

SERIE: DOCUMENTOS DE TRABAJO PARA LA DESCENTRALIZACIÓN Y
DESARROLLO REGIONAL



CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA URBANO CHILENO

En el contexto de Macro Zonas



SUBDERE
Subsecretaría de
Desarrollo Regional
y Administrativo

Gobierno de Chile

SERIE: DOCUMENTOS DE TRABAJO PARA LA DESCENTRALIZACIÓN Y DESARROLLO REGIONAL
ISBN:

TÍTULO: CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA URBANO CHILENO (En el contexto de Macro Zonas)

AÑO 2013

AUTORIDADES

Miguel Flores Vargas
Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo

Camilo Vial Cossani
Jefe de División de Políticas y Estudios

COORDINACIÓN

Osvaldo Henríquez Opazo
Jefe Departamento de Políticas y Descentralización

ELABORACIÓN

María Antonieta Sepúlveda Navarrete
Profesional
Departamento de Políticas y Descentralización

APOYO A LA PRODUCCIÓN GRÁFICA

Centro de Documentación y Publicaciones CEDOC, SUBDERE

DISEÑO

Constanza Herrera Celedón

COMPAGINACIÓN

Natalia Eyzaguirre del Real

La serie Documentos de Trabajo, corresponde a monografías realizadas por profesionales tanto de la SUBDERE como de colaboradores externos que promueven la discusión de temas de descentralización y desarrollo regional y que se difunden a objeto de que generen procesos de discusión interna.

INDICE

CARACTERIZACIÓN SISTEMA URBANO CHILENO	05
CARACTERIZACIÓN SISTEMA URBANO NACIONAL Y POR MACRO ZONAS	06
MACRO ZONA NORTE: RED LINEAL, DE ORIGEN DENDRÍTICO	06
MACRO ZONA CENTRO: RED CONCENTRADA	08
MACRO ZONA SUR: RED LINEAL	08

CARACTERIZACIÓN SISTEMA URBANO CHILENO

Consiste en una descripción de la estructura que tiene el sistema urbano, las causas que dan origen a su morfología actual y su tendencia, su rol principal, sus funciones, como se comportan, cómo también los procesos que sostienen su funcionalidad.

Para su descripción y caracterización se utilizará la **Definición de Ciudades según MINVU, 2007¹**:

Ciudades Metropolitanas: Poseen más de 300.000 habitantes.

Ciudades Intermedias Mayores: Población entre 100.000 y 299.999 habitantes (18).

Ciudades Intermedias Menores: Población entre 20.000 y 69.999 habitantes (32).

Ciudades pequeñas: Con población entre 5.000 y 19.999 habitantes (94).

La red urbana de un territorio está formada por un conjunto de ciudades que hay en él y los **flujos** y relaciones que mantienen entre ellas. El estudio de la red urbana consiste básicamente en analizar cómo se sitúan en un territorio dado las ciudades, distinguiéndolas según su rango. Según la distribución que tengan las ciudades y el lugar que ocupen las de mayor rango en el conjunto de un territorio, las redes urbanas pueden adoptar distintas formas:

- **Red concentrada:** Las ciudades de un territorio aparecen muy concentradas en una zona, normalmente muy pegadas a la capital del territorio, que es prácticamente la única gran ciudad. Suele ser típico de países en vías de desarrollo, en los que la capital del Estado es prácticamente la única ciudad destacada del país y en su entorno se sitúan el resto de las ciudades secundarias.
- **Red lineal:** Las ciudades se localizan siguiendo un eje importante de comunicaciones, que puede ser un río, una vía importante de transporte, etc. (Egipto).
- **Red dendrítica:** Las ciudades forman ejes perpendiculares a la costa, el resto del territorio queda vacío. Suele darse en un territorio con mucha costa y también en países en vías de desarrollo que fueron colonias europeas. En ella las ciudades principales se acumulan cerca de la costa y en el interior quedan muy pocas ciudades. (Brasil).
- **Red radiocéntrica:** Las distintas ciudades gravitan hacia un centro principal al que están unidas formando radios. Provoca vacíos regionales. Se produce cuando una ciudad principal ocupa el centro de un territorio y el resto de ciudades importantes se sitúan en su periferia, comunicándose todas con la principal. Quedan grandes espacios vacíos sin presencia de ciudades importantes. (España).
- **Redes regulares:** Las ciudades se distribuyen de forma homogénea y la relación es fluida. Es el tipo de red típico de las áreas más desarrolladas económicamente, como Europa central. Las ciudades se reparten de forma ordenada por el territorio, sin acumularse en unas partes y sin dejar grandes vacíos que no tengan una ciudad importante. (Bélgica).
- **Red Anular:** Las ciudades
- **Red Aglomerada:** Las ciudades
- **Red Dispersa:** Las ciudades

