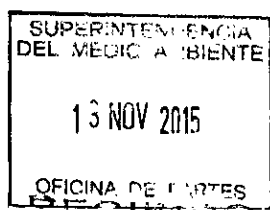
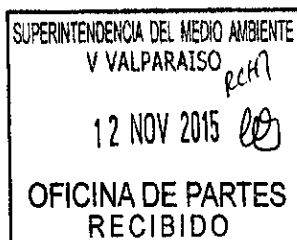


EN LO PRINCIPAL: FORMULA DESCARGOS, PRIMER OTROSÍ: ACOMPAÑA DOCUMENTOS; SEGUNDO OTROSÍ: DILIGENCIAS; TERCER OTROSÍ: OFRECE PRUEBA TESTIMONIAL.



**SRA. CAMILA MARTINEZ ENCINA**

**FISCAL INSTRUCTORA**



**JEANETTE BRUNA JARA**, abogada, en representación de la I. Municipalidad de Valparaíso, en proceso sancionatorio **ROL D-053-2015**, por medio del presente y en virtud de lo dispuesto en el artículo 49 y demás pertinentes de la ley 20417, y dentro de plazo, vengo en formular descargos respecto a la Resolución Exenta N° 1/Rol D-053-2015, de fecha 29 de septiembre, requiriendo lo que en cada caso se expresa sobre la base de los antecedentes exponen en los acápites siguientes:

#### **I. CARGOS FORMULADOS.**

Los cargos formulados fueron dos, a saber:

1. No elaborar catastro de patrimonio arqueológico consistentes en restos de naufragios y de estructuras marítimas en El Almendral, para que este fuese y sea entregado como información previa a los titulares de los proyectos que se vayan a desarrollar en el área del sector Barón.
2. No elaborar el Plan de Prevención de Riesgos y Medidas de Contingencia para tsunamis, inundaciones y/o sismos que exige la RCA N° 23/2005, debiendo hacerlo.

#### **II. DESCARGOS GENERALES.**

**1 FALTA DE COMPETENCIA DE LA SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE** (en adelante SMA), que debe derivar en la absolución de los cargos.

La SMA es incompetente para conocer la denuncia que dio inicio a este procedimiento, así como también para pronunciarse sobre los hechos denunciados y sobre las supuestas infracciones en cuya base formuló cargos. En efecto, el artículo 9° transitorio de la Ley 20.417 dispuso que las normas que regulan a la

Superintendencia del Medio Ambiente entrarían en vigencia el mismo día en que comenzara el funcionamiento del Segundo Tribunal Ambiental, esto es, el 4 de marzo de 2013 (conforme lo dispuesto en la Ley 20.600). Lo anterior evidencia que la SMA sólo es competente para conocer denuncias por hechos posteriores a esta última fecha, careciendo de facultades fiscalizadoras y sancionatorias de cargos cuyo principio de ejecución sea anterior a dicha fecha, ya que estas atribuciones eran de competencia sectorial, o de la Comisión de Evaluación o del SEA (según el caso), bajo el imperio de normas que incluso no establecían el inicio del procedimiento por denuncias de particulares.

Ahora bien, el texto de la denuncia y de los cargos llevan necesariamente a concluir que:

- a) La denuncia debió ser rechazada por provenir de quien carecía de legitimación para formularla conforme lo ya expresado;
- b) Que, al basarse los cargos en supuestas infracciones con inicio de ejecución anterior al 4 de marzo de 2013, la SMA debió declararse incompetente para su fiscalización, investigación y/o sanción.

Todos las posibles infracciones a la RCA 23/2005 que se denunciaron y que son objeto de los cargos, dicen relación con actos emanados de la Dirección de Obras de la Municipalidad de Valparaíso con anterioridad al 4 de marzo de 2013, en particular lo relacionado al Certificado de Informaciones Previas N° 1214 de 2011 o el Permiso de Edificación N° 79 de 14 de febrero de 2013.

Para comprender de mejor manera la incompetencia que se reclama, es necesario considerar que nuestra Constitución establece en el artículo 6 que los órganos del Estado deben someter su acción a la Constitución y a las normas dictadas conforme a ella, y a su vez el artículo 7° establece que para actuar válidamente los órganos deben hacerlo **dentro de su competencia y en la forma que prescribe la ley**; todo lo cual no se ha cumplido en el caso, cuando se investigan hechos o posibles infracciones cronológicamente anteriores a la atribución de competencias que la ley otorgó a la Superintendencia, por lo cual ésta **no puede avocarse al conocimiento de esos hechos**, porque dicho proceder vulneraría los principios de legalidad y juridicidad referidos, generándose una clara hipótesis de nulidad de derecho público y las responsabilidades administrativas consecuentes.

Así mismo, es preciso señalar que también resulta incompetente la Superintendencia en razón de la materia en que parecieran recaer los cargos, conforme las infracciones que se citan en cada uno, las cuales están referidas a

posibles infracciones a normas urbanísticas y no medioambientales, y el claro tenor literal de la Ley Orgánica de la SMA delimita sus facultades de fiscalización y sanción a posibles incumplimientos de normas ambientales, y no a posibles infracciones a normas urbanísticas como son por una parte la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, y por otra los Instrumentos de Planificación territorial vigentes, materia cuya fiscalización es entregada exclusivamente al Ministerio de Vivienda y Urbanismo y sus Seremias.

## **2. PRESCRIPCIÓN DE LAS INFRACCIONES EN QUE SE BASAN LOS CARGOS FORMULADOS.**

En efecto, pese a los defectos que contiene la formulación de cargos (como se detallará en el numeral siguiente), las supuestas infracciones a que ellos hacen se habrían cometido hace más de 3 años respecto de la fecha en que nos fue notificada la Resolución que los formula. Por lo anterior, aún en el poco probable evento que no se acoja la incompetencia alegada previamente, debe absolverse a esta parte de los cargos formulados por estar totalmente prescritas las infracciones en que se basan, conforme lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley Orgánica de la SMA que señala que **las infracciones previstas en esta ley prescriben A LOS 3 AÑOS DE COMETIDAS**. De modo que al tratarse de hechos que no requieren prueba, se puede proceder a la declaración de prescripción sin más trámite, absolviendo consecuentemente a la Municipalidad de los cargos formulados.

## **3. DEFECTOS FORMALES DE LA RESOLUCIÓN EXENTA 1/ D-053-2015.**

La resolución en comento incumple los requisitos legales exigidos para la formulación de cargos en el artículo el artículo 49 de la Ley 20.417, toda vez que:

- a) en la formulación de cargos no se ha señalado una descripción clara y precisa de los hechos que se estimen constitutivos de infracción;
- b) No se ha establecido la fecha en que se estiman haber sido cometidas las infracciones,
- c) Y no se ha señalado en forma categórica la norma, medidas o condiciones MEDIOAMBIENTALES eventualmente infringidas

En efecto, un breve análisis de la forma en que se han formulado los cargos permiten concluir que en ellos no se hace ninguna referencia expresa y clara a las fechas concretas en que la Sra. Fiscal estima que se verificaron o cometieron las

infracciones en que fundamenta los dos cargos, así como tampoco se ha precisado cual es concretamente la norma, condición o medida medioambiental infringida, lo que provoca que las imputaciones adolezcan de vaguedad y falta de precisión, atentando contra texto expreso de la ley.

. Lo anterior evidentemente limita en forma ilegítima las posibilidades de defensa de esta parte al tener que establecer su teoría del caso en base a presunciones y posibles interpretaciones de aquello a que puedan referirse los cargos.

Es preciso consignar que esta falta y su consecuencia de afectar el debido proceso al que tiene derecho la Municipalidad en el presente proceso sancionatorio, constituyen un antecedente de envergadura tal que, a nuestro entender, permite en su sola virtud, absolver a la Municipalidad de los cargos formulados, sin necesidad de entrar al estudio de fondo de los mismos, solicitando desde ya se acoja esta solicitud sin más trámite.

## **II. EN SUBSIDIO FORMULA DESCARGOS ESPECÍFICOS RESPECTO A CADA UNA DE LAS IMPUTACIONES, SOLICITANDO LO QUE SE INDICA EN CADA CASO.**

En subsidio a lo alegado precedentemente en nuestra defensa, en este acápite formularemos los descargos de fondo a las imputaciones efectuadas.

**1) INEXISTENCIA E MPROCEDENCIA DEL PRIMER CARGO:** Se ha imputado *"No elaborar el Catastro de Patrimonio Arqueológico, consistente en restos de naufragios y de estructuras marítimas en El Almendral , para que este fuese y sea entregado como Información Previa a los titulares de los proyectos que se vayan a desarrollar en el área del sector Barón"*.

Respecto a este cargo la resolución NO SEÑALA NINGUNA condición, norma o medida medioambiental infringida, limitándose únicamente a señalar simples efectos del cargo al citar el artículo 11 letra f) de la Ley 19.300, cuyo contexto no guarda relación alguna con el cargo, toda vez que establece que ciertos proyectos deberán someterse a *estudio* de impacto ambiental, en caso que se produzcan determinados *efectos*, entre ellos los de la letra f) esto es, cuando un determinado *proyecto* altere monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y, en general, los pertenecientes al patrimonio cultural.

La anterior forma de proceder no sólo atenta contra norma expresa (al no señalarse una infracción concreta a una norma medioambiental concreta), sino que

además carece de toda lógica toda vez que es imposible relacionar el cargo con la norma citada de la Ley 19.300, no pudiendo subsumirse el uno en el otro, lo que provoca una evidente carencia de nexo causal que derriba cualquier posibilidad de acoger el cargo formulado por no existir infracción a la cual quedar relacionado.

Por otro lado, analizando el fondo de esta primera imputación (aún cuando no se señale a que infracción va relacionada), esta carece de todo fundamento y no se atiene a la realidad de los hechos ni a una interpretación jurídica coherente. En efecto, la redacción del cargo coloca énfasis en el verbo rector **elaborar**, imputando a la Municipalidad la no elaboración de un **catastro de Patrimonio Arqueológico**. Sin embargo, en ninguna parte de la RCA 23/2005 (que es el único acto en análisis) se estableció una obligación para la Municipalidad de elaborar el referido catastro, siendo totalmente desconocido el razonamiento que existe detrás de esta imputación basada en el incumplimiento de una obligación inexistente.

La verdad de los hechos demuestra que en el proceso de evaluación ambiental de la modificación al plan regulador comunal, nunca existió obligación ni compromiso de realizar un catastro de restos arqueológicos por parte de la Municipalidad. Lo que sucedió fue que durante el proceso dicho proceso, el Concejo de Monumentos Nacionales señaló contar con un catastro de restos arqueológicos *de la bahía* (no solo del sector Baron), expresando que sería interesante que de alguna forma esto se incorporase dentro de los antecedentes del plan regulador. Así fue que, en respuesta a una adenda del proceso de evaluación de impacto ambiental, la Municipalidad decide acoger esa propuesta, y recibió el catastro que previamente poseía el Consejo para incorporarlo a la Memoria del Plan Regulador como un anexo. La efectividad de lo relatado se puede comprobar con una simple revisión de los antecedentes que a este respecto existen en el sistema de evaluación de impacto ambiental, en que dentro de los anexos que incorporó la Municipalidad a la Memoria, aparece dicho catastro en un archivo cuya primera página se titula "La conquista del Borde Costero". Y por tanto nunca fue obligación de la Municipalidad generar el catastro, considerando además que no es parte del giro municipal realizar excavaciones arqueológicas para descubrir donde pueden existir restos arqueológicos, y atendiendo además que un proceso similar significa un costo de miles de millones de dólares.

Ahora bien, la única obligación que si se consignó en la RCA en comento, era que en el texto de la ordenanza del plan regulador debía decirse lo que actualmente señala el artículo 23 del Plan Regulador Comunal de Valparaíso (PRCV) actual al expresar que las zonas de patrimonio arqueológico catastradas y graficadas por el estudio anexo a la memoria explicativa se rigen por la ley de

monumentos nacionales (pese a que no existen en ley dicha nomenclatura o categoría). Así, se incorporó a la fuerza en el PRCV una zona que legalmente no existe, y que tampoco se incorporó en los planos.

En este punto es importante entender que sólo en la memoria se dice que es probable que aquí existan restos arqueológicos que nadie sabe dónde están (la historia cuenta que), y sólo se sabrá al momento de que exista un hallazgo tras alguna excavación, pero esto no constituye una zona, sino sólo un simple aviso o advertencia. De esta forma, las obligación asumida por la Municipalidad era incluir en la ordenanza el artículo, tal como se hizo, estableciendo incluso que la Dirección de Obras (DOM) debía dejar constancia de la existencia (no elaboración) del catastro en el "certificado de condiciones previas" (no dice de informaciones previas). Así entonces, necesario es concluir que la obligación medioambiental relacionada a la RCA fue debidamente cumplida, con independencia del curso que tomara posteriormente la conducta de la Dirección de Obra en orden a cumplir o no la norma urbanística fijada en el referido artículo (análisis que en todo caso escapa al ámbito competencial de la SMA).

En todo caso, aún cuando no sea de competencia de la SMA y no diga relación con el cargo (que solo se refiere a la no elaboración de un catastro), es necesario hacer presente que incluso si se analiza el actuar de la DOM desde una perspectiva urbanística, aparece también ajustado a derecho en este último punto, toda vez que tal como lo señala latamente el Ministerio de Vivienda y Urbanismo en su Ordinario N° 0466 de 2009 –que se acompaña– dirigido a todas las Seremias, determinó que era ilegal incorporar menciones que no estuvieran contempladas en la ley.

Este instructivo (fechado con posterioridad a la modificación del PRCV) se enmarcó en el contexto de que la Contraloría General de la República llevaba años rechazando todos los planes reguladores intercomunales que presentaban a toma de razón porque incluían normas no contempladas en la LGUC o en su Ordenanza, derivado de su paso por el sistema de evaluación de impacto ambiental, que provocó que en los instrumentos de planificación territorial (IPT) comenzaran a incorporarse una serie de normas extraurbanísticas, lo que reiteradamente se estimó ilegal en razón que los IPT tienen competencias delimitadas definidas en la ley y no pueden incluir otros conceptos o categorías sin que la ley expresamente lo permita. En este sentido se debe recordar que dentro de las normas urbanísticas, en lo que interesa a esta presentación, no existe legalmente dentro de las áreas de protección de recursos de valor natural la denominada "zona de patrimonio arqueológico" y por tanto, no resultaba procedente que el PRC inventara una zona

de protección no contemplada en ley, porque solo la ley puede fijar restricciones al dominio por causas de valor natural, y en la LGUC no existe atribución para que los PRC creen áreas de protección de valor natural o ambiental en este sentido, estando solo autorizado a generar zonas e inmuebles de conservación histórica. En este punto es preciso entender por ejemplo que la Carta del Shoa es sólo un antecedente, un estudio, pero no es norma jurídica urbanística (y por tanto no resulta vinculantes).

Como se ha dicho, las categorías de protección de recursos de valor cultural como los restos arqueológicos son como zonas solo dos, las zonas típicas y las zonas de conservación históricas; y, como recursos existen sólo existen los monumentos nacionales o históricos y los inmuebles de conservación histórica. Aparte están los restos arqueológicos (cuando son hallados) que gozan de la declaración automática de monumentalidad al patrimonio nacional al descubrirse, pero eso no tiene representación cartográfica porque no se sabe donde están, desconocimiento que en definitiva implicó que legalmente nunca se pudiera zonificar, lo cual es importante porque al no ser una zona de las que pueden graficarse, quiere decir que no es norma urbanística, **y si no es norma urbanística entonces no puede exigirse que se informe en el certificado de informaciones previas que solo puede incluir normas urbanísticas y esto no lo es**, fue una mención que se hizo de buena crianza en la evaluación de impacto ambiental del plan regulador, pero por ley la Municipalidad no está autorizada para decir en el certificado de informaciones previas que existe un catastro, aún cuando la Ordenanza del PRCV lo haya contemplado en su artículo 23, considerando que se trata de una normativa de inferior jerarquía a la ley, y en caso de conflicto debe aplicarse la norma legal, en especial cuando se está frente a la administración pública que para actuar requiere habilitación legal expresa. Aunque como se ha dicho, esa obligación de la ordenanza del PRC no se puede representar como incumplida conforme las competencias de la superintendencia, y a mayor abundamiento desde la perspectiva de otros organismos con competencia en la materia, tampoco se podría cumplir por ser ilegal.

En este mismo sentido razona el Ordinario MINVu citado (que fue posterior a la modificación del PRCV, y del proceso de evaluación ambiental), de modo que, al tomarse conocimiento de las instrucciones impartidas por el superior jerárquico del DOM, que instruye en el sentido de abstenerse de incorporar ese tipo de contenidos ilegales, no resultaba válido que el Director de Obras de la Municipalidad lo incorporase. En lo fundamental el instructivo señala que teniendo presente las reiteradas observaciones y devoluciones por CGR de los planes reguladores se ha

considerado necesario instruir lo siguiente: "... no procede incorporar conceptos y normas que no estén contemplados en la LGUC o en su Ordenanza.. como el caso de las zonas de patrimonio arqueológico que no existen en la legislación chilena, (por tanto no se puede incorporar en los planes reguladores y tampoco en certificados informaciones previas que solo permite incorporar normas urbanísticas... **las materias referidas al manejo medioambiental no corresponden a normas urbanísticas** y por tanto no son competencia del plan regulador comunal ni intercomunal, tampoco procede que por medio de un plan regulador se confieran atribuciones o se generen exigencias o vistos buenos previos o requisitos que tengan similar finalidad como por ejemplo agregar el catastro al certificado de informaciones previas." En cuanto a las normas que se apartan de las materias que regulan los IPT, señala que los sitios Arqueológicos o Paleontológicos SAP, no debieran formar parte de la zonificación, ya que no constituye una zona que como tal, se encuentre contemplada en la legislación vigente. La determinación de las zonas o Inmuebles de Conservación Histórica, corresponde a una materia propia de un plan Regulador de nivel comunal", **NO EXISTE ZONA DE PROTECCION ARQUEOLOGICA.**

En conclusión respecto de este primer cargo, el proceso evaluación de impacto ambiental tuvo por único objeto al plan regulador y lo único que la RCA 23/2005 obligaba era a incluir las conclusiones del proceso de evaluación de impacto ambiental como disposiciones de la ordenanza del PRC y eso se cumplió. Demostrándose en todo caso la inexistencia de la obligación de **elaborar un catastro**, de modo que el cargo debe ser desechado por su manifiesta falta de existencia y fundamento.

**2) IMPROCEDENCIA DEL SEGUNDO CARGO**, que imputa "No elaborar el Plan de Prevención de Riesgos y Medidas de Contingencia para tsunamis, inundaciones y/o sismos que exige la RCA N° 23/2005, debiendo hacerlo".

En este punto, se vuelve a insistir en que conforme a la redacción planteada, esta infracción se habría verificado el año 2005, por lo que ya han transcurrido todos los plazos de prescripción que impiden emitir pronunciamiento a su respecto. la resolución vincula el cargo con

Ahora bien, este cargo es improcedente y carece de efectividad en razón de que tal como consta de los antecedentes allegados al proceso de fiscalización de la RCA 23/2005, la Municipalidad acompañó el Plan de Prevención de Riesgos elaborado, e incluso su aplicación se puede apreciar en cualquier recorrido que se



haga por las calles de Valparaíso en que se pone en práctica mediante diversas señalizaciones. En todo caso, es necesario considerar que sólo a partir del 2010 la Ordenanza permitió que los planes reguladores reconocieran áreas de riesgo de inundación por tsunamis, lo que a la fecha de la RCA no existía, pero como se evaluó como posible que existieran áreas de riesgo, se pidió un plan de prevención de riesgo **para evacuación**, siendo imposible graficarlo cartográficamente. En ninguno de nuestros IPT está graficado (en plano) el área de riesgo del borde costero. Lo que concuerda con el hecho de que la ordenanza no reconoce como área de riesgo el litoral de la costa del mar, y no define área. Esta obligación de tener plan de prevención de riesgos no tenía nada que ver con áreas de riesgo, era solo una cosa preventiva para vías de evacuación, y así se consideró en el plan de emergencia elaborado por la Municipalidad y que existe en la carpeta de fiscalización.

Por consiguiente, como se aprecia, los cargos formulados carecen de fundamento y en cualquier caso se refiere a infracciones prescritas y/o respecto a las cuales la Superintendencia no tiene competencia para pronuciarse, por lo que la Municipalidad debe necesariamente ser absuelta, o en su defecto habría de aplicarse la mínima sanción conforme a la ponderación adecuada de los elementos expresados en el artículo 40 (en especial porque de entenderse cometida algunas de las infracciones, ellas no habrían tenido la capacidad para producir daño real o potencial; porque no habría existido intencionalidad para cometerlas, porque la Municipalidad cuenta con intachable conducta anterior en materia de sanciones medioambientales, entre otros)

**POR TANTO, SOLICITO A UD.** En consideración a los argumentos de hecho y de derecho alegados, tener por presentados los descargos en forma y dentro de plazo y, en su mérito:

1. Se absuelva por incompetencia e ilegalidad en el procedimiento;
2. Se absuelva por estar prescritas las infracciones materia de los cargos
3. En subsidio que se acojan los descargos efectuados, absolviendo a la Municipalidad, o en su defecto aplicar la mínima sanción,

**PRIMER OTROSÍ: SOLICITO** tener por acompañados los siguientes documentos:

1. ✓ Copia de Oficio Ordinario 0228 de 25 de febrero de 2005 de la Seremi Minvu Valparaíso que informó favorablemente la modificación al Plan Regulador Comunal de Valparaíso Zonas A1, A3 y B1 Borde Costero Sector Barón.
2. ✓ Memoria explicativa de la modificación al PRCV individualizado en punto anterior y anexo catastro zonas arqueológicas..
3. ✓ Copia dictamen 080249N12 de la Contraloría General de la República.
4. ✓ Copia Ordinario 0466 de 16 de septiembre de 2009 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
5. ✓ Copia de síntesis del proceso de gestión de protección civil comunal que incluye el plan de prevención de riesgo de tsunami.

