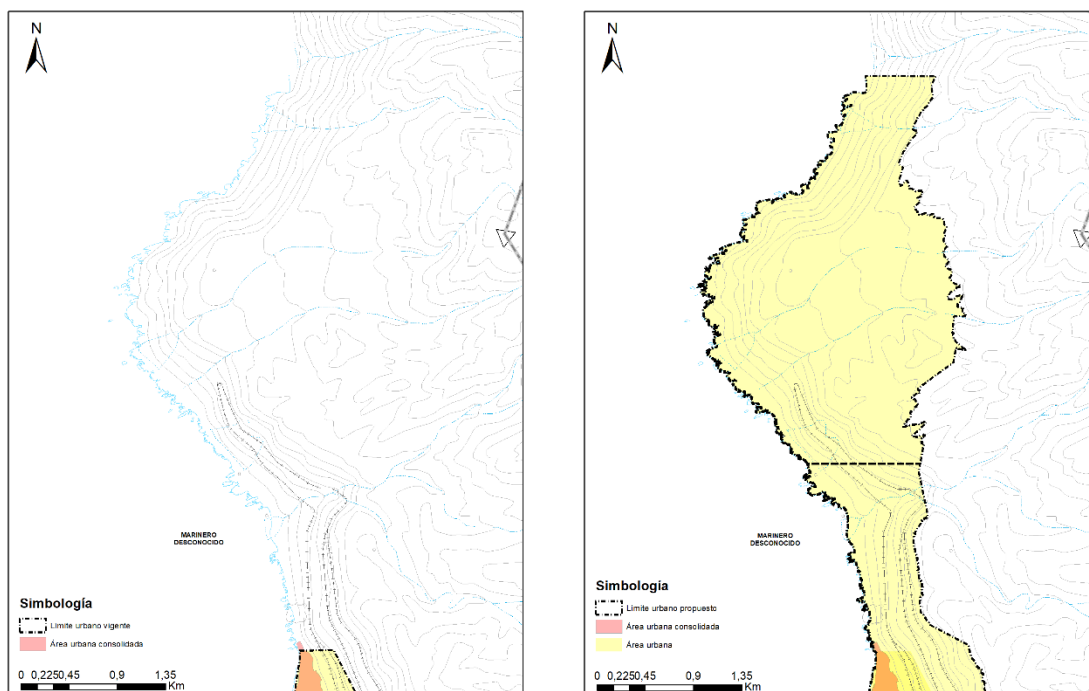
Plan Regulador Comunal en desarrollo, incorpora 554 ha al territorio urbano regulado por el mencionado instrumento de planificación comunal.

**Cuadro 4-1 Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto**

Límite urbano	Superficie (ha)	Distribución (%)
Límite urbano vigente	0	0
Límite urbano propuesto	554	554 ha (100%) suelo no consolidado
<b>Diferencial</b>	<b>554</b>	

Fuente: Elaboración propia (2021)

### Ilustración 4-13 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto



Fuente: Elaboración propia (2021)

#### b) Área Urbana Iquique

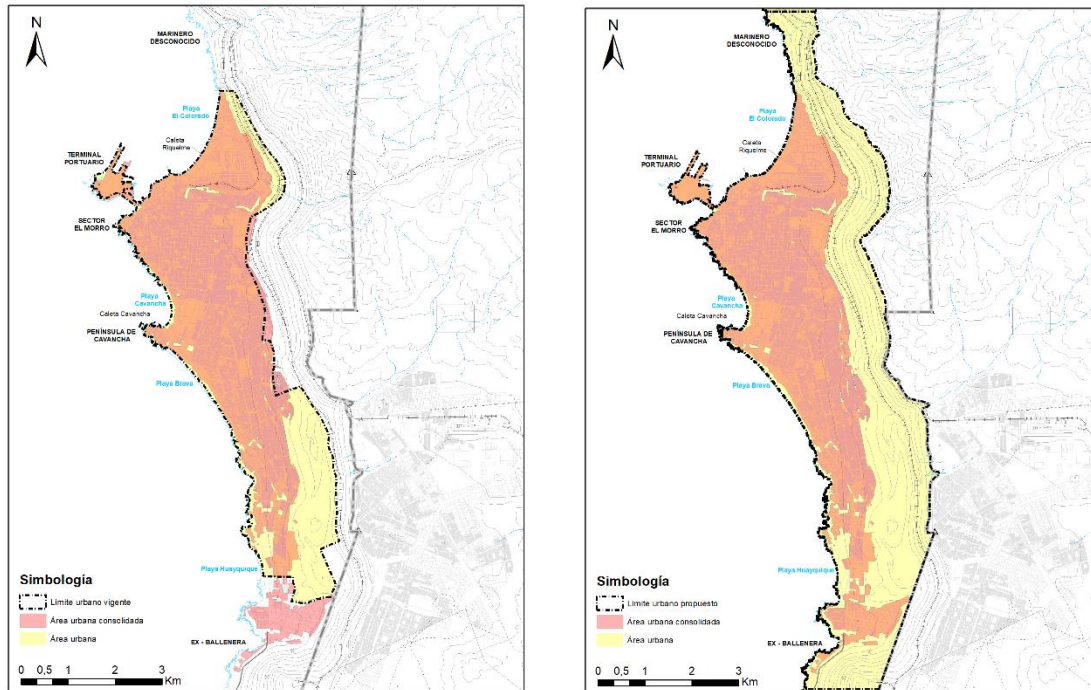
Corresponde al territorio que integra el área urbana consolidada de la ciudad de Iquique, que incluye desde el sector El Colorado y Zofri por el norte, hasta el sector Bajo Molle por el sur, y se desarrolla entre el farellón costero y la línea de baja marea que separa la porción terrestre del territorio marítimo. Este territorio actualmente cuenta con un límite urbano vigente en la ciudad de Iquique, que abarca una superficie de 2.058 ha. Sin embargo, la presente actualización propone su ampliación hacia el sur incorporando 1.213 ha al territorio urbano regulado, totalizando 3.271 ha sujetas a planificación, de las cuales el 60% tienen aptitud para el desarrollo urbano, es decir sin restricciones. Así, la disponibilidad de suelo con aptitud para el crecimiento urbano al interior de dicha área alcanza a 323 Ha.

**Cuadro 4-2 Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto**

Límite urbano	Superficie (ha)	Distribución (%)
Límite urbano vigente	2.058	1.677 ha (81%) suelo consolidado 381 ha (19%) suelo no consolidado
Límite urbano propuesto	3.358	2.000 ha (60%) con aptitud para el desarrollo urbano 1.358 Ha (40%) sin aptitud restringida para el desarrollo urbano
<b>Suelo no consolidado con aptitud para el crecimiento urbano</b>	<b>323 Ha</b>	<b>13,3% del área urbana no consolidada apta para el desarrollo urbano del sistema urbano planificado</b>

Fuente: Elaboración propia (2021)

**Ilustración 4-14 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto**  
**Límite urbano vigente / Límite urbano propuesto**



Fuente: Elaboración propia (2021)

**c) Sector “Extensión Sur”**

Corresponde a las áreas de extensión para crecimiento proyectado de la ciudad de Iquique, localizadas al sur del sector Bajo Molle hasta el sector Los Verdes, y que incluyen el área urbana vigente de Playa Blanca, en una estrecha porción de la plataforma costera que se desarrolla entre el farellón costero y la línea de costa que separa la porción terrestre del territorio marítimo. Este territorio actualmente cuenta con un límite urbano vigente asociado al sector de Playa Blanca, que abarca una superficie de 1.266 ha. Sin embargo, el resto del territorio asociado al sector “Extensión Sur” no se encuentra regulado por el PRC vigente, con lo cual su definición como área urbana en el marco de la actualización del Plan en desarrollo, incorpora 3.965 ha al territorio urbano regulado por el mencionado instrumento de planificación comunal que incluyen 92 ha urbanizadas asociadas a las localidades de Playa Blanca, Lobito y Los Verdes, así como al proyecto habitacional de “Alto Playa Blanca”.

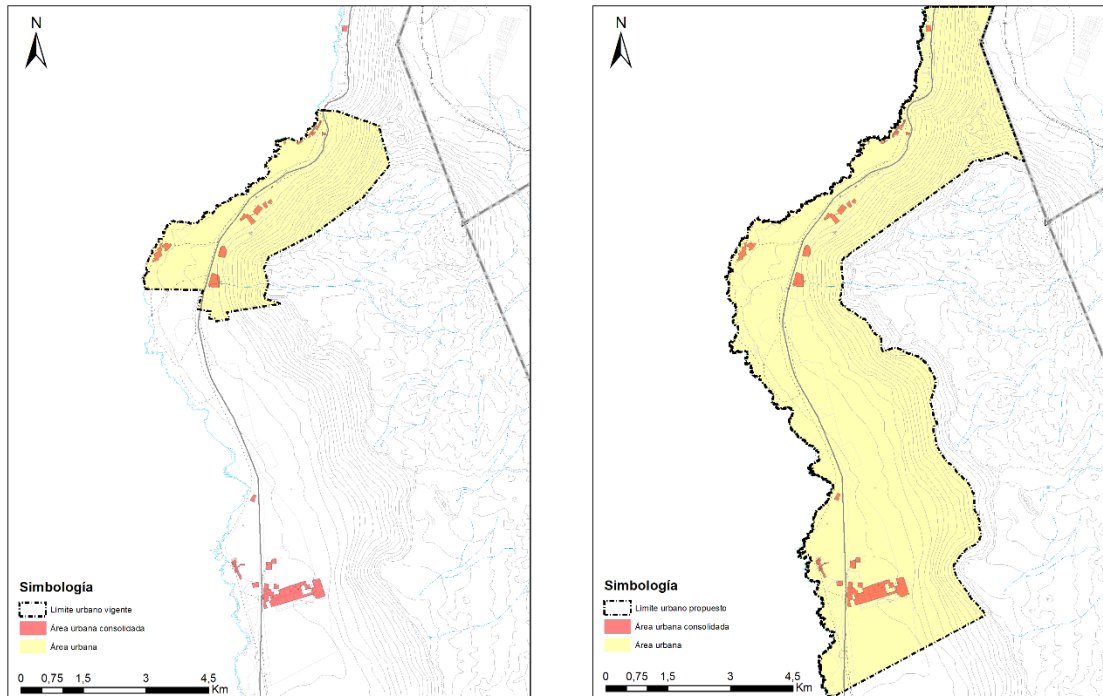
**Cuadro 4-3 Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto**

Límite urbano	Superficie (ha)	Distribución (%)
Límite urbano vigente	1.266	92 ha (7%) suelo consolidado 1.174 ha (93%) suelo no consolidado
Límite urbano propuesto	5.231	2.028 ha (38%) con aptitud para el desarrollo urbano 3.203 Ha (62%) sin aptitud restringida para el desarrollo urbano
<b>Suelo no consolidado con aptitud para el crecimiento urbano</b>	<b>1.943</b>	<b>80,3% del área urbana no consolidada apta para el desarrollo urbano del sistema urbano planificado</b>

Fuente: Elaboración propia (2021)

### Ilustración 4-15 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto

Límite urbano vigente / Límite urbano propuesto



Fuente: Elaboración propia (2021)

#### 4.2.2 Área Urbana Aeropuerto

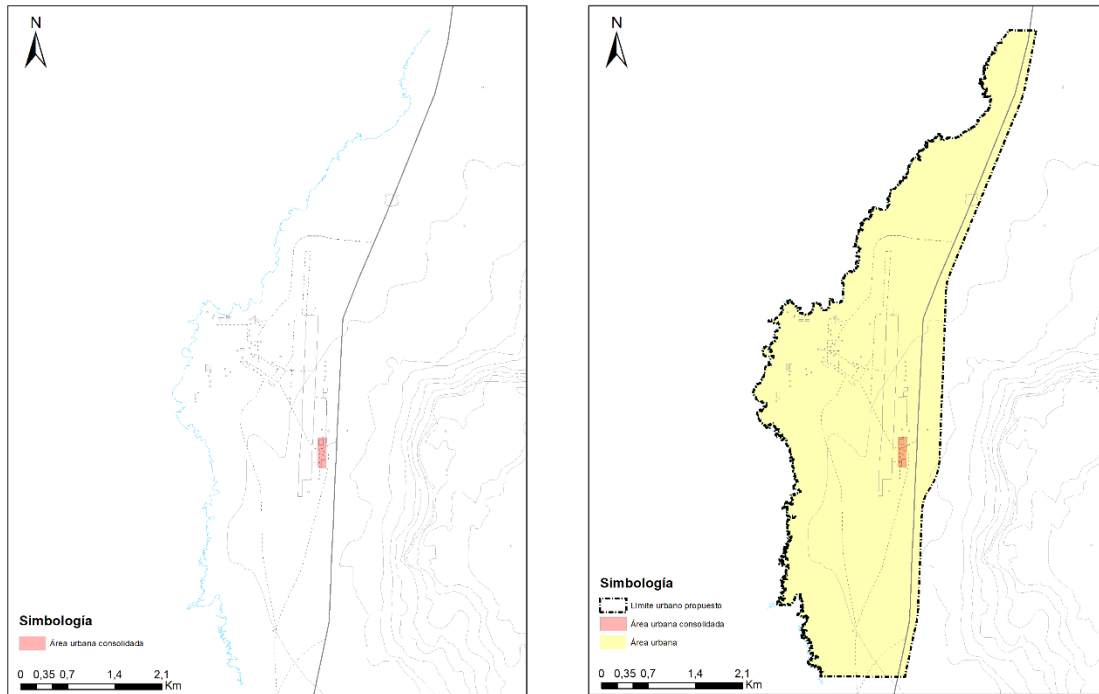
Conformada por una plataforma logística correspondiente al sector que acoge las instalaciones del Aeropuerto Internacional General Diego Aracena y la Base Aérea “Los Cóndores”, entre la Ruta 1 y la línea de baja marea que separa la porción terrestre del territorio marítimo. Este territorio no se encuentra regulado por el PRC vigente, con lo cual su definición como área urbana en el marco de la actualización del Plan en desarrollo, incorpora 1.569 ha al territorio urbano regulado por el mencionado instrumento de planificación comunal que incluyen 5,8 ha urbanizadas asociadas a las instalaciones del aeropuerto en cuestión.

**Cuadro 4-4 Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto**

Límite urbano	Superficie (ha)	Distribución (%)
Límite urbano vigente	0	5,8 ha (100%) suelo consolidado
Límite urbano propuesto	1.569	5,8 ha (0,3%) suelo consolidado 1.563 ha (99,7%) suelo no consolidado
<b>Diferencial</b>	<b>1.569</b>	

Fuente: Elaboración propia (2021)

**Ilustración 4-16 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto**  
**Límite urbano vigente / Límite urbano propuesto**



Fuente: Elaboración propia (2021)

#### 4.2.3 Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache

Conformada por una plataforma logística correspondiente al sector “Patillos-Patache”; y un sistema urbano consistente en el sector “Chanavayita” asociada a la localidad homónima que se emplaza al norte del sector portuario de Patillos-Patache.

##### a) Sector “Chanavayita”

Corresponde a la localidad costera de Chanavayita, localizada al norte del sector Patillos-Patache, entre la Ruta 1 y la línea de baja marea que separa la porción terrestre del territorio marítimo. Este territorio no se encuentra regulado por el PRC vigente, con lo cual su definición como área urbana en el marco de la actualización del Plan en desarrollo, incorpora 276 ha al territorio urbano regulado por el mencionado instrumento de planificación comunal que incluyen 37 ha urbanizadas asociadas a la localidad de Chanavayita. Importa señalar que este sector forma parte del plano de zonificación “Plano Zonificación-Chanavayita Patillos Patache – 01”

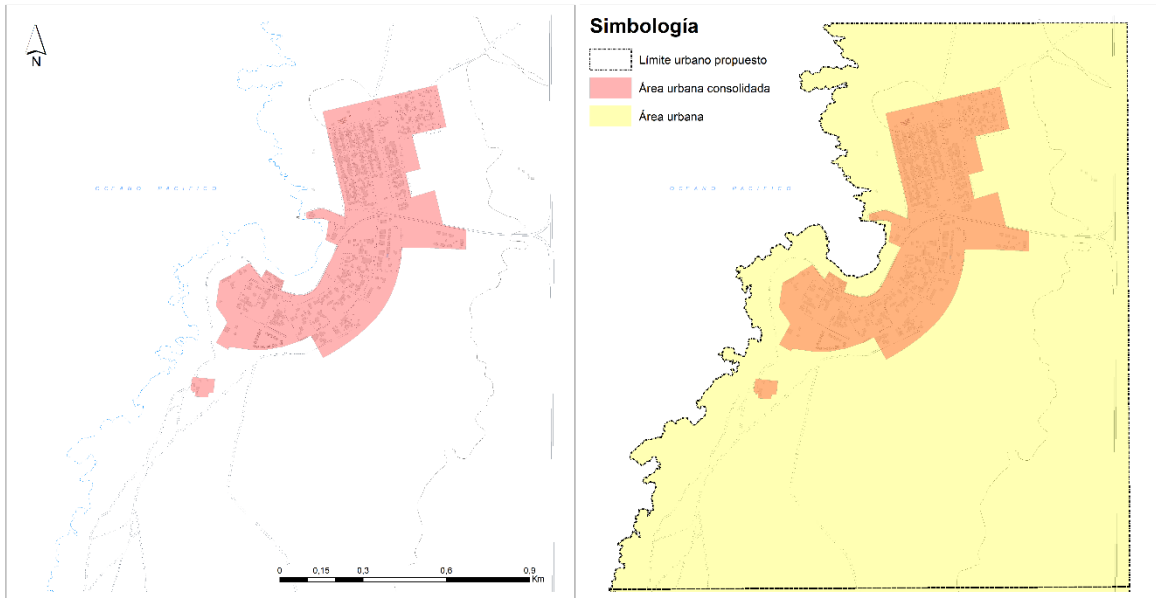
**Cuadro 4-5 Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto**

Límite urbano	Superficie (ha)	Distribución (%)
Límite urbano vigente	0	37 ha (100%) suelo consolidado
Límite urbano propuesto	276	241 ha (84%) con aptitud para el desarrollo urbano 35 Ha (16%) sin aptitud restringida para el desarrollo urbano
<b>Suelo no consolidado con aptitud para el crecimiento urbano</b>	<b>155 Ha</b>	<b>6,4% del área urbana no consolidada apta para el desarrollo urbano del sistema urbano planificado</b>

Fuente: Elaboración propia (2021)



**Ilustración 4-17 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto**  
**Límite urbano vigente / Límite urbano propuesto**



Fuente: Elaboración propia (2021)

#### b) Sector “Patillos-Patache”

Corresponde al sector localizado al sur del sector “Chanavayita”, emplazado entre la curva de nivel 310 msnm y la línea de costa que separa la porción terrestre del territorio marítimo. Este territorio no se encuentra regulado por el PRC vigente, con lo cual su definición como área urbana en el marco de la actualización del Plan Regulador Comunal en desarrollo, incorpora 4.582 ha al territorio urbano regulado por el mencionado instrumento de planificación comunal que incluyen 5,7 ha urbanizadas asociadas a la Capitanía de Puerto y asentamiento de población emplazado en sector Playa Cáñamo.

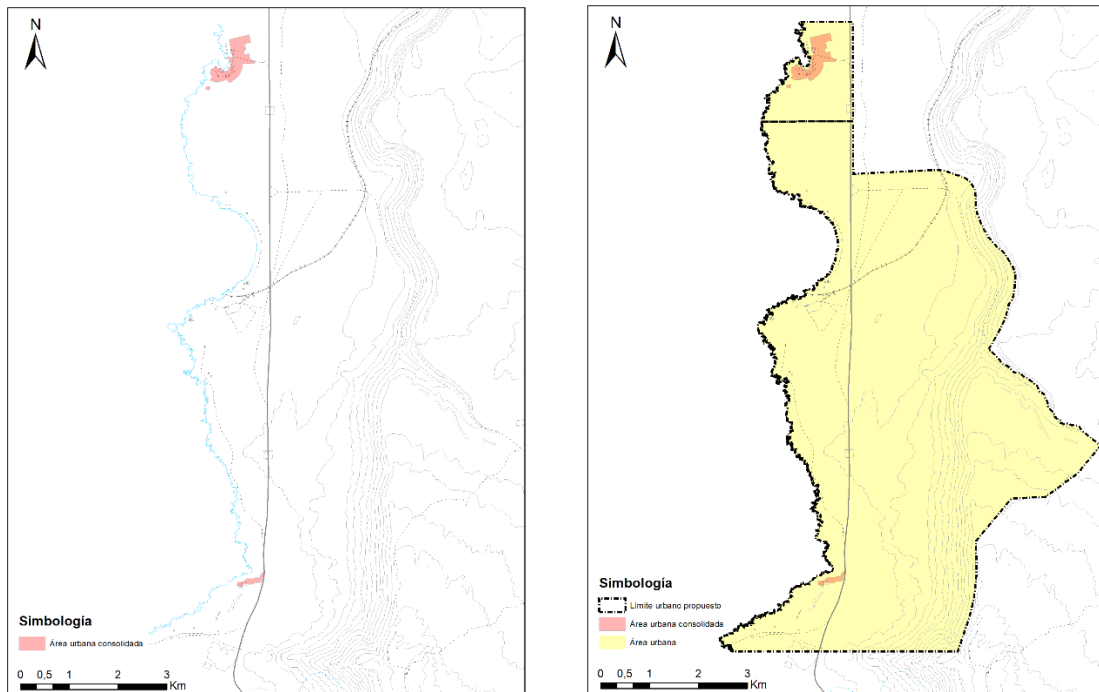
**Cuadro 4-6 Comparación de límite urbano vigente / límite urbano propuesto**

Límite urbano	Superficie (ha)	Distribución (%)
Límite urbano vigente	0	5,7 ha (100%) suelo consolidado
Límite urbano propuesto	4.582	5,7 ha (0,1%) suelo consolidado 4.576 ha (99,9%) suelo no consolidado
<b>Diferencial</b>	<b>4.582</b>	

Fuente: Elaboración propia (2021)

### Ilustración 4-18 Comparación situación PRC vigente y límite urbano propuesto

Límite urbano vigente / Límite urbano propuesto



Fuente: Elaboración propia (2021)

## 4.3 ZONIFICACIÓN Y NORMAS GENERALES

Para la definición de los usos de suelo permitidos y prohibidos en las distintas áreas urbanas propuestas por la actualización del Plan Regulador Comunal de Iquique, se han definido diversas categorías de usos del suelo en función de las vocaciones de uso del suelo preferentes existentes y propuestas, así como de la diversidad de usos que acogen cada una de ellas. A continuación, se detalla el proceso llevado a cabo para precisar las densidades de cada zona en base a criterios que consideran la categoría de la vía y la dimensión del espacio público que enfrentan, la incorporación de incentivos normativos, el nivel de exposición al riesgo del territorio en el que se emplazan, el tamaño de vivienda que se desea incentivar, y otros aspectos complementarios a los antes mencionados.