¹ MINVU, 2007, "Diagnóstico Urbano 1990-2006", pág. 9-10.

CARACTERIZACIÓN SISTEMA URBANO NACIONAL Y POR MACRO ZONAS

Las raíces del sistema urbano actual se encuentran en el proceso de colonización española que tuvo mayor influencia en la macro zona norte, por su cercanía con el virreinato del Perú, para la extracción de recursos naturales y materia prima provenientes de la gran minería metálica (principalmente oro, plata y cobre) y la minería no metálica, cuyo corolario fue la construcción de puertos para el traslado de los recursos hacia España, y la posterior concentración de población resultante del proceso de industrialización y migración del siglo 20, que transformó a estos centros poblados en ciudades con un crecimiento acelerado. Estos orígenes dejaron sus huellas en la forma que obtienen las redes urbanas en el territorio nacional.

Si analizamos a escala nacional los principales centros urbanos del país, tomando las ciudades con más de 20.000 habitantes, podemos observar que el patrón más característico que se da a nivel nacional es el de una Red Urbana Lineal en dirección Norte Sur, localizada preferentemente en la depresión intermedia del territorio nacional, y estructurada principalmente por el sistema de conectividad vial existente (Ruta 5).

El sistema urbano nacional se caracteriza por su condición de manifestar un alto grado de macrocefalia, que queda reflejado en su Índice de Primacía del orden del 74,2 con el claro dominio de la ciudad metrópolis de Santiago Metropolitano por sobre el resto de los asentamientos del sistema nacional; y que además ejerce el rol de ser la capital nacional con la concentración de funciones nacionales del Estado (Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial) y la concentración de funciones, recursos económicos y servicios.

Dentro de éste sistema urbano nacional se conforman polos de desarrollo de nivel regional, en los cuales se puede observar la existencia de subsistemas urbanos Concentrados, cómo es el caso de las tres principales ciudades metrópolis del país (Santiago Metropolitano, Valparaíso Metropolitano y Concepción Metropolitano). Y, si aumentamos la escala de análisis y subdividimos el país en macro zonas, encontraremos las siguientes características:

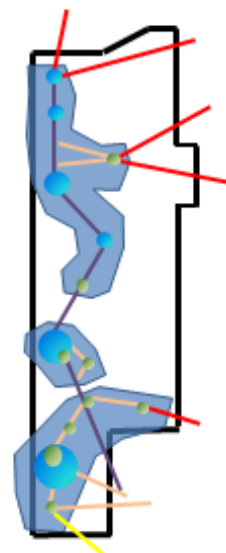
MACRO ZONA NORTE: RED LINEAL, DE ORIGEN DENDRÍTICO

La macro zona norte está conformada por 15 ciudades (MINVU, 2007): Arica, Iquique y Alto Hospicio, Calama, Antofagasta, Copiapó y Tierra Amarilla, Vallenar, Coquimbo y La Serena, Ovalle, Los Andes y San Esteban, San Felipe y Villa Los Almendros, Limache y Olmue, Quillota, Quintero y Las Ventanas, Valparaíso Metropolitano y San Antonio, Cartagena, Santo Domingo, Las Cruces y Las Brisas.

El sistema urbano de esta macro zona tiene la forma de una "Red Lineal", estructurada por la Ruta 5 Norte que la integra con el resto del territorio nacional. Sus principales centros urbanos se localizan en el borde costero y algunos en los valles fluviales de la depresión intermedia.