**SEGUNDO OTROSÍ: SOLICITO** como diligencias:

1. tener a la vista los antecedentes del expediente de fiscalización de la RCA 23/2005;
2. Tener a la vista los antecedentes existentes en el link  
[http://seia.sea.gob.cl/elementosFisicos/enviados.php?id\\_documento=549375&modo=iframe](http://seia.sea.gob.cl/elementosFisicos/enviados.php?id_documento=549375&modo=iframe)

**TERCER OTROSÍ: SOLICITO** tener a bien llamar a declarar a los siguientes testigos,

- 1) Matias Valdes Bowen, funcionario municipal, domiciliado en Av. Argentina 864, Valparaíso.
- 2) Miguel Dueñas Breitler, funcionario municipal, domiciliado en Av. Argentina 864, Valparaíso.

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be a cursive name, possibly 'Pablo...'. The signature is written over a large, faint, light-colored mark that resembles a large 'C' or a similar character.



GOBIERNO DE CHILE  
MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO  
SEREMI REGION DE VALPARAISO

DEPARTAMENTO DESARROLLO URBANO

Partes: 390/05

20 1117

ORD.: 0228

ANT.: ORD N°70 de fecha 08 de Febrero 2005, del Sr. Alcalde de la I. Municipalidad de Valparaíso.

MAT.: Informa Favorable la Modificación al Plan Regulador Comunal de Valparaíso, Zonas A1, A3 y B1, Borde Costero.

VALPARAISO, 25 FEB 2005

A: ALCALDE I. MUNICIPALIDAD DE VALPARAISO

DE: SECRETARIO MINISTERIAL DE VIVIENDA Y URBANISMO REGION DE VALPARAISO

Por el Ord. del epigrafe, el Sr. Alcalde la I. Municipalidad de Valparaíso solicitó esta SEREMI revisar e informar la Modificación al Plan Regulador Comunal de Valparaíso, Zonas, Zonas A1, A3 y B1, Borde Costero, en conformidad a lo dispuesto en los artículos 43° y 45° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y en el artículo 2.1.11 de su Ordenanza General.

El expediente enviado por la Municipalidad contiene:

- Acta de la Primera Sesión Extraordinaria del Concejo Municipal, de fecha 04.02.05 que toma conocimiento de la Resolución Exenta N° 23, de fecha 24.01.05, de la COREMA de la Región de Valparaíso que califica ambientalmente favorable el proyecto de Modificación del Plan Regulador Comunal de Valparaíso y acuerda enviar el expediente a la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo para su revisión e informe.
- Acuerdo N°82 del 18 de Agosto 2004, del Concejo Municipal que aprueba por unanimidad la propuesta de modificación del Plan Regulador Comunal.
- Calendario del proceso de aprobación aprobado por acuerdo N°55/04 del Concejo Municipal.
- Avisos de prensa para audiencias públicas y exposición al público por 30 días, finalizando plazo para recibir observaciones el 23 de Agosto.
- Avisos de prensa para audiencias públicas.
- Exposición y consulta al Cesco efectuada el 14 Agosto 2004.
- Carpeta con documentos expuestos.
- Informes audiencias públicas y al Cesco de Agosto 2004.
- Observaciones formuladas en el proceso de audiencias y exposición al público.
- Informe técnico Asesoría Urbana de las observaciones presentadas.
- Acuerdos anteriores del Concejo Municipal, desde el inicio del proceso en el año 2003, incluyendo dos exposiciones al público, en las que se acogieron observaciones planteadas por la comunidad para conformar la propuesta final.
- Carpeta con Ordenanza Local, Memoria y Planos.
- Carpeta con otros antecedentes relevantes.

El procedimiento administrativo ha dado cumplimiento a los plazos, publicaciones, exposiciones, audiencias e instancias de participación de la comunidad de conformidad a lo establecido por el artículo 2.1.11 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Dentro de este proceso el Concejo Municipal, con fecha 18 de Agosto 2004, aprobó por unanimidad la propuesta de modificación del Plan Regulador Comunal, Zonas A1, A3 y B1, Borde Costero.

Posteriormente con fecha 24.01.05, por Resolución Exenta N° 23, la COREMA de la Región de Valparaíso calificó ambientalmente favorable el proyecto de Modificación del Plan Regulador, propuesta final que se ajusta a lo aprobado por el Concejo Municipal, mejorada y complementada en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. No



GOBIERNO DE CHILE  
MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO  
SEREMI REGION DE VALPARAISO

obstante para dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2.1.11 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, numeral 6, inciso tercero, correspondería que previo a dictarse el Decreto Alcaldicio aprobatorio, sea ratificado por el Concejo Municipal.

REVISIÓN:

1. ORDENANZA MODIFICACION AL PRCV BORDE COSTERO A1, A3, B1

*Artículo 1.* Se otorga conformidad al texto siguiente:

*\*Agrégase al art. 28 de la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Valparaíso el siguiente párrafo: "Declarase Inmueble de Conservación Histórica la Bodega Simón Bolívar y su ficha de valoración se agrega al listado de la Memoria Explicativa. Se grafica en el plano PRV-BC-02."*

OBS: El código del Plano se deberá concordar con lo indicado en la Ordenanza. En el plano se indica PRCV-BC-02.

*Artículo 2.* El texto debe considerarse en los siguientes términos:

*\*Agrégase al art. 18 de la Ordenanza Local, a continuación de las AREAS V-1 a V-8, las siguientes nuevas Areas de Protección de vistas que se aplicarán en las nuevas Zonas A3-1 y B1-1:*

Estas Areas se grafican en el plano PRV-BC-02.

Area V-9: Paseo Costanera y Bodega Simón Bolívar

*La altura máxima para la edificación será de 9 m.*

Area V-10: Protección de Vistas desde Rambla Bicentenario y Ventana Urbana Francia

*La altura máxima será de 15 m.*

Area V - 11: Protección de vistas desde Miradores oriente y sur.

*La altura máxima para la edificación aislada será de 21 m.*

*La altura máxima para el agrupamiento en continuidad será de 12 m.*

Area V - 12: Ventana Urbana Francia

*La altura máxima para la edificación aislada será de 24 m.*

*La altura máxima para el agrupamiento en continuidad será de 15 m.*

Area V-13: Sector que permite mayores alturas por estar en ubicaciones que ya no permiten vistas desde Miradores: entre los ejes de calles Morris y San Ignacio

*La altura máxima para la edificación aislada será de 34 m.*

*La altura máxima para el agrupamiento en continuidad será de 24m.*


Area V-14: Protección de vistas desde Mirador Barón

*La altura máxima para la edificación aislada, será la dada, en cada caso, por la rasante de menos 2 grados trazada desde el nivel de vereda del Mirador Barón hasta el mar, en el punto que ella lo enfrente, no pudiendo sin embargo, en ningún caso sobrepasar los 37, 5 m de altura.*

*La altura del Mirador se determinará para cada caso con la intersección de la perpendicular trazada desde el eje del edificio proyectado con la horizontal de la vereda del Mirador. (o del nivel del Mirador si éste no está aún constituido). Los puntos singulares están definidos en el plano por las coordenadas UTM correspondientes.*

*La altura máxima para el agrupamiento en continuidad será de 24m.*

*Las alturas máximas que se indican para cada Area incluyen elementos como ascensores, estanques, antenas de cualquier tipo, u otros y las techum*

  
**GOBIERNO DE CHILE**  
MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO  
SEREMI REGION DE VALPARAISO

*bres tendrán la calidad de Quinta fachada y de Miradores, sean públicos o sólo para sus usuarios."*

OBS.- El código del Plano se deberá concordar con lo indicado en la Ordenanza. En el plano se indica PRCV-BC-02.

-Se debe concordar la toponimia del Plano con lo indicado en la Ordenanza. Ejemplos: Rambla Bicentenario o Avenida Bicentenario, Ventana Francia o Ventana Urbana Francia.

- La rasante a aplicar desde el Mirador Barón es de menos 2 grados; si fuera de de 2 grados superaría no sólo los 37,5 m. de altura máxima aprobado por el Concejo Municipal, sino los 40,7 m. del mirador.

**Artículo 3.** Conforme al siguiente texto:

"Agréguase al art. 24 de la Ordenanza Local, las siguientes precisiones y nuevas zonas:

a) En Zona A1 después del punto: "La delimitación de esta Zona corresponde a la ZONA PORTUARIA - P1 definida por el Plan Intercomunal de Valparaíso (Plano MPIV 01 / 4 N° 02) cuyo deslinde Oriente es la prolongación hacia el malecón de la solera Poniente de la calle Edwards". (Puntos G-H)

b) Zona A3.1 corresponde a equipamiento urbano costero y sus límites se definen en el plano por la franja que prolonga paralelamente el Borde Norte de Av. Errázuriz en un ancho variable por el costado Norte de la Bodega Simón Bolívar, hasta el deslinde con la actual Zona A3. (Puntos HH'II')

c) Zona B1.1 corresponde a la Zona del plan con alta intensidad de uso de suelo, y sus límites se definen como prolongación del deslinde norte de la Zona B1 hasta la Av. Argentina, en forma coincidente con el límite Sur de la Zona A3.1 (Puntos H'GJI'")

**Artículo 4.** De acuerdo al texto siguiente:

"Agréguase al art. 25 de la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Valparaíso, a continuación de la Zona A3, la siguiente Zona A3.1

a) Condiciones de uso de suelo:

a.1 Usos permitidos:

. Tipo Equipamiento : Clases: Culto y Cultura; Científico; Comercio; Deporte; Esparcimiento; Servicios;

. Tipo Residencial : Hoteles y servicios conexos (bares, restaurantes y otros).

. Tipo Infraestructura : de transporte ferroviario, portuario, pesquero y sus servicios.

. Espacios públicos y áreas verdes.

a.2 Usos prohibidos

todos los no especificados anteriormente y en especial;

Tipo Residencial: Vivienda,

Tipo actividades productivas

Tipo Infraestructura: aeroportuaria;

sanitaria de mayor envergadura conforme a art. 2.1.29 OGU y C.

Tipo Equipamiento: Clase Seguridad; clase Social; clase Educación y clase Salud.

Clase Comercio: estaciones de servicios o centros de servicio automotor.

b.1. Subdivisión predial mínima: 2.000m<sup>2</sup>

b.2. Alturas máximas : según Areas V que correspondan



GOBIERNO DE CHILE  
MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO  
SEREMI REGION DE VALPARAISO

b.3. Sistema de agrupamiento y Ocupación suelo : Continuidad : 80 %  
Aislado a nivel de suelo: 50 %.

No se acepta edificación aislada sobre la continuidad.

b.4. Distanciamientos : las edificaciones que enfrenten Avenida España, deberán emplazarse perpendiculares a la Avenida, con un distanciamiento mínimo entre ellas de 15 m.

Las edificaciones que enfrenten a la Bodega Simón Bolívar deberán distanciarse de ella en la siguiente forma:

- paralelamente a la Bodega: 10 m ; (salvo en los sectores donde se proyecten atravesos que la comuniquen con las edificaciones cercanas y que requieran adosamientos, los que deberán ser justificados por la memoria de intervención);
- transversalmente entre ellas y en sentido perpendicular al mar. 15 m.  
Las edificaciones que enfrenten el Paseo Costanera deberán distanciarse 25 m mínimo a los ejes de las calles entre Edwards y Freire..

b.5. Estacionamientos : serán obligatoriamente subterráneos tanto bajo los espacios de uso privado como de uso público y cumplirán los estándares del art. 8 de la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal.

c) Edificaciones sobre espacios públicos: Podrá permitirse edificaciones sobre el Paseo Costanera y hasta el mar y en terrenos ganados al mar siempre que estas edificaciones tengan por objeto: habilitar equipamientos relacionados con el uso del mar o con las actividades culturales que conformen el Parque urbano Marítimo; y cumplan las condiciones siguientes:

- tengan una altura de 6 m sobre el Paseo;
- mantengan la altura permitida y,
- permitan el acceso público a dichos equipamientos."

OBS:- La ocupación de suelo en continuidad de 80%, se entiende una precisión de la establecida por el Plan Intercomunal de Valparaíso, según última modificación aprobada por Resolución N°31-4-168 afecta, del Gobierno Regional de Valparaíso, de fecha 11.11.04 y publicada en el D.O. del 04.01.05

Artículo 5. Se considera el siguiente texto .

"Agrégase al art. 25 de la Ordenanza Local, después de la Zona B1 la siguiente nueva Zona B1-1:

a) condiciones de uso de suelo:

a.1 usos permitidos:

**Tipo Residencial:** Hoteles, hospedajes y servicios conexos;  
La vivienda sólo se permitirá a partir del segundo nivel, siendo obligatorio en primer nivel el comercio y equipamientos de servicios relacionados con ella tales como parvularios, servicios profesionales, artesanales, y otros de nivel menor.

**Tipo Equipamiento :** Educación; Culto y Cultura; Científico; Comercio; Servicios profesionales, Deporte; Esparcimiento; Social.

**Infraestructura :** portuaria, ferroviaria y estaciones, de transporte terrestre y marítimo helipuertos;

**Espacios públicos y áreas verdes.**

a.2. usos prohibidos;

**Tipo Residencial:** vivienda en 1er piso;



GOBIERNO DE CHILE  
MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO  
SEREMI REGION DE VALPARAISO

*Tipo actividades productivas molestas y peligrosas;*

*Tipo infraestructura aeroportuaria y sanitaria mayor conforme a lo descrito en el art. 2.1.29 O.G.U. y C.;*

*Tipo Equipamiento: clase Salud; clase Seguridad; clase Educación: básica, media ,especial;*

b) condiciones de edificación y subdivisión:

b.1. condiciones de subdivisión predial mínima: 1000 m<sup>2</sup>

b.2. Alturas máximas : según Areas V que correspondan

b.3. Sistema de Agrupamiento y Ocupación suelo : Continuo: 80 %  
Aislado a nivel de suelo: 50 %.

No se acepta la edificación aislada sobre la continuidad.

b.4. Distanciamientos

*Las edificaciones que enfrenten la Avenida Errázuriz deberán mantener, paralelamente a la línea imaginaria resultante de la prolongación de los ejes de las calles de la trama del Almendral, una distancia de 15 metros como mínimo, entre ellas y emplazarse en forma perpendicular a dicha avenida.*

b.5. Estacionamientos : serán obligatoriamente subterráneos tanto bajo los espacios de uso privado como de uso público y cumplirán los estándares del art. 8 de la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Valparaíso.

*No obstante lo anterior podrán permitirse estacionamientos interiores sobre nivel de suelo sin frente a la calle; el frente a la calle deberá ser utilizado obligatoriamente por comercio.*

b.6. Densidad: neta máxima: 1200 Habs /Ha."

OBS:- La ocupación de suelo en continuidad de 80%, se entiende una precisión de la establecida por el Plan Intercomunal de Valparaíso, según última modificación aprobada por Resolución N°31-4-168 afecta, del Gobierno Regional de Valparaíso, de fecha 11.11.04 y publicada en el D.O. del 04.01.05.

-Asimismo la densidad neta máxima para esta zona, corresponde a una concentración, conforme lo establece el artículo 12° de la citada modificación del Plan Intercomunal de Valparaíso.

-Se corrigen y ordenan correlativamente numerales de la letra b, del presente artículo, pues se repite numeral b3.

**Artículo 6 .** De acuerdo a siguiente texto:

**"Conectividad :**

*Para toda edificación que una la Zona B1 y la Zona B1-1, en conformidad a lo que estipula el art. 2.7.2. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, las condiciones serán las siguientes:*

- *Alturas de los tramos de llegada: las de las zonas que unan, con un aumento del 10%; el atraveso sobre las vías podrá tener una altura máxima de 21 m. con 7 m. libres bajo ellos.*
- *Los atravesos se apoyarán sobre los espacios públicos y franja vía, respetando las condiciones de circulación de ellas requiriendo la aprobación de los Servicios o Empresas involucradas. Para estos efectos se entenderá concedida automática y gratuitamente con el permiso de edificación, la concesión de uso del espacio aéreo y del espacio público para los apoyos.*
- *La distancia entre edificios -puente, será como mínimo de 300 m."*

OBS:- -Se corrige la denominación Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.



GOBIERNO DE CHILE  
MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO  
SEREMI REGION DE VALPARAISO

**Artículo 7.** De acuerdo con siguiente texto:

"La Dirección de Obras Municipales, previo acuerdo favorable del Concejo Municipal, podrá aceptar un aumento de un 10 % de la constructibilidad resultante de la ecuación entre ocupación de suelo y altura máxima, cuando ésta vaya asociada al financiamiento de un proyecto de equipamiento público de interés general perteneciente al Parque Urbano marítimo, tales como embarcaderos, acuarios, teatros, museos.

A este aumento de constructibilidad no podrá sumarse ningún otro aumento que permita la Ordenanza General.

En el Área V-14 este aumento de constructibilidad sólo podrá hacer variar la ocupación de suelo, no pudiéndose aumentar la altura".

**Artículo 8.** Se considera el texto siguiente:

"- Agrégase al art. 27 de la Ordenanza Local lo siguiente :

Decláranse de utilidad pública los espacios destinados a las Ventanas Urbanas (Plazas) de Av. Argentina y Av. Francia, Paseo Costanera, y la Vialidad interior, conformada por la prolongación de la calle Simón Bolívar hasta el Paseo Costanera y la Avenida Bicentenario, graficados en el plano PRV-BC-01, y sus perfiles.

Sólo para los efectos de determinar la escala de los equipamientos que se enfrenten a las vías, y en conformidad a lo dispuesto por el art. 2.1.36 O. G. U. y C., se considerará que ellas tienen la calidad de vía troncal."

OBS:-El código del Plano se deberá concordar con lo indicado en la Ordenanza. En el plano se indica PRCV-BC-02.

-Se debe concordar la toponimia del Plano con lo indicado en la Ordenanza. Ejemplos: Rambla Bicentenario o Avenida Bicentenario, Ventana Francia o Ventana Urbana Francia.

**Artículo 9.** Conforme al siguiente texto:

"- Agrégase al art. 8 del Plan Regulador los siguientes incisos:

En la Zona B1-1, para el uso de Vivienda la exigencia de estacionamientos será de una unidad de estacionamiento por vivienda.

Sin perjuicio de lo estipulado por el Art 2.4.3. de la O.G.U y C. Todo lo proyecto a realizar en las Zonas A3-1 y B1-1 que se presente para su aprobación en la Dirección de obras Municipales, cualquiera sea la cantidad de estacionamientos que genere, deberá considerar Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) para los viajes generados y atraídos, además de incluir en el análisis los viajes de todos los proyectos autorizados en dichas Zonas, con anterioridad a la fecha de su presentación a la DOM.

Los estudios de impacto vial deben considerar que el flujo de saturación de la rama de acceso desnivelada en Barón, equivale a 1100 veh/equiv hr (vehículos equivalentes por hora). Cuando la capacidad máxima sea excedida, entendiéndose por ello un grado de saturación mayor al 85 %, se deberá analizar como alternativas de solución, la generación de otras conexiones desniveladas para el flujo vehicular (Simón Bolívar por ejemplo), considerando que la frecuencia de operación de Merval corresponde a 12 trenes/hr, por sentido, en horarios punta.

Respecto a los accesos peatonales, los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano deberán, al menos, considerar accesos en las estaciones de Merval. Si lo anterior es insuficiente dada la demanda esperada, se deberá considerar analizar otras alternativas a desnivel."

OBS:-Los últimos incisos fueron complementados y mejorados en el proceso de evaluación de impacto ambiental, acogiendo observaciones de SECTRA.





GOBIERNO DE CHILE  
MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO  
SEREMI REGION DE VALPARAISO

\*

Artículo 10. De acuerdo al texto siguiente:

"Agrégame al artículo 23 de la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Valparaíso, el siguiente inciso:

Asimismo las Zonas de Patrimonio Arqueológico catastradas y graficadas por el Estudio Anexo a la Memoria Explicativa, se rigen por la Ley de Monumentos Nacionales; según el art. 1.4.4. O.G.U y C., la Dirección de Obras Municipales deberá dejar constancia de su existencia cuando otorgue el Certificado de Condiciones Previas."

OBS.-Este artículo complementario fue incorporado acogiéndose la observaciones del Consejo de Monumentos Nacionales.