### a) Categorías, zonas y subzonas propuestas

En el presente apartado se describen las categorías, zonas y subzonas que componen la propuesta de zonificación desarrollada para las distintas áreas urbanas sujetas a planificación en el marco del proceso de actualización del Plan Regulador Comunal de Iquique en curso, debiendo aclarar que no todas están presentes en las tres áreas urbanas del Plan.

#### i) Zonas Mixtas Residenciales Preferentes:

Corresponden a territorios donde se reconoce la vocación preferentemente habitacional, supeditando el resto de los usos de suelo al uso residencial. Esta categoría se encuentra presente en los tres sistemas urbanos del territorio de planificación, correspondientes a los sectores de Iquique, Extensión Sur y Chanavayita; abarca una

superficie de 1.311 ha que representa el 8,5% de la superficie regulada por el Plan Regulador, y se compone por las siguientes zonas y subzonas:

- A-1, Zona Mixta Alta 1

Esta zona reconoce sectores con alto potencial para la renovación urbana emplazados en el centro histórico de la ciudad de Iquique, al tiempo que busca consolidar la Av. Salvador Allende Gossens como el eje de mayor densidad (800 hab/ha) y altura (10 pisos) del sector Iquique por corresponder al principal corredor urbano de la ciudad debido a su continuidad (5,5 km) y emplazamiento en zona segura (cota 20 m.s.n.m) respecto del riesgo de inundación por tsunamis. Dicho corredor se configura mediante propuestas de ensanche que permiten mejorar su estándar priorizando en la continuidad de la vía, por estar dotado de un sistema de transporte público de superficie asociado a buses de tránsito rápido o Bus Rapid Transit (conocido como BRT por sus siglas en inglés). Esta zona cumple con uno o varios de los siguientes criterios de emplazamiento:

- Enfrentar vías troncales de 30 m o más de ancho entre LO
- Enfrentar vías colectoras de 30 m o más de ancho entre LO
- Emplazarse frente a EEPP o áreas libres de 30 m o más de ancho, a pesar de enfrentar vías de servicio o locales.
- Reconocer predominio de agrupamiento continuo

Considera la aplicación de incentivos normativos que permiten alcanzar los 1.400 hab/ha y 12 pisos de altura, a cambio de cesión de espacios públicos o espacios para el libre tránsito, con la finalidad de lograr una proporción equilibrada de 1,2 o menos entre la altura de la edificación y el espacio público que enfrenta. Por último, considera agrupamiento aislado, pareado y continuo en reconocimiento del sistema de agrupamiento predominante en los sectores que abarca.

- A-2, Zona Mixta Alta 2:

Esta zona busca dar continuidad al eje principal de estructuración de la ciudad de Iquique, con lo cual mantiene las mismas condiciones de densidad (800 hab/ha) y altura (10 pisos) que la zona A-1; pero reconoce aquellos sectores emplazados en los extremos norte y sur de la Av. Salvador Allende Gossens, donde predomina el agrupamiento aislado y pareado en menor proporción. De igual forma, reconoce la jerarquía vial y funcional de Av. La Tirana, buscando garantizar una mayor permeabilidad visual hacia el sector borde cerro, así como reconocer el sistema de agrupamiento existente en el sector que abarca desde calle Manuel Balmaceda hasta Bajo Molle. En esta zona, se considera un incremento en la densidad (1400 hab/ha) y altura (12 pisos) mediante aplicación de incentivos normativos orientados a acoger una mayor cabida de población y viviendas en un sector con una importante proporción de deterioro urbano (centro histórico de Iquique) y sitios eriazos disponibles (sector Bajo Molle).

- AM, Zona Mixta Media Alta:

Esta zona admite densidades de 600 hab/ha y alturas de hasta 6 pisos (100 hab/ha y 8 pisos con aplicación de incentivos) con la finalidad de conformar un frente de alturas intermedias, tanto hacia vías colectoras cuyo ancho entre líneas oficiales varíe entre 15 y 20 m como hacia vías de servicio de 15 m o más entre líneas oficiales, buscando garantizar una proporción equilibrada de 1,9 o menos entre altura de edificación y el espacio público que enfrenta. Reconoce el sistema de agrupamiento predominante en los sectores que abarca, admitiendo aislado, pareado y continuo, y se emplaza en torno a los principales ejes viales colectores presentes en la ciudad de Iquique (Oscar Bonilla, Av. Héroes de la Concepción, Av. Elías Laferte, Av. Diego Portales, Av. Tadeo Haenke, Av. La Tirana, entre otros) buscando incentivar un incremento gradual en la intensidad de ocupación de sectores donde actualmente predominan viviendas unifamiliares de hasta 2 pisos de altura. Importa señalar la decisión de generar un borde de alturas intermedias que no superen los 8 pisos en torno a Av. La Tirana, con la finalidad de resguardar la visual hacia el sector borde cerro.

- BM-1, Zona Mixta Media Baja 1:

Esta zona admite densidades de 450 hab/ha y una altura máxima de 4 pisos (hasta 830 hab/ha y 6 pisos aplicando incentivos normativos) con la finalidad de conformar un frente hacia vías de servicio de 15 m entre líneas oficiales, que garantice una proporción equilibrada de 1,4 o menos entre la altura de edificación y el espacio público que enfrenta. Considera los tres tipos de agrupamiento reconociendo aquellos sectores donde predomina las edificaciones aisladas, pareadas o continuas, al tiempo que se incentivan procesos de renovación urbana en sectores con alto deterioro urbano presentes en el casco histórico de la ciudad de Iquique, al costado sur de Av. Las Cabras (Pob. Jorge Inostroza y La Cantera) o en torno al Estadio Hernán Villanueva. Importa destacar asignación de esta zona en costado norte de Av. Ramón Pérez Opazo, reduciendo la intensidad de ocupación del sector en contraste con el entorno circundante, por presencia de alta susceptibilidad de inundación por flujos de barro y/o detritos.

- BM-2, Zona Mixta Media Baja 2:

Esta zona admite densidades de 450 hab/ha y una altura máxima de 6 pisos (hasta 830 hab/ha y 8 pisos aplicando incentivos normativos) con la finalidad de conformar un frente hacia vías de servicio de 15 m entre líneas oficiales, que garantice una proporción equilibrada de 1,9 o menos entre la altura de edificación y el espacio público que enfrenta. Se encuentra presente en los tres sistemas urbanos normados por el Plan Regulador y considera agrupamiento aislado en reconocimiento del sistema de agrupamiento predominante en los sectores que abarca de la ciudad de Iquique, al tiempo que busca la materialización de nuevos desarrollos de tipología aislada los sectores de Extensión Sur y Chanavayita. Respecto a los últimos dos sectores mencionados importa señalar que, en el caso de Extensión Sur, esta zona apunta a acoger los desarrollos habitacionales de mayor intensidad de ocupación generados en torno a los subcentros propuestos en los sectores de Punta Gruesa, Lobito y Los Verdes; en la localidad de Chanavayita, por otra parte, dicha subzona se emplaza colindante con la zona de equipamiento destinada a acoger servicios a la ruta, con la finalidad de generar un frente de mayor intensidad de ocupación que aproveche la mayor accesibilidad y conectividad asociada a la cercanía con la Ruta 1 mientras se resguarda la localidad de algunas de sus externalidades negativas como el ruido. En el caso del sector Iquique la presente zona se emplaza al sur de Av. Tadeo Haenke, mayormente en el área colindante con el Santuario de la Naturaleza Cerro Dragón, con lo cual se busca resguardar las vistas e intervisibilidad hacia tan valorado hito natural y paisajístico de la ciudad.

- BM-3, Zona Mixta Media Baja 3

Esta zona admite densidades de 350 hab/ha y una altura máxima de 4 pisos (hasta 600 hab/ha y 5 pisos aplicando incentivos normativos) con la finalidad de conformar un frente hacia vías de servicios de 15 m entre

líneas oficiales, que garantice una proporción equilibrada de 1,2 o menos entre la altura de edificación y el espacio público que enfrenta. Se encuentra presente en el sector de extensión sur y considera un sistema de agrupamiento aislado que apunta a recoger el desarrollo habitacional de mayor intensidad de ocupación generados en torno a los subcentros propuestos en los sectores de Punta Gruesa, Lobito y Los Verdes.

- B-1, Zona Mixta Baja 1:

Esta zona admite una altura máxima de 3 pisos, densidad de 150 hab/ha y todos los tipos de agrupamiento, encontrándose presente en los sectores de Iquique y Extensión Sur. En el caso del primero, esta subzona se emplaza en el centro histórico de la ciudad al poniente del Cementerio N° 1 y con ella se busca preservar las edificaciones de baja altura allí existentes y mantener una relación armónica, en términos de altura y densidad, con las colindantes Zonas de Conservación Histórica propuestas. En relación al sector de Extensión Sur, esta subzona se propone en la localidad de Playa Blanca reconociendo las viviendas allí existentes, así como la exposición a alta susceptibilidad de inundación por maremoto, razón por la cual se asigna la menor densidad del Plan Regulador a dicha zona.

- B-2, Zona Mixta Baja 2:

Esta zona admite una altura máxima de 3 pisos, densidad de 250 hab/ha y todos los tipos de agrupamiento, y se encuentra presente en los tres sistemas urbanos normados por el Plan Regulador. En el caso del sector Iquique, la presente subzona apunta, por una parte, a reconocer aquellos sectores de baja densidad consolidados que se desea preservar sin cambios; y por la otra, a reducir la intensidad de ocupación en sectores que presentan una alta y muy alta susceptibilidad de inundación por maremoto. En el sector de Extensión Sur, esta subzona apunta a generar desarrollos habitacionales de baja intensidad de ocupación en torno a los distintos subcentros propuestos; mientras que en la localidad de Chanavayita, reconoce aquellas viviendas existentes que se emplazan en zona segura o sin exposición a riesgos, y genera un área de crecimiento para nuevos desarrollos habitacionales de baja densidad en el extremo norponiente de la localidad.

#### ii) Zonas Mixtas Equipamientos Preferentes:

Corresponden a sectores donde se observa la mayor diversidad de usos del suelo, tanto residenciales como de equipamientos, reconociendo la estructuración de subcentros propuesta en la imagen objetivo del Plan, así como las distintas condiciones de emplazamiento y clases de equipamientos propuestos. Esta categoría se encuentra presente en todos los sectores abordados por el Plan Regulador, abarca una superficie de 1192,9 ha que representa el 7,7% de la superficie regulada, y se compone por las siguientes zonas y subzonas:

- EQ1, Zona Equipamiento Preferente 1:

Esta zona admite aquellos equipamientos orientados al apoyo de la actividad que se desarrolla en torno a la Ruta 1 con la finalidad de reconocer áreas de servicio existentes (sector Extensión sur) o generar nuevas, como es el caso de los sectores de Chanavayita y Patillos-Patache.

- EQ2.1, Subzona Equipamiento Preferente 2.1:

Esta subzona se encuentra presente en todos los sectores sujetos a planificación, exceptuando el sector Aeropuerto, reconociendo aquellos equipamientos ya existentes e incentivando el desarrollo de nuevos establecimientos científicos, comerciales, de culto y cultura, deporte, educación, salud, seguridad, servicios y sociales; con la finalidad de conformar subcentros que garanticen una buena accesibilidad a los equipamientos y servicios por parte de la población residente en los distintos sistemas urbanos que conforman el Plan



Regulador, al tiempo que se complementan las actividades productivas e infraestructura presentes en las plataformas logísticas.

En el caso de la ciudad de Iquique, esta subzona reconoce equipamientos de jerarquía comunal como el Hospital Regional de Iquique Dr. Ernesto Torres Galdames, cementerios N° 3 y Parque del Sendero, terminales agropecuarios El Agro y Agro Sur, sede de la PDI, Estadio Tierra de Campeones, supermercado Líder, INACAP entre otros; asignando además lotes en el sector de Bajo Molle para el desarrollo de nuevos equipamientos. Respecto al sector de Extensión Sur, las zonas propuestas reconocen la propuesta de la UNAP para el desarrollo de un nuevo campus en el sector de Lobito; así como buscan generar nuevos subcentros de equipamiento para la población actual y futura que se proyecta para en el sector de Los Verdes. Finalmente, en las plataformas logísticas de Plataforma Norte y Patillos-Patache se proponen grandes paños de equipamiento orientados a complementar el desarrollo de las actividades productivas e infraestructura allí proyectadas.

- EQ2.2, Subzona Equipamiento Preferente 2.2:

Esta subzona se ubica en la ciudad de Iquique y corresponde exclusivamente a un terreno en el cual se tiene proyectado el desarrollo de un casino, con lo cual es necesario que la subzona admita el uso de equipamiento de esparcimiento con destino “casino”.

- EQ3, Zona Equipamiento Preferente 3:

Esta zona se orienta a acoger equipamiento preferente de nivel regional y comunal, reconociendo aquellos sectores destinados al emplazamiento de las nuevas dependencias universitarias regionales, habilitación de establecimientos deportivos, entre otros. De esta forma admite alturas de hasta 4 pisos (5 pisos con aplicando incentivos normativos), agrupamiento aislado y acoge una amplia diversidad de equipamientos e infraestructura de transporte (terminales de transporte terrestre) orientados a soportar el desarrollo habitacional futuro proyectado para los sectores de “Extensión Sur” y “Chanavayita”.

- ZEES, Zona Especial Equipamiento de Seguridad

Esta zona, presente en los sectores “Iquique” y “Extensión Sur”, corresponde a los terrenos donde se emplazan la Base Naval de Iquique perteneciente a la IV Zona Naval de la Armada de Chile, Cuartel General de la VI División del Ejército, la Escuela de Caballería Blindada y el Destacamento de Infantería de Marina N°1 "Lynch; por lo que admite uso residencial con destino vivienda y hospedaje, así como equipamientos deportivos, de educación, salud, seguridad, servicios e infraestructura con la finalidad de garantizar las condiciones urbanas requeridas por la Institución para el desarrollo adecuado de sus funciones, así como con el objeto de su destinación (Dto. MINDEF N° 527, 20.07.1993).

- EQ+AM, Zona Mixto Equipamiento Media Alta:

Esta zona admite densidades de 600 hab/ha alturas de hasta 6 pisos (hasta 950 hab/ha 8 pisos con aplicación de incentivos normativos). Este sector acoge equipamiento de jerarquía comunal y local que se complementan al uso residencial. Se encuentra presente en el sector de extensión sur y considera un sistema de agrupamiento aislado, apunta a la consolidación de subcentros propuestos y la conformación de un frente de mayor intensidad frente a la ruta 1 que aproveche la conectividad y accesibilidad de la vía, a la vez que admite mayor intensidad de ocupación.

- EQ+BM, Zona Mixto Equipamiento Media Baja:

Esta zona, presente en los tres sistemas urbanos del Plan Regulador, admite equipamientos de jerarquía comunal y local que se combinan y complementan el uso residencial con condiciones de intensidad de ocupación media-baja (450 hab/ha y 6 pisos). De esta forma, esta zona da preferencia al emplazamiento vivienda en conjunto con distintas clases de equipamientos (comercial, culto y cultura, deporte, educación, salud, seguridad, servicios, entre otros), que permitan consolidar centralidades preexistentes y conformar nuevos subcentros que aprovechen la conectividad del sistema estructural de circulaciones y espacios públicos propuesto, además de compatibilizar el desarrollo de actividades urbanas de mayor escala y capacidad de carga de ocupación, próxima a los barrios residenciales garantizando una buena accesibilidad a equipamientos y servicios por parte de la población residente en los distintos sistemas urbanos que conforman el Plan.

De igual forma, esta zona apunta a componer una graduación de alturas conformadas por otras zonas de mayor intensidad de ocupación y enfrentar zonas de desarrollo controlado reducido, articulando diferentes zonas con distintas alturas e intensidades de ocupación.

- EQ+B, Zona Mixto Equipamiento Baja:

Esta zona, sólo presente en el sector “Extensión Sur”, admite equipamientos de jerarquía local que se combinan y complementan un uso residencial con bajas condiciones de intensidad de ocupación. De esta forma, esta zona admite una densidad máxima de 250 hab/ha y 3 pisos de altura, dando preferencia al emplazamiento de equipamientos de carácter barrial (locales comerciales, multicanchas, sedes comunitarias, servicios, entre otros) con la finalidad de conformar nuevos subcentros que garanticen buena accesibilidad a los equipamientos y servicios por parte de la población actual y futura que se emplazará en los sectores de Playa Blanca, Lobito y Los Verdes.

- EQ+R1, Zona Equipamiento en Riesgo 1:

Esta subzona, sólo presente en el sector “Iquique”, reconoce la presencia de equipamientos de educación existentes en áreas expuestas a riesgo de tsunami correspondientes específicamente a las distintas sedes de la Universidad Arturo Prat (UNAP) en cuyos terrenos se fijan prescripciones normativas específicas para garantizar el funcionamiento adecuado del establecimiento de educación superior, admitiéndose diversas clases de equipamiento (comercio, culto y cultura, educación, deporte, servicios, entre otras), en atención al cumplimiento de la función educativa delegada por el Estado, y a viabilizar la materialización del plan maestro de infraestructura proyectado por la UNAP en el sector sur de la ciudad.

- EQ+R2, Zona Equipamiento en Riesgo 2:

Esta subzona, presente en los sectores Iquique y Chanavayita, admite todo tipo de equipamientos excluyendo aquellos de salud, seguridad, educación y servicios públicos, considerados vitales para el normal funcionamiento de las áreas urbanas del Plan, por corresponder a aquellas áreas con alta y muy alta exposición a riesgos físicos. En el caso del sector “Iquique”, se reconocen sectores expuestos a riesgo de remoción en masa por procesos de laderas o rodados, correspondiente al sector borde cerro emplazado al oriente del Cementerio N° 3; y por flujos de barro y/o detritos, principalmente emplazados en el extremo oriente de la Av. Ramón Pérez Opazo y en el sector de Bajo Molle. En el caso de la localidad de Chanavayita, esta subzona abarca el territorio expuesto a una alta y muy alta susceptibilidad de inundación por maremoto o tsunami.

- EQ+C, Zona Equipamiento El Colorado:

Esta zona, sólo presente en el sector El Colorado de la ciudad de Iquique, busca incentivar la recalificación de las actividades productivas que se desarrollan al norte del recinto ZOFRI, admitiendo dentro de sus usos

permitidos las actividades productivas inofensivas asociadas mayormente a talleres, almacenamiento y bodegaje en concordancia con la vocación de uso predominante en dicha área.

- EQ+Bc, Zona Equipamiento en Borde Costero:

Esta zona, sólo presente en el sector El Colorado de la ciudad de Iquique, se orienta a la reconversión y recuperación del borde costero que enfrenta a la playa El Colorado, a través del incentivo a la localización de equipamiento comercial, culto y cultura, deporte, servicios y otros usos compatibles con la vocación comercial-turística que se desea impulsar en dicho frente costero.

- EQ+Zf1, Subzona Equipamiento Zona Franca 1:

Esta subzona, sólo presente en el sector de "Iquique", reconoce la vocación de uso asociada al Mall ZOFRI emplazado fuera del recinto amurallado de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) ubicada en el extremo norte de la ciudad de Iquique. En razón de ello, admite el emplazamiento de equipamiento comercial orientado a la venta al por menor, de servicios y otros complementarios a la vocación principal del sector (deporte, educación, seguridad).

- EQ+Zf2, Subzona Equipamiento Zona Franca 2:

Esta subzona, sólo presente en el sector de "Iquique", corresponde al recinto amurallado de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) ubicada en el extremo norte del sector "Iquique". Admite el emplazamiento de equipamiento comercial orientado a la venta al por mayor, de servicios y otros complementarios a la vocación de uso que tiene el sector; así como actividades productivas inofensivas asociadas mayormente a almacenamiento y bodegaje, excluyendo los talleres.

### iii) Zonas de Actividades Productivas:

Corresponden a zonas destinadas al emplazamiento de actividades productivas de alto, medio y bajo impacto, así como de usos complementarios a la actividad preferente. Esta categoría se encuentra presente en las áreas urbanas 1: Plataforma Norte-Iquique-Extensión Sur y 3: Chanavayita-Patillos-Patache, abarca una superficie de 26 ha que representa el 0,2% de la superficie regulada por el Plan, y se compone por las siguientes zonas:

- ZP-I, Zona Productiva Inofensiva:

Esta zona, presente en los sectores de Iquique y Patillos-Patache, admite las actividades productivas de carácter inofensivo asociadas tanto a depósitos y bodegas; al igual que usos complementarios a la actividad preferente correspondientes a equipamiento científico, comercial, culto-cultura e infraestructura de transporte. En el caso de Iquique, esta zona se emplaza en el sector ZOFRI al norte de la ciudad; mientras que en el sector Patillos-Patache, dichas zonas se ubican al oriente de la Ruta 1 orientándose a posibilitar la conformación de antepuertos asociados a la actividad predominante en dicha plataforma logística.

### iv) Zonas Especiales de Infraestructura:

Corresponden a zonas destinadas a la localización de infraestructura de transporte, sanitaria y energética, así como de usos complementarios a la actividad preferente. Esta categoría se encuentra presente en las tres áreas urbanas abordadas por el Plan Regulador, abarca una superficie de 137 ha que representa el 0,9% de la superficie regulada, y se compone por las siguientes zonas:

- ZEI, Zona Especial de Infraestructura:

Esta zona, presente en los sectores de Iquique, Extensión Sur y Chanavayita, se encuentra destinada a albergar infraestructura como uso exclusivo reconociendo las instalaciones de infraestructura de transporte (estaciones ferroviarias), sanitaria (exceptuando los rellenos sanitarios) y energética (subestaciones) existentes y proyectadas en las distintas áreas urbanas reguladas por el Plan.