Seis de éstas ciudades cumplen un rol administrativos de nivel regional al ser capitales regionales con la concentración de funciones regionales del Estado (Arica, Iquique y Alto Hospicio, Antofagasta, Copiapó y Tierra Amarilla, Coquimbo y La Serena y Valparaíso), dónde 5 de ellas están categorizadas como ciudades intermedias mayores y Valparaíso Metropolitano como ciudad metrópolis y el resto de las ciudades de la macro zona están categorizadas como ciudades intermedias menores.

Si calculamos el índice de Primacía de esta macro zona norte, tenemos que su índice es de un 50,6 lo que nos indica que este sistema urbano, al tener un valor intermedio, nos muestra una red policéntrica concentrada. En este caso tricéfala, con la ciudad metrópolis de Valparaíso Metropolitano como ciudad principal y seguid por la ciudad de Coquimbo y La Serena en segundo lugar y la ciudad de Antofagasta en tercero.



Esta macro zona la podemos subdividir en 3 sub zonas, las cuales poseen distintas características respecto de sus funcionalidades más relevantes, asociadas a sus principales actividades socio productivas:

La primera sub zona, está conformada por las ciudades de Arica, Iquique y Alto Hospicio, Calama, Antofagasta, Copiapó y Vallenar. Su rol más relevante es de ser una zona mono productora de materias primas y extracción de recursos naturales asociadas a las actividades mineras (metálica y no metálica), pesca y acuicultura, portuaria y de servicios logísticos asociados a la consolidación de cordones internacionales que unen a Chile con Perú y Bolivia (puerto de Arica) y el cordón bioceánico que une a Chile con el Atlántico vía el puerto de Iquique, junto con un creciente desarrollo turístico.

Tres ciudades (Arica, Iquique y Antofagasta) concentran a más del 95% de la población total de sus respectivos territorios regionales, por lo cual podríamos señalar que esta sub zona, desde el punto de vista de la funcionalidad del territorio, tiene un sistema urbano conformado por varios polos con una alta concentración de población, funciones y actividades (sistema policéntrico concentrado). Pero como este sistema urbano se estructura sobre o junto a la Ruta 5 Norte, podemos señalar también que la morfología de su red urbana es de tipo lineal.

La segunda sub zona está conformada por la conurbación de las ciudades de Coquimbo, La Serena y la ciudad de Ovalle. Esta segunda sub zona tiene una actividad económico productiva mucho más diversificada (minería, agricultura, pesca, acuicultura, turismo, servicios logísticos portuarios y servicios en general).

La morfología del sistema urbano de esta segunda sub zona es de tipo “concentrada”. La ciudad de Coquimbo, capital de la región y puerto, la cual se encuentra conurbada con la ciudad de La Serena, ejercen en conjunto, un fuerte peso en todo el territorio de esta sub zona, en términos administrativos, demográficos, de servicios y equipamiento. Se configuran como un espacio atractor de población, dados los indicadores de desarrollo y calidad de vida, no sólo para la región sino también para otras regiones, lo que ha hecho que se convierta en la 4ª conurbación más grande de Chile. Por su parte, el puerto de Coquimbo ejerce el rol de ser punto de ruptura de carga de la producción regional, con una importante función de prestar servicios logísticos al corredor bioceánico emergente, y servicios logísticos portuarios al servicios del trasvase de la producción, tanto de la pequeña minería, de la producción agroalimentaria y de ganado caprino de los valles interiores, de la pesca industrial y artesanal y acuícola, como de la creciente funcionalidad del turismo de playas y del turismo de los valles interiores asociadas al paisaje y la limpieza de los cielos aptos para la observación astronómica.

La tercera sub zona corresponde a la ciudad metrópolis Valparaíso Metropolitano, cuyo sistema urbano corresponde al tipo “Concentrado”, con un fuerte peso de esta conurbación en toda la región, en términos administrativos, demográficos, de servicios, equipamiento, servicios logísticos y portuarios, entre las funciones más relevantes de nivel regional. Además, cumple un rol de nivel nacional con la concentración de funciones nacionales del Estado, específicamente del Poder Legislativo, dado que en esta metrópolis se localiza la Sede del Congreso Nacional.