2. MEMORIA Y PLANOS DE LA MODIFICACION AL PRCV BORDE COSTERO A1, A3, B1

No hay observaciones de fondo a estos documentos, si de forma y se refieren a los siguientes aspectos que deberán subsanarse:

-La Memoria Explicativa, la Ordenanza y los Planos conforman un solo cuerpo legal, por tanto debe haber una concordancia interna entre estos documentos; ello tiene mayor importancia cuando se refiere a códigos para designar los planos, las zonas, vías y espacios públicos.

-Los Planos presentados corresponden a los ejemplares expuestos y con observaciones acogidas por el Concejo Municipal y enmendadas a mano. La versión final que sancione el Decreto Alcaldicio no puede tener ninguna enmienda, y debe incluir las firmas de rigor incluyendo las del Secretario Municipal, en su calidad de Ministro de Fe.

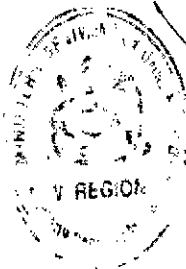
-En los Planos de Zonificación no se debe incluir ninguna indicación normativa: como las alturas, que además se indican en forma incompleta, lo que induce a errores.

-En la simbología del plano de zonificación debe indicarse la que corresponde a vialidad estructurante, diferenciándola de los límites de áreas de alturas.

- 3.- En mérito a lo anteriormente expuesto esta SEREMI Informa Favorablemente la presente Modificación al PRC, solicitando se le incorporen las precisiones señaladas en los puntos anteriores en relación a los aspectos técnicos, en lo que se refiere a la concordancia interna, y recomendando incorporar las observaciones de redacción y estructura del documento para su mejor lectura y comprensión.

Se devuelven todos los antecedentes. Una vez promulgada la modificación del Plan Regulador Comunal de Valparaíso, Zonas A1, A3 y B1, Borde Costero, por Decreto Alcaldicio, se deberá efectuar la publicación en el Diario Oficial, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 2.1.11 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. Los planos y la ordenanza correspondiente se archivarán en el Conservador de Bienes Raíces de Valparaíso, en la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, en esta Secretaría Regional Ministerial y en esa I. Municipalidad.

Saluda atentamente a Ud.



DANIEL SEPÚLVEDA VOULLIEME  
ARQUITECTO  
SECRETARIO MINISTERIAL DE VIVIENDA  
Y URBANISMO REGION DE VALPARAISO

Incl: Lo indicado.



GOBIERNO DE CHILE  
MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO  
SEREMI REGION DE VALPARAISO

GRS/ lam.

**DISTRIBUCIÓN:**

DESTINATARIO  
ASESORIA URBANA  
CONSEJO REGIONAL DE LA V REGION.  
PROFESIONAL INFORMANTE  
ARCHIVO DDU  
OFICINA DE PARTES.

		Indicadores de Estado	
Nº Dictamen	80249	Fecha	26-12-2012
Nuevo	SI	Reactivado	NO
Alterado	NO	Carácter	NNN
Origenes			DIR

**Referencias**  
225290/2012

**Decretos y/o Resoluciones**

**Abogados**  
JMTZ

**Destinatarios**  
Benito Landaeta Vilches y otro

**Texto**  
Sobre juridicidad de las condiciones establecidas en la resolución de calificación ambiental que indica.

**Acción**  
Aplica dictámenes 45207/2004, 12631/2006, 13432/2008, 44023/2008

**Fuentes Legales**

**Descriptorios**  
resolución calificación, medio ambiente, declaración de impacto

**Documento Completo**  
**Nº 80.249 Fecha: 26-XII-2012**

Mediante el documento de la referencia, los señores Benito Landaeta Vilches y Francisco Hammerschlag G. denuncian el eventual incumplimiento, por parte de la Municipalidad de Providencia, de las condiciones dispuestas por la resolución exenta N° 684, de 2006 (RCA), de la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana de Santiago, que calificó ambientalmente favorable el proyecto "Plan Regulador Comunal de Providencia 2005 Exp N° 85". Además, requieren un pronunciamiento acerca de los efectos que tal incumplimiento tendría sobre los proyectos a aprobarse en esa comuna.

Al respecto, resulta menester consignar que la citada RCA previene, en lo que interesa, que el titular del proyecto deberá, entre otras medidas, aprobar ante la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones el Estudio de Impacto Vial; cumplir, en relación con los ensanches propuestos, con lo establecido para las vías del Plan Regulador Metropolitano de Santiago y su ancho entre líneas oficiales; ajustarse a lo ordenado por el Plan de Sistema de Transporte, Transantiago, para efectos de los corredores de transporte público propuestos; efectuar un Estudio de Gestión de Tránsito y exigir para los futuros proyectos que se localicen en el sector, si corresponde, un Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.

Ahora bien, es dable anotar en lo concerniente a las medidas contenidas

en una resolución de calificación ambiental como la de la especie, que esta Contraloría General, a través de los dictámenes N°s. 45.207, de 2004, 12.631, de 2006, y 13.432 y 44.023, ambos de 2008, considerando la normativa vigente a la época de su emisión, manifestó que el pronunciamiento de la autoridad ambiental respecto de una declaración de impacto ambiental debía ser puro y simple, excluyendo la posibilidad de someter dicha aprobación a la imposición de determinadas condiciones o exigencias.

En ese contexto, es necesario concluir que tales condiciones exceden el ámbito de la señalada RCA, y, por tanto, que no resultan exigibles, razón por la cual esta Sede de Fiscalización ha estimado del caso no acoger las peticiones formuladas por los recurrentes en la presentación de que se trata.

Ramiro Mendoza Zúñiga  
Contralor General de la República

ORD. N° 0466

ANT.: Diversas devoluciones de planes reguladores por parte de la Contraloría General de la República.

MAT.: Medidas que deberán adoptar las Secretarías Regionales Ministeriales respecto de la formulación, revisión y proceso de aprobación de los planes reguladores.

SANTIAGO, 16 SEI. 2009

DE : MINISTRA DE VIVIENDA Y URBANISMO

A : SRES. SECRETARIOS REGIONALES MINISTERIALES DE VIVIENDA Y URBANISMO DE TODAS LAS REGIONES

1. Teniendo presentes las diversas y reiteradas observaciones, así como las consiguientes devoluciones de que han sido objeto los planes reguladores sometidos al trámite de toma de razón por parte de la Contraloría General de la República, y la naturaleza de los reparos formulados por dicho organismo, -los cuales se relacionan principalmente con incumplimientos de la normativa de urbanismo y construcciones vigente, que les establece su ámbito de acción-, he considerado necesario impartir el siguiente instructivo, con el propósito de evitar nuevas situaciones de similar gravedad, y con ello superar el consiguiente menoscabo en la labor que compete a las Secretarías Regionales Ministeriales respecto de su responsabilidad legal frente a estas importantes materias.
2. Considerando lo anterior, se adjunta a' presente un análisis de las principales observaciones que la Contraloría General ha formulado insistentemente en el proceso de revisión de juridicidad de los planes reguladores, observaciones que se encuentran ajustadas a la normativa vigente y que por lo mismo, este Ministerio comparte plenamente.

De acuerdo a lo expuesto, cada vez que esa Secretaría Ministerial revise, elabore o modifique un plan regulador, deberá observar estrictamente su cumplimiento.

Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 924, Santiago/Chile

*MAN COPIA*

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URB.	
SEREMI REGION DE COQUIMBO	
OFICINA DE PARTES	
N° <u>428</u>	HORA _____ FECHA <u>21/05/09</u>

3. En mérito de lo señalado, se indican las siguientes medidas que esa Secretaría Ministerial deberá adoptar respecto de la formulación, revisión y proceso de aprobación de los planes reguladores y de sus modificaciones:

- **En los casos de formulación o modificación de los planes reguladores de nivel comunal**, esa Secretaría Ministerial deberá ceñirse estrictamente al ámbito de acción que la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza General les delegan, no pudiendo aceptar la incorporación de normas que se aparten de este ámbito.

Se hace especialmente presente que en ningún caso estos instrumentos están facultados para regular otras disposiciones que no sean normas urbanísticas, como tampoco atribuir nuevas facultades a organismos públicos, ni establecer o transcribir normas contenidas en dicha ley o reglamento, toda vez que ello no es competencia de dichos instrumentos.

Adicionalmente, y como se observa recurrentemente en los planes reguladores, no corresponde tampoco idear nuevas normas y/o procedimientos de aprobación para proyectos, autorizaciones o permisos, así como requerimientos – sin respaldo legal alguno –, de estudios u otros, puesto que, aunque lo tuvieran, esas materias se apartan del ámbito de acción del instrumento de planificación y se rigen por normas de otros servicios, o ya se encuentran reguladas en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza General.

- **En los casos de formulación o modificación de instrumentos de nivel intercomunal**, además de observarse estrictamente lo anteriormente señalado, toda vez que resulta aplicable también a este nivel de planificación, se deberá solicitar a la División de Desarrollo Urbano de este Ministerio, la revisión del proyecto de plan regulador intercomunal, antes del inicio del proceso de aprobación, esto es, previo a su envío en consulta a las Municipalidades respectivas.

En el caso de los Planes Reguladores Intercomunales o Metropolitanos que actualmente hayan superado la etapa de consulta a las Municipalidades, se hace presente que también deberán ser enviados a la División de Desarrollo Urbano para su revisión.

Si bien la Ministra que suscribe está consiente que esta revisión no se encuentra dentro las exigencias que contempla el proceso de aprobación de los Planes Reguladores Intercomunales o Metropolitanos, producto de la gravedad de los hechos ocurridos, ha estimado imprescindible esta instancia de revisión exhaustiva de la labor que les compete realizar a las Secretarías Ministeriales en estas importantes materias.

Finalmente, se hace presente que no se aceptará que en la revisión de los instrumentos de planificación citados, se repitan las observaciones de incumplimiento de la normativa de urbanismo y construcciones a que deben ajustarse obligatoriamente los planes reguladores, y que se contienen en el documento adjunto.

Saluda atentamente a Ud.,

  
*[Handwritten signature]*  
**PATRICIA POBLETE BENNETT**  
MINISTRA DE VIVIENDA Y URBANISMO

*[Handwritten initials]*  
VEBL / OFJ / MEBP / AMGC

  
MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO  
SUBSECRETARIA

Distribución

1. Destinatarios: Secretarías Ministeriales de V. y U. de todas las regiones
2. Sres. Jefes de Unidad de Desarrollo Urbano e Infraestructura de todas las regiones
3. Gabinete Sra. Ministra
4. Gabinete Sra. Subsecretaria
5. Departamento de Planificación y Normas Urbanas DDU
6. Oficina de Partes D.D.U.

## ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES OBSERVACIONES FORMULADAS POR LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

### I. CONSIDERACIONES RESPECTO DEL MARCO JURÍDICO.

- La Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), en los artículos 34 y 41 establece que la Planificación Urbana de los niveles intercomunal y comunal, tiene un carácter regulatorio y no orientador.

Considerando que, según el artículo 30 de la LGUC, la función de orientar es propia de la Planificación Urbana Regional, por tanto no corresponde a los planes reguladores comunales e intercomunales establecer normativas orientadoras.

Por lo anterior, las Secretarías Regionales Ministeriales deben velar por que se cumpla lo señalado, al momento de elaborar o revisar el instrumento, así como al evacuar el informe técnico sobre los Planes Reguladores Comunales.

- A su vez, respecto del nivel intercomunal, la LGUC establece que el Plan Regulador Intercomunal (PRI) será confeccionado por la Secretaría Regional Ministerial (SRM), con consulta a las Municipalidades correspondientes e Instituciones Fiscales que se estime necesario. Siendo por ende, imperativa la responsabilidad de este Ministerio en la generación de instrumentos que den cumplimiento cabal a los procedimientos que establece el marco normativo entregado por la legislación vigente, aspecto que al tenor de lo observado por CGR en sus devoluciones, presenta serias contravenciones al procedimiento establecido en dicho marco y no se compece con el ejercicio de una labor acuciosa y eficiente.

### II. JERARQUÍA DE CUERPOS LEGALES EN MATERIAS DE COMPETENCIA DE LOS INSTRUMENTOS.

- Atendido el carácter jerárquico de nuestro ordenamiento jurídico, los instrumentos de planificación territorial - en sus distintos niveles o campos de acción - deben circunscribirse estrictamente a lo previsto en la LGUC y OGUC, respecto de los contenidos y ámbito de acción que les son propios.

No corresponde, por tanto, transcribir ni citar, ni menos pretender dar aplicabilidad a disposiciones ya reguladas o establecidas en la LGUC u OGUC, y tampoco procede reiterar o transcribir normativas ya contenidas en esos cuerpos. A modo de ejemplo se puede señalar: definiciones de límite urbano, de área rural, exigencias para el desarrollo de proyectos específicos, declaración de "sectores" en los que no se permite subdivisión predial, salvo que se acredite que concurren los requisitos establecidos en el artículo 60 de LGUC, -reglamentado en detalle en el artículo 2.1.17. de la OGUC-, respecto de terrenos que por su especial naturaleza y ubicación no sean edificables, ni puedan subdividirse.



Asimismo, no corresponde que por intermedio de un instrumento de planificación se declare inaplicable o se vulnere una norma de un cuerpo legal superior, como eximir a las viviendas sociales del requisito mínimo de estacionamientos o regular exigencias que deben cumplir los permisos o autorizaciones que otorgan las Direcciones de Obras Municipales.

De modo similar es dable aclarar que no es de competencia de los Planes Reguladores la determinación de normas en materias que se encuentran radicadas en otros órganos del Estado, y que, por lo mismo, no corresponden a las normas urbanísticas propias de nuestra legislación. En concordancia con el criterio expresado en el dictamen N° 31.416 de 2009 de la Contraloría General de la República, no corresponde hacer referencia a las normas que rigen actividades específicas, toda vez que se trata de materias ajenas al ámbito de competencia del Plan Regulador y que los proyectos, posteriormente, deberán cumplir. Ejemplos: normas que regulan los bienes nacionales de uso público constituidos por cauces de ríos, lagos y esteros; normas sanitarias aplicables a cementerios, y a depósitos de residuos sólidos; normas de aeronáutica para aeropuertos; normas de ruido; normas sobre plantaciones, entre otras.

Tampoco procede incorporar conceptos y normas que no se encuentran definidos en la LGUC o en la OGUC, ni alterar el alcance estricto de ellos. En esta materia es necesario insistir en que los IPT, según su ámbito propio de acción, expresamente definido en la normativa de urbanismo y construcciones vigente, sólo pueden regular las normas urbanísticas, establecidas éstas en el inciso sexto del artículo 116 de la LGUC; cualquier otra disposición excede su ámbito de acción.

Para establecer estas normas urbanísticas, debe estarse a la definición que para cada caso establece la OGUC, sin transcribirla nuevamente en el instrumento, ni crear nuevas normas que se aparten de aquellas. Como ejemplo de lo anteriormente señalado, se hace presente que en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, no existen las definiciones de "Limite Urbano Intercomunal"; "Territorio Urbano Intercomunal", "Intensidad de Ocupación del Territorio", "anteparcos secundario", "fondos de sitio", entre otras.

Las materias referidas al "manejo medio ambiental", no corresponden a normas urbanísticas, y por lo mismo no son de competencia del Plan Regulador Intercomunal ni Comunal.

Del mismo modo, no procede que por medio de un Plan Regulador se confieran atribuciones o se generen exigencias de informes favorables o vistos buenos previos o requisitos que tengan similar finalidad, comprometiendo la intervención de los diversos organismos del Estado, como por ejemplo: a las Secretarías Regionales Ministeriales de Agricultura y de Vivienda y Urbanismo, al Asesor Urbanista, al Director de Obras Municipales, a la CONAF, entre otros.

Sobre esta materia cabe hacer presente que al momento de solicitarse la autorización o permiso de un proyecto, éste debe cumplir con todas las disposiciones legales o reglamentarias vigentes, no correspondiendo por tanto, que un IPT mencione estas exigencias.

### III. FORMULACIÓN Y CONTENIDOS DE LOS PLANES.

Cabe consignar que los instrumentos de planificación, específicamente los planes reguladores intercomunales y comunales, deben AJUSTARSE AL ÁMBITO DE ACCIÓN PROPIO DE CADA NIVEL, establecido en los artículos 2.1.7 y 2.1.10 de la OGUC, respectivamente.

Acorde a lo establecido en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y a lo señalado en el dictamen N° 32.020 de 2009, de la Contraloría General de la República, los elementos que componen los planes reguladores constituyen un solo cuerpo legal, por lo cual, no corresponde establecer en la Ordenanza del IPT, que deban leerse en forma "complementaria", toda vez que ello lleva implícito un orden de prelación no definido en la LGUC.

#### • SUPLETORIEDAD:

Según el artículo 2.1.3, de la OGUC, los Planes Reguladores Intercomunales y Comunales sólo podrán establecer disposiciones transitorias con carácter supletorio de las materias propias del otro nivel, en terrenos no planificados.

Es así como, una norma supletoria incorporada a la ordenanza del plan intercomunal – o el comunal –, según corresponda, sólo se aplicará en tanto no se promulgue el instrumento que tenga en propiedad la facultad de establecer dicha norma. Estas normas supletorias, deben establecerse mediante un artículo transitorio que quedará sin efecto al momento de entrar en vigencia el plan regulador que contenga las normas propias de su nivel.

Lo anterior tiene como propósito evitar que se produzca una superposición de normas en un mismo territorio, toda vez que siempre prevalecerá la norma del instrumento competente para regular el territorio de que se trate.

A modo de ejemplo, es posible incorporar, a nivel intercomunal, y en forma supletoria, entre otras: normas relativas a zonas de conservación histórica, definición de zonas, subzonas, usos de suelo, condiciones de edificación, estacionamientos, ochavos, declaratorias de utilidad pública y demás normas urbanísticas de este nivel.

Por su parte, en el nivel comunal, será posible incorporar supletoriamente, las normas que contempla el artículo 2.1.7, para el nivel intercomunal, tales como: límites de extensión urbana, clasificación de la red vial pública mediante la definición de vías expresas y troncales, la definición del uso de suelo de área verde de nivel intercomunal, las normas urbanísticas para las actividades

productivas de impacto intercomunal, las normas urbanísticas para las instalaciones destinadas a infraestructura de impacto intercomunal, entre otras.

De acuerdo a lo consignado en el artículo 2.1.7, de la OGUC, los Planes Reguladores Intercomunales, dentro de su ámbito propio, deberán definir los límites de extensión urbana.

En los casos de planes reguladores comunales, en que se requiera establecer límite de extensión urbana, ello podrá efectuarse supletoriamente, acogiéndose a lo establecido en el artículo 2.1.3. de la OGUC. Para esos efectos, se incorporará un artículo transitorio, en el cual debe quedar explicitado que regirá sólo hasta la formulación de un plan intercomunal que defina dicho límite.

- **ÁREAS DE RIESGO:**

En lo relacionado con estas áreas, es dable observar que su definición se encuentra contenida en la OGUC, por lo que no es de resorte de los instrumentos de planificación en análisis volver a definirla ni transcribir su definición.

Además, y en concordancia con lo previsto en el artículo 2.1.17, de la OGUC, la determinación de las áreas de riesgo debe estar respaldada por estudios fundados.

Cabe advertir que las áreas de riesgo no corresponden a un tipo de uso de suelo, sino que una limitación del territorio.

Los planes reguladores deben establecer las normas urbanísticas que correspondan a la zona afectada por un riesgo, para efectos de la ejecución de proyectos, de forma tal que, cuando se dé cumplimiento a lo señalado en el inciso quinto, del artículo 2.1.17, de la OGUC, éstos puedan aprobarse.

No corresponde al instrumento de planificación fijar procedimientos para la elaboración y aprobación de los estudios exigidos, los que deben ceñirse estrictamente a lo establecido en el artículo 2.1.17.

- **ÁREAS DE PROTECCIÓN:**

La determinación de las "Áreas de Protección" debe ajustarse a lo dispuesto en el artículo 2.1.18, de la OGUC. En tal sentido cabe señalar que los IPT sólo pueden reconocer áreas protegidas cuando éstas cuenten con protección oficial, correspondiendo que sean denominadas como tal, conforme al instrumento legal que las definió.

En los territorios en que se encuentran estas áreas protegidas, los planes reguladores deberán establecer las normas urbanísticas para su utilización, las cuales deberán ser compatibles con la protección oficialmente establecida que las determinó.

De acuerdo a lo anterior, no corresponde que en la Ordenanza del Plan se transcriba el límite de las áreas de protección contenido en la declaratoria oficial que las creó, ni incluir en la ordenanza, los atributos y condiciones para su intervención, cuando se trate de zonas e inmuebles de conservación histórica. Tampoco resulta pertinente que una autoridad que no cuenta con las competencias respectivas, establezca áreas de protección, ya que existen leyes especiales que otorgan facultades a determinados organismos del Estado. Sólo existe una excepción a lo señalado y corresponde a las facultades que tienen los PRC para definir zonas e inmuebles de conservación histórica.