- ZEI-E, Zona Especial de Infraestructura Energética:

Esta zona, presente en los sectores de Iquique y Extensión sur, se encuentra destinada a albergar infraestructura energética como uso exclusivo, reconociendo instalaciones existentes y proyectadas en los dos sectores urbanos en los cuál se encuentra esta zona.

- ZEI-P, Zona Especial de Infraestructura Portuario:

Esta zona, presente en los sectores de Iquique, Extensión Sur y Chanavayita, admite infraestructura de transporte asociada a recintos marítimos o portuarios, reconociendo los terminales portuarios y caletas pesqueras existentes en la comuna y admitiendo usos complementarios a su vocación principal como los depósitos, bodegas y talleres de carácter inofensivo. Dentro de esta zona se emplazan los terminales portuarios del Puerto de Iquique, las caletas Riquelme, Cavancha y Chanavayita.

- ZEI-F, Zona Especial de Infraestructura Ferroviaria:

Esta zona, presente en los sectores de Plataforma Norte e Iquique, admite infraestructura de transporte asociada a estaciones ferroviarias, posibilitando la materialización de dichas instalaciones en torno a trazado ferroviario existente y proyectado en la comuna de Iquique; admitiendo aquellos usos complementarios a su vocación principal, como los terminales de transporte terrestre y equipamientos de servicios. Importa señalar que la definición de esta zona en torno a las vías de ferrocarril existentes que recorren los distintos sectores regulados por el Plan, reconoce la faja de propiedad de FERRONOR correspondiente a 10 m medidos a cada costado del eje de la vía del tren; mientras que, en el caso del sector de Plataforma Norte, la zona propuesta se orienta a la posibilidad de materializar una estación terminal en el futuro, que vincule dicha plataforma logística con el recinto portuario de Iquique.

#### v) Zonas de Impacto Intercomunal:

Corresponden a las zonas de actividades productivas e infraestructura reconocidas desde el nivel intercomunal de planificación, señaladas en el Plan Regulador Intercomunal Costero Región de Tarapacá (PRICT) promulgado, respecto de las cuales se establecen las disposiciones complementarias de nivel de planificación comunal. Esta categoría se encuentra presente en las tres plataformas logísticas del Plan Regulador, abarca una superficie de 3.892 ha que representa el 25% de la superficie regulada, y se compone por las siguientes zonas y subzonas:

- ZI-PM, Zona Productiva Molesta:

Corresponde a la zona de actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal establecida en el Plan Regulador Intercomunal Costero Región de Tarapacá, cuyas normas urbanísticas corresponden a las señaladas en el artículo 3.4.2 del PRICT. Esta zona se encuentra dividida en las siguientes subzonas, cada una de las cuales cuenta con un cuadro de usos de suelo y de normas urbanísticas de subdivisión y/o edificación de aplicación específica

- ZI-PM1, Subzona Productiva Molesta 1:

Esta subzona, presente en los sectores de Plataforma Norte y Patillos-Patache admite actividades productivas de carácter inofensivo y molesto asociadas tanto a industrias como a depósitos, bodegas y talleres, al igual que infraestructura de transporte y energética. Lo anterior, reconoce la zonificación establecida por el PRICT para ambos sectores, acogiendo equipamiento destinado al comercio como: locales comerciales, mercados y centros de servicios, y también equipamiento destinado a la salud.

- ZI-PM2, Subzona Productiva Molesta 2:

Esta subzona, presente en los sectores de Plataforma Norte y Patillos-Patache, admite únicamente actividades productivas de carácter inofensivo y molesto asociadas tanto a industrias como a depósitos, bodegas y talleres, al igual que infraestructura de transporte y energética. Lo anterior, reconoce la zonificación establecida por el PRICT para ambos sectores.

- ZI-PC, Zona Productiva Contaminante:

Corresponde a la zona de actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal establecida en el Plan Regulador Intercomunal Costero Región de Tarapacá, cuyas normas urbanísticas corresponden a las señaladas en el artículo 3.4.3 del PRICT. Esta zona se encuentra dividida en las siguientes subzonas, cada una de las cuales cuenta con un cuadro de usos de suelo y de normas urbanísticas de subdivisión y/o edificación de aplicación específica.

- ZI-PC1, Subzona Productiva Contaminante 1:

Esta subzona, sólo presente en el sector Patillos-Patache, admite actividades productivas de carácter inofensivo, molesto y contaminante o insalubre, asociadas tanto a industrias como a depósitos, bodegas y talleres; al igual que infraestructura de transporte y energética. Importa señalar que el emplazamiento de esta zona reconoce parcialmente la zonificación establecida por el PRICT, al oriente de la Ruta 1. Esta subzona admite equipamiento complementario a las actividades productivas y acoge equipamiento con destino comercial y de salud.

- ZI-PC2, Subzona Productiva Contaminante 2:

Esta subzona, sólo presente en el sector Patillos-Patache, admite únicamente actividades productivas de carácter inofensivo, molesto y contaminante o insalubre, asociadas tanto a industrias como a depósitos, bodegas y talleres; al igual que infraestructura de transporte y energética. Importa señalar que el emplazamiento de esta zona reconoce parcialmente la zonificación establecida por el PRICT, confinándola a la plataforma superior del sector Patillos-Patache emplazada al oriente de la Ruta 1 y sur de la Ruta A-750, y estructurándola en torno al trazado de un ducto subterráneo.

- ZI-TA, Zona Infraestructura de Transporte Aeroportuario:

Corresponde a la zona de actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal establecida en el Plan Regulador Intercomunal Costero Región de Tarapacá, cuyas normas urbanísticas corresponden a las señaladas en el artículo 3.5.4 del PRICT. Esta zona se encuentra dividida en las siguientes subzonas, cada una de las cuales cuenta con un cuadro de usos de suelo y de normas urbanísticas de subdivisión y/o edificación de aplicación específica.



- ZI-TA1, Subzona Infraestructura de Transporte Aeroportuario 1

Esta subzona, presente únicamente en el sector Aeropuerto, admite infraestructura de transporte asociada a instalaciones o recintos aeroportuarios y se concentra exclusivamente en el área urbana “Aeropuerto” reconociendo las instalaciones del Aeropuerto Diego Aracena de Iquique y la base aérea “Los Cóndores” en concordancia con la zonificación establecida por el PRICT.

- ZI-TA2, Subzona Infraestructura de Transporte Aeroportuario 2

Esta subzona, presente únicamente en el sector Aeropuerto, se encuentra destinada a albergar aquellas actividades complementarias y de apoyo a la vocación aeroportuaria de dicho sector admitiendo equipamientos de comercio, servicios y seguridad, así como actividades productivas inofensivas y molestas en concordancia con la zonificación establecida por el PRICT en su artículo 3.5.4.

- ZI-TP, Subzona Infraestructura de Transporte Portuario:

Corresponde a la zona de actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal establecida en el Plan Regulador Intercomunal Costero Región de Tarapacá, cuyas normas urbanísticas corresponden a las señaladas en el artículo 3.5.5 del PRICT. Esta zona se encuentra dividida en las siguientes subzonas, cada una de las cuales cuenta con un cuadro de usos de suelo y de normas urbanísticas de subdivisión y/o edificación de aplicación específica.

- ZI-TP1, Subzona Infraestructura de Transporte Portuario 1:

Esta subzona, presente en el sector de Patillos-Patache admite infraestructura de transporte asociada a recintos marítimos o portuarios, reconociendo los proyectos futuros asociados a terminales portuarios y admitiendo usos complementarios a su vocación principal como los depósitos, bodegas y talleres de carácter inofensivo. De igual forma, admite el equipamiento de seguridad asociado a la Capitanía de Puerto que se emplaza en la mencionada subzona.

- ZI-TP2, Subzona Infraestructura de Transporte Portuario 2:

Esta zona se emplaza en el sector de Patillos-Patache y admite infraestructura de transporte asociada a recintos marítimos o portuarios, reconociendo los terminales portuarios existentes y admitiendo usos complementarios a su vocación principal como los depósitos, bodegas y talleres de carácter inofensivo.

- ZI-E, Zona Infraestructura Energética:

Esta zona se emplaza en el sector “Patillos-Patache” y corresponde a la Central Termoeléctrica de Tarapacá, admitiendo equipamientos de servicios y seguridad, así como actividades productivas inofensivas y molestas en concordancia con la zonificación establecida por el PRICT cuyas normas urbanísticas corresponden a las señaladas en el artículo 3.5.3 de dicho instrumento.

#### vi) Parques y Plazas:

Corresponden a zonas que reconocen los distintos tipos de áreas verdes y espacios públicos presentes en el territorio en estudio. Esta categoría se encuentra presente en las tres áreas urbanas abordadas por el Plan Regulador, y abarca una superficie de 2.177 ha que representa el 14% de la superficie regulada y se describe con mayor detalle en el acápite 4.5 del presente documento.

vii) Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado:

Corresponden tanto a territorios expuestos a riesgos altos y muy altos, como a aquellos que presentan limitaciones de ocupación por considerarse de alta fragilidad ambiental. En estas zonas se establecen disposiciones orientadas al control de la intensidad de uso y se restringe el emplazamiento de nuevos equipamientos de educación, seguridad, salud y servicios públicos, reduciendo así el impacto de la urbanización sobre las áreas de mayor fragilidad ambiental y con exposición a riesgos. Esta categoría se encuentra presente en las tres áreas urbanas del Plan, abarca una superficie de 5.564 ha que representa el 36% de la superficie regulada, y se compone por las siguientes zonas:

- ZRE, Zona Restricción a la Edificación:

Corresponde a una zona, presente en todas las áreas urbanas consideradas por el Plan Regulador, asignada a los terrenos de alta pendiente principalmente del farellón costero, propensos a procesos morfodinámicos y con presencia de riesgo de remoción en masa por procesos de laderas; razón por la cual se restringe la edificación y sólo se admite uso de suelo de área verde y espacio público.

- ZDP, Zona de Playa:

Corresponde a una zona, presente en todos los sectores planificados, que considera la “playa de mar” entendida como el Bien Nacional de Uso Público (BNUP) contenido entre la línea de baja y alta marea.

- ZBC, Zona de Borde Costero:

Corresponde a una zona emplazada en el borde costero de las distintas áreas urbanas consideradas por el Plan, que reconoce las construcciones ya existentes en dicho sector y admite equipamientos complementarios a la vocación de la Zona de Protección Costera (ZPC), excluyendo aquellos de salud, seguridad, educación y servicios públicos.

- D, Zona de Desarrollo Controlado Reducido:

Corresponde a una zona orientada a reservar suelo urbanizable para el futuro crecimiento y expansión del sector “Extensión Sur”, que admite uso de suelo de área verde y espacio público.

- ZRI, Zona Resguardo de Infraestructura:

Corresponde a una zona que reconoce las servidumbres asociadas a tendidos eléctricos, oleoductos, gasoductos, poliductos, mineroductos y otras infraestructuras de similar naturaleza, que conectan las faenas mineras con los terminales portuarios de Punta Patache, con un ancho total de 40 m distribuidos en 20 m medidos a cada costado del eje de la tubería exterior.

viii) Áreas de Protección:

Corresponden a zonas que reconocen los territorios restringidos o con limitaciones para la ocupación derivados de la presencia de elementos protegidos por la legislación vigente. Esta categoría se encuentra presente en todas las áreas urbanas del Plan, abarca una superficie de 1.191 ha que representa el 7,7% de la superficie regulada y se describe con mayor detalle en el acápite 4.7 del presente documento.

En el siguiente cuadro, se presentan las superficies asociadas a cada una de las zonas y subzonas del Plan Regulador Comunal de Iquique propuesto.

Cuadro 4-7 Superficies por zonas – Plan Regulador Comunal de Iquique propuesto

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
Zonas Mixtas Residenciales Preferentes	A-1	Zona Mixta Alta 1	104,5	0,67%
	A-2	Zona Mixta Alta 2	70,2	0,45%
	AM	Zona Mixta Media Alta	237,4	1,53%
	BM-1	Zona Mixta Media Baja 1	176,6	1,14%
	BM-2	Zona Mixta Media Baja 2	132,9	0,86%
	BM-3	Zona Mixta Media Baja 3	25,2	0,16%
	B-1	Zona Mixta Baja 1	6,9	0,04%
	B-2	Zona Mixta Baja 2	557,2	3,60%
<b>Subtotal Zonas Mixtas Residenciales Preferentes</b>			<b>1.311</b>	<b>8,5%</b>
Zonas Mixtas Equipamientos Preferentes	EQ1	Zona Equipamiento Preferente 1	45,4	0,29%
	EQ2.1	Subzona Equipamiento Preferente 2.1	140	0,90%
	EQ2.2	Subzona Equipamiento Preferente 2.2	2,6	0,02%
	EQ3	Zona Equipamiento Preferente 3	140,4	0,91%
	ZEES	Zona Especial Equipamiento de Seguridad	269,2	1,74%
	EQ+AM	Zona Mixta Equipamiento Media Alta	85,2	0,55%
	EQ+BM	Zona Mixta Equipamiento Media Baja	224,5	1,45%
	EQ+B	Zona Mixta Equipamiento Baja	45,5	0,29%
	EQ+R1	Zona Equipamiento en Riesgo 1	0,5	0,003%
	EQ+R2	Zona Equipamiento en Riesgo 2	76,6	0,49%
	EQ+C	Zona Equipamiento El Colorado	57,9	0,37%
	EQ+Bc	Zona Equipamiento en Borde Costero	23,5	0,15%
	EQ+Zf1	Subzona Equipamiento Zona Franca 1	6,9	0,04%
EQ+Zf2	Subzona Equipamiento Zona Franca 2	74,7	0,48%	
<b>Subtotal Zonas Mixtas Equipamientos Preferentes</b>			<b>1.192</b>	<b>7,7%</b>
Zonas de Actividades Productivas	ZP-I	Zona Productiva Inofensiva	26	0,17%
<b>Subtotal Zonas de Actividades Productivas</b>			<b>26</b>	<b>0,17%</b>
Zonas Especiales de Infraestructura	ZEI	Zona Especial de Infraestructura	31,9	0,21%
	ZEI-E	Zona Especial de Infraestructura Energética	11,9	0,08%
	ZEI-P	Zona Especial de Infraestructura Portuaria	47,1	0,30%
	ZEI-F	Zona Especial de Infraestructura Ferroviaria	46,4	0,30%
<b>Subtotal Zonas Especiales de Infraestructura</b>			<b>137</b>	<b>0,9%</b>
Zonas de Impacto Intercomunal	ZI-PM1	Subzona Productiva Molesta 1	557,3	3,60%
	ZI-PM2	Subzona Productiva Molesta 2	544,4	3,51%
	ZI-PC1	Subzona Productiva Contaminante 1	216,1	1,39%
	ZI-PC2	Subzona Productiva Contaminante 2	881,4	5,69%
	ZI-TA1	Subzona Infraestructura de Transporte Aeroportuario 1	1180,9	7,62%
	ZI-TA2	Subzona Infraestructura de Transporte Aeroportuario 2	81,5	0,53%

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
	ZI-TP1	Subzona Infraestructura de Transporte Portuario 1	292,9	1,89%
	ZI-TP2	Subzona Infraestructura de Transporte Portuario 2	111,3	0,72%
	ZI-E	Zona Infraestructura Energética	26,3	0,17%
<b>Subtotal Zonas de Impacto Intercomunal</b>			<b>3.892</b>	<b>25,1%</b>
<b>Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes</b>	AVE	Área Verde Existente	66,3	0,43%
	ZAV	Zona de Área Verde	460,4	2,97%
	AVBC	Área Verde Borde Contacto	510,6	3,30%
<b>Subtotal Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes</b>			<b>1.037</b>	<b>6,7%</b>
<b>Parques y Plazas Proyectadas</b>	AVI	Área Verde Intercomunal	515,3	3,33%
	AVP	Área Verde Proyectada	624,5	4,03%
<b>Subtotal Parques y Plazas Proyectadas</b>			<b>1.140</b>	<b>7,4%</b>
<b>Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado</b>	ZRE	Zona Restricción a la Edificación	4765,4	30,75%
	ZDP	Zona de Playa	274,8	1,77%
	ZBC	Zona de Borde Costero	211,6	1,37%
	D	Zona de Desarrollo Controlado Reducido	272,8	1,76%
	ZRI	Zona Resguardo de Infraestructura	39,4	0,25%
<b>Subtotal Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado</b>			<b>5.564</b>	<b>35,9%</b>
<b>Áreas de Protección Recursos de Valor Patrimonial Cultural</b>	ZT	Zona Típica Calle Baquedano y Plaza Prat	9,6	0,06%
	ZCH-S	ZCH Ciudad Salitrera	84,5	0,55%
	ZCH-P	ZCH Corredores Patrimoniales	27,5	0,18%
	ZCH-M	ZCH Ciudad Salitrera El Morro	10,7	0,07%
	ZCH-E	ZCH Especial	4,6	0,03%
	ZCH-T	ZCH Contorno Zona Típica	6,2	0,04%
<b>Subtotal Áreas de Protección Recursos de Valor Patrimonial Cultural</b>			<b>1431</b>	<b>0,9%</b>
<b>Áreas de Protección Recursos de Valor Natural</b>	ZVN1	Zona de Valor Natural 1	337,8	2,18%
	ZVN2	Zona de Valor Natural 2	14,3	0,09%
<b>Subtotal Áreas de Protección Recursos de Valor Natural</b>			<b>352,1</b>	<b>2,3%</b>
<b>Zonas de Protección Costera</b>	ZPC	Zona Protección Costera	655,6	4,23%
	ZPC-1	Zona Protección Costera 1	11,4	0,07%
	ZPC-2	Zona Protección Costera 2	28,9	0,19%
<b>Subtotal Zonas de Protección Costera</b>			<b>695,9</b>	<b>4,5%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>15494,6</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Elaboración propia (2022)

## b) Intensidad de Ocupación

Durante la etapa de Imagen Objetivo del proceso de actualización del presente Plan se propuso y presentó una gradiente de intensidad de ocupación compuesta por las siguientes categorías, ordenadas de mayor a menor intensidad:

- **Intensidad Alta:** asociada a una densidad de 800 hab/ha y una altura de 12 pisos
- **Intensidad Media Alta:** asociada a una densidad de 600 hab/ha y una altura de 9 pisos



- **Intensidad Media Baja:** asociada a una densidad de 400 hab/ha y una altura de 6 pisos
- **Intensidad Baja:** asociada a una densidad de 200 hab/ha y una altura de 3 pisos.

Producto de lo anterior fue posible agrupar las distintas zonas propuestas en una gradiente de intensidad de ocupación compuesta por cuatro rangos diferenciados entre sí en base a normas urbanísticas de altura de edificación y densidad:

- **Áreas de Alta Intensidad de Ocupación:** corresponden a aquellas áreas que enfrentan las vías de mayor jerarquía de la comuna y donde se incentivan procesos de renovación urbana, concentrando edificaciones con alturas de 10 pisos de altura y densidades de 800 hab/ha (hasta 12 pisos y 1400 hab/ha con aplicación de incentivos).
- **Áreas de Media Alta Intensidad de Ocupación:** corresponden a aquellas áreas que debido a su ubicación en torno a vías de tránsito comunal o colindantes con zonas de alta intensidad de ocupación, admiten condiciones de edificación medias con alturas de edificación de 6 pisos y densidades de 600 hab/ha (hasta 8 pisos y 1.000 hab/ha con aplicación de incentivos).
- **Áreas de Media Baja Intensidad de Ocupación:** corresponden a aquellas áreas que circundan sectores preferentemente residenciales. En el caso de la ciudad de Iquique, corresponden a sectores con alta exposición a riesgos; mientras que en los sectores de Extensión Sur y Chanavayita configuran el entramado principal de los nuevos centros poblados a desarrollar dentro de los sistemas urbanos en cuestión. Admiten edificaciones cuya altura varía entre los 4 y 6 pisos, con densidades de 350 a 450 hab/ha (hasta 8 pisos y 830 hab/ha con aplicación de incentivos).
- **Áreas de Baja Intensidad de Ocupación:** corresponden a aquellas áreas que reconocen tanto sectores preferentemente residenciales existentes como aquellos con muy alta exposición al riesgo en los sistemas urbanos de Iquique, Extensión Sur y Chanavayita; por lo que admiten edificaciones de hasta 3 pisos de altura con densidades que varían de 150 a 250 hab/ha.

Dicha gradiente de intensidades de ocupación se encuentra presente de forma íntegra en el sector “Iquique”, mientras que en los sectores “Extensión Sur” y “Chanavayita” la zonificación sólo considera intensidades medias-bajas y bajas.

### c) Beneficios o incentivos normativos

El contexto normativo configurado por la entrada en vigencia de la Ley 20.958 de Aportes al Espacio Público (2016), y de la Ley 21.087 de Transparencia del Mercado de Suelo (2018), entrega nuevas herramientas para el desarrollo de la planificación urbana comunal, contenidas en los artículos 184 y 184 bis de la LGUC entre otros. Los objetivos de estas herramientas de planificación buscan orientar el desarrollo urbano hacia la sustentabilidad, de acuerdo a los pilares de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) de 2014, además de otros instrumentos estratégicos mencionados en el capítulo 1.4.1. En ese sentido, se vuelven relevantes las iniciativas que buscan concretar acciones tanto en integración social como en el desarrollo sostenible de la ciudad.

El presente Plan hace uso de lo señalado en el artículo 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones donde se estipula que: *“Los planes reguladores comunales podrán otorgar incentivos en las normas urbanísticas aplicadas en todo o parte de su territorio condicionados al desarrollo de espacios públicos o al mejoramiento de los ya existentes, a la materialización, reparación o mejoramiento de equipamientos públicos, a la instalación o incorporación de obras de arte en el espacio público o al cumplimiento de otras condiciones que induzcan o colaboren en el mejoramiento de los niveles de integración social y sustentabilidad urbana.”*

Asimismo, el artículo mencionado considera que la aprobación o modificación de un plan que incorpore estos incentivos dejará sin aplicación los artículos 63, 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y

Construcciones, referidos a beneficios normativos asociados a los conceptos de “Conjunto Armónico” y “Fusión de predios”.