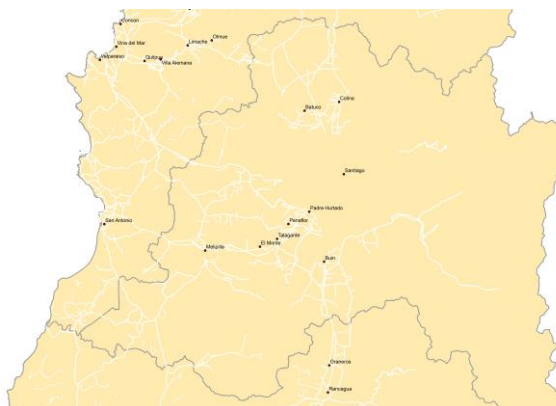
Se configura como un espacio atractor de población para la región y para otras regiones, especialmente por su gran cercanía con la capital nacional (a más de una hora de distancia en tiempo), lo que ha hecho que se convierta en la 2ª conurbación más grande de Chile y que por cantidad de población configura un área metropolitana.

También concentra actividades económicas, movimiento de capitales, servicios sociales, servicios públicos y privados, recursos económicos y funciones. Otra de las funciones importantes de la ciudad está asociada al puerto de Valparaíso como punto de ruptura de carga nacional e internacional (cordón bioceánico con Argentina y Brasil por el paso Los Libertadores en la comuna de Los Andes), siendo uno de los más importantes del país en términos de volumen de carga que maneja; y, con similar importancia, la función portuario industrial (puertos de San Antonio, Quintero y Ventanas), y de servicios logísticos portuarios (puerto seco de Curauma). Otra de las funciones importantes es la asociada al turismo de playas y balnearios por

todo el litoral de la región, y de segunda residencia de los habitantes de mayores ingresos de la capital nacional. También tiene relevancia la función agroindustrial, tanto agroalimentaria para el consumo interno, como frutícola exportadora. Este subsistema urbano está estructurado por el desarrollo de una extensa red vial de distintos órdenes y relevancia, que permiten una buena conectividad, tanto con el borde costero y los territorios al interior de la región, como con la capital nacional y el resto del país. Ello ligado a la Ruta 68, que interrelaciona este territorio con la Ruta 5 Norte y con la carretera longitudinal sur.

MACRO ZONA CENTRO: RED CONCENTRADA

En ésta macro zona se concentra más de un tercio de la población nacional (alrededor de 6 millones de habitantes) en 4 ciudades: Santiago Metropolitano, que tiene la categoría de ciudad metrópolis (incluye las localidades urbanas de: Provincia de Santiago; las localidades urbanas de las comunas de Puente Alto, San Bernardo, Peñaflores, Padre Hurtado y Pirque; y las localidades de Alto Jahuel, Buin y Viluco (en la comuna de Buin), Bajos de San Agustín (en la comuna de Calera de Tango), Colina (comuna de Colina), Batuco, Estación Colina y Lampa (comuna de Lampa); y cuenta también con 3 ciudades intermedias menores: Melipilla, Talagante y El Monte, las cuales prestan servicios a la producción agrícola de sus entornos.



El sistema urbano se caracteriza como una “Red Concentrada” en torno a la ciudad principal de Santiago Metropolitano y estructurada por un denso sistema de conectividad vial de tipo radiocéntrica, que conecta e integra el núcleo central de la ciudad hacia su periferia y con las demás ciudades del sistema que gravitan en torno a ésta: Melipilla, Talagante y El Monte. Además de conectarla e integrarla con el resto de las ciudades que conforman el sistema urbano nacional, estructurados por la Ruta 5.

El cálculo del Índice de Primacía de esta macro zona nos muestra un alto grado de macrocefalia del sistema, con un 97,8 que muestra el dominio que la ciudad metrópolis del Gran Santiago ejerce sobre el resto de las ciudades de esta macro zona, dado que aquí se concentra el poder económico (empresas, industrias, servicios financieros, Institutos de investigación y estudios, Universidades, entre otros), político y funcional (convoca la mayor parte de los flujos globales comerciales y financieros). Cumple un rol nacional con la concentración de funciones nacionales del Estado, al localizarse en ésta metrópolis los Poderes Ejecutivos, Legislativo y Judicial. También concentra actividades económicas, movimiento de capitales, servicios sociales, servicios públicos y privados, recursos económicos y funciones.