No corresponde establecer normas urbanísticas en el área rural, ni menos amparándose en una denominación de área de protección. De acuerdo al número 3 del artículo 2.1.7. de la OGUC, sólo es pertinente reconocer las áreas oficialmente protegidas.

- **USOS DE SUELO Y ZONIFICACIONES:**

En relación a los usos de suelo permitidos y prohibidos, su denominación deberá atenerse estrictamente a la que establece la OGUC, en los artículos 2.1.24. al 2.1.37. de la OGUC.

Acerca de las definiciones que se contienen en el artículo 1.1.2. de la Ordenanza no resulta procedente que éstas se transcriban en los instrumentos, por cuanto dichas definiciones pueden ser modificadas en el texto reglamentario (OGUC), provocando desfases entre la OGUC y el instrumento de planificación, además de errores o dudas respecto de su aplicación. Ejemplo, las de actividades productivas, talleres y almacenamiento o bodega.

Asimismo, no corresponde utilizar denominaciones distintas a las establecidas en la OGUC. Como ejemplo de lo anterior, para denominar el uso de suelo de actividades productivas se les denomina actividades "económicas"; a zonas o subzonas se les denomina "sectores o subsectores"; la industria peligrosa, se asimila a "industria molesta"; a las zonas no edificables se les denomina zonas con restricción; a las áreas de riesgo se les denomina zonas de riesgo; a las actividades de impacto intercomunal se les denomina "significativas de nivel intercomunal". Se hace presente, que los conceptos subrayados son los que se ajustan a la normativa vigente.

- **NORMAS QUE SE APARTAN DE LAS MATERIAS QUE REGULAN LOS IPT:**

Respecto de los Sitios Arqueológicos o Paleontológicos SAP, no debieran formar parte de la zonificación, ya que no constituye una zona que como tal, se encuentre contemplada en la legislación vigente.

La determinación de Zonas o Inmuebles de Conservación Histórica, corresponde a una materia propia de un Plan Regulador de nivel comunal, no del PRI, salvo que se establezcan supletoriamente, en un artículo transitorio.

El emplazamiento de viviendas en zonas en las que no se permite el uso residencial deberá atenerse a lo señalado en el inciso final, del artículo 2.1.25, de la OGUC, en cuanto a que éstas pueden emplazarse en dichas zonas bajo las condiciones que dicho artículo establece.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2.1.7, de la OGUC, a los Planes Reguladores de nivel Intercomunal les corresponde definir las normas urbanísticas para las edificaciones e instalaciones destinadas a infraestructura de impacto intercomunal, por lo que no procede incluir "condiciones de localización o emplazamiento", sino que normas urbanísticas.

No corresponde indicar las características técnicas de las plantas de tratamiento de aguas servidas; los IPT sólo definen normas urbanísticas, por lo que estas instalaciones, como cualquier permiso que posteriormente se solicite, deberán cumplir en esa instancia con la regulación que les sea aplicable.

No son materias de regulación de un instrumento de planificación las normas técnicas y requisitos técnicos que se encuentran establecidos en la normativa de otros servicios. Las edificaciones deberán cumplir dicha normativa al momento de solicitar su permiso o recepción.

En el caso de aeropuertos y campos militares, no corresponde establecerlos como zonas de restricción o especiales, si no se advierte la existencia de un decreto o resolución que las declare como tales. Esto, salvo que se trate de zonas "NO edificables" en conformidad con el artículo 2.1.17. "Radios de protección de infraestructura peligrosa".

No corresponde reconocer ni establecer "Equipamientos Intercomunales", dado que de acuerdo a lo establecido en el artículo 2.1.7, de la OGUC, no es materia que le corresponda definir a los Planos Reguladores Intercomunales, sino al nivel comunal, como un uso de suelo "equipamiento".

Cabe advertir que, de acuerdo a lo previsto en el artículo 2.1.33, de la OGUC, los cementerios corresponden a equipamientos de salud, cuya ubicación, según lo señalado en el artículo 2.1.34., de la OGUC, es de competencia de los Planes Reguladores Comunes o Planes Seccionales. A su vez, cabe reiterar que no corresponde a materias de los instrumentos de planificación hacer referencia a leyes o decretos que rigen actividades específicas como la de la especie.

Por otra parte, procede observar que no corresponde establecer la escala de los equipamientos, por cuanto ésta se encuentra supeditada a lo previsto en el artículo 2.1.36., de la OGUC.

Respecto del uso de área verde, cabe precisar que no existen los "estándares de áreas verdes", toda vez que las superficies de dichas áreas se determinan sólo en función de la densidad.

En tal sentido, se hace presente que a los planes reguladores no les compete incluir la posibilidad de ceder áreas verdes en predios ajenos al loteo. La OGUC establece que las cesiones deberán materializarse en las áreas declaradas de utilidad pública por el IPT respectivo que existan en el terreno a lotear y concuerden con el destino de las cesiones, y sólo a falta o insuficiencia de éstas, en el resto del terreno. Adicionalmente se debe hacer presente que dichas disposiciones se encuentran reglamentadas en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, por cuanto se apartan del ámbito de los planes reguladores.

En relación a la vialidad del plan, cabe reiterar que en la OGUC se encuentran establecidas las materias propias del ámbito de cada uno de estos instrumentos, en orden a fijar el perfil, trazado de las vías y sus anchos medido entre líneas oficiales, así como los ensanches de las vías existentes, distinguiendo con precisión sus tramos, y estableciéndose que de conformidad al artículo 59, de la LGUC, sólo se considerarán franjas afectas a utilidad pública los terrenos definidos en la Ordenanza del instrumento de planificación territorial y en sus planos respectivos.

Para los efectos del IPT no es relevante conocer la calidad jurídica de una vía, toda vez que lo que debe registrarse es la categoría de vía en que se clasifica o a la cual se asimila.

No procede por tanto, establecer en la Ordenanza del plan que dichas características deberán ser definidas por otros planes y menos aún a través del desarrollo de proyectos específicos. Cabe advertir que **no es competencia de los instrumentos de planificación regular el desarrollo de proyectos específicos.**

Cabe aclarar que la accesibilidad a los caminos públicos no es materia que deba ser tratada en un Plan Regulador, sino que debe estarse a lo preceptuado en el D.F.L N° 850 de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, en la medida que dicha materia se encuentra radicada en el citado organismo.

La disposición de aguas lluvias y demás materias referidas a los caminos públicos, son aspectos que se encuentran expresamente establecidos en normas de competencia de otros organismos de la Administración, por lo cual no son materias de los planes reguladores y no deben ser tratados en los IPT.

Por razones similares los planes reguladores no pueden establecer normas para el manejo, procesamiento y preselección de residuos sólidos domiciliarios, evacuación de aguas servidas o efluentes contaminantes o cualquier otra norma que se aparte de las normas urbanísticas.

En tal sentido cabe reiterar que las exigencias respecto de los proyectos de loteo y urbanización, son materia de la OGUC y no de los instrumentos de planificación.

Los planes reguladores no pueden establecer "condiciones de uso", sino sólo normas urbanísticas, acorde con la LGUC y OGUC.

En las "Condiciones de Edificación", no corresponde establecer normas respecto de materias que carecen de sustento jurídico, tales como: la fijación de usos de suelo diferenciados por pisos de una construcción. Ejemplos: uso residencial solamente a partir de tercer o cuarto piso, uso de equipamiento obligatorio en primer piso.

No es pertinente definir la altura máxima como xx pisos o metros más mansarda, por cuanto un elemento como ese no tiene una altura fija. Las alturas máximas deben ser fijadas siempre en metros y adicionalmente se pueden fijar en pisos.

No es materia del PRC fijar alturas mínimas por pisos en los recintos habitables, dado que esa materia se encuentra regulada en la OGUC.

Tampoco es materia de PRC fijar longitud máxima de fachada y transparencia visual en edificaciones. Adicionalmente, se hace presente que la transparencia no es una norma urbanística. Sin embargo, tratándose de zonas típicas, o sectores aledaños a monumentos nacionales y zonas de conservación histórica, se podrán establecer condiciones urbanísticas especiales, en cuanto al agrupamiento de los edificios y su relación con el suelo, a la morfología, y a las características arquitectónicas. (Art. 2.6.1, 2.7.8. y 2.7.9. de la OGUC).

No es materia de un IPT efectuar exigencias de arquitectura, como hall de acceso cerrado, tratándose de los recintos que generan ruidos, toda vez que no corresponde a una norma urbanística.

Tampoco es materia de un IPT permitir la concentración de áreas verdes en proyectos específicos, puesto que es contrario a lo regulado en la normativa vigente.

No corresponde tampoco al IPT, efectuar exigencias de diseño de los antejardines, así como contar con un % del predio arborizado con especies nativas.

No corresponde al IPT fijar exigencias de cualquier tipo de estudios, toda vez que ello se aparta de las competencias de dichos instrumentos. Ejemplo, Estudio para realizar excavaciones en subterráneos.

La "capacidad máxima de edificación", no corresponde a una norma urbanística de las contempladas en la OGUC.

No corresponde establecer una superficie máxima edificada por piso, sino coeficiente de ocupación de suelo y coeficiente de constructibilidad.

La altura máxima no puede definirse en función del ancho del antejardín, ya que ésta debe establecerse en el plan regulador.

Respecto a los distanciamientos exigidos para el funcionamiento de ciertas actividades, se precisa que la norma urbanística de distanciamiento se aplica al interior del predio en que se instalará la edificación y no puede afectar a terceros.

Respecto del "Nivel Natural del Terreno", procede anotar que la determinación del nivel del suelo natural debe atenerse a lo dispuesto en el artículo 5.1.13, de la OGUC, no siendo materia que pueda ser regulada en un IPT.

Por otra parte, la determinación de los "estándares de estacionamientos", es una materia propia de los Planes Reguladores de nivel comunal, por lo que no resulta procedente que en el instrumento intercomunal se establezcan "lineamientos" para su determinación.

Asimismo, establecer que un estudio técnico 'elaborado por un profesional especialista' fundamentará la dotación requerida de estacionamientos, resulta improcedente, toda vez que el artículo 2.4.1. de la OGUC señala que debe determinarlo el PRC.

### III. PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS.

Encontrándose expresamente regulado en el ordenamiento jurídico tanto el proceso de elaboración como el de aprobación de los planes reguladores en comento, no cabe sino concluir que los distintos organismos que participan en él deben observar el procedimiento específico establecido al efecto, no estando facultados para incorporar instancias ni disposiciones no contempladas en el mismo.

En los antecedentes que se adjunten a toma de razón, debe acreditarse el cumplimiento de todos los procedimientos establecidos en la OGUC, ejemplo: en el caso del PRI, en cuanto a consultar a las Municipalidades cuyo territorio está comprendido o es vecino al del Plan Regulador Intercomunal.

En el caso de modificaciones parciales de un plan regulador, el texto del decreto o resolución que las apruebe debe consignar claramente las normas que se mantienen y las que se modifican y/o derogan.

En los instrumentos que deben ser aprobados por el Consejo Regional, este organismo se deberá pronunciar sobre el proyecto en general, esto es Ordenanza, Memoria Explicativa y Planos que lo componen, lo que posteriormente será promulgado por resolución del Intendente. En este caso, en el texto de la resolución respectiva, se deberá transcribir el texto íntegro de la Ordenanza del Plan.

En cuanto al ingreso de estos planes al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), es menester señalar que dentro del contexto normativo vigente, en relación con la materia, - de acuerdo al artículo 10, letra h), de la ley N° 19.300, y a lo indicado en la OGUC -, la regla general establece que un

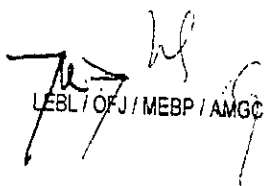


proyecto o actividad sometido al SEIA, debe contar con una Declaración de Impacto Ambiental, salvo que genere o presente alguno de los efectos, características o circunstancias que, de conformidad con la normativa vigente harían necesaria la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental, correspondiendo a la autoridad ambiental competente pronunciarse, en su oportunidad, sobre esa materia.

Cabe agregar que dicha Autoridad no puede exigir, dentro de este proceso, que estos instrumentos de planificación se aparten de la legalidad vigente, por cuanto resulta un rol preponderante la representabilidad de nuestra SEREMI, la que debe indicar a los otros organismos del Estado las limitaciones que presentan los IPT para normar aspectos que se aparten de las normas urbanísticas y que por lo demás corresponden -en la mayoría de los casos- a materias que deben ser reguladas mediante Leyes o modificaciones de las leyes vigentes, precisamente por aquellos servicios que pretenden incluirse en los planes reguladores.

Finalmente, es dable hacer presente que en el evento que se hubieren introducido **modificaciones** al proyecto de plan regulador ya calificado favorablemente, la autoridad ambiental competente, deberá determinar la naturaleza de las mismas y definir si el proyecto debe reingresar a evaluación o no.

PATRICIA POBLETE BENNETT  
MINISTRA DE VIVIENDA Y URBANISMO

  
LEBL / OFJ / MEBP / AMGC





Ilustre Municipalidad de  
Valparaíso



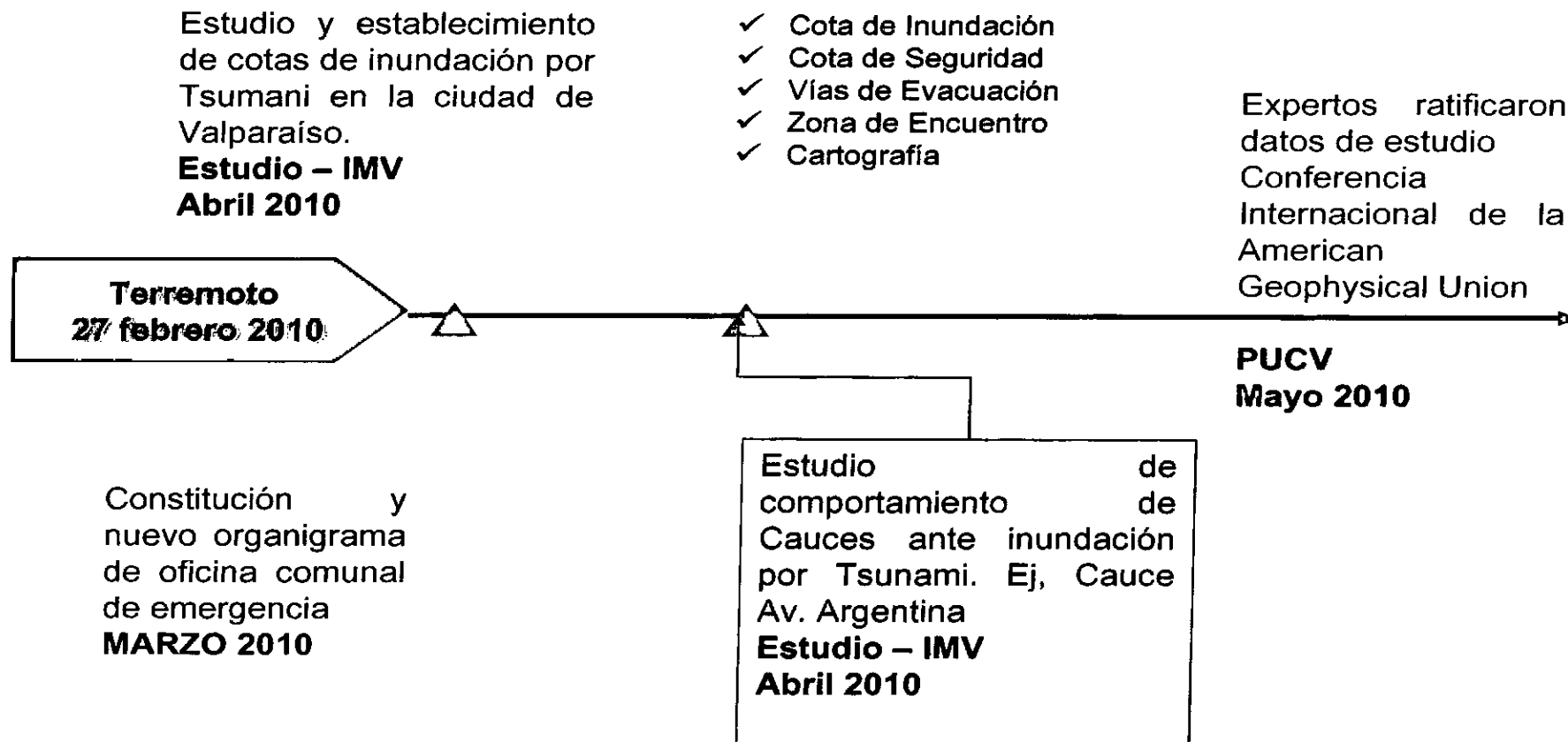
---

# Síntesis de Gestión de Protección Civil Comunal

---

Ilustre Municipalidad de Valparaíso  
Departamento de Emergencia Comunal

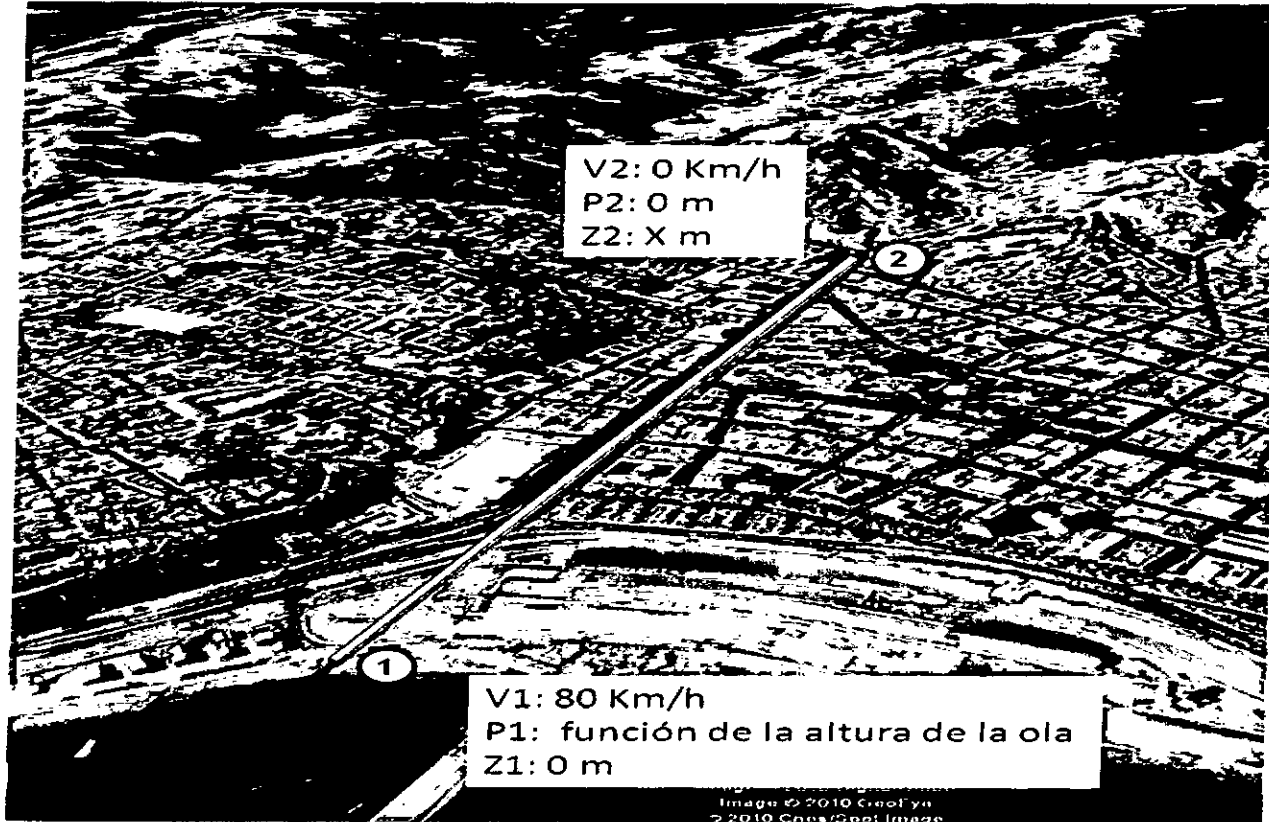
# Síntesis de Gestión de Protección Civil Comunal



# Estudio zona de riesgo por inundación por Tsunami



## Estudio de cauces (Bernoulli)



# Estudio zona de riesgo por inundación por Tsunami

---

**Actividades:  
Conferencia  
Internacional de la  
American Geophysical  
Union - PUCV  
Mayo 2010**

**Sr Alcalde de  
Valparaíso  
Demarcando zona de  
inundación (cota 10  
msnm)**



## Oficina comunal de Emergencia

---

### ✓ **OFICINA COMUNAL DE EMERGENCIA:**

DECRETO: 2798 – 2010

CREACIÓN DEL REGLAMENTO DE PROTECCIÓN  
CIVIL COMUNAL.