En lo que respecta a la aplicación de la Ley N° 21.450 que aprueba la Ley sobre Integración Social en la Planificación Urbana, Gestión de Suelo y Plan de Emergencia Habitacional, y específicamente en lo relativo a lo consignado en el artículo 27 de la LGUC, es importante indicar lo siguiente:

- Respecto del inciso tercero del artículo 27 de la LGUC, el Plan Regulador Comunal incorpora beneficios e incentivos normativos de conformidad con lo señalado en los artículos 184 y 184 bis de la LGUC con exigencias explícitas relativas a viviendas de interés público.
- Respecto de los incisos quinto y sexto del artículo 27 de la LGUC, el anteproyecto de PRC junto con establecer criterios de descentralización de equipamientos y servicios a partir de una estructura de subcentralidades, establece una distribución equitativa y equilibrada de áreas verdes y espacios públicos, elevando el estándar de m<sup>2</sup> de áreas verdes por habitante.
- Complementariamente la propuesta de zonificación se organiza en relación a zonas mixtas y de equipamiento preferente, posibilitando a través de las respectivas normas urbanísticas diversidad de usos permitidos lo que solamente se entiende limitado en su habilitación frente a situaciones asociadas a riesgos.

#### **Consideraciones técnicas:**

A efectos de definir los incentivos a la norma base propuesta, se estableció una proporción de incremento semejante a la otorgada por el beneficio normativo del Art. 63 de la LGUC, que permite aumentar el coeficiente de constructibilidad del predio en 30%.

En el caso de la norma de densidad, se contempló un porcentaje de incremento mayor al aplicado al coeficiente de constructibilidad, pasando de 30% a 50% el aumento de densidad para las zonas que acojan incentivo normativo. Ello, considerando la urgencia asociada tanto al déficit habitacional existente en la comuna, y particularmente en el área metropolitana de Iquique-Alto Hospicio, como a las diferencias que muestra la superficie útil de la vivienda “de mercado” en la ciudad de Iquique respecto al tamaño de la vivienda producida bajo los parámetros del subsidio habitacional de sectores vulnerables y clase media (DS49 y DS19, respectivamente).

De acuerdo al diagnóstico realizado, se identificó un segmento del mercado de la vivienda cuya superficie útil supera los 70 m<sup>2</sup>, y en algunos casos está por encima de los 100 m<sup>2</sup>; lo cual se asocia a las dinámicas de la vivienda en balneario, segunda vivienda o vivienda de arriendo esporádico.

En este sentido, el incentivo normativo aplicado está dirigido a reforzar el desarrollo de vivienda, especialmente para los estratos socioeconómicos deficitarios, contemplando cuotas de vivienda subsidiada que correspondan a primera vivienda. Se estima que esta oferta se produce por debajo de superficies útiles de 70 m<sup>2</sup>, cercano a los parámetros del subsidio para la vivienda altura establecido en el DS 49 de 2011, que fija un mínimo de 55 m<sup>2</sup>. Por lo tanto, ante un aumento de constructibilidad de 30%, se justifica un aumento diferenciado en densidad del 50%.

La incorporación de incentivos normativos en las zonas mixtas residenciales preferentes con intensidades de ocupación altas a media-bajas se orienta, tanto a posibilitar la inclusión de vivienda social en los nuevos proyectos residenciales o mixtos que se desarrollen en la comuna; como a incrementar la cobertura de áreas verdes públicas mediante cesiones gratuitas, mejoramiento y mantención de las áreas verdes existentes, o materialización de nuevas áreas verdes. Esto último, se espera tenga un impacto relevante en el entorno

construido, particularmente en aquellos sectores deteriorados tanto por procesos de densificación como por presencia de ocupaciones irregulares.

Los efectos que se espera generar a partir de la aplicación de los incentivos normativos propuesto, pueden medirse desde dos perspectivas:

- Aumento cualitativo y cuantitativo de áreas verdes públicas, orientando a que los nuevos proyectos desarrollen el espacio público del entorno urbano en el que se insertan, mejorando el acceso y la superficie de área verde por habitante en aquellos sectores con mayores densidades poblacionales.
- Generación de una oferta de vivienda para estratos sociales medios y bajos orientando los productos inmobiliarios al desarrollo de proyectos de viviendas integradas. Ello permitirá la relocalización de quienes habitan en asentamientos irregulares, al tiempo que se mejora el entorno urbano mediante estrategias de renovación urbana cimentadas en mejoras notables de la norma urbanística propuesta respecto a las condiciones establecidas en el PRC vigente.

Considerando lo anterior, el Plan Regulador Comunal de Iquique considera la aplicación de los siguientes incentivos normativos:

i) Incentivo 1: Integración social

Todo proyecto de edificación o urbanización con destino residencial, que contemple la incorporación de un porcentaje no inferior a 20% de viviendas de interés público o que cuenten con los requisitos para obtener subsidios habitacionales del Estado, podrá acceder a un porcentaje de aumento en el coeficiente de constructibilidad y de densidad, según los máximos que se dispondrán para cada una de las zonas del Plan establecidas en el Capítulo 2.1 de la Ordenanza.

ii) Incentivo 2: Cesión y materialización de áreas verdes en zonas

Los proyectos de edificación y/o urbanización que contemplen la cesión gratuita, materialización y mantención en calidad de áreas verdes públicas de la porción de zona ZAV contenida en el predio, podrán incrementar el coeficiente de constructibilidad y densidad bruta máxima, acorde a los máximos que se disponen para la zona respectiva, según se establece en el Capítulo 2.1 de la presente Ordenanza. El incentivo antes señalado podrá aplicarse de manera simultánea con el Incentivo 1.

iii) Incentivo 3: Cesión gratuita, materialización y mantención de áreas verdes públicas

Los proyectos de edificación y/o urbanización que de manera adicional a las cesiones gratuitas y obligatorias establecidas en el artículo 70 de la LGUC, contemplen la cesión gratuita, materialización y mantención en calidad de áreas verdes públicas de una proporción no inferior a un 20% de la superficie neta del predio en que se emplaza el proyecto, podrán incrementar el coeficiente de constructibilidad y densidad bruta máxima, acorde a los máximos que se dispone para la zona respectiva, según se establece en el Capítulo 2.1 de la Ordenanza. El incentivo antes señalado podrá aplicarse de manera simultánea con el Incentivo 1.

iv) Incentivo 4: Mejoramiento de áreas verdes existentes 1

Los proyectos de uso residencial con destino vivienda que contemplen el mejoramiento de áreas verdes existentes, identificadas como AVE en PLANO ZONIFICACIÓN (IQUIQUE - 01 al 04, EXTENSIÓN SUR - 01 al 04, CHANAVAYITA PATILLOS PATAACHE - 01), que no se encuentren materializadas de una superficie equivalente al resultado de la aplicación del coeficiente de constructibilidad establecido para el predio en que

se emplaza el proyecto, podrán acceder a los incentivos en las normas urbanísticas aplicables en la zona del Plan respectiva, establecidas en el Capítulo 2.1 de la Ordenanza.

v) Incentivo 5: Mejoramiento de áreas verdes existentes 2

Los proyectos de uso residencial con destino vivienda que contemplen el mejoramiento de áreas verdes existentes AVE, no materializadas en la comuna de Iquique de una superficie equivalente a un estándar de 6 m<sup>2</sup>/Hab calculado en relación a la densidad bruta máxima contemplada en el respectivo proyecto, podrán acceder a los incentivos en las normas urbanísticas aplicables en la zona del Plan respectiva, establecidas en el Capítulo 2.1 de la Ordenanza. El incentivo antes señalado podrá aplicarse de manera simultánea con el Incentivo 1.

vi) Incentivo 6: Equipamiento en Primer Piso

Los proyectos de densificación residencial que contemplen equipamiento de las clases comercio, educación, servicio y social en el primer piso con frente y acceso a la vía pública; podrán acceder a los incentivos en las normas urbanísticas aplicables en la zona del Plan respectiva, respectiva, establecidas en el Capítulo 2.1 de la Ordenanza.

**Cumplimiento de los incentivos normativos:**

De conformidad con lo señalado en el artículo 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, el cumplimiento de los requisitos establecidos en los incentivos previamente listados por parte de proyectos de densificación residencial, construcción y/o urbanización, deberá ser visado por la Secretaria Comunal de Planificación (SECOPLAC) y la Dirección de Obras Municipales (DOM) de la Ilustre Municipalidad de Iquique, identificándolos en los respectivos permisos de edificación y recepciones definitivas, de conformidad con lo establecido en el artículo 173 de la LGUC.

Los requisitos establecidos en los incentivos antes señalados deberán ser ejecutados por el propietario del proyecto de construcción y/o urbanización que desea optar a los beneficios o incentivos de normas urbanísticas.

En las zonas en que se contempla la aplicación de los beneficios o incentivos normativos antes listados quedará sin efecto la aplicación de los artículos 63, 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

## **4.4 ZONIFICACIÓN Y NORMAS ESPECÍFICAS**

Considerando las definiciones generales realizadas previamente respecto a la propuesta de zonificación, intensidades de ocupación, condiciones de edificación, y beneficios o incentivos normativos; en la siguiente sección se procede a presentar el detalle de dicha propuesta por cada una de las áreas urbanas abordadas por el presente Plan Regulador.

### **4.4.1 Área Urbana Iquique**

Corresponde a los sectores Iquique (3.257 ha) y Extensión Sur (4.889 ha), ambos considerados sistemas urbanos; y el sector Plataforma Norte (554 ha) considerado una plataforma logística según su vocación de uso.

### a) Sector “Plataforma Norte”

En este sector se busca concentrar las actividades productivas molestas que actualmente se emplazan en la ciudad de Iquique, al tiempo que se dispone de suelo para albergar nuevas instalaciones industriales, de almacenamiento y bodegaje de impacto inofensivo y/o molesto. Para ello se establecieron 186 ha de Subzona Productiva Molesta 1 (ZI-PM1), en torno a las cuales se definió una Zona Restricción a la Edificación (ZRE) reconociendo la alta y muy alta susceptibilidad de procesos de laderas y flujos de barro y/o detritos presentes en el territorio. En el encuentro de las dos vías troncales que dan acceso al sector, se generó una Subzona Productiva Molesta 2 (ZI-PM2) con la finalidad de permitir el emplazamiento de actividades complementarias a la vocación industrial y productiva que se desarrollará en el sector “Plataforma Norte”.

De igual forma, se considera una Zona Especial de Infraestructura Ferroviaria (ZEI-F) para el desarrollo de una estación ferroviaria que permita el transporte de carga desde y hacia este nuevo polo productivo y logístico, haciendo uso de las vías férreas existentes en las cercanías.

La zonificación propuesta para el sector “Plataforma Norte” se compone por las siguientes zonas y subzonas, cuyas superficies se reportan a continuación:

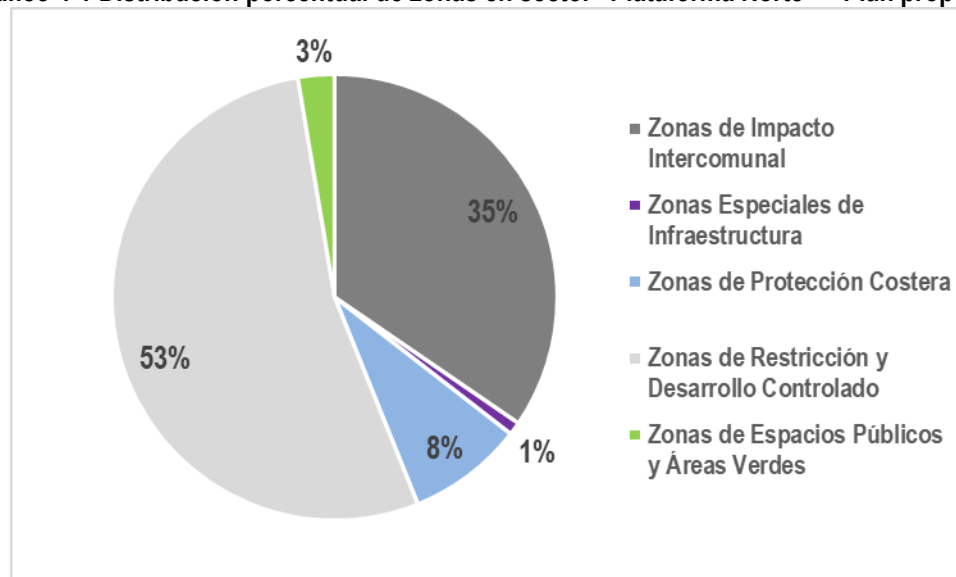
**Cuadro 4-8 Superficies por zonas en sector “Plataforma Norte” – Plan propuesto**

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
Zonas Especiales de Infraestructura	ZEI-F	Zona Especial de Infraestructura Ferroviaria	5,2	0,94%
<b>Subtotal Zonas Especiales de Infraestructura</b>			<b>5,2</b>	<b>0,94%</b>
Zonas de Impacto Intercomunal	ZI-PM1	Subzona Productiva Molesta 1	16,74	3,0%
	ZI-PM2	Subzona Productiva Molesta 2	174,64	31,5%
<b>Subtotal Zonas de Impacto Intercomunal</b>			<b>191,38</b>	<b>34,6%</b>
Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes	ZAV	Zona de Área Verde	14,70	3%
<b>Subtotal Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes</b>			<b>14,70</b>	<b>3%</b>
Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado	ZRE	Zona Restricción a la Edificación	290,86	52,5%
	ZDP	Zona de Playa	5,14	0,9%
<b>Subtotal Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado</b>			<b>295,99</b>	<b>53%</b>
Zonas de Protección Costera	ZPC	Zona Protección Costera	36,71	6,6%
	ZPC-1	Zona Protección Costera 1	9,92	1,8%
<b>Subtotal Zonas de Protección Costera</b>			<b>46,63</b>	<b>8,4%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>553,88</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia (2022)



Gráfico 4-1 Distribución porcentual de zonas en sector “Plataforma Norte” – Plan propuesto



Fuente: Elaboración propia (2022)

## b) Sector “Iquique”

A continuación, se describen las categorías, zonas y subzonas que componen la propuesta de zonificación desarrollada para el sector “Iquique”, al igual que las condiciones de ocupación asociadas a cada una de ella, y aquellos casos en los cuales se incorpora la aplicación de incentivos normativos.

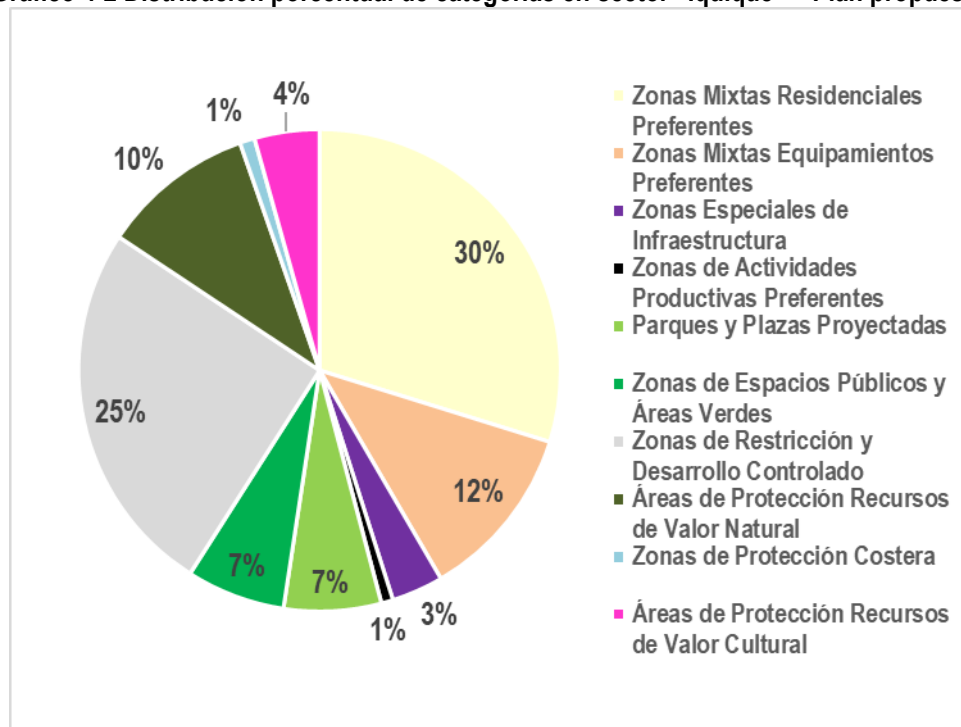
La zonificación propuesta para el sector “Iquique” se compone por las siguientes zonas y subzonas, cuyas superficies se reportan a continuación:

Cuadro 4-9 Superficies por zonas en sector “Iquique” - Plan propuesto

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
Zonas Mixtas Residenciales Preferentes	A-1	Zona Mixta Alta 1	104,5	3,2%
	A-2	Zona Mixta Alta 2	70,2	2,1%
	AM	Zona Mixta Media Alta	237,4	7,2%
	BM-1	Zona Mixta Media Baja 1	176,6	5,4%
	BM-2	Zona Mixta Media Baja 2	132,9	4,1%
	B-2	Zona Mixta Baja 2	255,7	7,8%
<b>Subtotal Zonas Mixtas Residenciales Preferentes</b>			<b>977,3</b>	<b>30%</b>
Zonas Mixtas Equipamientos Preferentes	EQ2	Zona Equipamiento Preferente 2	65,8	2,0%
	EQ2.1	Subzona Equipamiento Preferente 2.1	63,2	1,9%
	EQ2.2	Subzona Equipamiento Preferente 2.2	2,6	0,1%
	ZEES	Zona Especial Equipamiento de Seguridad	20,3	0,6%
	EQ+AM	Zona Mixta Equipamiento Media Alta	0,5	0,02%
	EQ+BM	Zona Mixta Equipamiento Media Baja	85,4	2,6%
	EQ+R1	Zona Equipamiento en Riesgo 1	0,5	0,01%
	EQ+R2	Zona Equipamiento en Riesgo 2	50,0	1,5%
	EQ+C	Zona Equipamiento El Colorado	57,9	1,8%
	EQ+Bc	Zona Equipamiento en Borde Costero	23,4	0,7%
EQ+Zf1	Subzona Equipamiento Zona Franca 1	6,9	0,2%	

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
	EQ+Zf2	Subzona Equipamiento Zona Franca 2	74,7	2,3%
<b>Subtotal Zonas Mixtas Equipamientos Preferentes</b>			<b>387,1</b>	<b>12%</b>
Zonas de Actividades Productivas	ZP-I	Zona Productiva Inofensiva	26,0	0,8%
<b>Subtotal Zonas de Actividades Productivas</b>			<b>26,0</b>	<b>0,8%</b>
Zonas Especiales de Infraestructura	ZEI	Zona Especial de Infraestructura	24,3	0,7%
	ZEI-E	Zona Especial de Infraestructura Energética	2,3	0,1%
	ZEI-P	Zona Especial de Infraestructura Portuaria	46,0	1,4%
	ZEI-F	Zona Especial de Infraestructura Ferroviaria	41,2	1,3%
<b>Subtotal Zonas Especiales de Infraestructura</b>			<b>113,8</b>	<b>3%</b>
Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes	AVE	Área Verde Existente	60,8	1,9%
	ZAV	Zona de Área Verde	95,8	2,9%
	AVBC	Área Verde Borde Contacto	61,0	1,9%
<b>Subtotal Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes</b>			<b>217,6</b>	<b>7%</b>
Parques y Plazas Proyectadas	AVI	Área Verde Intercomunal	115,3	3,5%
	AVP	Área Verde Proyectada	99,1	3,0%
<b>Subtotal Parques y Plazas Proyectadas</b>			<b>214,3</b>	<b>7%</b>
Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado	ZBC	Zona de Borde Costero	5,8	0,2%
	ZDP	Zona de Playa	88,9	2,7%
	ZRE	Zona Restricción a la Edificación	734,9	22,4%
<b>Subtotal Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado</b>			<b>829,5</b>	<b>25%</b>
Áreas de Protección Recursos de Valor Patrimonial Cultural	ZT	Zona Típica Calle Baquedano y Plaza Prat	9,6	0,3%
	ZCH-S	ZCH Ciudad Salitrera	84,5	2,6%
	ZCH-P	ZCH Corredores Patrimoniales	27,5	0,8%
	ZCH-M	ZCH Ciudad Salitrera El Morro	10,7	0,3%
	ZCH-E	ZCH Especial	4,6	0,1%
	ZCH-T	ZCH Contorno Zona Típica	6,2	0,2%
<b>Subtotal Áreas de Protección Recursos de Valor Patrimonial Cultural</b>			<b>143,1</b>	<b>4%</b>
Áreas de Protección Recursos de Valor Natural	ZVN1	Zona de Valor Natural 1	337,8	10,3%
<b>Subtotal Áreas de Protección Recursos de Valor Natural</b>			<b>337,8</b>	<b>10,3%</b>
Zonas de Protección Costera	ZPC	Zona Protección Costera	31,3	1,0%
	ZPC-1	Zona Protección Costera 1	1,5	0,0%
<b>Subtotal Zonas de Protección Costera</b>			<b>32,8</b>	<b>1%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>3279</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Elaboración propia (2022)

**Gráfico 4-2 Distribución porcentual de categorías en sector “Iquique” – Plan propuesto**

Fuente: Elaboración propia (2022)

La propuesta establece una gradiente de densidades que, en el sector “Iquique”, oscila entre 200 hab/ha y 800 hab/ha, variando conforme con la condicionantes de localización y riesgo presentes en el territorio. De esta forma, el rango de densidades propuestas por el Plan reconoce la densidad máxima (800 hab/ha) establecida por el PRICT manteniendo la coherencia con el instrumento recientemente promulgado.

Importa señalar, sin embargo, que en aquellos casos donde se hace uso de beneficios o incentivos normativos, en las zonas A-1 y A-2 es posible alcanzar densidades máximas de 1.400 hab/ha.

Es así como el Plan incorpora al sector “Iquique” un total de 48.564 habitantes nuevos, equivalentes a 12.141 viviendas, dentro de 6 zonas mixtas residenciales preferentes, 1 zona mixta de equipamientos preferentes y 6 áreas de protección de recursos de valor cultural. De esta forma, en el mencionado sistema urbano la cabida total del Plan alcanza los 289.456 habitantes (incluyendo los 240.892 hab. del escenario base 2017), lo que se traduce en 72.364 viviendas calculando 4 habitantes por unidad de vivienda.

Cabe acotar que para el cálculo de la cabida se ha considerado una tasa del 15% de reposición de vivienda en las áreas actualmente consolidadas según zona EOD, y un factor de ocupación de uso residencial que varía según cada zona para las áreas no consolidadas o áreas consolidadas sujetas a procesos de renovación urbana por densificación.