MACRO ZONA SUR: RED LINEAL

La macro zona sur está conformada por 31 ciudades con más de 20.000 habitantes (clasificación MINVU, 2007) y su sistema urbano se caracteriza por el desarrollo de una “Red Lineal” cuyos principales Nodos se localizan en la depresión intermedia (con excepción de la ciudad metrópolis de Concepción Metropolitana localizada en el borde costero), sobre o junto a la Ruta 5 Sur, siguiendo la estructuración dada por este sistema de conectividad vial de nivel interregional, que permite que estas ciudades queden interrelacionadas, con el concerniente flujo de mercancías y personas.

Este sistema urbano, en orden de mayor a menor jerarquía urbana, cuenta con una ciudad metrópolis y capital regional: Concepción Metropolitana (incluye las localidades urbanas de las comunas de Concepción, Chiguayante, Hualpén, Penco, Talcahuano, San Pedro de la Paz, Tomé, Coronel y Lota); ésta metrópolis se configura como un espacio atractor de población para la región y para otras regiones, lo que ha hecho que se convierta en la 3ª conurbación más grande de Chile. Concentra población, actividades económicas, movimiento de capitales, servicios sociales, servicios públicos y privados, recursos y funciones y tiene un

fuerte peso en toda la región, en términos administrativos, demográficos, de servicios, equipamiento, servicios logísticos y portuarios, entre las funciones más relevantes de nivel regional.

El sistema urbano también cuenta con 6 ciudades intermedias mayores, capitales regionales: Rancagua (incluye: Gultro, Machalí, Los Lirios y Rancagua), Talca (incluye Talca, San Clemente, Maule, Pencahue y Villa Francia), Temuco (incluye: Temuco, Padre Las Casas, Labranza y Cajón); Valdivia, Puerto Montt, Puerto Varas y Punta Arenas; ciudades dónde se concentra gran parte de la población urbana (más de un 70%), los recursos, funciones y las decisiones de nivel regional.

Además, contiene 3 ciudades intermedias mayores: Curicó, Rauco, Sarmiento, Romeral, Chillán, Chillán Viejo, Los Ángeles, Nacimiento, y Osorno; concentran población y servicios secundarios y terciarios, pero en menor medida que las ciudades capitales regionales.

Contiene una ciudad intermedia menor y capital regional: Coyhaique; y cuenta con 20 ciudades intermedias menores: San Fernando, Rengo, Graneros, Santa Cruz, Palmilla, Linares, Constitución, Cauquenes, Molina, Parral, San Javier, Curanilahue, San Carlos, Mulchén, Lebu, Angol, Villarrica, Victoria, Panguipulli, Castro y Ancud; también concentran población, pero con una escala menor de servicios que las ciudades de categoría superior.

Si calculamos el índice de Primacía de esta macro-zona sur, tenemos que su índice es de un 54,1 lo que nos indica que este sistema urbano, al tener un valor intermedio, nos muestra una red policéntrica concentrada, con la ciudad metrópolis de Concepción Metropolitano como ciudad principal y seguida por las ciudades intermedias mayores (que fluctúan entre los 280.000 a 104.000 habitantes) de Temuco, Padre Las Casas, Labranza y Cajón en segundo lugar, la ciudad de Rancagua, Gultro, Machalí y Los lirios en tercero, Talca, Maule, San Clemente, Pencahue y Villa Francia en cuarto lugar, Puerto Montt y Puerto Varas en quinto lugar, La ciudad de Chillán y Chillán Viejo en sexto lugar, la ciudad de Los Ángeles-Nacimiento en séptimo lugar, la ciudad de Osorno en octavo lugar, la ciudad de Valdivia en noveno lugar la ciudad de Punta Arenas en décimo lugar y la ciudad de Curicó, Rauco, Sarmiento y Romeral en undécimo lugar.