### ✓ **PLAN COMUNAL DE PROTECCIÓN CIVIL:**

# Proyecto Adquisición de Señalética de Tsunami

---

Diseño de Proyecto de  
Señalética Urbana  
**Junio 2011**

✓ **Proyecto:**  
Se diseñó el proyecto  
Se subió al portal de mercado publico  
Se declara desierta



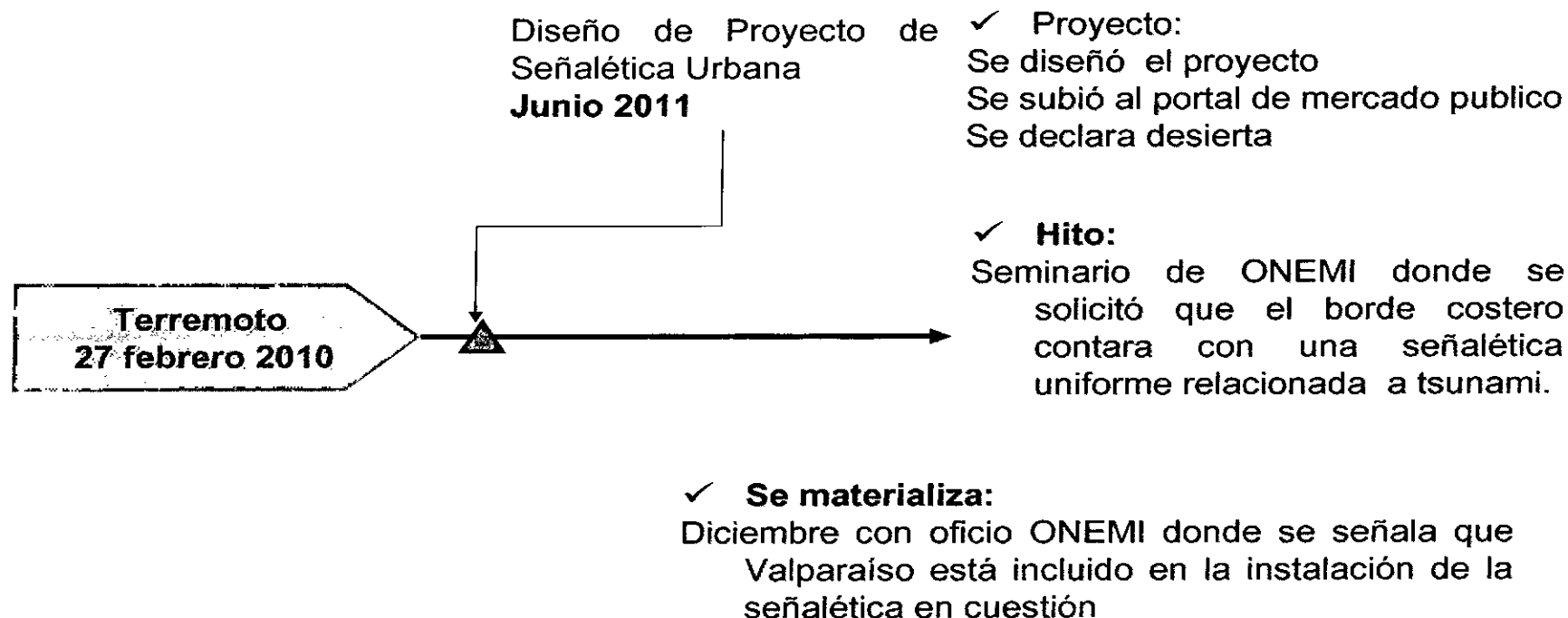
✓ **Hito:**  
Seminario de ONEMI donde se  
solicitó que el borde costero  
contara con una señalética  
uniforme relacionada a tsunami.

✓ **Se materializa:**  
Diciembre con oficio ONEMI donde se señala que  
Valparaíso está incluido en la instalación de la  
señalética en cuestión

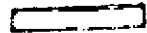


# Proyecto Adquisición de Señalética de Tsunami

---



# Proyecto Adquisición de Señalética de Tsunami



ALFARAKO

2011

ALFARAKO

ALFARAKO

ALFARAKO

ALFARAKO

ALFARAKO

ALFARAKO

ALFARAKO

Oficio donde se comunica de la IMV que está incluida en proyecto señalética



ALFARAKO

ALFARAKO

ALFARAKO

ALFARAKO

ALFARAKO

Convenio ONEMI - IMV señalética

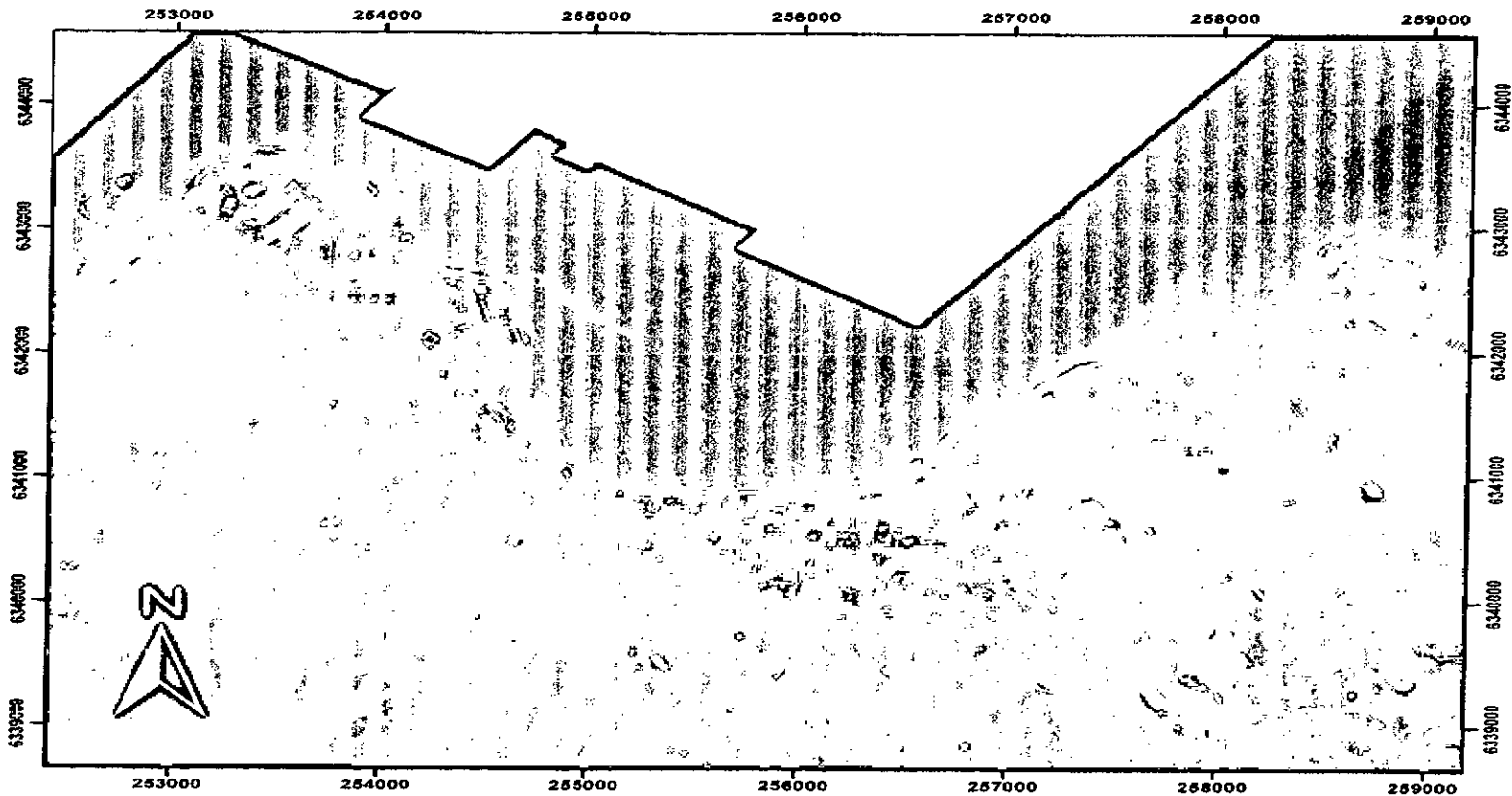
# SEÑALÉTICA ZONA SEGURA ANTE TSUNAMI CIUDAD DE VALPARAÍSO



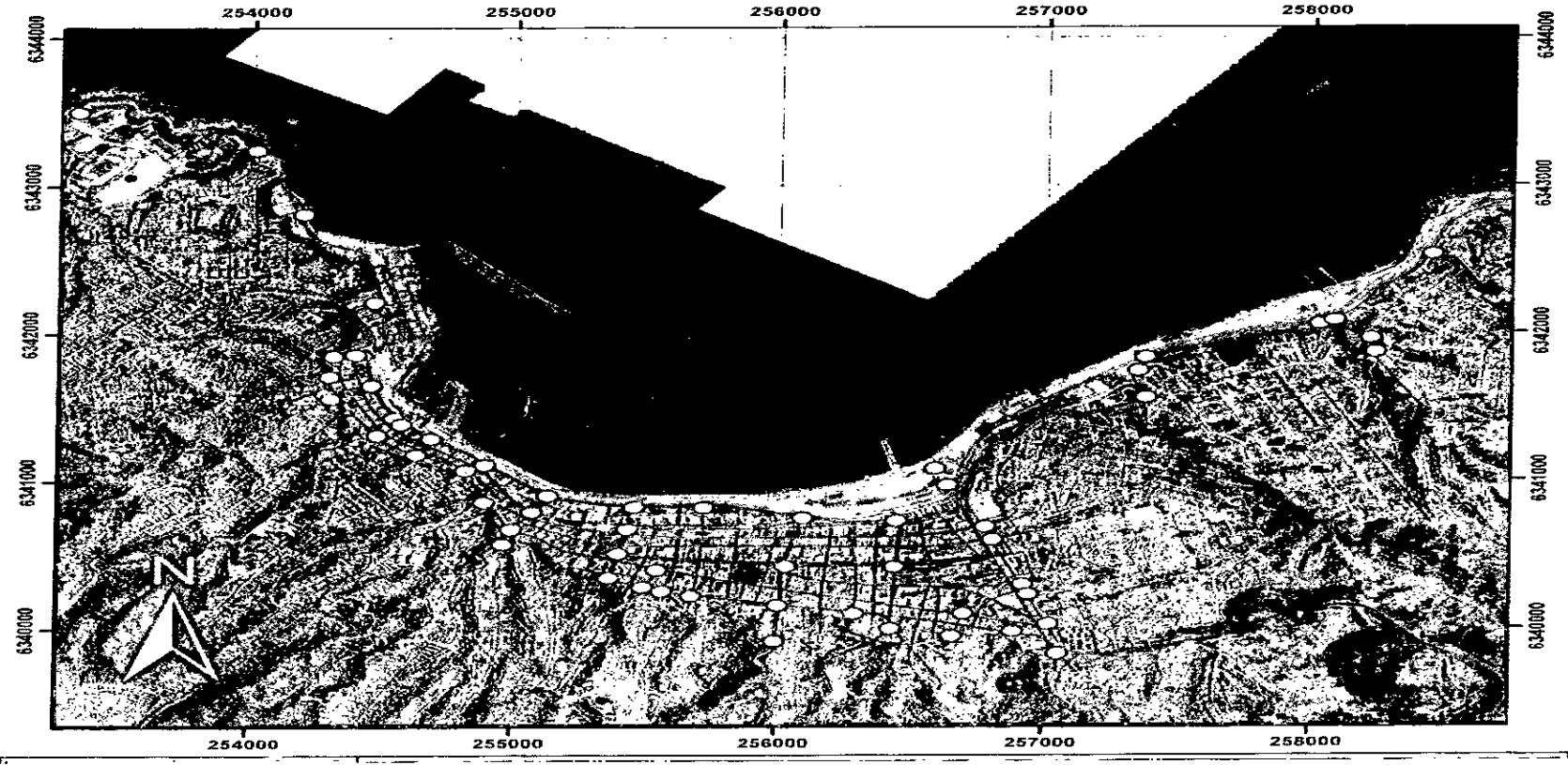
ZONA  
SEGURA



ZONA  
SEGURA



# SEÑALETICA VÍAS DE EVACUACIÓN TSUNAMI CIUDAD DE VALPARAÍSO



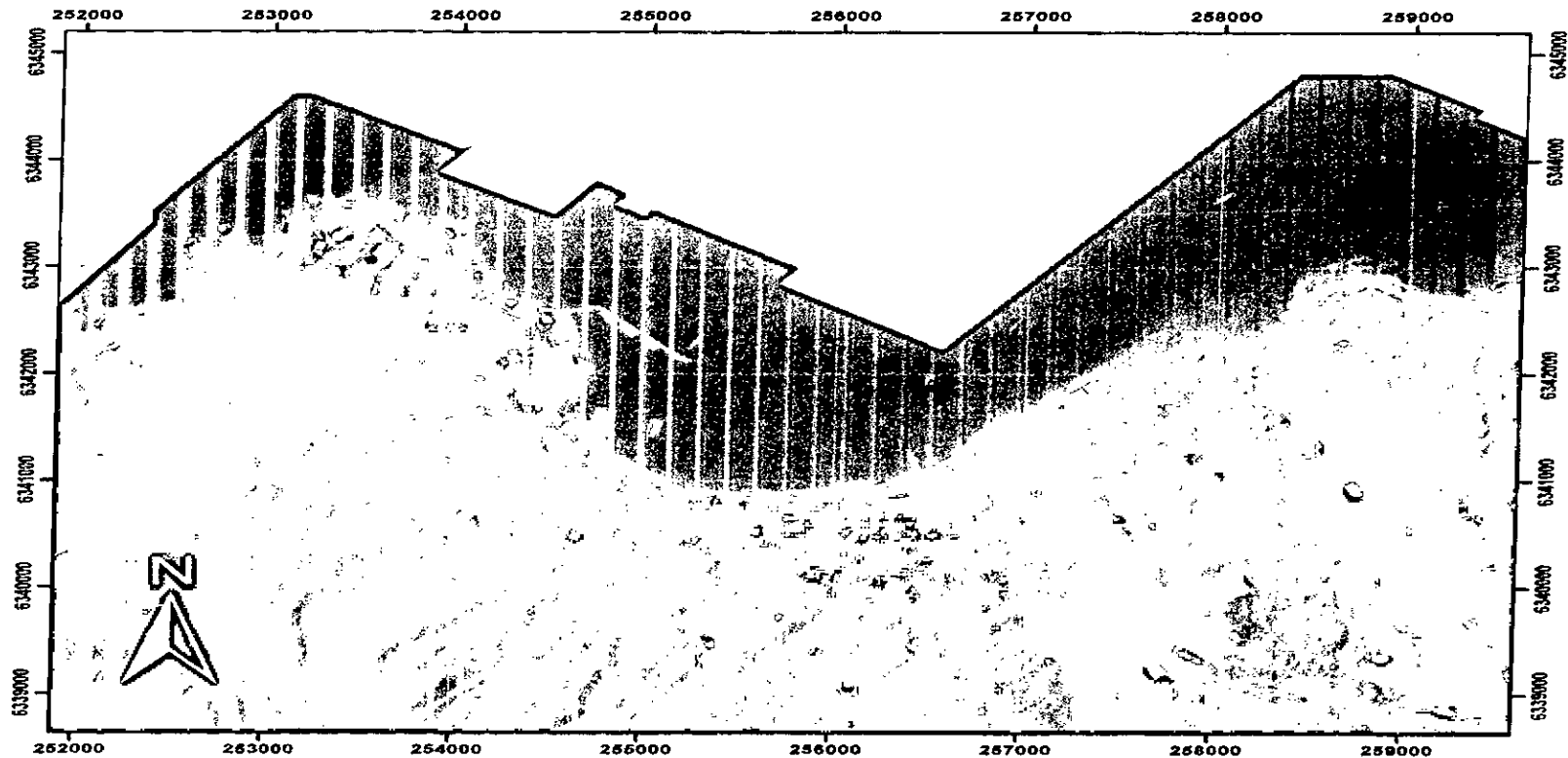
# LOCALIZACIÓN SEÑALÉTICA RIESGO DE TSUNAMI CIUDAD DE VALPARAÍSO



ZONA RIESGO



ZONA RIESGO



# Proyecto Adquisición de Señalética de Tsunami

40 UNIDADES DE  
RIESGO POR  
TSUNAMI



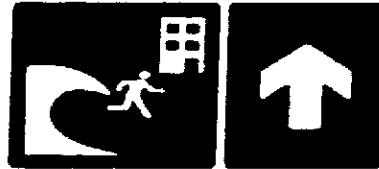
ZONA DE AMENAZA  
**TSUNAMI**

35 UNIDADES  
DE ZONA  
SEGURA



ZONA DE  
**SEGURIDAD**

90 UNIDADES  
VÍAS DE  
EVACUACIÓN



EVACUACION HACIA  
**NOMBRE  
DEL LUGAR  
200 m**

# Proyecto Adquisición de Señalética de Tsunami

---

Diseño de Proyecto de  
Señalética Urbana  
**Junio 2011**

**Terremoto  
27 febrero 2010**

✓ CONVENIO ESTÁ FIRMADO  
(08/02/2011).

✓ IMPORTANTE DESTACAR QUE LAS  
165 SEÑALÉTICAS SE ENCUENTRAN  
EN BODEGAS MUNICIPALES.

✓ ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO:  
ESPERA DE "ANEXO B" DE  
EMPRESAS DE SERVICIOS



Ilustre Municipalidad de  
Valparaíso



---

# Síntesis de Gestión de Protección Civil Comunal

---

Ilustre Municipalidad de Valparaíso  
Departamento de Emergencia Comunal





entrar

La conquista del  
Borde Costero

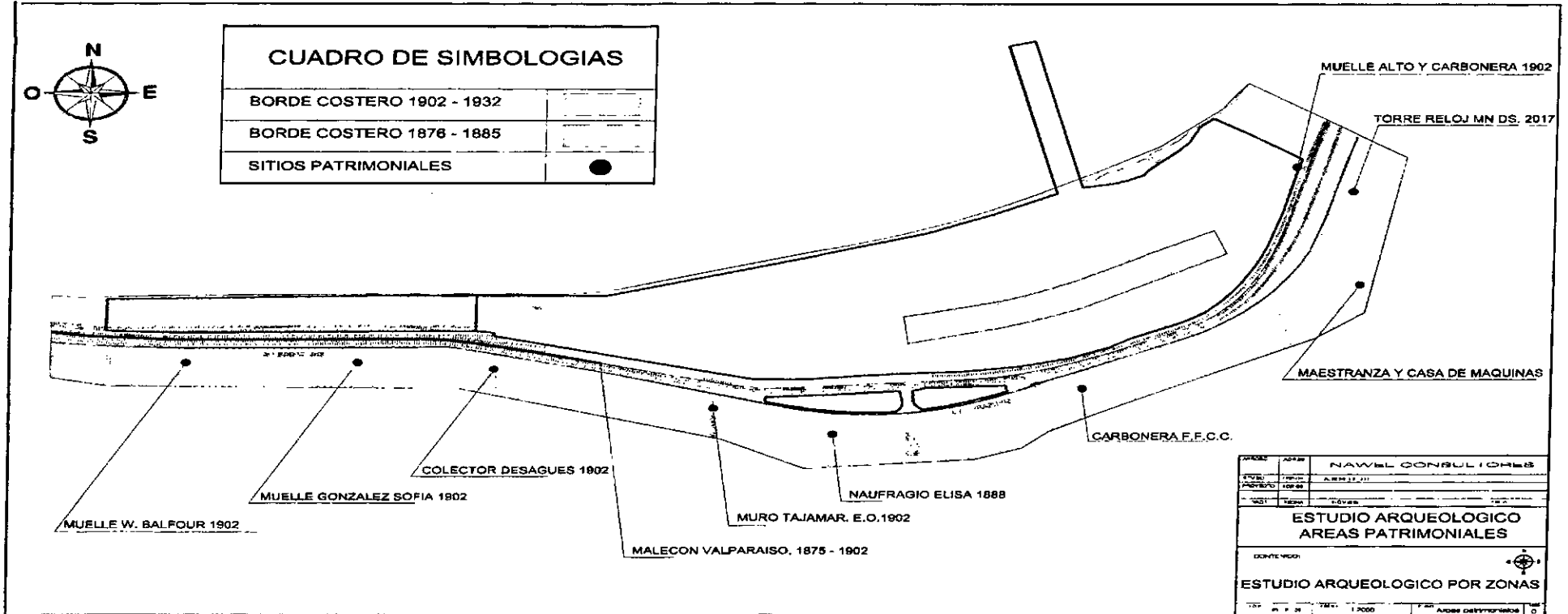
VALPARAÍSO

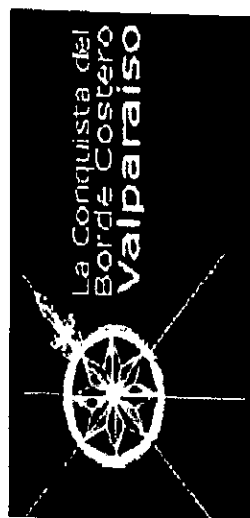


NAWEL  
CONSULTORES

**ESTUDIO ARQUEOLOGICO  
DESARROLLADO POR NAWEL CONSULTORES**

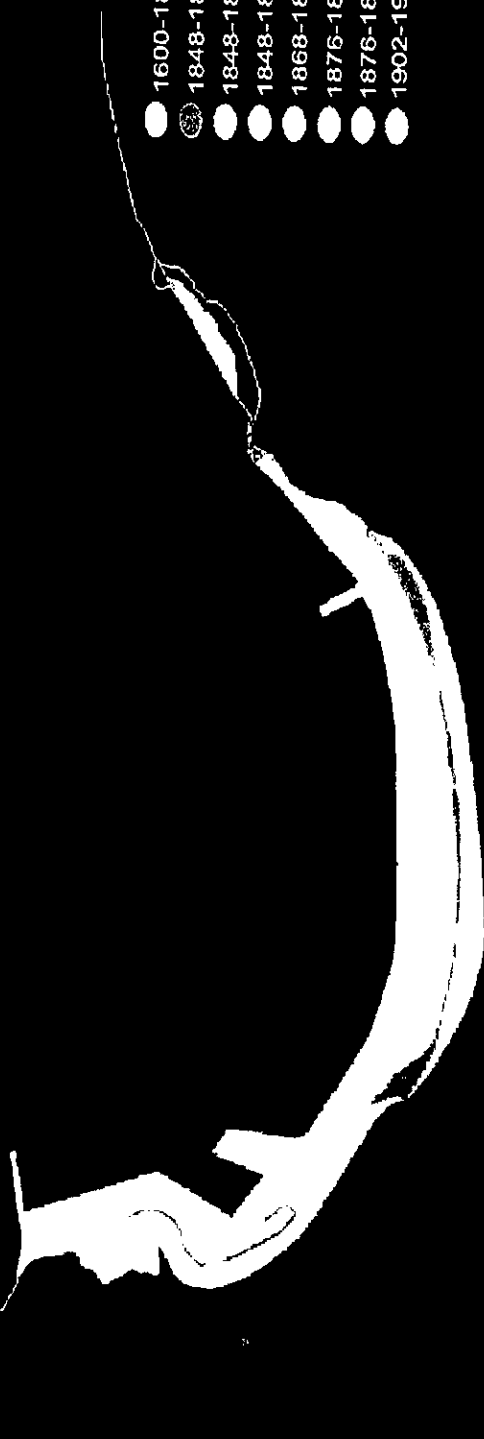
**PRESENTADO AL CONSEJO PARA EL DESARROLLO DEL BORDE COSTERO EN SESION N° 36**





# Valparaíso

la conquista del borde costero



- 1600-1826
- 1848-1868
- 1848-1884
- 1848-1885
- 1868-1876
- 1876-1880
- 1876-1885
- 1902-1940

inicio

siguiente



MUSEO DEL  
PUERTO DE VALPARAÍSO

1ª etapa

2ª etapa

3ª etapa

4ª etapa

## Introducción

El puerto y la ciudad de Valparaíso no han sido un obsequio de la naturaleza, por el contrario, fueron el fruto de la voluntad y la constancia de sus habitantes, que a lo largo de 4 siglos, han imaginado un sitio urbano y han luchado contra los elementos para hacer realidad esta ciudad única en el mundo.