En el sector de “Iquique”, la zonificación propuesta considera la aplicación de incentivos normativos en las zonas A y AM con sus respectivas subzonas, posibilitando el incremento de sus densidades máximas, coeficientes de constructibilidad y ocupación a cambio de contemplar viviendas sociales o de integración social; cesiones gratuitas, materialización y mantención de áreas verdes públicas; materialización o mejoramiento de áreas verdes existentes. Para mayores detalles sobre la aplicación de los beneficios o incentivos normativos en cada una de las zonas y subzonas mencionadas, remitirse a la Ordenanza Local del Plan.

## c) Sector “Extensión Sur”

Este sector corresponde al área destinada a acoger el crecimiento futuro de la ciudad de Iquique, siendo el territorio que presenta la mayor superficie apta al desarrollo urbano, a pesar de presentar determinadas restricciones y condicionamientos a la ocupación asociados a: áreas de protección asociadas al Aeropuerto Diego Aracena y sus radio ayudas, destinaciones fiscales al Cuerpo de Infantería de Marina, así como la presencia de un área urbana vigente en Playa Blanca y asentamientos en los sectores de Lobito y Los Verdes.

De esta forma, la propuesta del Plan se orienta a consolidar un sistema urbano longitudinal estructurado por una sucesión de núcleos de vivienda y equipamiento emplazados en los sectores de Playa Blanca, Punta Gruesa, Lobito y Los Verdes, los cuales reconocen las vocaciones de uso preexistentes y las fusionan con la imagen objetivo delineada para cada uno de los sectores en cuestión.

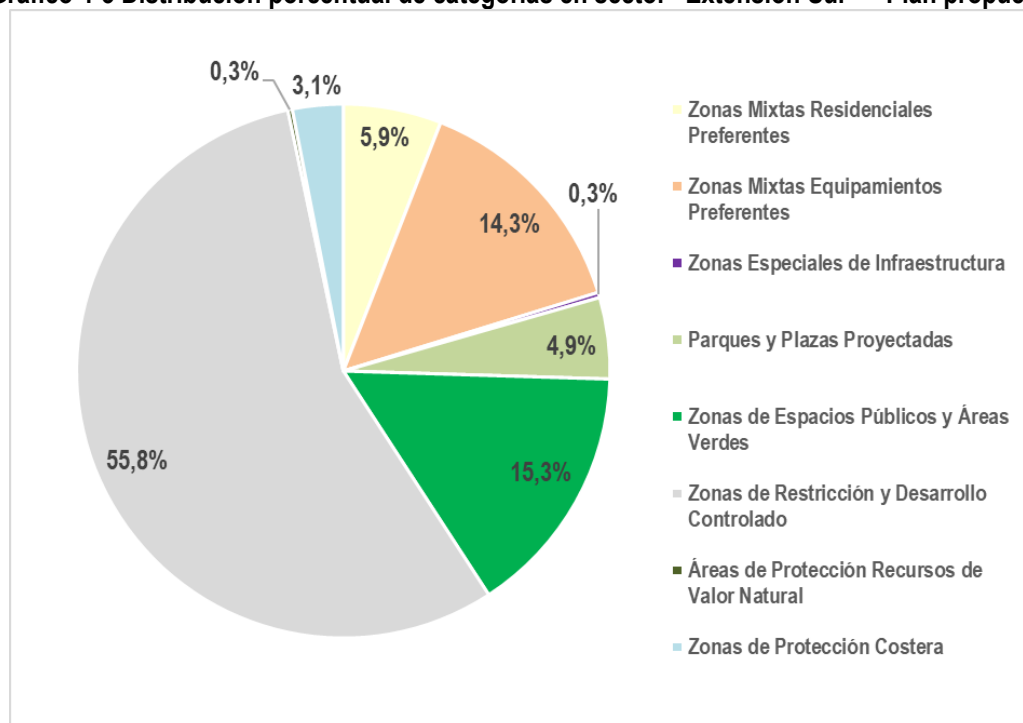
La zonificación propuesta para el sector “Extensión Sur” se compone por las siguientes zonas y subzonas, cuyas superficies se reportan a continuación:

Cuadro 4-10 Superficies por zonas en sector “Extensión Sur” - Plan propuesto

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
<b>Zonas Mixtas Residenciales Preferentes</b>	BM-3	Zona Mixta Media Baja 3	11,5	0,22%
	B-1	Zona Mixta Baja 1	6,9	0,13%
	B-2	Zona Mixta Baja 2	292,7	5,59%
<b>Subtotal Zonas Mixtas Residenciales Preferentes</b>			<b>311,1</b>	<b>5,9</b>
<b>Zonas Mixtas Equipamientos Preferentes</b>	EQ1	Zona Equipamiento Preferente 1	28,4	0,54%
	EQ2	Zona Equipamiento Preferente 2	76,9	1,47%
	EQ3	Zona Equipamiento Preferente 3	133,2	2,55%
	ZEES	Zona Especial Equipamiento de Seguridad	248,9	4,76%
	EQ+AM	Zona Mixta Equipamiento Media Alta	84,6	1,62%
	EQ+BM	Zona Mixta Equipamiento Media Baja	132,0	2,52%
	EQ+B	Zona Mixta Equipamiento Baja	43,8	0,84%
<b>Subtotal Zonas Mixtas Equipamientos Preferentes</b>			<b>747,8</b>	<b>14,3%</b>
<b>Zonas Especiales de Infraestructura</b>	ZEI	Zona Especial de Infraestructura	6,5	0,12%
	ZEI-E	Zona Especial de Infraestructura Energética	9,7	0,18%
	ZEI-P	Zona Especial de Infraestructura Portuaria	0,4	0,01%
<b>Subtotal Zonas Especiales de Infraestructura</b>			<b>16,5</b>	<b>0,3%</b>
<b>Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes</b>	AVE	Área Verde Existente	2,9	0,06%
	ZAV	Zona de Área Verde	349,9	6,69%
	AVBC	Área Verde Borde Contacto	449,6	8,59%
<b>Subtotal Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes</b>			<b>802,4</b>	<b>15,3%</b>
<b>Parques y Plazas Proyectadas</b>	AVI	Área Verde Intercomunal	29,2	0,56%
	AVP	Área Verde Proyectada	228,4	4,37%
<b>Subtotal Parques y Plazas Proyectadas</b>			<b>257,6</b>	<b>4,9%</b>
<b>Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado</b>	ZRE	Zona Restricción a la Edificación	2481,2	47,43%
	ZDP	Zona de Playa	101,6	1,94%
	ZBC	Zona de Borde Costero	65,3	1,25%

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
	D	Zona de Desarrollo Controlado Reducido	272,8	5,22%
<b>Subtotal Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado</b>			<b>2.921,0</b>	<b>55,8%</b>
Áreas de Protección Recursos de Valor Natural	ZVN2	Zona de Valor Natural 2	14,3	0,27%
<b>Subtotal Áreas de Protección Recursos de Valor Natural</b>			<b>14,3</b>	<b>0,3%</b>
Zonas de Protección Costera	ZPC	Zona Protección Costera	131,6	2,52%
	ZPC-2	Zona Protección Costera 2	28,9	0,55%
<b>Subtotal Zonas de Protección Costera</b>			<b>160,5</b>	<b>3,1</b>
<b>TOTAL</b>			<b>5.231</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia (2022)

**Gráfico 4-3 Distribución porcentual de categorías en sector “Extensión Sur” – Plan propuesto**

Fuente: Elaboración propia (2022)

La propuesta establece una gradiente de densidades que, en el sector “Extensión Sur”, oscila entre 150 hab/ha y 600 hab/ha, variando conforme con las condicionantes de localización y riesgo presentes en el territorio. De esta forma, el rango de densidades propuestas por el Plan se ubica por debajo de la densidad máxima (800 hab/ha) establecida por el PRICT manteniendo la coherencia con el instrumento recientemente promulgado.

Importa señalar, sin embargo, que en aquellos casos donde se hace uso de beneficios o incentivos normativos, en la zona BM-3 es posible alcanzar una densidad máxima de 600 hab/ha.

Es así como el Plan incorpora al sector “Extensión Sur” un total de 110.669 habitantes nuevos, equivalentes a 27.667 viviendas, dentro de 3 zonas mixtas residenciales preferentes y 3 zonas mixtas de equipamientos preferentes. De esta forma, en el mencionado sistema urbano la cabida total del Plan alcanza los 111.343



habitantes (incluyendo los 674 hab. censados por INE en 2017), lo que se traduce en 27.836 viviendas calculando 4 habitantes por unidad de vivienda.

#### 4.4.2 Área Urbana Aeropuerto

Corresponde al sector “Aeropuerto” (1.627 ha) considerado como una plataforma logística según su vocación de uso.

##### a) Sector “Aeropuerto”

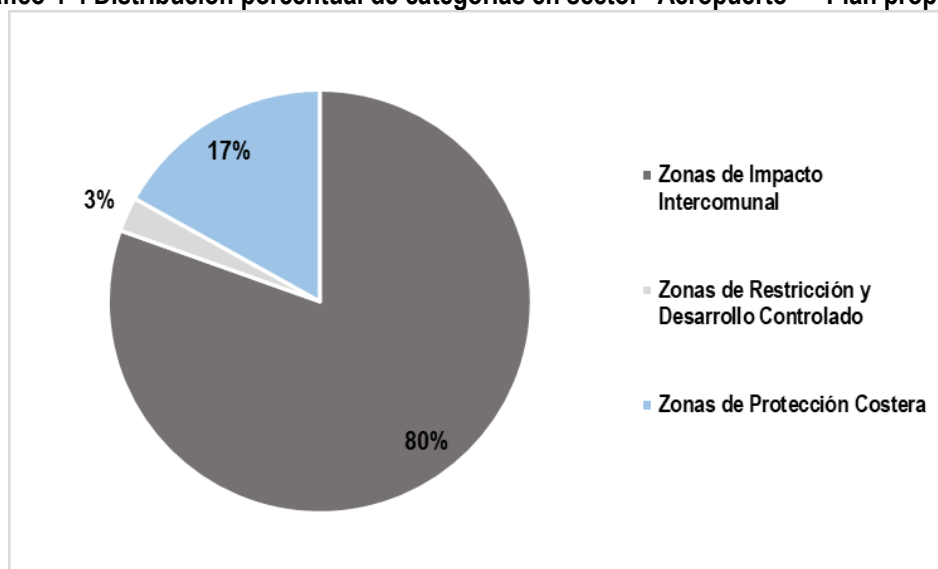
En este sector, el Plan Regulador reconoce la zonificación propuesta por el PRICT promulgado, considerando que la norma urbanística aplicable en dicho sector correspondería a la del mencionado instrumento de planificación intercomunal al tratarse de una zona de infraestructura de impacto intercomunal.

La zonificación propuesta para el sector “Aeropuerto” se compone por las siguientes zonas y subzonas, cuyas superficies se reportan a continuación:

**Cuadro 4-11 Superficies por zonas en sector “Aeropuerto” - Plan propuesto**

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
Zonas de Impacto Intercomunal	ZI-TA1	Subzona Infraestructura de Transporte Aeroportuario 1	1180,9	75,26%
	ZI-TA2	Subzona Infraestructura de Transporte Aeroportuario 2	81,5	5,19%
<b>Subtotal Zonas de Impacto Intercomunal</b>			<b>1262,4</b>	<b>80,45%</b>
Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado	ZDP	Zona de Playa	41,3	2,63%
<b>Subtotal Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado</b>			<b>41,3</b>	<b>2,63%</b>
Zonas de Protección Costera	ZPC	Zona Protección Costera	265,4	16,91%
<b>Subtotal Zonas de Protección Costera</b>			<b>265,4</b>	<b>16,91%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>1569,10</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Elaboración propia (2022)

**Gráfico 4-4 Distribución porcentual de categorías en sector “Aeropuerto” – Plan propuesto**

Fuente: Elaboración propia (2022)

#### 4.4.3 Área Urbana Chanavayita, Patillos y Patache

Corresponde al sector Chanavayita (277 ha), considerado un sistema urbano; y el sector Patillos-Patache (4.414 ha) considerado una plataforma logística por su vocación de uso.

##### a) Sector “Chanavayita”

Este sector corresponde a la localidad de Chanavayita, emplazada al norte de los puertos de Patillos-Pataches, la cual constituye el mayor centro poblado del área y acoge una caleta de pescadores, además de ofrecer hospedaje y diversos servicios a quienes laboran en faenas mineras, industrias y puertos cercanos. Considerando lo anterior, la zonificación propuesta busca consolidar esta localidad en un verdadero centro de servicios, al tiempo que se mejora el acceso de la población allí residente a equipamientos y áreas verdes. Sin embargo, el emplazamiento de Chanavayita a menos de 150 m del borde costero, determinó que una gran porción de su área consolidada se encuentra en área de riesgo de inundación por tsunami, razón por la cual la propuesta apunta a relocalizar los equipamientos de salud, seguridad, educación y servicios públicos y a la población residente, hacia el norte y nororiente de la localidad, dejando actividades no esenciales en la zona afecta a riesgo.

La zonificación propuesta para el sector “Chanavayita” se compone por las siguientes zonas y subzonas, cuyas superficies se reportan a continuación:

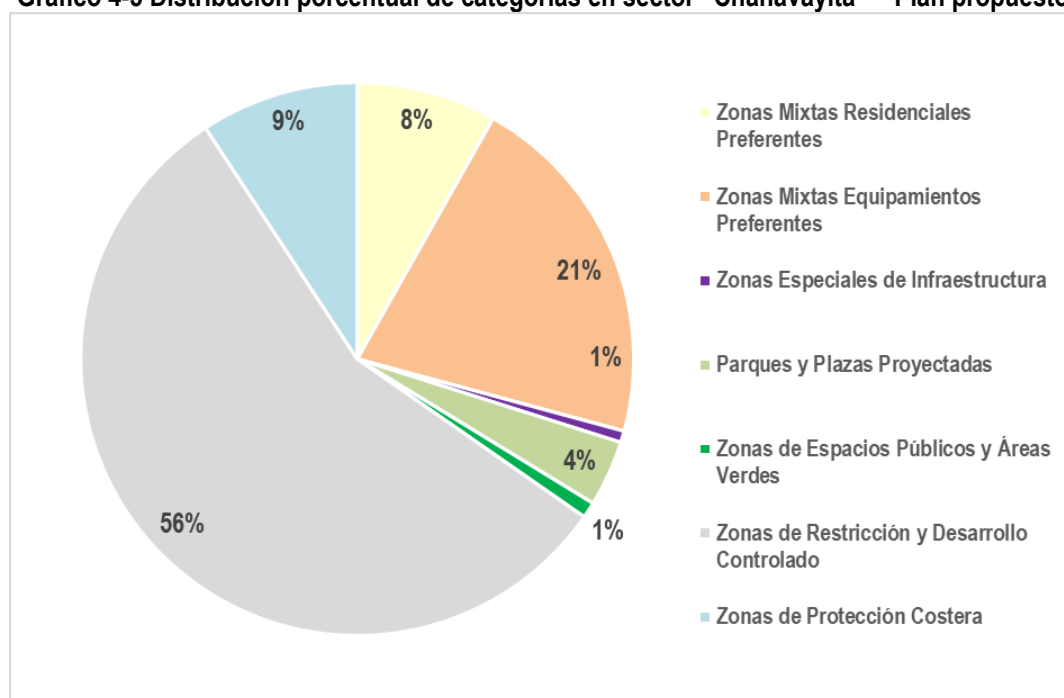
**Cuadro 4-12 Superficies por zonas en sector “Chanavayita” – Plan propuesto**

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
Zonas Mixtas Residenciales Preferentes	BM-3	Zona Mixta Media Baja 3	13,7	4,98%
	B-2	Zona Mixta Baja 2	8,8	3,21%
<b>Subtotal Zonas Mixtas Residenciales Preferentes</b>			<b>22,6</b>	<b>8,19%</b>
	EQ1	Zona Equipamiento Preferente 1	17,0	6,17%

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
Zonas Mixtas Equipamientos Preferentes	EQ3	Zona Equipamiento Preferente 3	7,2	2,62%
	EQ+BM	Zona Mixta Equipamiento Media Baja	7,1	2,59%
	EQ+R2	Zona Equipamiento en Riesgo 2	26,6	9,64%
<b>Subtotal Zonas Mixtas Equipamientos Preferentes</b>			<b>57,9</b>	<b>21,01%</b>
Zonas Especiales de Infraestructura	ZEI	Zona Especial de Infraestructura	1,1	0,39%
	ZEI-P	Zona Especial de Infraestructura Portuaria	0,8	0,28%
<b>Subtotal Zonas Especiales de Infraestructura</b>			<b>1,9</b>	<b>0,68%</b>
Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes	AVE	Área Verde Existente	2,6	0,94%
<b>Subtotal Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes</b>			<b>2,6</b>	<b>0,94%</b>
Parques y Plazas Proyectadas	AVP	Área Verde Proyectada	10,6	3,86%
<b>Subtotal Parques y Plazas Proyectadas</b>			<b>10,6</b>	<b>3,86%</b>
Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado	ZDP	Zona de Playa	14,0	5,07%
	ZBC	Zona de Borde Costero	140,6	51,01%
<b>Subtotal Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado</b>			<b>154,6</b>	<b>56,08%</b>
Zonas de Protección Costera	ZPC	Zona Protección Costera	25,5	9,25%
<b>Subtotal Zonas de Protección Costera</b>			<b>25,5</b>	<b>9,25%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>275,6</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Elaboración propia (2022)

Gráfico 4-5 Distribución porcentual de categorías en sector “Chanavayita” – Plan propuesto



Fuente: Elaboración propia (2022)

La propuesta establece una gradiente de densidades que, en el sector “Chanavayita”, oscila entre 250 hab/ha y 450 hab/ha, variando conforme con la condicionantes de localización y riesgo presentes en el territorio. De esta forma, el rango de densidades propuestas por el Plan se ubica por debajo de la densidad máxima (800 hab/ha) establecida por el PRICT manteniendo la coherencia con el instrumento recientemente promulgado.

Es así como el Plan incorpora al sector “Chanavayita” un total de 4.615 habitantes nuevos, equivalentes a 1.154 viviendas, dentro de 2 zonas mixtas residenciales preferentes y 1 zona mixta de equipamiento preferente. De esta forma, en el mencionado sistema urbano la cabida total del Plan alcanza los 5.218 habitantes (incluyendo los 603 hab. censados por INE en 2017), lo que se traduce en 1.305 viviendas calculando 4 habitantes por unidad de vivienda.

Cabe acotar que para el cálculo de la cabida se ha considerado una tasa del 15% de reposición de vivienda en las áreas actualmente consolidadas, y un factor de ocupación residencial del 60% para las áreas no consolidadas.

#### b) Sector “Patillos-Patache”

El ordenamiento del sector “Patillos-Patache” consideró una gradiente que comprende zonas de mayor impacto asociadas a la actividad productiva contaminante en la meseta superior del farellón costero; y zonas de impacto intermedio y bajo en proximidad al borde costero, asociadas a la actividad productiva molesta e inofensiva respectivamente, incentivando su recalificación con la finalidad de resguardar las condiciones de mayor valor ambiental del ecosistema litoral y reducir el impacto negativo sobre la habitabilidad de los asentamientos poblados existentes.

De igual forma, la propuesta incorporó zonas mixtas de equipamiento en el sector sur; generó franjas de áreas verdes en torno a actividades productivas de alto impacto como medida de amortiguación, así como franjas de resguardo de infraestructura; y redujo notablemente la superficie destinada a actividades productivas de alto impacto, al tiempo que se define una zona de remediación ambiental en sectores con presencia de depósitos de ceniza y relaves mineros.

La zonificación propuesta para el sector “Patillos-Patache” se compone por las siguientes zonas y subzonas, cuyas superficies se reportan a continuación:

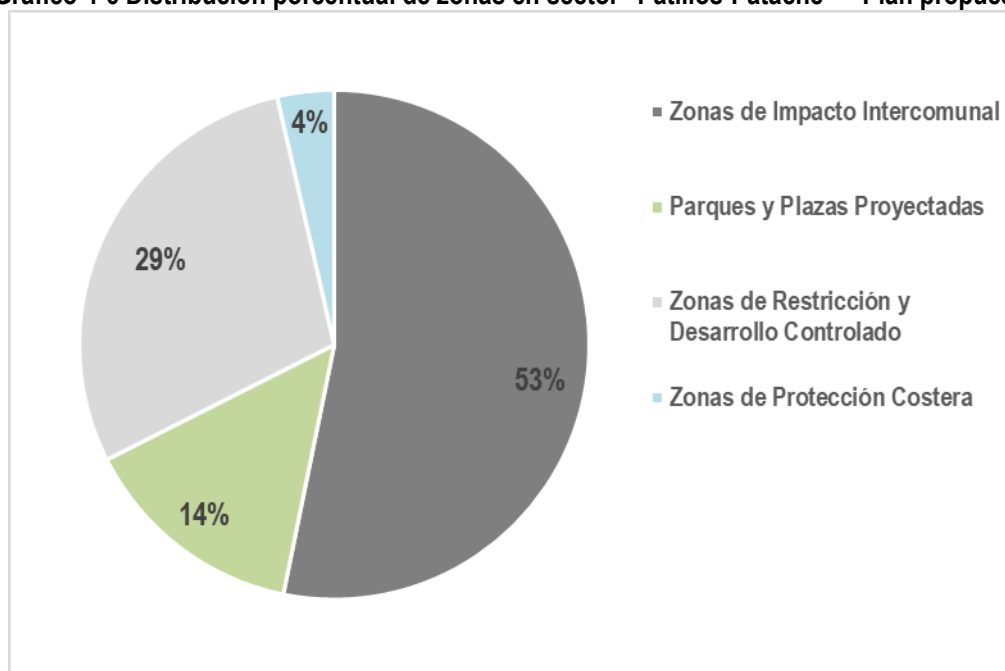
**Cuadro 4-13 Superficies por zonas en sector “Patillos-Patache” – Plan propuesto**

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
Zonas de Impacto Intercomunal	ZI-PM1	Subzona Productiva Molesta 1	540,5	11,80%
	ZI-PM2	Subzona Productiva Molesta 2	369,7	8,07%
	ZI-PC1	Subzona Productiva Contaminante 1	216,1	4,72%
	ZI-PC2	Subzona Productiva Contaminante 2	881,4	19,23%
	ZI-TP1	Subzona Infraestructura de Transporte Portuario 1	292,9	6,39%
	ZI-TP2	Subzona Infraestructura de Transporte Portuario 2	111,3	2,43%
	ZI-E	Zona Infraestructura Energética	26,3	0,57%
<b>Subtotal Zonas de Impacto Intercomunal</b>			<b>2438,3</b>	<b>53,21%</b>
Parques y Plazas Proyectadas	AVI	Área Verde Intercomunal	370,8	8,09%
	AVP	Área Verde Proyectada	286,5	6,25%
<b>Subtotal Parques y Plazas Proyectadas</b>			<b>657,3</b>	<b>14,34%</b>

Categoría	Sigla	Zona	Superficie (ha)	Superficie (%)
Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado	ZRE	Zona Restricción a la Edificación	1258,5	27,46%
	ZDP	Zona de Playa	23,8	0,52%
	ZRI	Zona Resguardo de Infraestructura	39,4	0,86%
<b>Subtotal Zonas de Restricción y Desarrollo Controlado</b>			<b>1321,7</b>	<b>28,84%</b>
Zonas de Protección Costera	ZPC	Zona Protección Costera	165,1	3,60%
<b>Subtotal Zonas de Protección Costera</b>			<b>165,1</b>	<b>3,60%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>4.582</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Elaboración propia (2022)

Gráfico 4-6 Distribución porcentual de zonas en sector “Patillos-Patache” – Plan propuesto



Fuente: Elaboración propia (2022)



## 4.5 Áreas verdes públicas y privadas

El sistema de áreas verdes de nivel comunal comprende las áreas verdes consolidadas existentes reconocidas como bienes nacionales de uso público, las áreas verdes proyectadas o declaradas de utilidad pública, así como las zonas de áreas verdes que no corresponden a espacios público, de tenencia privada o fiscal y que por su especial condición tienen las características o cualidad de zonas destinadas al uso de áreas verdes.