En esta macro zona sur se destacan tres sub zonas:

La primera sub zona cuenta con un sistema urbano característico de una "Red Lineal", localizado preferentemente en la depresión intermedia y estructurada en función de la Ruta 5 Sur, en dirección norte-sur, con la localización de sus ciudades capitales regionales y provinciales sobre o junto a esta carretera longitudinal (Rancagua, Curicó, Talca, Linares, Chillán, Chillán Viejo y Los Ángeles), desde donde se desprenden circuitos viales en dirección este oeste, de manera de conectarse con las ciudades localizadas tanto en la zona costera, como en los valles interiores y precordillera. Las funciones principales de estas ciudades están vinculadas fuertemente con la actividad frutícola exportadora (Rancagua, Talca y Curicó), minería metálica (Rancagua), agroalimentaria y



silvopecuaria (Chillán, Chillán Viejo y Los Ángeles).

Dentro de esta primera sub zona tiene vital importancia Concepción Metropolitana, cuya funcionalidad principal está asociada a la actividad portuaria como punto de ruptura de carga nacional e internacional (puertos de Talcahuano, San Vicente, Lirquén, Coronel), industrial y de seguridad nacional, y también asociada a los servicios logísticos portuarios, portuario industrial y portuario de seguridad nacional (Astilleros de ASMAR). Otra de sus funciones relevantes es la asociada a la concentración de universidades y centros de investigación y de educación superior y técnico profesional. Es concentradora de población (tercer lugar en tamaño), recursos, funciones (servicios secundarios y terciarios) y de decisión regional.



La segunda sub zona cuenta con un sistema urbano característico de una “Red Lineal”, estructurada en función de la Ruta 5 Sur, en dirección norte sur: Su nodo principal está dado por la conurbación Temuco, Padre Las Casas, Labranza y Cajón, localizado sobre ésta carretera longitudinal 5, desde donde se desprenden circuitos viales para conectarse con las demás ciudades del sistema urbano (Angol, Victoria y Villarrica). Las funciones principales de estas ciudades están vinculadas fuertemente con la actividad agroalimentaria y silvopecuaria y de servicios turísticos asociados a intereses especiales (nieve, termas, etnias, volcanes y lagos, culinarias, entre otros).



La tercera sub zona está conformada por las ciudades de Valdivia, La Unión, Osorno, Puerto Montt, Puerto Varas, Ancud, Castro, Coihaique y Punta Arenas. Cuenta con un sistema urbano característico de una “Red Lineal”, estructurada en función de la Ruta 5 Sur (en dirección norte sur) en el territorio continental de la depresión intermedia. Mientras que, en el territorio insular, producto del desmembramiento de la Cordillera de la Costa y la mayor rigurosidad de las condiciones climáticas, el sistema urbano se caracteriza por su dispersión y su discontinuidad (difícil conectividad) con el desarrollo de muy pocas ciudades (Ancud y Castro en la Isla de Chiloé, Coihaique y Punta Arenas), las que se estructuran en función de la Carretera Austral.



Las funciones principales de estas ciudades están vinculadas fuertemente con la actividad silvícola y ganadera con desarrollo de la industria lechera y de lácteos (Valdivia y Osorno), y de servicios turísticos asociados a intereses especiales (nieve, termas, etnias, volcanes y lagos, culinarias, pesca recreativa, entre otros); la pesca y acuicultura complementada con agricultura de subsistencia (Puerto Montt, Puerto Varas, Ancud, Castro y Punta Arenas), a la ganadería (Coihaique) y al turismo, dada la belleza escénica del territorio (lagos, glaciares, SNASPES, Pesca Recreativa, entre otros). La salvedad la tiene la ciudad de Punta Arenas, cuyo origen está asociado a la fiebre del oro y el descubrimiento y utilización del Estrecho de Magallanes como vía más expedita del paso del Océano Atlántico al Océano Pacífico. La posterior construcción del Canal de Panamá, termina con el auge que tuvo la ciudad de Punta Arenas como punto de ruptura de carga nacional e internacional. Hoy día tiene una función más estratégica (de Fronteras) asociado a la vinculación directa con la Antártida y los flujos comerciales con el sur de Argentina.