El borde costero porteño se nos va develando desde los grabados y mapas barrocos del siglo XVII, hasta la ilustrada precisión de los planos del siglo XVIII y XIX. A través de las imágenes vamos descubriendo las características primigenias del borde costero porteño: playas, escolleras, acantilados y las primeras obras constructivas como fuertes, muelles, rompeolas, entre otras.

más

inicio

siguiente



La Conquista del  
Borde Costero  
Valparaíso

1ª etapa

2ª etapa

3ª etapa

4ª etapa

## Introducción

El puerto y la ciudad de Valparaíso no han sido un obsequio de la naturaleza, por el contrario, fueron el fruto de la voluntad y la constancia de sus habitantes, que a lo largo de siglos, han imaginado un sitio como resultado de la constante intervención humana, desde el siglo XVII hasta el siglo XX. Prueba de esto, son los abundantes

En el caso de Valparaíso, nos va develando desde los grabados y mapas barrocos del siglo XVII, hasta la ilustrada precisión de los planos del siglo XVIII y XIX. A través de las imágenes vamos descubriendo las características primigenias del borde costero porteño: playas, escolleras, acantilados y las primeras obras constructivas como fuertes, muelles, rompeolas, entre otras.

más

En este devenir histórico podemos apreciar la conquista de los fondos marinos cercanos a la costa; que fue necesario desecar y rellenar para uso de la creciente ciudad y su puerto. La ejecución del Proyecto Kraus entre 1902 y 1932; significó por su envergadura la concreción de todas las aspiraciones y trabajos anteriores al siglo XX. La transformación completa e irreversible de los terrenos ganado al mar le dió a Valparaíso un puerto digno de su importancia en el contexto sudamericano y mundial.

La investigación estableció 4 etapas sucesivas; las tres primeras hacen referencia a los terrenos ganados al mar hasta 1902, y la última muestra como se consolidó el borde costero actual, con la creación, reubicación y modernización de la infraestructura portuaria y urbana.

La Conquista del  
Borde Costero  
VALDÉS



1ª etapa

2ª etapa

3ª etapa

4ª etapa

## Primera Etapa 1600-1847

imagen  
naufragios  
estructuras

El borde costero no sufrió mayores modificaciones, salvo las producidas por los fenómenos naturales habituales y humanos, como la incipiente urbanización del sector Puerto desde la Iglesia La Matriz hasta el edificio El Mercurio.

La orilla del mar comenzaba en Plaza Aduana, seguía por el lado norte de Plaza Echaurren, continuando por calle Cochran hasta el reloj Turri y terminaba en el promontorio rocoso frente al Mercurio, llamado "el Cabo de Hornos".

La línea costera llegaba hasta las actuales Plazas Aníbal Pinto y Victoria, siguiendo por calle Yungay hasta la desembocadura del Estero Delicias (Av. Argentina).

Para ir de la Aduana al Almendral existía un estrecho camino costero, entre el edificio Turri y la plaza A. Pinto, que durante los temporales se volvía intranisible. En tales casos se transitaba por el cerro

Concepción. Ensanándose posteriormente con rellenos y voladuras de rocas.

La extensa playa del Almendral (Av. Argentina), durante esta etapa solo experimenta pequeñas transformaciones, producto de la pesca artesanal en la caleta de Jaime (hoy Av. Francia) y los embancamientos aportados por los esteros.



**Primera Etapa 1600-1847**  
Imágenes  
naufragios  
estructuras



Aduana de Valparaíso. Fisquet 1836. La playa quedaba a corta distancia, en lo que ahora es calle Cochrane

1ª etapa

2ª etapa

3ª etapa

4ª etapa

# Primera Etapa 1600-1847

imágenes  
naturales  
estructuras

El borde costero no sufrió mayores modificaciones, salvo las producidas por los fenómenos naturales habituales y humanos, como la incipiente urbanización del sector Puerto desolado, Iglesia La Matriz hasta el edificio El Mercurio. 1 \*

La onilla del mar començaba en Plaza Aduana, seguía por el lado norte de Plaza Echaurren, continuando por calle Cochranes hasta el reloj Turri y terminaba en el promontorio Rocoso.

- 1 Nufante 1823
- 2 Dolores 1823
- 3 Ayerza 1823
- 4 Dolores 1823
- 5 Ciudad de Potosí
- 6 Ciudad de Potosí
- 7 John Echlin 1836

Para ir de la Aduana al Almendral existía un estrecho camino costero, entre el edificio Turri y la plaza A. Pinto, que durante los temporales se volvía intransitable. En tales casos se transitaba por el cerro Concepción. Ensançhándose posteriormente con rellenos y voladuras de rocas.

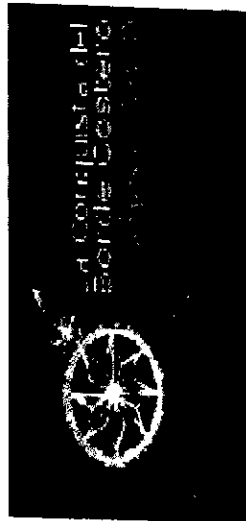
- 1 La extensión de la ciudad
- 2 (Av. Argentina) 1847
- 3 etapa solo extensión
- 4 transformación
- 5 la pesca artesanal
- 6 de Jaime Gabarrón
- 7 los esteros.

Inicio

volver







1ª etapa

2ª etapa

3ª etapa

4ª etapa



## Segunda Etapa 1848-1885

imagen  
naufrágios  
estructuras

Época de profundas transformaciones: urbanas, económicas, demográficas, sociales y culturales que se tradujeron en la creación de una nueva estructura urbana con la ocupación del borde costero del Almendral, el trazado de nuevas calles transversales, la instalación de bodegas, la construcción de muelles y la creación de la línea del ferrocarril que paulatinamente se continuó hacia el muelle de desembarques.

El bombardeo español de 1866 trajo por consecuencia nuevas modificaciones del borde al reconstruirse los Almacenes Fiscales y el inicio de la red de fuertes entre Punta Duprat y Punta Gruesa

Los terrenos ganados al mar entre 1848 y 1885 se realizaron casi secuencialmente y se ubicaron en:

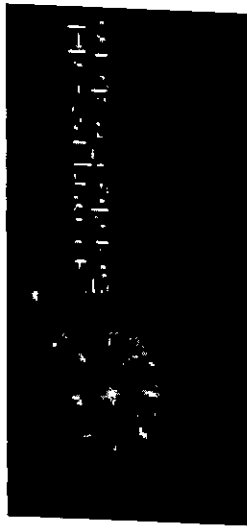
Punta Duprat hasta el Muelle de Pasajeros (Muelle Prat); una franja desde el Turri hasta Estero de Jaime (Av. Fraguera), y finalmente desde Estero de Jaime hasta desembocadura del Estero Delicias (Av. Argentina).

Al Noreste, se rellenó la playa Cabritería, ampliando los terrenos para uso ferroviario, lo cual permitió la instalación de una maestranza.

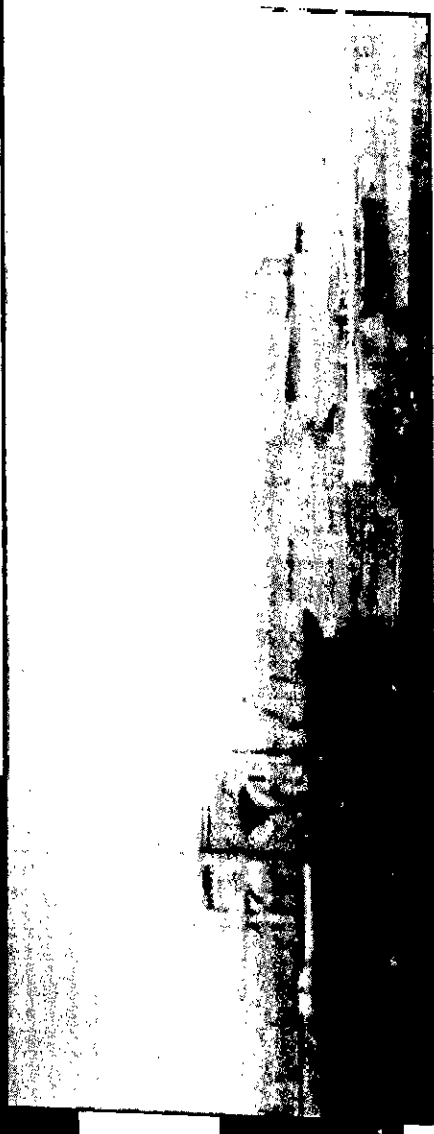
Nuevos rellenos se habían efectuado en la Playa del Almendral entre 1876 y 1885, extendiéndose la línea férrea hasta el puerto y creando nuevas estaciones en Portales y Bellavista, las que ocupan los terrenos recientemente ganados al mar.

Inicio

siguiente



**Segunda Etapa 1848-1885**  
imágenes  
naufragios  
estructuras



Muelle Fiscal, Chassin de Throuber.  
Hacia 1876 se construye el Muelle  
Fiscal de carga, lo que obliga a extender  
la línea férrea hasta el, naciendo una  
nueva estación en el sector puerto.





## Segunda Etapa 1848-1885

Imágenes  
naufragios  
extructuras

Época de profundas transformaciones: urbanas, económicas, demográficas, sociales y culturales que se produjeron en la creación de una infraestructura urbana con la ocupación del borde costero del Almendral, el trazado de

nuevas calles transversales, la instalación de bocanudas, la construcción de muelles y la Central Eléctrica, la línea del ferrocarril que paulatinamente se continuará hacia el sur, el ferrocarril de pasajeros.

- 19 Edif. 1854
- 20 Edif. 1854
- 21 Edif. 1854
- 22 Edif. 1854
- 23 Edif. 1854
- 24 Edif. 1854
- 25 Edif. 1854
- 26 Edif. 1854
- 27 Edif. 1854
- 28 Edif. 1854
- 29 Edif. 1854
- 30 Edif. 1854
- 31 Edif. 1854
- 32 Edif. 1854
- 33 Edif. 1854
- 34 Edif. 1854
- 35 Edif. 1854
- 36 Edif. 1854
- 37 Edif. 1854
- 38 Edif. 1854
- 39 Edif. 1854
- 40 Edif. 1854
- 41 Edif. 1854
- 42 Edif. 1854
- 43 Edif. 1854
- 44 Edif. 1854
- 45 Edif. 1854
- 46 Edif. 1854
- 47 Edif. 1854
- 48 Edif. 1854
- 49 Edif. 1854
- 50 Edif. 1854
- 51 Edif. 1854
- 52 Edif. 1854
- 53 Edif. 1854
- 54 Edif. 1854
- 55 Edif. 1854
- 56 Edif. 1854
- 57 Edif. 1854
- 58 Edif. 1854
- 59 Edif. 1854
- 60 Edif. 1854
- 61 Edif. 1854
- 62 Edif. 1854
- 63 Edif. 1854
- 64 Edif. 1854
- 65 Edif. 1854
- 66 Edif. 1854
- 67 Edif. 1854
- 68 Edif. 1854
- 69 Edif. 1854
- 70 Edif. 1854
- 71 Edif. 1854
- 72 Edif. 1854
- 73 Edif. 1854
- 74 Edif. 1854
- 75 Edif. 1854
- 76 Edif. 1854
- 77 Edif. 1854
- 78 Edif. 1854
- 79 Edif. 1854
- 80 Edif. 1854
- 81 Edif. 1854
- 82 Edif. 1854
- 83 Edif. 1854
- 84 Edif. 1854
- 85 Edif. 1854
- 86 Edif. 1854
- 87 Edif. 1854
- 88 Edif. 1854
- 89 Edif. 1854
- 90 Edif. 1854
- 91 Edif. 1854
- 92 Edif. 1854
- 93 Edif. 1854
- 94 Edif. 1854
- 95 Edif. 1854
- 96 Edif. 1854
- 97 Edif. 1854
- 98 Edif. 1854
- 99 Edif. 1854
- 100 Edif. 1854

1º etapa

2º etapa

3º etapa

4º etapa

- Muros rompeolas en Cruz de Reyes 18-19
- y Plaza del Orden
- Muelle de fierro de Cousiño 20
- Nva. Fábrica de Gas 21
- Desembocadura estero La Aguada 1860 22
- Muelle de Alvarez 1884 23
- Muelle de Asseo 1884 24
- Muelle de Ballesteros 1884 25
- Muelle de Ballesteros 1884 26
- Muelle de Ballesteros 1884 27
- Muelle de Ballesteros 1884 28
- Muelle de Ballesteros 1884 29
- Muelle de Ballesteros 1884 30
- Muelle de Ballesteros 1884 31
- Muelle de Ballesteros 1884 32
- Muelle de Ballesteros 1884 33
- Muelle de Ballesteros 1884 34
- Muelle de Ballesteros 1884 35
- Muelle de Ballesteros 1884 36
- Muelle de Ballesteros 1884 37
- Muelle de Ballesteros 1884 38
- Muelle de Ballesteros 1884 39
- Muelle de Ballesteros 1884 40
- Muelle de Ballesteros 1884 41
- Muelle de Ballesteros 1884 42
- Muelle de Ballesteros 1884 43
- Muelle de Ballesteros 1884 44
- Muelle de Ballesteros 1884 45
- Muelle de Ballesteros 1884 46
- Muelle de Ballesteros 1884 47
- Muelle de Ballesteros 1884 48
- Muelle de Ballesteros 1884 49
- Muelle de Ballesteros 1884 50
- Muelle de Ballesteros 1884 51
- Muelle de Ballesteros 1884 52
- Muelle de Ballesteros 1884 53
- Muelle de Ballesteros 1884 54
- Muelle de Ballesteros 1884 55
- Muelle de Ballesteros 1884 56
- Muelle de Ballesteros 1884 57
- Muelle de Ballesteros 1884 58
- Muelle de Ballesteros 1884 59
- Muelle de Ballesteros 1884 60
- Muelle de Ballesteros 1884 61
- Muelle de Ballesteros 1884 62
- Muelle de Ballesteros 1884 63
- Muelle de Ballesteros 1884 64
- Muelle de Ballesteros 1884 65
- Muelle de Ballesteros 1884 66
- Muelle de Ballesteros 1884 67
- Muelle de Ballesteros 1884 68
- Muelle de Ballesteros 1884 69
- Muelle de Ballesteros 1884 70
- Muelle de Ballesteros 1884 71
- Muelle de Ballesteros 1884 72
- Muelle de Ballesteros 1884 73
- Muelle de Ballesteros 1884 74
- Muelle de Ballesteros 1884 75
- Muelle de Ballesteros 1884 76
- Muelle de Ballesteros 1884 77
- Muelle de Ballesteros 1884 78
- Muelle de Ballesteros 1884 79
- Muelle de Ballesteros 1884 80
- Muelle de Ballesteros 1884 81
- Muelle de Ballesteros 1884 82
- Muelle de Ballesteros 1884 83
- Muelle de Ballesteros 1884 84
- Muelle de Ballesteros 1884 85
- Muelle de Ballesteros 1884 86
- Muelle de Ballesteros 1884 87
- Muelle de Ballesteros 1884 88
- Muelle de Ballesteros 1884 89
- Muelle de Ballesteros 1884 90
- Muelle de Ballesteros 1884 91
- Muelle de Ballesteros 1884 92
- Muelle de Ballesteros 1884 93
- Muelle de Ballesteros 1884 94
- Muelle de Ballesteros 1884 95
- Muelle de Ballesteros 1884 96
- Muelle de Ballesteros 1884 97
- Muelle de Ballesteros 1884 98
- Muelle de Ballesteros 1884 99
- Muelle de Ballesteros 1884 100

inicio

volver

1902

1ª etapa

2ª etapa

3ª etapa

4ª etapa

## Tercera Etapa 1885-1902

imagen  
naufragios  
estructuras

Este período es rico en avances tecnológicos e infraestructura urbana y portuaria. Se terminan de construir y comienzan a funcionar el Muelle Fiscal y líneas férreas hasta el Surco la primera Estación del Puerto se terminala red de fuertes junto a la orilla, culminando en 1885, los trabajos en terrenos ganados al mar entre Muelle Prat y Estero Delicias (Av. Argentina), que permitieron construir en el Almendral nuevas calles y avenidas junto a la costa (Blanco y Brasi). El sector Portales también fue rellenado en esta etapa originando la actual playa.

En 1902, fue aprobado, tras largos debates el Proyecto Kraus, de modernización de las instalaciones portuarias. Su realización se extendió casi por los 40 años siguientes, representando la última modificación importante del borde costero.

Esta etapa es la culminación de todos los trabajos previos hechos por las generaciones anteriores en la conquista de terrenos al mar.

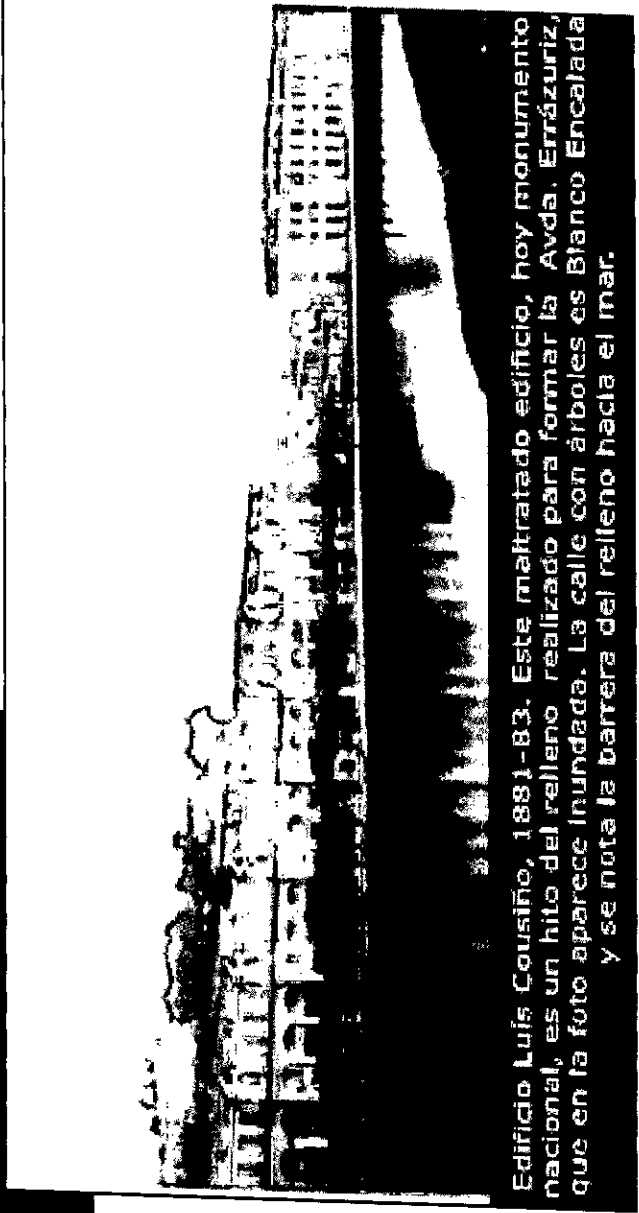
Inicio

Siguiente



## Tercera Etapa 1885-1902

imágenes  
naufragios  
estructuras



Edificio Luis Cousiño, 1881-83. Este maltratado edificio, hoy monumento nacional, es un hito del relleno realizado para formar la Avda. Errázuriz, que en la foto aparece inundada. La calle con árboles es Blanco Encalada y se nota la barrera del relleno hacia el mar.



INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS DE CHILE



## Tercera Etapa 1885-1902

### Imágenes naturales estructuras

Este período es rico en avances tecnológicos e infraestructura urbana y portuaria. Se terminan de construir y comienzan a funcionar el Muelle Fiscal y el Malecón, extendiéndose las líneas férreas hasta él. Surge la primera Estación del Puerto, se terminala red de fuertes junto a la orilla, culminando en 1885, los trabajos en terrenos ganados al mar entre Muelle Prat y Estero Delicias (Av. Argentina), que permitieron construir en el Almendral nuevas calles y avenidas junto a la costa (Blanco y Brasil). El sector Portales también fue rellenado en esta etapa originando la actual playa.

1ª etapa

2ª etapa

3ª etapa

4ª etapa

42

En 1902, fue aprobado, tras largos debates el Proyecto Kraus, de modernización de las instalaciones portuarias. Su realización se extendió casi por los 40 años siguientes, representando la última gran obra portuaria de Chile. En 1885 se inicia el Malecón, obra que tiene como antecedentes la construcción de la Playa Prat. Grace Marks 1897-43

39

36

41

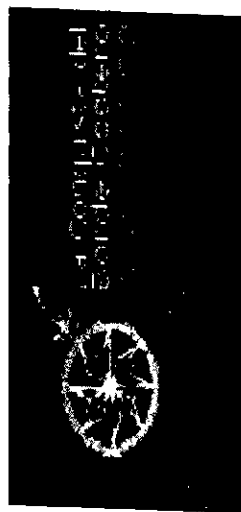
40

37

Inicio

volver





# Tercera Etapa 1885-1902

## Imágenes fotográficas estructurales

Este período es rico en avances tecnológicos e infraestructura urbana y portuaria. Se terminan de construir y comienzan a funcionar el Muelle Fiscal y el Malecón, extendiéndose las líneas férreas hasta el Sur, la primera Estación del Puerto, se termina la red de fuertes junto a la orilla, culminando en 1885, los trabajos en terrenos ganados al mar entre Muelle Prat y Estero Delicias (Av. Argentina), que se terminan en 1892 en el Almendral (Barridos de la costa) y el Estero de la Cruz (Barridos de la costa) y se terminan también el Estero de la Cruz y el Estero de la Cruz. Se terminan los trabajos de dragado y se comienza a construir el Muelle de la Cruz.

1ª etapa

2ª etapa

3ª etapa

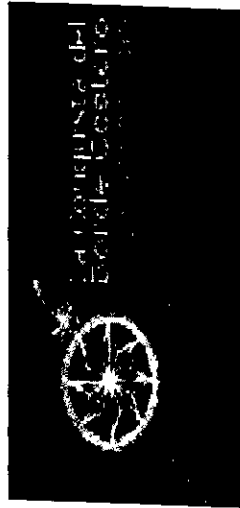
4ª etapa

- Muelle Gonzalez Soña 1902 42
- Colector desagües 1902 43
- Muratajamar E.O. 1902 44
- Carbonera F.C.C. 1902 45

- 42
- En 1902, fue aprobado, tras largos debates el Proyecto Kraus, de modernización de las instalaciones portuarias. Su realización se extendió casi por los 40 años siguientes, por lo que se puede decir que el puerto de Buenos Aires, se modernizó y cambió de fisonomía a lo largo de este período.
- 39
- 36
- 49
- 48
- 47
- Maestranza y casa de máquinas de los buques.
- Estación de agua potable.
- Muelle de la Cruz (Barridos de la costa).
- Baños de la Cruz (Barridos de la costa).
- Fuerte Andes, entre el Muelle de la Cruz y el Estero de la Cruz.
- Actual Estación de la Cruz 1902 45

Inicio

volver



## Cuarta Etapa 1902-1940

imagen

La realización del Proyecto Kraus, terminado en 1932 por los contratistas ingleses Pearson & Son, fue una obra de ingeniería, considerada por su complejidad como pionera a nivel mundial. Este proyecto significó el final de los rellenos artificiales, el enscauzamiento de los esteros que embancaban la bahía, la remodelación de las estaciones ferroviarias y la delimitación de nuevos espacios para los recintos portuarios.

Después del destructivo terremoto de 1906, los trabajos fueron coordinados con el Plan de Reconstrucción del Almirante, financiado por el estado entre 1907 y 1914; permitiendo el ensanche de vías, la creación de 3 amplias avenidas (P. Mante. Colón, Errázuriz) y el levantamiento del nivel de las calles en 1 ó 2 metros para drenar las aguas lluvias.

1ª etapa

2ª etapa

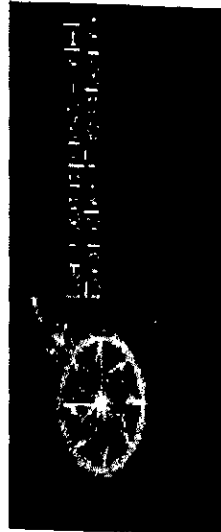
3ª etapa

4ª etapa

Los últimos cambios del borde costero posteriores a 1930, se realizan en la remodelación de la Plaza Sotomayor, la construcción de la Estación Puerto actual (1937), la elevación de las Torres del Muelle Prat y la remodelación urbana frente a la UCV en las antiguas bodegas de la Estación Barón. (Población Pedro Aguirre C.)

En los años 70, las modificaciones aportadas por la construcción de la Vía Elevada; rellenos, construcción de obras e intervención de los terrenos de la estación Barón, cambiaron el trazado del ferrocarril en ese sector.

inicio



Las fotografías del  
 Fondo de Historia

## Cuarta Etapa 1902-1940

imágenes

1ª etapa

2ª etapa

3ª etapa

4ª etapa

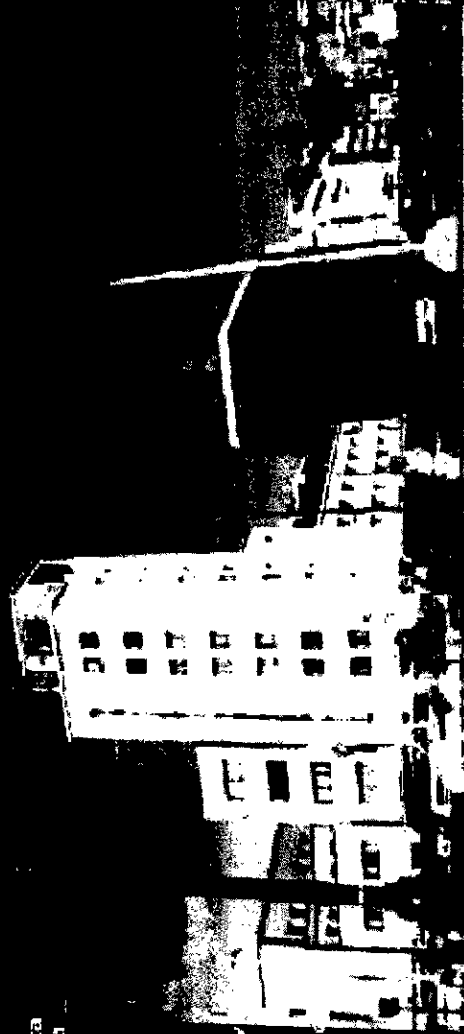


La realización del proyecto Kraus, terminado en 1932 por los contratistas ingleses Pearson & Son, fue una obra ingenieril, considerada por su complejidad como pionera a nivel mundial. Este proyecto significó el final de los rellenos artificiales, el encauzamiento de los esteros que embancaban la bahía, la remodelación de las estaciones ferroviarias y la delimitación de nuevos espacios para asedios y paseos.

El conjunto arquitectónico después del destruido ferrocarril de 1906, que las cubren, fue el Museo Nacional con el plan de reedificación de Rafael Almendral y la intervención de la Oficina de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Obras Públicas. El programa de obras incluía: el ensanchamiento de las vías, la construcción de 3 amplias avenidas (Adriana, Magdalena, Entreruz) y el levantamiento de la red de drenar las aguas lluvias.

...bles del borde  
 ...res a 1930, se  
 ...delación de la  
 ...a construcción  
 ... actual (1937), y  
 ... las Torres del  
 ...elación urbana  
 ...en las antiguas  
 ... Estación Barón,  
 ...fro Aguirre C.)

...modificaciones  
 ...construcción de  
 ...s, construcción  
 ...de los terrenos  
 ...; cambiaron el  
 ...il en ese sector.



inicio

volver

**MODIFICACION AL PLAN REGULADOR DE VALPARAISO**

**ZONAS A1, A3, B1 BORDE COSTERO**

**SECTOR BARON**

**ADRIANA GERMAIN PEIRANO  
ARQUITECTO  
ASESOR URBANISTA  
I. MUNICIPALIDAD DE VALPARAISO**

# MEMORIA EXPLICATIVA

## 1.- ANTECEDENTES GENERALES:

Tal como indica la circular DDU N 55, sobre elaboración de instrumentos de planificación territorial, el objetivo de un Plan Regulador Comunal es propender al desarrollo armónico del territorio comunal en concordancia con las metas regionales de desarrollo económico y social y formular una propuesta para organizar un determinado territorio.

La liberación del uso portuario primario y secundario de un importante sector del Plan de Valparaíso, plantea la necesidad de armonizar el destino de ese sector, con sus potencias y limitaciones con el resto de la ciudad para lograr promover el desarrollo económico y social de ésta.

La continua decadencia económica y el despoblamiento sufrido por Valparaíso en los últimos 50 años hacen necesario buscar como revertir esa situación. Este lugar ofrece una potencia a utilizar con ese objetivo.

El marco del Plan Regulador vigente desde 1984, sigue siendo válido en su análisis general, y ha sido complementado para este análisis con los estudios hechos por el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) del 2003 y los Estudios de URBE CADE IDEPE, para definir las alternativas de uso del Borde Costero de la provincia de Valparaíso, encargado por el MOP en el año 2001.

Posteriormente SISPLADE realizó un estudio adicional para este sector específico por encargo de la Empresa Portuaria de Valparaíso, que ratifica lo anterior.

**CUAL ES EL VALOR QUE ESTE LUGAR PUEDE OFRECER PARA EL DESARROLLO DE LA CIUDAD?**

En el marco de esta pregunta se desarrollo el análisis siguiente.

### **1.1.- Estrategia comunal de Desarrollo territorial:**

Cualquier propuesta de Modificación al Plan Regulador Comunal debe insertarse en los Términos de Referencia aprobados por Acuerdo Municipal de Agosto 2002 que se acompañan en anexo y que dan como pauta clave en general el concepto del respeto a la vista definida como "**Copropiedad del ojo**" bien común de la ciudad que debe ser preservado; la definición del anfiteatro en diversos bordes o terrazas de los cuales uno es el Borde Costero; el deseo de los habitantes de recuperar el Paseo por la Costanera, hecho que no requiere eliminar el uso portuario, sino la posibilidad de recreación o negocio a propósito de él; el concepto de los usos compartidos, planteado como la utilización de los diversos niveles en forma diferenciada; entre otros, todos temas recogidos por el que hacer municipal a través de múltiples observaciones.

El reconocimiento de Valparaíso como sitio Patrimonial Mundial por la UNESCO, como ciudad especialmente valiosa por su forma especial de ser habitada en la pendiente y por haber usado a fondo la modernidad del siglo XIX y principios del XX como para construir su suelo, el puerto, los cauces, las comunicaciones, refuerzan la necesidad de introducir la tecnología y avances del siglo XXI en aquello que queremos ocupar como ciudad nueva, sin que ello implique desmedro a lo anterior : la exacta congregación de ambos es lo que esta normativa quiere lograr.

La UNESCO ha pedido también reconocer y destacar las instalaciones portuarias y de transporte que existan en el borde portuario , como representativas de la ciudad industrial.

Estos conceptos son básicos para el desarrollo de esta propuesta.

### **1.1.- Desarrollo Económico y Social de Valparaíso.**

Valparaíso es una marca reconocida en el mundo, asociada a lugar remoto, misterioso, mitológico y a evocación literaria. La ausencia de la huella de modernismo del siglo XX, ha permitido que la ciudad se conserve diferente a todas las ciudades grandes de Chile, con una identidad, en posición de a las ciudades de Santiago o Viña del Mar. Lo que más destaca de la ciudad, entre otros, es su traza urbana , calles, escaleras, ascensores, miradores, la fachada continua y su arquitectura espontánea.

No obstante , lo anterior , desde el punto de vista económico social la situación hoy en día es diametralmente opuesta. El vertiginoso desarrollo nacional e internacional ha producido cambios de población y movimientos de masas urbanas que han afectado a Valparaíso.

#### **Crecimiento:**

Su vitalidad máxima se inicio, luego de la Independencia en 1811, con la apertura del comercio con todo país enemigo de España y el desarrollo de la producción local agricultura , minería y manufacturera. A ello se sumó la llegada de numerosos inmigrantes de espíritu emprendedor , especialmente británicos. En 1827 se estimaba que había alrededor de 3.000 ingleses.

Tal vitalidad fructificó con la colonización d de las costas del Pacífico de América del Norte con la fiebre del oro , la preponderancia chilena en los mares del Pacífico Sur y especialmente con la bonanza del salitre . A modo de ejemplo, en 1850 arribaron a la bahía 1,485 barcos , manteniéndose esta tendencia hasta fines de siglo . Este nivel de actividad portuaria sólo era superada por San Francisco , en toda la costa Pacífico.

Durante el siglo XIX la caída de los grandes imperios permitió que el comercio mundial se abriera a los cinco continente . Las rutas marítimas cruzan todos los océanos y los

puertos pasan ocupar un lugar clave en la economía mundial . No sólo se desarrollan los negocios directamente relacionados con la carga y descarga de buques ; almacenes, aduanas , embalajes, actividades de estiba y desestiba , armadores, astilleros y proveedores; sino también con la distribución de mercaderías y con la comunicación internacional , tecnología que en ese momento residía en los buques. Valparaíso concentraba así la comunicación , el correo, el telégrafo y por ende la posibilidad de control y coordinación que requerían las empresas. En 1852, se realiza la primera transmisión telegráfica entre la ciudad y Santiago . Además , al año siguiente se inaugura el ferrocarril que la une con la capital .

Resultaba lógico por tanto, que Valparaíso naciera el mercado financiero , la bolsa , los bancos, las compañías de seguros y toda la sofisticación tecnológica y social . En 1856, comenzó a operar el primer banco que conoce Chile . En 1857, comienza a operar la primera bolsa comercial del país . De las 18 sociedades anónimas que desde 1954 se establecieron en el país, 15 operan en Valparaíso.

En esa época , Valparaíso es la capital económica de Chile. Ello derivó un significativo proceso de industrialización . En efecto , desde 1865 la población de la ciudad ocupada en actividades industriales era escasamente menor que la de Santiago. Sin embargo , ya hacia fines de siglo, Valparaíso presentaba un nivel de industrialización superior a la capital , por la tecnología empleada y la proporción de mano de obra empleada . En esta ciudad residían los grandes negocios y las grandes fortunas del país.

Aquí nacieron gran parte de los avances y las sofisticaciones de la sociedad chilena del siglo XX. El primer diario (1861), el primer servicio de teléfonos, la primera red de agua potable, el primer alumbrado a gas del continente, la primera radioemisora, el primer club, la actividad deportiva, etc.

### ***Inicio de la decadencia:***

En el siglo XX una serie de cambios tecnológicos, políticos, económicos y sociales le quitan la relevancia a Valparaíso:

En 1912, se abre el canal de Panamá y la ciudad queda fuera de las principales rutas marítimas . Sus efectos se hicieron sentir de inmediato, entre 1912 y 1919, el número de naves se redujo de 634 a 283.

La primera Guerra Mundial aleja los capitales británicos y europeos de Valparaíso y Sudamérica . En pocos años decae la industria salitrera.

A lo anterior se suman los cambios experimentados al interior del país: la consolidación de la minería y del cobre como principal fuente de exportaciones de Chile; el modelo de industrialización nacional en vistas a sustituir las importaciones, la reforma del Estado, iniciada por Ibáñez, donde las decisiones en materia económicas se concentran en la capital; y la concentración del poder económico en grupos industriales y financieros de Santiago También afectaron los progresos y las

transformaciones que ha escala mundial y local experimenta el sistema de transporte y telecomunicaciones. El incremento de la red ferroviaria y vial de Chile, el desarrollo de la aviación comercial a gran escala y las innovaciones en el sistema naviero.

### ***Situación de Hoy:***

Como consecuencia de lo anterior, la distribución no se ha en Valparaíso, ni se almacena, ni se ambala. Crecientemente la fruta se inspecciona en "Inicio" en los packing y los trámites de aduana se realizan fuera del puerto. La mayor parte de las industrias característica de Valparaíso ya no están. - También se proyectan hacia Santiago instituciones señeras de la Región como son las Universidades Santa María y Adolfo Ibáñez. El polo financiero ha desaparecido. Las grandes distribuidoras radican en la capital.

Cabe señalar que, salvo excepciones, los cambios anteriores, no solo han afectado a Valparaíso sino también a otras ciudades y comunas del país. En el caso de estas últimas, muchas han pasado a ser "ciudades dormitorios" de la capital.

### ***Actividad portuaria y sus necesidades y requerimientos:***

Está claro a la luz del párrafo anterior que la única actividad que no podrá trasladarse a la capital es la de la transferencia portuaria y la de los usos que requieren estar en el borde mar. Por consiguiente esta actividad es relevante para la mantención de la vida de la ciudad y como tal deben ser preservados los lugares necesarios para que se desarrollen en la mejor forma.

De acuerdo al Plan maestro de la EPV se concentrará la actividad portuaria en la zona de aguas abrigadas por el Molo, la que será realizada por empresas concesionarias, hoy día TPS, las que harán inversiones en tecnología de punta para la operación de transferencia consiguiendo así aumentar la capacidad de ella al doble de la que hay hoy día (de 4,5 a 9MT). Con esta capacidad (9 sitios) se estima tener cubierta la demanda hasta el año 2015 a menos que se produzcan demandas extraordinarias productos de los nuevos TLC.

En ese caso se deberían construir nuevos sitios (4) en el sector Costanera y eventualmente en el Molo de Abrigo, de modo de aprovechar al máximo al Acceso Sur cuya capacidad de transporte cubre, con el diseño actual hasta 12 MT pudiendo ser ampliado.

Debe considerarse que parte de la carga sería transportada por vía férrea lo que debe agregarse a lo anterior, pudiendo también aumentar la participación del ferrocarril en el porcentaje de carga a transportar



En un escenario de crecimiento optimista y sin el desarrollo de nuevos puertos en la región, se estima que para el año 2020, con una carga sobre 20MT debería habilitarse un nuevo puerto en algunos de los sitios de Reserva Portuaria programados, sea en San Mateo o Yolanda.

En esta última ubicación se debería proveer de un nuevo acceso por Cabritería, funcionando este terminal independiente del ya existente, situación que urbanamente no se considera buena, por lo que debería privilegiarse la que ofrezca mejoras condiciones portuarias

A las anteriores consideraciones debería agregarse la posible operación los buques "post-Panamá", con mayor requerimiento de aguas profundas, lo que haría más necesaria la utilización de Valparaíso que posee esa característica.

Todo lo anterior permite suponer que el Puerto se mantendrá como actividad primaria predominante, que el territorio considerado por el Plan Maestro, dentro del área de "Aguas abrigadas por el Molo" para su operación, es el adecuado y que es posible desarrollar "usos compartidos" dentro del Borde Costero comunal, sin que ellos afecten la operación portuaria, sino por el contrario la complementen y a la vez obtengan del Borde otras posibilidades para el desarrollo de la actividad económica de la ciudad.

### ***1.3.- Fortalezas y debilidades de la ciudad:***

Hoy Valparaíso compite con otras ciudades. En el marco de esta competencia surgen tanto oportunidades como amenazas. Entre estas últimas, tal vez la más importante dice relación con la posibilidad ciertas de atraer inversión privada frente a la oferta de otras ciudades del país e incluso del mundo, para lo cual debe aprovechar sus fortalezas y mejorar sus debilidades.