### 4.5.1 Parques y Plazas Proyectadas (Art. 59° LGUC)

Refiere a aquellos terrenos afectos a utilidad pública en los términos previstos en el artículo 59° de la LGUC, que se encuentran graficados en los Planos y corresponden a las siguientes:

#### a) AVP, Área Verde Proyectada

Corresponden a los terrenos destinados a plazas y parques consultados en el plan regulador, que son declarados de utilidad pública de conformidad con lo establecido en el artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

### 4.5.2 Zonas de Espacios Públicos y Áreas Verdes (Art. 2.1.30 y 2.1.31 OGUC)

Corresponde a terrenos existentes que se rigen por lo previsto en los artículos 2.1.30 y 2.1.31 de la OGUC, que corresponden a las siguientes:

#### a) AVI, Área Verde Intercomunal

Corresponden a las áreas planificadas por el Plan Regulador Intercomunal Costero Región de Tarapacá, destinadas a espacio público correspondiente a áreas libres, plazas y parques, y regidas en conformidad a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

#### b) AVE, Área Verde Existente

Plazas, parques y áreas verdes públicas, en su calidad de bienes nacionales de uso público existentes, las que se rigen por lo dispuesto en el artículo 2.1.30 de la OGUC.

#### c) ZAV, Zona de Área Verde

Corresponden a áreas planificadas destinadas al uso de suelo de área verde y regidas en conformidad a lo establecido en el artículo 2.1.31 de la OGUC. Su delimitación y graficación se encuentra ajustada, en la mayoría de los casos, para abarcar las áreas de riesgos definidas por el presente instrumento de planificación.

#### d) AVBC, Área Verde Borde Contacto

Corresponden a áreas planificadas destinadas al uso de suelo de área verde y regidas en conformidad a lo establecido en el artículo 2.1.31 de la OGUC. Es un área verde que se orienta a absorber las medidas de mitigación a implementar producto de la presencia de áreas de riesgo en determinados sectores, así como a generar un área de amortiguación entre el borde cerro y el área urbana planificada.

## 4.6 ÁREAS RESTRINGIDAS AL DESARROLLO URBANO

El Plan Regulador Comunal se encuentra facultado para establecer áreas restringidas al desarrollo urbano ya sea por corresponder áreas de riesgos o por la existencia de áreas de resguardo de infraestructura. Para dichos efectos, estas áreas y zonas se resumen a continuación.

### 4.6.1 Áreas de Riesgo

Refiere a los terrenos que se encuentran en distintas categorías de susceptibilidad descritas en el estudio fundado de riesgos, que acompaña a la presente memoria explicativa, los que de conformidad con lo señalado en el artículo 2.1.17 de la OGUC, corresponden a territorios que, por su especial naturaleza, determinan restricciones, limitaciones o condiciones a la localización de actividades, urbanización y edificación.

Para los efectos de aplicación normativa, las áreas de riesgos definidas se superponen a la zonificación del plan, determinando para las distintas amenazas detectadas y niveles de susceptibilidad, las disposiciones normativas aplicables cuando se corrobora la adopción de las medidas de mitigación y/o adaptación al riesgo, según sea el caso.

Las áreas de riesgo identificadas para el territorio de planificación del presente plan se describen a continuación:

#### a) AR1, Área de riesgo de inundación por maremoto o tsunami

Se incluye en esta categoría las áreas ubicadas bajo la cota de referencia de 20 m.s.n.m, señalada en el estudio fundado de riesgos y expresada en los planos de las distintas localidades, coincidentes con los niveles de susceptibilidad Muy alto (10 m.s.n.m) y Alto (20 m.s.n.m,) de inundación por maremoto.

#### b) AR2, Área de riesgo de remoción en masa por procesos de laderas o rodados

Corresponde a sectores expuestos a remociones en masa provocados por deslizamientos y caídas de bloques de susceptibilidad Muy Alta y Alta, que comprende sectores con ladera natural o taludes con pendientes superiores a 25°.

#### c) AR3, Área de riesgo de remoción en masa por flujos de barro y/o detritos, aluviones o erosiones acentuadas

En esta categoría se identifican los sectores propensos a movimientos de masa que trasladan material sedimentario con contenido de agua, debido a que se observa la ocurrencia de tres factores desencadenantes asociados al registro de flujos anteriores, grandes cuencas aportantes (>1 km<sup>2</sup>) y cuenca con forma cóncava hacia el acantilado. Se incorporan las áreas donde se observa al menos uno de estos factores y además existen pendientes superiores al 2° coincidentes con los niveles de susceptibilidad muy alta (4°) y alta (entre 2° y 4°).

Las prescripciones de uso de suelo que aplican una vez que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 2.1.17, se definieron según los siguientes criterios, que se diferencian para cada una de las amenazas identificadas y en función del nivel de consolidación urbana que presenta el territorio.

**Cuadro 4-14 Criterios de zonificación en las áreas de riesgo**

AREA DE RIESGO	SUSCEPTIBILIDAD	CRITERIO DE ZONIFICACION	
		ÁREA SIN OCUPACIÓN	ÁREA CONSOLIDADA
	MUY ALTA Cota 10 m.s.n.m.	Riesgo (2.1.17)	Riesgo (2.1.17) Zona de Protección Costera

AREA DE RIESGO	SUSCEPTIBILIDAD	CRITERIO DE ZONIFICACION	
		ÁREA SIN OCUPACIÓN	ÁREA CONSOLIDADA
AR1, Área de riesgo de inundación por maremoto o tsunami		Zona de Protección Costera	Uso Espacio Público o Área Verde y Mitigación planes de emergencia comunal de evacuación temprana para zonas mixtas con densidades de hasta 400 habst/ha, y regulación del uso del suelo prohibiendo el equipamiento de salud, seguridad, educación y servicios públicos.
	ALTA Cota 20 m.s.n.m	Riesgo (2.1.17) Zona de Protección Costera	Riesgo (2.1.17) Mitigación con planes de emergencia comunal Mitigación con Normas Urbanísticas mediante control de la intensidad de ocupación del suelo, con densidades máximas de 600 hab/ ha.
AR2, Área de riesgo de remoción en masa por procesos de laderas o rodados	MUY ALTA	Riesgo (2.1.17) Zona Excluida de la Edificación Uso Espacio Público y Área Verde	Riesgo (2.1.17) Zona Excluida de la Edificación Uso Espacio Público y Área Verde Mitigación con Normas Urbanísticas mediante control de la intensidad de ocupación del suelo, con densidades máximas de 400 hab/ha, y regulación del uso del suelo prohibiendo el equipamiento de salud, seguridad, educación y servicios públicos.
	ALTA	Riesgo (2.1.17) Zona Excluida de la Edificación Uso Espacio Público y Área Verde	Riesgo (2.1.17) Uso Área Verde Mitigación con Normas Urbanísticas mediante control de la intensidad de ocupación del suelo, con densidades máximas de 600 hab/ha.
AR3, Área de riesgo de remoción en masa por flujos de barro y/o detritos, aluviones o erosiones acentuadas	MUY ALTA	Riesgo (2.1.17) Zona Excluida de la Edificación Uso Espacio Público y Área Verde	Riesgo (2.1.17) Zona Excluida de la Edificación Uso Espacio Público y Área Verde
	ALTA	Riesgo (2.1.17) Zona Excluida de la Edificación Uso Espacio Público y Área Verde	Riesgo (2.1.17) Uso Espacio Público y Área Verde Mitigación con Normas Urbanísticas mediante control de la intensidad de ocupación del suelo, restringido al uso residencial, y equipamientos salud, seguridad, educación y servicios públicos.

Fuente: elaboración propia

Se ha establecido una excepción a los criterios previamente presentados, en el sector consolidado de la ciudad de Iquique, reconociendo la presencia de equipamientos salud, seguridad, educación y servicios públicos existentes en áreas de muy alta susceptibilidad de tsunami. Dicho equipamiento refiere específicamente a distintas sedes de la Universidad Arturo Prat (UNAP) en cuyos terrenos se fijaron prescripciones normativas específicas mediante la delimitación de la zona EQ+R1 Equipamiento en Riesgo 1, descrita en el apartado 4.2 Zonificación y normas específicas, de la presente Memoria Explicativa.

#### 4.6.2 Zonas No Edificables

De conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 60 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, el Plan Regulador señala los terrenos que por su especial naturaleza y ubicación no son edificables, aceptándose en ellos sólo la ubicación de actividades transitorias. En la comuna de Iquique las áreas no edificables refieren a terrenos bajo los tendidos eléctricos, las fajas asociadas a vías férreas, oleoductos, radiofaro y áreas de protección del aeropuerto, para los cuales se establecen las siguientes prescripciones.

### a) Franjas de seguridad de líneas eléctricas

Corresponden a franjas de seguridad en torno a líneas eléctricas, de conformidad con el Pliego Técnico Normativo RPTD N° 07 dictado por Res. Exenta N° 33.277 de 2020 de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles del Ministerio de Energía, que instruye respecto a las franjas y distancias de seguridad de las líneas de transporte y de distribución de energía eléctrica, incluyendo las de alumbrado público.

### b) Fajas de terrenos adyacentes a trazados de ferrocarriles

Corresponden a las fajas de terrenos adyacentes a trazados de ferrocarriles, según lo previsto en la Ley General de Ferrocarriles, D.S. N° 1.157, del Ministerio de Fomento, de 1931.

### c) Áreas de Protección del Aeropuerto Diego Aracena y Radioayudas

Corresponden a las áreas en que se delimita el espacio aéreo necesario para las operaciones del Aeropuerto “Diego Aracena” que considera tanto la pista de aterrizaje como franjas y áreas restringidas de seguridad y aproximación, de conformidad con el D.S N° 117 del Ministerio de Defensa Nacional publicado en Diario Oficial N° 38.396 el 22 de febrero de 2006, mediante el cual se aprueba plano que determina las zonas de protección para el aeropuerto “Diego Aracena y sus Radioayudas”. Se incluye además el terreno necesario para proteger la radioayuda a la navegación aérea VOR – DME emplazada en el sector Punta Gruesa de Extensión Sur, en torno a la cual se establece un radio de 300 m donde no se permiten plantaciones, edificaciones e instalaciones.

Para los efectos de aplicación en el presente Plan, es importante hacer referencia al Decreto N° 117 de fecha 17 de junio 2005 y el Plano de Protección “Aeropuerto Diego Aracena y sus radioayudas” (PP-05-02) de marzo de 2005, que describen y grafican las zonas de protección que deben ser reconocidas como zonas no edificables en cumplimiento con lo indicado en la normativa vigente.

**Cuadro 4-15 Zonas de Protección del “Aeropuerto Diego Aracena y sus radioayudas”**

ZONA DE PROTECCIÓN	DEFINICIÓN	DIMENSIONES	RESTRICCIÓN
FRANJA DE PISTA	Comprende la pista y sectores destinados a reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de ella.	Franja de pista: 3.470 m de largo por 410 m de ancho. Considera prolongación proyectada para la calle de rodaje paralela, en 900 m hacia el norte.	No establece
ÁREA “a”	Terreno bajo la superficie de las trayectorias de aproximación – despegue.	Primeros 800 m medidos desde los extremos frontales de la franja de pista.	Determinada por la superficie de rasante aplicada a partir de los extremos frontales de la franja de pista existente, con pendiente del 1,2%
ÁREA “b”	Terreno bajo la superficie de las trayectorias de aproximación – despegue.	Siguientes 1.500 m medidos a continuación del término del Área “a”	Restricción de altura determinada por la superficie de rasante aplicada a partir de los extremos frontales de la franja de pista, con pendiente de 1,2%
ÁREA “c”	Terreno bajo la superficie de las trayectorias de aproximación – despegue.	Siguientes 12.700 m medidos a continuación del Área “b”	Restricción de altura determinada por la superficie de rasante aplicada a partir de los extremos frontales de la franja de pista, con pendiente de 1,2% hasta una distancia de 6.667 m y mantiene 80 m de altura referidos a la cota del extremo de la pista donde tiene origen la rasante.

ZONA DE PROTECCIÓN	DEFINICIÓN	DIMENSIONES	RESTRICCIÓN
ÁREA "d"	Terreno bajo la superficie horizontal interna del Aeropuerto	Arcos de círculo de 4.000 m de radio con origen en el punto central de cada extremo del eje de la pista principal. Dichos semicírculos estarán unidos por líneas rectas tangentes.	Restricción de altura de 45 m medidos con referencia al nivel medio de la pista.
ÁREA "e"	Terreno bajo la superficie cónica del Aeropuerto	Franja concéntrica al Área "d", de 2.000 m de ancho medidos hacia el exterior y a continuación del Área "d".	Restricción de altura determinada por la superficie de rasante con una pendiente de 5% aplicada a partir del borde exterior del Área "d", a una altura de 45 m hasta alcanzar una altura de 145 m medidos con referencia al nivel medio de la pista.
ÁREA "f"	Terreno bajo la superficie de transición de la pista	Franjas de 315 m de ancho, medidos laterales y paralelas a partir de cada costado de la Franja de la Pista.	Restricción de altura determinada por la superficie de rasante aplicada a partir de los bordes laterales de la Franja de Pista, con una pendiente de 14,3% hacia el exterior de la franja, hasta alcanzar una altura de 45 m medidos con referencia al nivel de la pista.
ÁREA DE PROTECCIÓN DE RADIOAYUDAS	Terreno para proteger las radioayudas a la Navegación Aérea del Aeropuerto	Radios de 300 y 1.000 m centrados en la radioayuda	No se permite elementos en altura que sobrepasen la rasante con una pendiente de 3% medida a contar del nivel de piso de la radioayuda.

Fuente: elaboración propia en base a Decreto N° 117 de fecha 17 de junio 2005

En PLANO ZONIFICACIÓN EXTENSIÓN SUR (láminas 03 y 04) y PLANO ZONIFICACIÓN AEROPUERTO (láminas 01 y 02) del Plan se incluye graficación de dichas áreas de protección en escala 1:5000.

#### d) Fajas de protección de oleoductos

Franja para la inspección y mantenimiento de los oleoductos, gasoductos, poliductos, mineroductos y otras infraestructuras de similar naturaleza destinada a cautelar su seguridad y funcionamiento, fijada según las condiciones que se detallan en el Dto. N° 160 del 26.05.2008 publicado en el Diario Oficial de fecha 07.07.2009 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

#### e) Fajas senderos de inspección de los canales de riego o acueductos

Fajas de senderos de inspección de canales de riego o acueductos fijados en el Código de Aguas, D.F.L. N° 1.122 de 1981.

### 4.7 ÁREAS DE PROTECCIÓN

El plan regulador comunal debe reconocer las áreas sujetas a protección de acuerdo a la legislación vigente, de conformidad con lo señalado en el artículo 60 de la LGUC, y lo propio indicado en el artículo 2.1.18 de la OGUC.

#### 4.7.1 Áreas de Protección de Recursos de Valor Patrimonial Cultural

Acorde con lo dispuesto en el artículo 2.1.18 de la OGUC, las áreas de protección de recursos de valor patrimonial cultural, refieren a zonas o inmuebles de conservación histórica que defina el plan regulador comunal, e inmuebles declarados monumentos nacionales en sus distintas categorías. A continuación, se



presenta de forma resumida, los aspectos principales asociados a las zonas e inmuebles de conservación histórica definidos por el Plan, así como al patrimonio inmueble protegido y reconocido por el presente instrumento de planificación territorial. Para mayor detalle, remitirse al “Anexo Estudio de Patrimonio” que forma parte de los estudios específicos que acompañan al presente documento.

#### a) Zonas de Conservación Histórica

En el contexto del proceso de actualización del Plan Regulador se ha definido una propuesta de Zonas de Conservación Histórica, las cuales se identificaron considerando aspectos históricos, socio culturales y características morfológicas de valor patrimonial, lo que dio como resultado la delimitación de las siguientes zonas.

- ZCH-S. Zona de Conservación Histórica Ciudad Salitrera

Esta zona manifiesta la superposición de dos órdenes urbanos que dan como resultado manzanas trapezoidales y ortogonales, que permiten reconocer un trazado original. La trama del sector más antiguo se direcciona en los ejes Suroriente-Norponiente y Nororiente-Surponiente, a diferencia del resto de la trama que sigue los ejes Norte-Sur y Oriente-Poniente. Esta Zona alberga y concentra la mayoría de los inmuebles valorados y definidos como ICH, conjuntos de viviendas y mobiliario urbano construidos entre los siglos XIX y XX. Esta zona se desarrolla en el periodo del auge salitrero que contribuye a la economía nacional y mundial, otorgando a Iquique la identidad de “Capital del Salitre”.

- ZCH-P. Zona de Conservación Histórica Corredores Patrimoniales

Esta zona manifiesta manzanas ortogonales, de forma cuadrada y rectangular, y compactas con edificaciones en sistema de agrupamiento continuo, mostrando una sola cara a la calle. La altura de edificaciones predominante es de 1 y 2 pisos, con proximidad a Monumentos Históricos e inmuebles de alto valor histórico conformando el entorno patrimonial. Esta zona alberga varios de los inmuebles valorados y definidos como ICH, conjuntos de viviendas y mobiliario urbano construidos entre los siglos XIX y XX; y su desarrollo se remonta al periodo del auge salitrero que contribuyó a la economía nacional y mundial, otorgando a Iquique la identidad de “Capital del Salitre”.

- ZCH-M. Zona de Conservación Histórica Ciudad Salitrera El Morro

Esta zona es la más antigua de la ciudad, configurada por la trama que enfrenta al litoral entre la avenida Arturo Prat y Remodelación el Morro al costado poniente, y el límite poniente de la Zona Típica Av. Baquedano – Plaza Prat. desde La calle Vicente Zegers por el sur y calle Serrano al norte. Presenta en la actualidad edificaciones que han irrumpido en su tradición arquitectónica y son totalmente discordantes en su expresión formal. Su imagen se percibe a través de estrechas calles que la vinculan con la Remodelación El Morro y el sector céntrico de la ciudad. El acto de sociabilización más representativo de este barrio corresponde a su Carnaval en época de verano, por lo que la playa Bellavista y la plaza que se encuentra en la Remodelación son los espacios públicos por excelencia de esta zona.

- ZCH-E, Zona de Conservación Histórica Especial

Esta zona contiene una edificación emblemática que genera un impacto en el sector, correspondiente a la Parroquia de San Antonio de Padua y Convento Franciscano, la cual representa además uno de los lugares tradicionales de la ciudad de Iquique y constituye un punto de encuentro social. Entre las características morfológicas urbanas se reconoce predominantemente el damero ortogonal con manzanas compactas con edificaciones en sistema de agrupamiento continuo, mostrando una sola cara a la calle. La altura predominante

de las edificaciones es de 1 y 2 pisos, y en menor cantidad, de 3 y 4 pisos. Las características arquitectónicas presentes en esta zona reflejan variedad de estilos, desde el período salitrero, edificaciones del período moderno y post moderno.

- ZCH-T. Zona de Conservación Histórica Contorno Zona Típica

Esta zona manifiesta manzanas ortogonales, de forma cuadrada y rectangular, compactas con edificaciones en sistema de agrupamiento continuo, mostrando una sola cara a la calle. La altura de edificaciones predominantemente de 1 y 2 pisos, con proximidad a Monumentos Históricos e inmuebles de alto valor histórico conformando el entorno patrimonial. Esta Zona alberga y varios de los inmuebles valorados y definidos como ICH, conjuntos de viviendas y mobiliario urbano construidos entre los siglos XIX y XX. Esta zona se desarrolla en el período del auge salitrero que contribuye a la economía nacional y mundial, otorgando a Iquique la identidad de "Capital del Salitre".

#### b) Inmuebles de Conservación

Al igual que en el caso de las Zonas de Conservación Histórica se ha seleccionado un conjunto aproximado de 265 edificaciones de valor patrimonial dentro del área urbana de Iquique para los cuales, durante la presente etapa de Proyecto se llevará a cabo una validación social con la comunidad a fin de identificar aquellos que serán reconocidos como Inmuebles de Conservación Histórica en el contexto del Plan Regulador Comunal. En el Informe de Patrimonio que acompaña la presente Memoria Explicativa se indica en detalle el listado de inmuebles considerados.

#### c) Patrimonio inmueble protegido

Para la comuna de Iquique se reporta un gran número de Monumentos Nacionales (MN), no obstante, en el contexto del presente Plan, se reconocen las áreas e inmuebles protegidos de interés arquitectónico o de morfología urbana presentes dentro de la trama consolidada y que abarcan una zona específica del área urbana. Considerando estas características se reconocen un total de 16 Monumentos Históricos (MH) y una Zona Típica (ZT) localizados en la Ciudad de Iquique, los cuales se listan a continuación, indicando para cada caso el decreto de declaratoria, la categoría, su localización según dirección y la zona en la que se encuentra inserto.

**Cuadro 4-16 Monumentos Históricos y Zona Típica**

DENOMINACIÓN OFICIAL	DECRETO	CATEGORIA MN	DIRECCIÓN	ZONA EN LA QUE SE INSERTA
Catedral de Iquique	Decreto N°180 del 20/03/1989 Decreto N°583 del 01/12/1989 (Amplía Límites)	MH-01	Obispo Labbé con Esmeralda	ZCH-P
Parroquia de San Antonio de Padua y Convento Franciscano	Decreto N°505 de 25/10/1994	MH-02	Almirante Latorre 1364	ZCH-E
Edificio de la antigua Firma "The Nitrate Agencies Limited"	Decreto N°505 de 25/10/1994	MH-03	Aníbal Pinto 595	ZT
Teatro Municipal de Iquique	Decreto N°935 de 25/11/1977	MH-04	Thompson frente a la Plaza Arturo Prat	ZT
Edificio Sociedad protectora de empleados de Tarapacá	Decreto N°99 del 25/02/1988	MH-05	Plaza Prat, colindante al lado poniente del Teatro Municipal	ZT
Edificio Sede Inacap	Decreto N°138 de 2/05/1991	MH-06	Aníbal Pinto 375	ZCH-P
Edificio de la Aduana de Iquique	Decreto N°1559 de 28/06/1971	MH-07	Aníbal Pinto S/N	ZCH-P

DENOMINACIÓN OFICIAL	DECRETO	CATEGORIA MN	DIRECCIÓN	ZONA EN LA QUE SE INSERTA
Catedral de Iquique	Decreto N°180 del 20/03/1989 Decreto N°583 del 01/12/1989 (Amplía Límites)	MH-01	Obispo Labbé con Esmeralda	ZCH-P
Parroquia de San Antonio de Padua y Convento Franciscano	Decreto N°505 de 25/10/1994	MH-02	Almirante Latorre 1364	ZCH-E
Edificio de la antigua Firma "The Nitrate Agencies Limited"	Decreto N°505 de 25/10/1994	MH-03	Anibal Pinto 595	ZT
Teatro Municipal de Iquique	Decreto N°935 de 25/11/1977	MH-04	Thompson frente a la Plaza Arturo Prat	ZT
Edificio Sociedad protectora de empleados de Tarapacá	Decreto N°99 del 25/02/1988	MH-05	Plaza Prat, colindante al lado poniente del Teatro Municipal	ZT
Edificio Sede Inacap	Decreto N°138 de 2/05/1991	MH-06	Anibal Pinto 375	ZCH-P
Antiguo Muelle de pasajeros del Puerto de Iquique	Decreto N°213 del 15/05/1987	MH-08	Jorge Barrera S/N	ZCH-P
Torre-reloj de la Plaza Prat de Iquique	Decreto N°433 del 13/07/1987	MH-09	Plaza Arturo Prat S/N	AVE
Estación de ferrocarril de Iquique a Pueblo Hundido. <i>Incluye los siguientes Componentes: Estación de Iquique con su andén, Edificio de la administración, Casa del ingeniero de tracción, Maestranza, Casa del administrador con los jardines que rodean a éstas</i>	Decreto N°928 de 23/11/1977	MH-10	Sotomayor / Estación	ZCH-P
Edificio Palacio Astoreca	Decreto N°505 de 25/10/1994	MH-11	Bernardo O'Higgins 350	ZT
Edificio o Casa Marinkovic	Decreto N°505 de 25/10/1994	MH-12	Orella 751-759	ZCH-S
Iglesia y edificios anexos de la antigua Comunidad del Buen Pastor	Decreto N°505 de 25/10/1994	MH-13	Luis Cruz Martínez 1218 - 1260	B-2
Capilla y glorieta del Hospital Doctor Ernesto Galdames	Decreto N°771 del 18/03/1982	MH-14	Héroes de la Concepción 502	EQ2
Estadio Municipal de Cavanca	Decreto N°09 de 25/01/2019	MH-15	Av. Arturo Prat Chacón 2256-2274	EQ2
Antiguo Faro de Iquique	Decreto N°138 del 10/04/1986	MH-16	Isla Serrano (Recinto Portuario)	ZEI-P
Los edificios ubicados a ambos costados de la calle Baquedano, (entre la Plaza Arturo Prat y José Joaquín Pérez)	Decreto N°935 de 25/11/1977 Decreto N°1293 de 15/11/1983 (Amplia Límites)	ZT	Calle Gorostiaga esquina Baquedano / José Joaquín Pérez esquina Baquedano (287, 279, 273, 251 y 237/con 330, 360 y 390)	

Fuente: elaboración propia con base en Información del Consejo de Monumentos Nacionales

#### 4.7.2 Áreas de Protección de Recursos de Valor Natural

Tal como está indicado en el artículo 2.1.18 OGUC, las áreas de protección de recursos de valor natural son todas aquéllas en que existen zonas naturales protegidas por el ordenamiento jurídico vigente, las que en el caso de la comuna de Iquique refieren a un Santuario de la Naturaleza, un Humedal Urbano y el Borde Costero de las distintas localidades.

El Santuario de la Naturaleza corresponde al Cerro Dragón, declarado mediante Decreto Exento N° 419 de abril 18 de 2005 (MINEDUC) y en cuyo territorio se han establecido dos tipos de Zonas de Valor Natural (ZVN1), las cuales se delimitaron tomando como referencia la zonificación establecida en el Plan de Manejo (Ord. 1700223/2017 MMA de 30/10/2017). Se suma a esta zona, la ZVN2 asociada al Humedal Urbano Playa Blanca declarado mediante Resolución Exenta N°621 del 25/06/2021 del Ministerio del Medio Ambiente, procediéndose a describir los alcances normativos de cada zona a continuación.

Importa señalar que, respecto a la presencia de áreas de colonias de anidación de aves en peligro de extinción (Gaviotín Chico "*Sternula Lorata*") en los sectores "Extensión Sur" (Los Verdes), "Aeropuerto" y "Patillos-Patache", la declaración de zonas de protección de las áreas señaladas corresponde a los órganos de la administración pertinentes, que en el caso en comento corresponden a los siguientes:

- Ministerio de Medioambiente, encargado de que el territorio quede incluido dentro de un área de protección por recursos de Valor Natural.
- En los terrenos de propiedad del fisco, el Ministerio de Bienes Nacionales podrá establecer una autodesignación para fines de protección de recursos de valor natural.
- En lo que respecta a la protección de las especies, es importante señalar las atribuciones propias que le caben al Ministerio de Agricultura.

Para el desarrollo del estudio se ha tenido a la vista el "Estudio Poblacional Gaviotín Chico *Sternula lorata*" (Philippi & Landbeck, 1861), siendo relevante mencionar que los sectores antes aludidos, se encuentran zonificados por el Plan Intercomunal Costero de la Región de Tarapacá (PRICT), instrumento que tiene mayor jerarquía que el Plan Regulador Comunal (PRC) en las materias del ámbito propio, razón por la cual se reconocen en la normativa atinente las disposiciones allí señaladas.

Al efecto, es importante señalar que a través del Informe Ambiental del procedimiento de EAE de la actualización del Plan Regulador Comunal, se identifican las situaciones señaladas, específicamente en su Título 3.1 Vii), y su plan de seguimiento incluye las siguientes acciones tendientes a monitorear y proponer iniciativas que se orienten a la modificación de las disposiciones regulatorias de nivel intercomunal:

- **Sector Aeropuerto Diego Aracena:** corresponde al cabezal sur del recinto aeroportuario e involucra íntegramente los terrenos de destinación que el PRC reconoce bajo la denominación equivalente a la establecida en el PRICT. En este contexto se reconocen los usos de suelo establecidos en la destinación por lo que, en su calidad de administrador, el Ministerio de Bienes Nacionales debiera aportar elementos para su supervigilancia.
- **Sector Sur Localidad Chanavayita:** se encuentra cubierto por una zona de extensión del PRICT, y en gran medida por un área verde intercomunal. Los registros anuales dan clara cuenta de que no se aproximan al área urbana integrada en el PRC. En efecto una de las razones que impulsó el desarrollo urbano de la localidad hacia el norte de la actual área urbana, es precisamente la presencia de áreas de resguardo. Dicho lo anterior es menester señalar que corresponden en su mayoría a terrenos de propiedad fiscal razón por la cual debiese existir especial preocupación en términos de gestión.
- **Sector Sur Puerto Patillos:** sector actualmente integrado en la zonificación del PRICT como zona de impacto intercomunal, razón por la cual no cabe mayores precisiones en cuanto al ámbito propio de

competencia del Plan Regulador Comunal. Dicho lo anterior es importante señalar que el terreno en cuestión, individualizado como área de influencia en el informe de SAG (2017), corresponde en su mayoría a un terreno fiscal, razón por la cual debiese existir especial preocupación en términos de su gestión.

**a) ZVN1, Zona de Valor Natural 1 (Santuario de la Naturaleza Cerro Dragón)**

Esta zona abarca la totalidad del territorio del Santuario de la Naturaleza Cerro Dragón (Declarado mediante Decreto Exento N° 419 de abril 18 de 2005 del Ministerio de Educación), donde el Plan de Manejo (Ord. 1700223/2017 MMA de 30/10/2017) del Cerro Dragón permite las instalaciones asociadas a usos de servicio y deporte principalmente, al igual que usos científicos y funciones de protección o administrativas no destructivas.

**b) ZVN2, Zona de Valor Natural 2 (Humedal Playa Blanca)**

En esta categoría de zona se reconoce el área que delimita el Humedal Urbano Playa Blanca, declarado mediante Resolución Exenta N°621 del 25/06/2021 del Ministerio del Medio Ambiente, debido a su relevancia ecosistémica en términos biológicos, culturales, sociales y turísticos o de provisión de servicios ambientales a nivel local, especialmente respecto de la provisión de servicios de importancia turística y usos consuetudinarios como la recolección de algas y pesca artesanal.

#### **4.7.3 Zonas de Protección Costera**

El Plan Regulador propuesto reconoce tres tipologías de zonas de protección costera, las que se ajustan a lo prescrito en el artículo 1.1.2 de la OGUC, que comprende una franja de tierra firme de ancho variable, con una extensión mínima de 80 m medidos desde la línea de la playa oficial definida por el SHOA. Al respecto, también debe considerarse lo prescrito en el artículo 2.3.5 de la OGUC, aclarando que no se están proyectando trazados de vías de servicios en distancias inferiores a las señaladas en el artículo precitado, y que las vías expresas reconocidas corresponden a vías existentes y se encuentran establecidas desde el nivel intercomunal de planificación.

**a) ZPC, Zona Protección Costera**

En esta zona se establecen condiciones especiales de uso de suelo, con el objeto de asegurar el ecosistema de la zona costera y de prevenir y controlar su deterioro, admitiendo exclusivamente equipamiento deportivo (centros y clubes deportivos, multicanchas), áreas verdes y espacios públicos.

**b) ZPC-1, Zona de Protección Costera 1 (Remediación Ambiental)**

En esta subzona se establecen condiciones especiales de uso de suelo, con el objeto de asegurar la remediación ambiental del ecosistema de la zona costera por presencia de vertederos irregulares en el sector de Plataforma Norte, admitiendo exclusivamente los usos de áreas verdes y espacios públicos.

**c) ZPC-2, Zona de Protección Costera 2 (Playa Blanca)**

Esta subzona se orienta al reconocimiento del equipamiento turístico del sector de Playa Blanca que se emplaza dentro de la franja de 80 m medidos desde la línea de la playa oficial definida por SHOA.

## 4.8 RED VIAL ESTRUCTURANTE

En este capítulo se presenta y describe la red vial estructurante que forma parte del presente instrumento de planificación, indicando la clasificación y jerarquía de las vías que componen dicha red, las cuales han sido definidas en base a la estrategia de movilidad. Con la finalidad de profundizar en las materias asociadas a la red vial estructurante se dispone del “Anexo 1 Vialidad” que acompaña a la presente Memoria Explicativa, donde se exhibe de manera más detallada las decisiones de planificación y los antecedentes que las respaldan; de igual forma se cuenta con el “Anexo Estudio Desafectación, Expropiaciones y Apropiación EEPP” donde se puntualizan las nuevas declaratorias de utilidad pública propuestas por el presente instrumento.

Es importante mencionar que el Plan Regulador propuesto no está obligado a clasificar la totalidad de la red vial del área urbana, de acuerdo a lo señalado en la circular DDU 440, con lo cual los cuadros de descripción de la red vial estructurante no incluyen la totalidad de las vías locales y pasajes existentes. En adición a ello, el artículo 2.3.1 de la OGUC en su inciso cuarto indica que en los casos en que el Plan Regulador no haya clasificado la totalidad de la red vial pública, se aplicaran supletoriamente los criterios que establece el artículo 2.3.2 de la OGUC, en lo relativo a los anchos mínimos de sus calzadas pavimentadas y distancia entre líneas oficiales. Lo antes referido, se encuentra además sustentado en jurisprudencia administrativa contenida en dictámenes de la CGR, tales como 8582 de 2019 y 4.166 de 2017.

A su turno el artículo 2.3.3 de la OGUC es taxativo en señalar que para que una vía pueda ser catalogada de pasaje debe cumplir con un ancho mínimo de 8 y un máximo de 11m. En este contexto, todas las vías que tienen ancho superior a 11 m y que no están señaladas en el cuadro de vialidad estructurante corresponden a lo menos a vías locales; y aquellos trazados que tienen un ancho inferior se rigen por lo prescrito en el artículo 2.3.3 de la OGUC correspondiendo a pasajes.

### 4.8.1 Clasificación de la Red Vial

Partiendo por lo general, la vialidad estructurante se plantea desde una estrategia de conexión metropolitana y multiplicación de subcentros. En esta estrategia vial metropolitana se busca consolidar las relaciones entre las áreas de aptitud para el desarrollo urbano (Ciudad Iquique y Extensión Sur), reforzar el tejido urbano de las áreas de mayor aptitud para la compacidad y densificación; además de distribuir los flujos entre y al interior de las plataformas logísticas (Plataforma Norte, Aeropuerto y Patillos-Patache).

#### a) Sistema urbano

Partiendo de norte a sur, la red vial estructurante del sistema urbano tiene como objetivo habilitar las áreas de crecimiento equilibrado en áreas con mayor aptitud. Para esto:

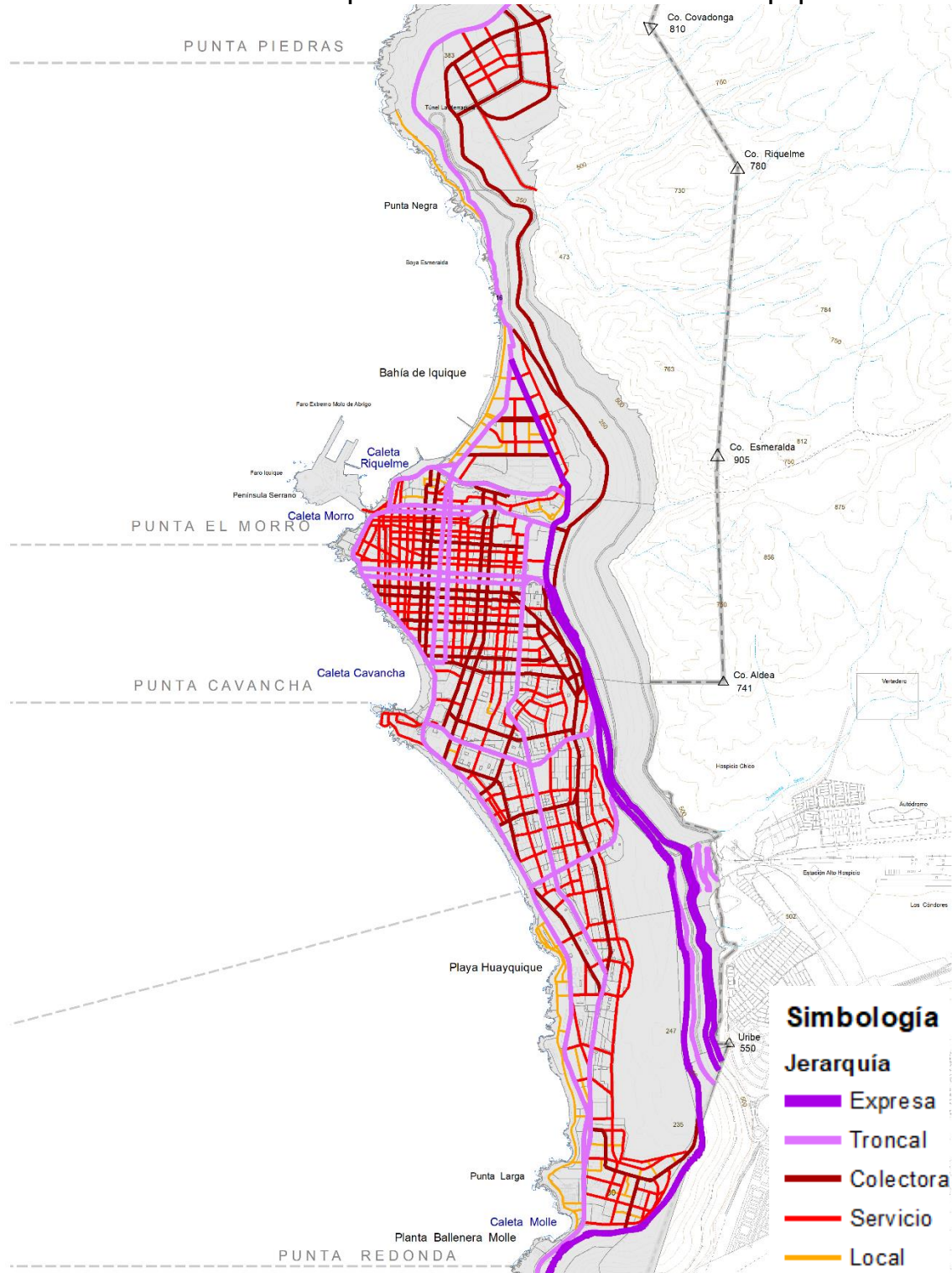
1. Se reconoce la vialidad intercomunal, de expresas y troncales, que se encuentra integrada en el estudio de Plan Regulador Intercomunal Costero de Tarapacá promulgado;
2. Se complementa la red vial principal con vías colectoras que interconecte las principales centralidades y subcentralidades que promueve el plan, orientando así la movilidad y el crecimiento futuro;
3. Se extiende una red vial de servicio, que definen los ejes de relevancia intermedia, que se encuentren al interior de centralidades de gran extensión, o ejes de uso mixto que atraviesen barrios residenciales, aproximando usos no residenciales a los sectores residenciales;
4. Se define una red de vialidad local en sectores donde se habilita un circuito próximo a áreas de resguardo del valor patrimonial cultural o natural.

Considerando que ambas vocaciones funcionales, la vocación de aptitud para el desarrollo urbano y la vocación de plataforma logística industrial, se yuxtaponen en ciertos sectores del sistema urbano, es que cobra vital



importancia controlar y organizar estos flujos. En respuesta a ello, se considera como criterio general la **separación de flujos relacionados transporte de carga** y las plataformas logísticas industriales **de los flujos del desarrollo urbano**.

**Ilustración 4-19 Jerarquía de la vialidad estructurante del sector Iquique**



Fuente: elaboración propia

### i) Subsistema Ciudad Iquique – ZOFRI

La estructura vial del subsistema ZOFRI se refuerza en su esquema actual de dos vías intercomunales existentes en borde cerro, la vía expresa de Av. Circunvalación, y en el borde costero, la vía troncal de Av. Arturo Prat, desde Av. Las Cabras. A su vez, entre los ejes Oficina Salitrera Victoria y Oficina Santa Rosa de Huara, ambos de jerarquía colector, se establece una trama más densa para el desarrollo de una zona de vocación comercial, extendiendo calles como Oficina Iris, Oficina Santa Cruz y abriendo una vía nueva entre el borde costero y Oficina Santa Rosa de Huara.

En segundo lugar, hacia el borde cerro, se refuerza el desarrollo de Av. Circunvalación con vía paralela de borde cerro, la cual se dispone cercana a los terrenos de línea ferroviaria. Cabe destacar que esta vía permite conectar la vía troncal Ruta A-600 con el eje Ruta Plataforma Norte que se proyecta sobre en torno a la línea ferroviaria.

Por último, existe un sistema de vías locales que se proponen hacia el sector de borde costero, las cuales tienen por objetivo, dar acceso a la ciudadanía a la Playa El Colorado, y generar las condiciones de marco para la reconversión de usos. Se incorpora una vía local paralela a Av. Prat, y vías locales transversales para asegurar el acceso a Playa El Colorado.

### ii) Subsistema Ciudad Iquique - Centro histórico

La estructura vial del subsistema Centro Histórico considera la organización de los flujos, otorgando un rol en la movilidad urbana a las principales vías del subsistema. De esta manera, se propone una integración de la centralidad histórica asociada al área circundante de Plaza Arturo Prat, donde se concentran usos no residenciales de mayor escala y mayor congestión, con el resto de las centralidades articuladas por la Av. Salvador Allende.

En primer lugar, se establecen ejes de tránsito más fluido, donde se reconoce la importancia de los pares viales en el sector centro, como una forma de complementar el funcionamiento de la vialidad. Partiendo por el rol de las vías troncales definidas por el PRICT como articuladoras del transporte público (el par vial A. Fernández – J. Martínez, Bulnes – O'Higgins). A este rol de articulador del transporte público se le suman los ejes colectores del par vial de Oscar Bonilla y Av. Héroes de La Concepción, y los ejes de servicio del par vial Eleuterio Ramírez - Vivar, que complementan el tránsito más fluido del transporte público (ver perfiles de ejes viales en Anexo).

Complementario a estas vías, se establecen ejes de vías en par vial orientadas al transporte privado, las cuales unen sectores y equipamientos de escala mayor o mediano en la ciudad, como el sector del Mercado Municipal. Las vías consideradas en esta categoría corresponden a los ejes Amunátegui – Barros Arana (par colector), Bolívar – San Martín (par servicio), Thompson (colector) – Sargento Aldea (servicio), y Orella – Ernesto Riquelme (par colector).

Se establece así un circuito perimetral al centro, el cual dispone de vías de jerarquía servicio, parte de las cuales ya tienen tratamiento de peatonalización, como es el caso de Baquedano. Se propone establecer un tratamiento similar a Baquedano, al tramo de calle Thompson comprendido entre la Plaza Arturo Prat y calle Barros Arana.

Por último, se contempla un tratamiento de mayor control de la velocidad y preferencia del transporte público y el ensanchamiento de aceras para la circulación peatonal, como lo contemplan proyectos SECTRA y operatorias de áreas centrales. En ese sentido se considera el tratamiento de los pares viales (servicio) de Aníbal Pinto – Patricio Lynch y Tarapacá – Serrano como vías con una pista preferente para el transporte público y ensanche de aceras.

### iii) Subsistema Ciudad Iquique - Salvador Allende

La estructura vial del interior de la ciudad de Iquique se estructura en torno a un eje principal constituido por la Av. Salvador Allende. Esta vía troncal considera un uso preferente de transporte público, además de integrar una ciclo vía, de esta manera, promover la conectividad de los diferentes subcentros que se localizan a lo largo de la Av. Salvador Allende.

Complementando el desarrollo de Av. Salvador Allende, se considera la posibilidad de apoyar la circulación de flujo de vehículos particulares a través de calles adyacentes. En un primer tramo, tramo norte hasta Tadeo Haenke, se apoya esta función a partir de los ejes de servicio Genaro Gallo y Arturo Pérez Canto. De esta manera, se establece una suerte de trío vial.

Las vías de remate del eje en el sector norte corresponden a ejes viales troncales, que de acuerdo al proyecto de vía de calle Sotomayor, acogería ciclo vía. De la misma manera en el caso de calle Diego Portales, correspondería una vía que acoge ciclo vía y transporte público, además de ser una vía principal para el tránsito de vehículos particulares.

Las vías transversales que se conectan con el eje principal consideran los criterios de par vial mencionados en el subsistema centro, las cuales tienen en Av. Salvador Allende su remate, por lo que es importante el tratamiento de los empalmes de la vía y el rol que juegan las vías secundarias Genaro Gallo y Arturo Pérez Canto en dar posibilidades de virar y cambiar el sentido.

Al sur de Diego Portales, Genaro Gallo y Arturo Pérez Canto tienen un desarrollo que las conecta con el sector de Cavancha y Playa Brava, por lo que el sistema de tres vías complementarias termina en Diego Portales. Más al sur, entre la Población Gómez Carreño y Tadeo Haenke se desarrolla otro sistema de vías complementarias a Av. Salvador Allende, compuesto por calle Rancagua y José Francisco Vergara. Estas últimas vías tienen el potencial de constituir un par vial que le ofrezca mayor eficiencia a su funcionamiento.

Por último, a partir de la misma vía Diego Portales se desarrolla en el sector alto el eje vial de Av. La Tirana (colectora) – Av. Cerro Dragón (servicio) que establece un eje de flujo norte sur. Por último, y más al oriente, se desarrolla la vía de borde cerro, asociada al Cerro Dragón, la cual es señalada en los documentos del Plan de Manejo del Santuario Natural de Cerro Dragón.

### iv) Subsistema Ciudad Iquique – Cavancha-Playa Brava

En el caso de Cavancha, se considera como principal desafío la habilitación e integración de la trama del sector consolidado, conectando con los sectores altos. Cabe destacar parte importante de este sector correspondían al ex aeropuerto, por lo que existen diversos elementos que mantienen grandes extensiones de terreno. La extensión de vialidad en este sector contempla la prolongación de Arturo Fernández como una colectora que recoge parte de los flujos del par vial de A. Fernández y J. Martínez, para luego conectar con la vía transversal de Las Rosas. Este proyecto permitirá disminuir la presión sobre Av. Arturo Prat.

Por otro lado, en este sector es importante establecer afectaciones de utilidad pública que factibilicen los planes de evacuación establecidos. Considerando que este sector se encuentra hasta Av. Luis Emilio Recabarren en una zona de riesgo muy alto por tsunamis, las vías transversales que se establezcan como utilidad pública tendrían las condiciones de vías de evacuación, las cuales deberían considerar un ancho mayor para desarrollar una evacuación expedita. Si bien, la ciudad de Iquique dispone de una serie de vías consideradas como vías de evacuación,

Estas vías definidas en el anteproyecto se presentan como una propuesta mínima, considerando las necesidades de evacuación, y no consideran criterios más exigentes, como lo establecido en el Art. 28 quater que refiere a una distancia máxima de 200m entre intersecciones.

Cabe destacar que en Cavancha se propone un circuito vial de jerarquía servicio, en función de las condiciones de equipamientos de escala menor, evitando la instalación de equipamientos mayores que generen una sobrecarga mayor.

Al sur de este subsistema, en Playa Brava, se mantiene la situación actual, destacando la llegada de los ejes de Genero Gallo y Av. Luis Emilio Recabarren, además de la apertura puntual de vías de evacuación por calle Cardenal José María Caro, la cual se describe en las expropiaciones.

#### v) Subsistema Ciudad Iquique – Huayquique

Al sur de los subsistemas anteriores, en Huayquique confluyen la vía troncal de Av. Salvador Allende y la vía colectora de Av. La Tirana, concretando este nodo. Esto es fundamental para la conectividad del sector puesto que ambas tienen una consideración preferente al transporte público. Por su parte, la Av. Arturo Prat, mantiene su funcionamiento, siendo apoyada por Av. Francisco Bilbao, que conecta esta vía con el nodo y subcentralidad Av. La Tirana- Av. Salvador Allende, y se apoya con la vía Manuel Balmaceda.

Por su parte, la propuesta vial que considera el desarrollo ciclovías también dispone una confluencia en este punto. En primer lugar, respecto a vías de carácter de paseo, sin un rol relevante en la circulación, se destaca el desarrollo de la ciclovía de borde costero presente al norte junto Av. Arturo Prat, que se desprende para tener un contacto mayor con el borde costero. De la misma forma, en el borde cerro, se dispone una vía contemplada en el Plan de Manejo del Cerro Dragón, la cual se prolonga al norte por Laguna Verde y Tamarugal. En segundo lugar, en Huayquique destaca la confluencia de la ciclovía que acompaña la Av. Salvador Allende y la Av. Cerro Dragón. La conexión de la ciclovía central con los bordes se posibilita en Av. Reinamar y Av. Cinco.

#### vi) Subsistema Ciudad Iquique - Bajo Molle

Por último, para la ciudad de Iquique, el sector de Bajo Molle se integra al área urbana considerando una serie de aperturas de vías al interior. De esta manera, se promueve el ordenamiento del área de Bajo Molle, considerando una circulación interna orientada al transporte público, que se conecta con el acceso desde Alto Hospicio, y una segunda conexión proyectada por Enrique Brenner. Cabe destacar la consideración de un circuito interno paralelo a Av. Arturo Prat, a través de la proyección de una vía desde Vía cinco al sur.

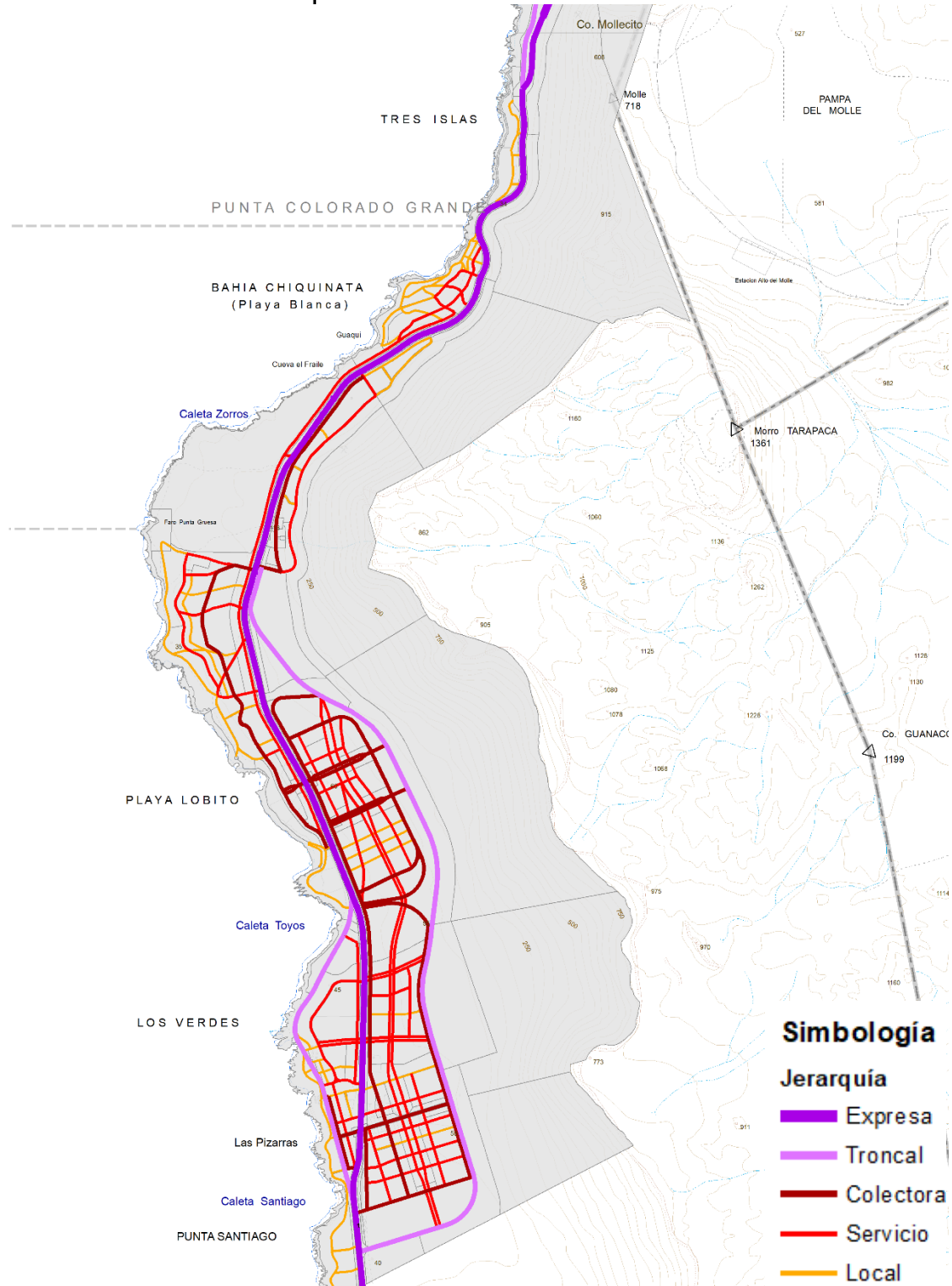
En relación a vías de vocación de paseo y ciclovías se considera la prolongación de la vía de borde costero y la vía de borde cerro. Esta última se extiende hasta la proyección de Vía Uno. Por otro lado, se encuentra la continuidad de la ciclovía que viene por Av. La Tirana al sur hasta la confluencia con la Ruta 1. Por último, una vía que integra ciclovía paralela a vía

#### vii) Subsistema Extensión Sur – Playa Blanca

En el caso de extensión sur, las centralidades se van conformando de manera celular en torno a la Ruta 1. Comenzando con Playa Blanca, dar mayor holgura en la zona de conexión con la actual vía de acceso a la localidad. Además de esta vía se considera una vía colectora que articula el borde costero hacia el sur.

El entramado general considera la extensión de la trama hacia el surponiente, mediante la prolongación de las vías paralelas a la Ruta 1.

Ilustración 4-20 Jerarquía de la vialidad estructurante del sector Extensión Sur



Fuente: elaboración propia



### viii) Subsistema Extensión Sur – Punta Gruesa

Más al sur, en el sector de Punta Gruesa, se habilita una subcentralidad a través de un subsistema vial que considera una vía colectora de borde que parte frente al actual conjunto de Alto Playa Blanca, y que desarrolla un circuito que se aproxima al borde costero, delimitando las áreas más aptas para la urbanización. Junto a ello se establece un par vial que da acceso a la localidad, y una vía transversal que atraviesa la localidad de norte a sur, dando continuidad a la vía de conectividad que viene del subsistema de Playa Blanca.

Cabe destacar que en este sector se reconoce la Ruta A-630 que conecta hitos relevantes de este sector como el faro, de playa Palo Buque y otras palayas con alto atractivo turístico.

Por su parte, respecto a la Ruta 1 como vía expresa se establece un bypass por el borde cerro. Permitiendo el desarrollo continuo de localidades a ambos sectores de la actual Ruta 1.

### ix) Subsistema Extensión Sur – Lobito

A continuación de la urbanización de Punta Gruesa se proyecta la segunda subcentralidad de mayor tamaño de Extensión Sur, correspondiente a Lobito. El acceso a Lobito se desarrolla a partir de un eje par vial transversal a la Ruta 1 que habilita la ocupación a ambos lados de la ruta, aproximándose al borde costero.

Por otra parte, cabe destacar que a partir de Lobito se extiende un par vial longitudinal entre la actual Ruta 1 y su bypass. Esta vía parque se plantea como vía que habilite áreas residenciales al interior de Lobito y Los verdes, incorporando transporte público.

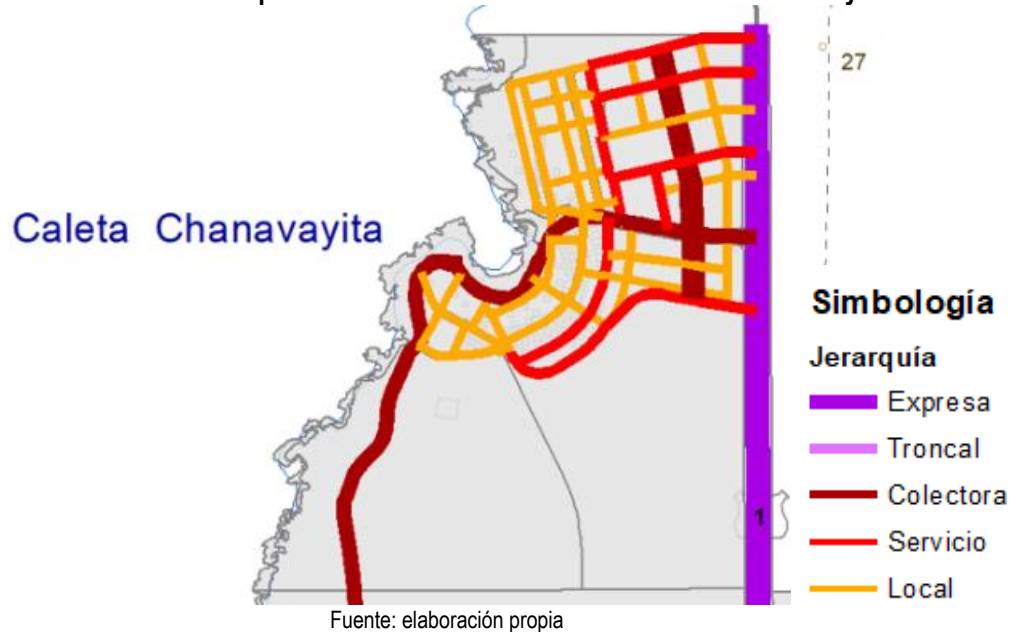
Finalmente, se delimita el área apta para el desarrollo urbano de Lobito con una vía colectora que separa la localidad respecto de las áreas verdes circundantes, y del campus proyectado de la Universidad Arturo Prat.

### x) Subsistema Extensión Sur – Los Verdes

En el caso de Los Verdes, se proyecta una continuidad del esquema de habilitación de área urbana de Lobito, prolongando la vía parque entre la actual ruta 1 y su bypass. En el caso de Los Verdes, existe una localidad más estructurada en el borde costero, donde se desarrollaba la antigua Ruta 1, la cual se reconoce como una vía colectora; y una localidad reconocida como Alto Los Verdes al oriente, estructurada por una vía transversal a la Ruta 1 actual. Esta última vía se refuerza como vía par vial que atraviesa la actual ruta 1 y unifica el sistema vial del sector alto y bajo.

### xi) Subsistema Chanavayita

Para el caso del subsistema de Chanavayita, se considera mantener una vía principal de ingreso a la localidad y al borde costero, se incorpora una vía longitudinal paralela a la Ruta 1. En el sector sur de la localidad se establece una vía de borde al sur que remata en la vialidad de poniente.

**Ilustración 4-21 Jerarquía de la vialidad estructurante del sector Chanavayita****b) Plataforma de transporte logístico industrial**

En el caso de la habilitación de áreas logísticas industriales, el plan contempla una serie de decisiones respecto a las áreas de Plataforma norte, Aeropuerto y Patillos Patache.

**i) Subsistema Plataforma norte**

La vialidad de la plataforma logística o plataforma norte se define a partir de la vía intercomunal que conecta al oriente con la Ruta 5 (T-19.1). De la misma manera, se establece una segunda conexión hacia Alto Hospicio conectando con la Ruta A-510.

Así, aprovechando las condiciones de menor escarpe del terreno, se extiende una trama vial regular entre ambas vías, que se estructura en base a ambas vías y a una potencial conexión con la línea ferroviaria. La distribución propuesta permite ordenar los desplazamientos por el borde, hacia la Ruta 5, por el centro hacia la Ruta A-510, y desde una potencial conexión con el tren.

En cuanto a áreas verdes, solo se considera una franja de zona de área verde y dos vías de contención, coincidiendo con el área amagada por mayor riesgo.

**ii) Subsistema Aeropuerto**

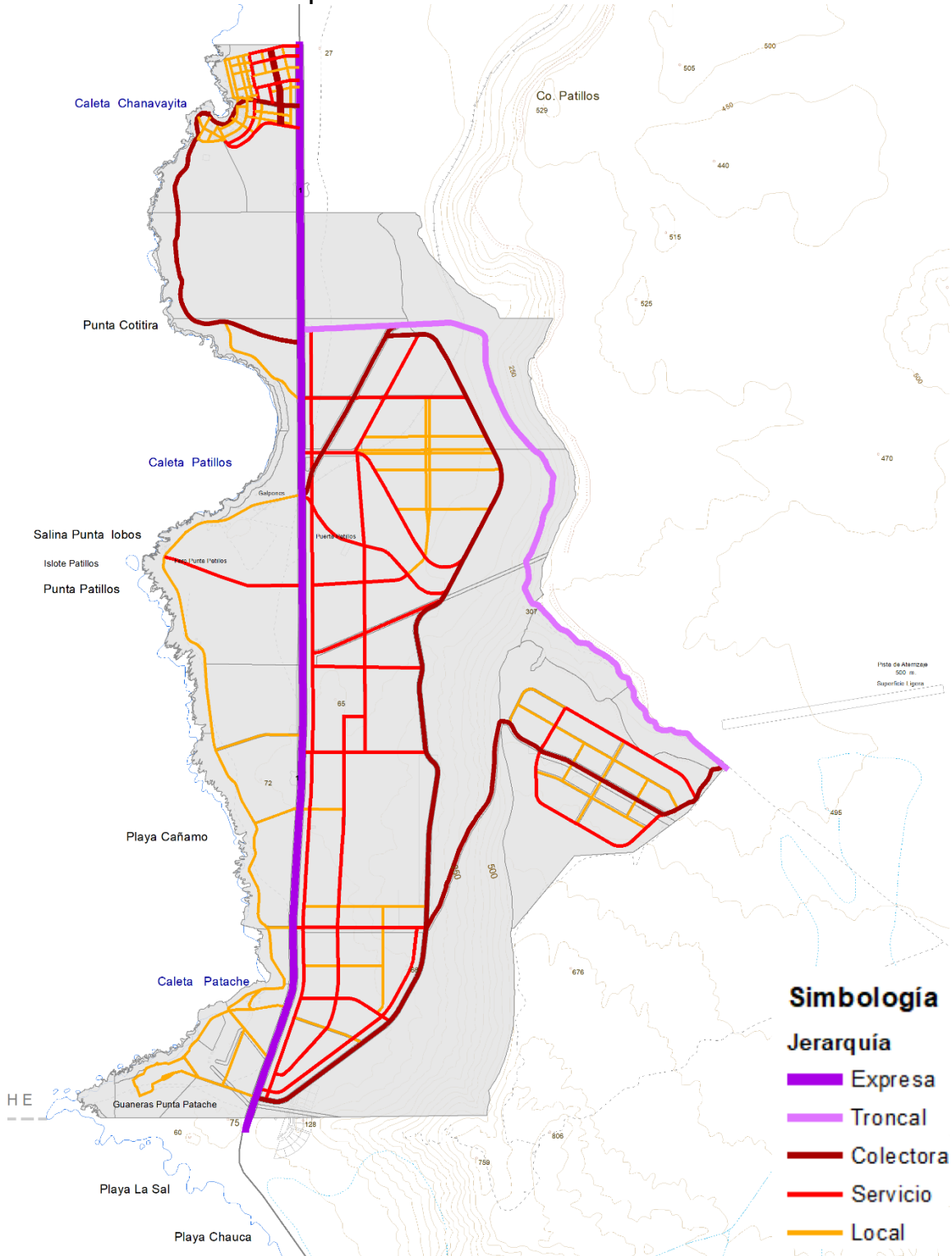
En el caso de Aeropuerto, se considera la habilitación de un borde hacia la Ruta 1 que considera una vía de servicio paralela a la Ruta 1, la cual permite generar un circuito para el desarrollo de actividades comerciales. Se genera así un área de transición entre la Ruta 1 y el aeropuerto.

### iii) Subsistema Patillos Patache

En el caso de Patillos Patache, se reconocen un primer sector estructurado por vías existentes como la vía a Mina Kainita, la Ruta A-750 hacia la Caleta Patillos. A partir de estas vías se desarrolla un entramado vial para habilitar actividades sobre una plataforma intermedia al oriente de la Ruta 1.

Más al sur, en el sector del Puerto Patillos, se estructuran vías existentes y algunas vías que acompañan oleoductos que acceden al sector alto. A partir de estas situaciones se habilita una segunda plataforma de para el desarrollo de actividades industriales y logísticas.

Ilustración 4-22 Jerarquía de la vialidad estructurante de sector Patillos-Patache



Fuente: elaboración propia