#### ***Conectividad:***

Valparaíso sigue manteniendo una buena conectividad con un macroregión y con Santiago, lo que es a la vez un bien y un problema.

La construcción de la IV Etapa, que se plantea como un importante beneficio para la Región constituye un nuevo desafío para Valparaíso. En efecto, los niveles de servicio proyectados no sólo permiten acercar la ciudad al resto de la Región, sino acercar las demás ciudades a Valparaíso haciendo más fácil la relocalización de actividades económicas. Un efecto equivalente genera el desarrollo de las telecomunicaciones, con la aparición de internet. Cada vez menos, se requiere trasladarse. Mucho se habla que en un futuro cercano no se requerirá viajar para ir a trabajar o sostener una reunión, ya que se podrá hacer desde la casa. Afortunadamente, las encuestas origen destino

realizadas en la Región señalan que sólo un 33% de los viajes responden a motivos de trabajo.

#### ***Ubicación y características urbanas:***

La ubicación topográfica de la ciudad y su especial configuración la hacen un lugar privilegiado y único, situación que ha reconocido la UNESCO como "paisaje urbano".

A ello se debe agregar la ausencia de contaminación atmosférica y la conservación de una forma de vida más tranquila que la de la capital, atributos que se hacen deseables al elegir lugar de residencia o de paseo.

#### ***Posibles nuevos usos:***

Los viajes que se originan en la región y hacia ella, responden en un 70% a usos distintos a los del trabajo. Detrás de ellos se encuentran abierto un mundo de servicios y nuevos negocios que debe ser explorado y desarrollado, para los cuales es necesario generar las condiciones.

#### ***Turismo:***

Valparaíso, a diferencia de otras ciudades con las que compite, tiene una gran ventaja. Ella se encuentra en el ámbito del turismo. En efecto, su reciente designación como patrimonio histórico de la humanidad sumado a sus atractivos arquitectónicos, le permiten estar en condiciones de potenciar una de las nuevas industrias no contaminantes que han surgido desde fines de siglo pasado: el turismo.

#### ***Universidades:***

El gran Valparaíso concentra una oferta universitaria de alto nivel lo cual posibilita la existencia permanente de una gran cantidad de personas que a diario demandan una variedad y cantidad de servicios para los cuales la ciudad debe prepararse.

#### ***Capital cultural y legislativa:***

La reciente designación de la ciudad como Capital Cultural del país como también el hecho de ser la sede del Poder Legislativo, representan potencialidades que es necesario abordar con creatividad generando condiciones de infraestructura que posibiliten su desarrollo.

***En definitiva la estrategia de desarrollo de Valparaíso debe estar basada en el potenciamiento de sus cualidades de ubicación y paisaje, e incorporación de nuevas actividades económicas como lo son: el turismo, la educación y la cultura de manera de lograr volver a atraer la población que ha emigrado, resaltando las condiciones que la han calificado como ciudad única.***

***Junto a su actividad portuaria, estas actividades deben convertirse en los ejes de desarrollo estratégicos de la ciudad para su proyección en el largo plazo.***

#### **1.4.- Conclusiones:**

La evolución de la concepción de puerto requiere hoy día concebir su desarrollo como integrado y recíproco con la ciudad.

- El puerto de Valparaíso posee condiciones que le permiten un desarrollo internacional competitivo y sustentable en el largo plazo, de manera de seguir contribuyendo al desarrollo económico de la ciudad de Valparaíso, sus habitantes y del comercio exterior del país. Su mayor fortaleza fue y debe seguir siendo el tener una ciudad que lo respalde con una buena oferta de servicio de óptimo nivel.
- La ciudad requiere complementar su oferta actual de servicios con otros atractivos y servicios turísticos y comerciales de mejor nivel que le permitan mejorar la calidad de vida de sus habitantes y también recuperar parte de la población que ha emigrado.
- El primer y mayor atractivo que ofrece la ciudad al visitante es el contacto físico y visual con el mar.
- En Barón se abre la posibilidad de usar un territorio, hoy extraño a la ciudad, que permitiría crear el **borde urbano marítimo**, en el cual se puedan materializar los usos del borde costero antes descritos y asegurar su correcta ligazón con el entorno colindante, tanto terrestre como marítimo.
- Para hacerlo posible se requiere la modificación de los instrumentos de planificación vigentes a través de la tramitación de una Modificación al Plan Regulador de la comuna de Valparaíso.

## **2.-Análisis urbanos:**

### **2.1.- Situación actual de Usos del Borde Costero en la ciudad de Valparaíso**

#### **Usos portuarios:**

##### **Zona A1**

El Cabildo de Valparaíso de 1991 planteó como Estrategia de desarrollo puerto-ciudad desplazar la mayor cantidad posible de actividades secundarias del manejo portuario, en especial el transporte pesado y bodegaje, del borde costero, y radicarlas en la meseta de Placilla- La Pólvara. Para ello se planteó un nuevo acceso al puerto, que se denominó *el Acceso Sur*, como primer anillo de circunvalación de vialidad regional y se tramitó la Modificación al Plan Regulador de Valparaíso, sector Placilla, creando allí una Zona HI especialmente destinada al apoyo portuario, industrial y de transporte terrestre, la que se aprobó en 1995 y funciona hoy día.

Para el 2006 se estima terminar las obras del Acceso sur y así liberar definitivamente el borde costero de esos usos molestos potenciando en cambio los usos de Servicios,

Equipamientos, Turismo, especialmente relacionados con actividades propias del borde y del Puerto mismo en su calidad de Terminal Internacional y primer puerto de la costa Asia Pacífico.

### **Zona A3:**

Así se denominó el área de Yolanda-Barón para permitir el uso de recinto extraportuario en esos terrenos, donde funciona el terminal de SAAM desde 1989. Luego de los planteamientos del Cabildo y como parte de la misma Estrategia, se estudió durante el año 1995 el Seccional Yolanda – Barón tendiente al mismo objetivo de liberar de usos de bodegaje el sector costero, pero no llegó a término del trámite por objeciones relacionadas con no restringir el área portuaria a futuro.

El Plan maestro actual de la Empresa Puerto Valparaíso ,EPV, al contrario del Plan maestro de 1995, considera una reserva Portuaria en el sector Yolanda, la que podría ser necesaria en un horizonte optimista de crecimiento sostenido de la transferencia de carga después del año 2020.

Sin embargo debe quedar claramente explicitado que las obras del Acceso Sur han sido hechas para liberar el plan de la ciudad del tráfico pesado y cualquier uso portuario de carga en Yolanda deberá generar su propio acceso, sin interferir con la ciudad y sólo podrá conectarse con el puerto- poniente por ferrocarril o por el Acceso Sur.

### **Infraestructura ferroviaria ,vial y de transporte público::**

La Empresa de Ferrocarriles EFE definió el traslado de las instalaciones de Maestranzas y Cocheras a Limache, con lo que se libera de ese uso los terrenos de su propiedad, que ocupaban gran parte del borde costero, quedando como necesarios sólo los que ocupan las vías y las Estaciones.

Merval por su parte ha planteado su IV Etapa como el desarrollo de un Metro pesado sin variar la estructura de "vía férrea" con todos sus gravámenes y restricciones de atravesio.

Valparaíso sigue siendo el terminal de locomoción colectiva intercomunal, la que ingresa a Valparaíso por la Av. España y travesía la ciudad por la Av. Errázuriz, vía de carácter troncal, hasta Playa Ancha, ambas vías desde su origen ubicadas en la cercanía del Borde Costero, y paralelas con la vía férrea, lo que ha creado siempre una barrera para acceder al Borde costero.

Se ha planteado por parte de la SECTRA un Estudio para un Plan de Transporte para el Gran Valparaíso, que tendería a racionalizar la cantidad de buses y su paso por la ciudad, y plantear una Estación de Transferencia Modal con Merval en el sector de Barón, situación que podría tener influencia decisiva en el modo de usar el lugar en estudio.

### **Zona A2**

#### **Infraestructura pesquera artesanal:**

Existen en el borde costero central de Valparaíso, tres caletas de pescadores, a saber El Membrillo, Portales y Sud Americana .

Las dos primeras cuentan con terrenos propios y muelles de atraque. La última ocupa terrenos del Puerto comercial y está en estudio su reubicación, ya que se desechó la idea de un puerto pesquero que la unía con la Caleta Portales, por el costo de la dársena.

#### Playas y balnearios:

En el borde costero central de Valparaíso se encuentran habilitadas las playas de Torpederas, San Mateo, y Portales, y sin habilitar la playa el Rostro en Yolanda.

#### Zonas G

##### Paseos y áreas verdes:

Cabe mencionar la Avenida Altamirano, tradicional paseo porteño en Playa Ancha, el Muelle Prat, que recoge toda la actividad relacionada a "embarcarse", el Paseo Juan de Saavedra en el sector de Portales.

## 2.2. Análisis de tendencias de usos posibles dentro del área en estudio.

### *Uso portuario*

El Plan Maestro de Emporchi de 1995 planteó ampliar el Puerto con una nueva dársena en Barón, alternativa que dio pie para estudiar la modificación del uso del suelo del sector Yolanda Barón a usos no portuarios, propuesta que no llegó a término por considerarse que no estaban claramente definidas las necesidades de ampliación del puerto.

A raíz de la dictación de la nueva Ley portuaria se crean Empresas independientes para cada puerto, y la EPV formula un nuevo Plan Maestro, cuya primera alternativa fue concentrar toda la operación portuaria al Sur, relacionada con el acceso Sur contando con zonas de apoyo extraportuario en Placilla o la Pólvora, y con una ampliación de sitios hacia la Playa San Mateo, despejando todo el Borde que enfrenta la ciudad para otros usos.

Se planteo luego como otra alternativa usar Barón como Zona de operación de carga para graneles, pero esa alternativa se desechó por tratarse de carga "sucía", que afecta la operación de carga de fruta, quedando firme la opción de despejar el borde para usos urbanos.

Posteriormente, EPV propietaria del Puerto amplió su Zona de concesión marítimo portuaria hasta el sector Yolanda Barón, en el cual al menos una parte de tierra deberá quedar como Reserva portuaria.

### *Uso por ferrocarriles.*

En 1988 EFE declaró activos prescindibles sus terrenos en el Sector Barón y Yolanda, a excepción de la franja vía y está trasladando toda la reparación de trenes a Peñablanca y procurando dar otros usos a sus terrenos sobrantes, por lo que esa opción se desechó.

### *Uso de vivienda.*

Este uso que podría tener alta demanda y rentabilidad económica no se considera adecuado como único en el borde por su necesidad de privacidad que se contraponen al ansia de que sea de uso público. Sin embargo debe permitirse en forma complementaria a otros usos en orden a no crear "zonas desiertas" y por tanto inseguras, debiendo la modalidad de diseño subordinarse a las exigencias de los demás usos.

### *Usos recreativos deportivos.*

La característica del lugar de ser una gran zona plana lo hace posible para usos recreativos deportivos.

Hacer el gran parque del plan. Un parque para los visitantes cotidianos y habitantes, para estar en él, ha sido una de las propuestas.

La ubicación lejana a los centros de habitar y la dimensión del terreno, no avalan pensar en esa destinación como exclusiva, sin embargo se considera que el lugar debe recoger todos los usos recreativos deportivos relacionados con el mar y que sea el Parque marítimo Intercomunal uno de los atractivos de este lugar..

### *Usos mixtos.*

De los estudios hechos por Consultores como Urbe y Siplade se concluye que es necesario que existan usos variados y que se alimenten y refuercen usos con otros. En resumen que la ciudad crezca como un conjunto reforzando los usos que podrían dinamizar los terrenos colindantes del Almendral, hoy con escasa tasa de ocupación.

### *Uso de grandes equipamientos.*

Valparaíso del 1870 congrega toda la alta tecnología de comunicaciones y transportes, existente en la época, y por eso alcanza su máxima potencia como ciudad de la industria.

Un gran puerto se apoya precisamente en la existencia de esa tecnología y la capacidad de servicios de todo nivel que la ciudad pueda dar a sus usuarios.

El área cuenta con espacios generosos para el desarrollo de grandes equipamientos urbanos. El carácter de Valparaíso como puerto principal del Pacífico, a lo menos en la memoria mundial, y como sitio de Patrimonio de la Humanidad, abren posibilidad de usos de nivel internacional, tales como Feria de Negocios, Capital de la APEC, Ferias Internacionales, Eventos especiales, etc.

Este tipo de usos podrían unir la tecnología comunicacional y de transporte usos junto con los servicios que se requieren para aparecer como una potencia económica nueva tremendamente deseable y que fomentaría un "turismo especializado" además del patrimonial, posibilidad de más cruceros, etc.

Otra ventaja es que no requiere de enormes inversiones para su concreción y podrían empezar desde ya aprovechando las construcciones de la bodega Simón Bolívar como base.

### *Uso espacios públicos:*

Está considerado que el uso público como Paseo del borde costero es un bien intransable y deseado, tanto por los habitantes cuanto por los visitantes, por lo que su inclusión en cualquiera de las elecciones que se haga, como compuesto mayoritario es obligatoria.

### **2.3.- Diagnóstico específico del sector a modificar**

#### *Descripción física*

La zona a modificar, corresponde a parte de la Zona A1 Portuaria y de actividad Primaria del Puerto, que presenta los siguientes elementos físicos:

- un malecón para contener las aguas,
- el Muelle Barón,
- una explanada de pavimento para estacionamiento y circulación de camiones, y garitas de control ,
- construcciones , como la Bodega Simón Bolívar,
- instalaciones ferroviarias tales como las Cocheras de Ferrocarriles, la estación Barón, la franja vía ,
- sin áreas verdes,
- acceso controlado a nivel por Simón Bolívar y a desnivel por el Nudo Barón.

#### *Normativa Vigente para la Zona A1*

#### *Usos*

##### *Según Plan Regulador Intercomunal*

El Plan Regulador Intercomunal (PIV) dispone que la totalidad del área a la que afecta la presente modificación (en adelante "el Área"), corresponde a la "Zona Portuaria P1", que es descrita como zona de uso exclusivo portuario.

Está en trámite la modificación del PIV permitiendo otros usos dentro de la Zona P1

##### *Según Plan Regulador Comunal:*

El Plan Regulador Urbano Comunal (P.R.C) de Valparaíso de 1984, actualmente vigente, denomina como "Zona A.1 Costera Portuaria" a aquella que comprende los predios colindantes con el mar en que se encuentran localizados los recintos portuarios desde el molo por el poniente hasta el nudo Barón por el oriente. Para ella dispone los siguientes usos: "equipamiento portuario, ferroviario, pesquero, recreativo, comercio, oficinas, bodegas inofensivas y molestas, incluyendo acopio de contenedores; talleres artesanales inofensivos y molestos; áreas verdes y vialidad". Señala como usos prohibidos todos los no indicados expresamente como permitidos. Los estacionamientos mínimos se rigen de acuerdo a la O.G.C. y U. y a los artículos 8º y 9º de la Ordenanza Local del P.R.C.

El área mínima de subdivisión es de 10.000 m<sup>2</sup>, la ocupación máxima del suelo 10%, la forma de agrupamiento es aislada, y la superficie de rasantes y distanciamientos de 45º y 15 m, respectivamente.

### *Vialidad*

No hay vialidad pública dentro del área de la propuesta siendo sus únicas conexiones a la Avenida Errázuriz, el Nudo Barón y la calle Simón Bolívar

La Av. Errázuriz es la principal vía estructurante de acceso a la trama interior de la ciudad desde la intercomuna. En toda su extensión de 30 cuadras, actualmente sólo se puede cruzar en cinco puntos lo que da como resultado una barrera vehicular tangencial al borde.

### *Vías Férreas*

Dentro del área existe la franja vía y otras instalaciones de propiedad de EFE, las que están siendo modificadas de acuerdo al proyecto IV Etapa Merval, el que reduce las vías y construye nuevas estaciones en Barón, Francia, y Bellavista, mejorando las veredas de la Av. Errázuriz.

### *Roles desempeñados por el área dentro de la ciudad:*

El sector en estudio fué generado por rellenos hechos sobre el mar previa construcción de muros como diques secos. Desde su origen ha servido primero a la actividad ferroviaria y luego a la portuaria como sector de acopio de carga, no teniendo conexión física con el resto de la ciudad, permaneciendo como recinto cerrado.

El acceso a la Costanera usada antes como Paseo se hacía a través del Muelle Prat y por algún paso menor habilitado, siendo siempre un recinto portuario.

El sector Barón al ser traspasado a la actividad portuaria ha seguido siendo ocupado por usos de bodegaje, frigorífico y en especial de contenedores; como área de revisión fosanitaria de la carga de exportación, y de tránsito de vehículos pesados, así como de infraestructura ferroviaria de carga y de pasajeros emplazándose la estación Barón dentro del área.

Todas las actividades de apoyo portuario se trasladarán a la nueva Zona ZEAL en sector La Pólvora, quedando en Barón como actividad portuaria solamente el recinto de Terminal de Pasajeros en la Bodega Simón Bolívar, que da servicio a los cruceros turísticos.

El muelle Barón ha sido utilizado como atraque de buques de carga, pero la condición de agua no protegida dificulta su operación haciéndola peligrosa.

A partir del 2001 ha sido acondicionado para paseo turístico con equipamiento de centro de eventos para lo que ha sido ya utilizado durante el año 2003.

### **Limitantes del área:**

#### *Conectividad difícil:*

Constituye este sector una parte no integrada a la trama urbana, y con una barrera física formada por la vía férrea y la calidad de Troncal de Av. Errázuriz, lo que limita la posibilidad de acceso y de estacionamientos de vehículos dentro de ella.

La vía férrea crea asimismo condiciones ambientales no favorables a la ubicación de edificaciones en su vecindad, limitando la ocupación de suelo o generando mayores costos.



### *Limitantes espaciales:*

Alturas máximas: Las limitantes espaciales derivadas de la calidad de anfiteatro de la ciudad, ya analizadas por las observaciones recogidas de la comunidad, definen como marco máximo, que las alturas no podrán superar la del Mirador Barón y se ubicarán en orden decreciente hacia el Mar resguardando la calidad de Mirador del Borde Costero y la existencia de la bodega Simón Bolívar como ICH.

### **Potencias:**

Las potencias de ella estriban en :

-ser el lugar de conexión de mar y tierras, del modo de transporte marítimo al terrestre, también del ferrocarril o del metro, al peatón, todo lo que hemos denominado el "embarcarse", usos para lo cual existen dos elementos construídos:

- El Muelle Barón como núcleo inicial de las actividades relacionadas con el "embarcarse" en el mar, incluso transporte de pasajeros;
- El Nudo Barón con sus tres niveles contiguo a la Estación Barón de Merval, que podría constituir el centro de conexión Intermodal terrestre con más de 500.000 pasajeros -día;

- la existencia de aguas contenidas que permiten albergar actividades vinculadas al Maritorio: Parque Intercomunal marítimo.

-disponer de un gran espacio, libre de toda exigencia urbana;

-contar con un enorme Edificio de Conservación Histórica, la Bodega Simón Bolívar, de 430 m. de largo por 30 de ancho (12900 m<sup>2</sup>) y 15 de altura, que confiere al lugar una característica singular y que es posible de adecuar a distintos fines, por ejemplo de ser lugar base de grandes equipamientos;

-generar la posibilidad de un Gran Paseo Peatonal de Borde, o Rambla Bicentenario, en unión con el borde Yolanda-Barón, Paseo Wheelright, entre Edwards y el Sauce, espacio público que por sí es el mayor atractivo que buscan los visitantes (ver Encuesta Adimarc Mercurio Valpo 03.05.04);

## **2.4. INTERVENCIONES HECHAS POR LA EMPRESA PORTUARIA VALPARAISO RELACIONADAS CON EL CAMBIO DE USOS DEL BORDE COSTERO.**

### *Las Aguas Contenidas de Puerto Valparaíso*

Las Aguas Contenidas<sup>1</sup> por un borde construido, a diferencia de los bordes naturales, tienen la cualidad de permitir actividades que se vinculan con el maritorio.

La expansión urbana del plan de Valparaíso, ha ido históricamente creciendo hacia el mar. Las obras de relleno construidas en el puerto han tenido 3 funciones:

<sup>1</sup> Aguas Contenidas; son las que colindan con el borde construido de la costa.

- Aumentar la profundidad de las aguas en sitios de carga.
- Aumentar la superficie de las plataformas portuarias
- Aumentar la superficie de suelo urbano.

El malecón y muro escollera son la frontera entre maritorio y territorio, es el borde construido que da forma al borde. En el área propuesta a modificación del PRCV distinguimos Aguas Abridadas<sup>2</sup> (emplazamiento para todos los sitios de atraque, Muelle Prat, dique y costanera hasta altura de calle Edwards). y Aguas Agitadas<sup>3</sup> (Costanera y Muelle Barón, sectores no utilizados para transferencia de carga).

El borde construido es el nexo entre mar y tierra, plataforma de embarque para realizar actividades productivas y recreativas.



Es necesario rescatar la tradición de utilizar el borde costero como espacio urbano de encuentro y recreación, aún presente en la memoria colectiva del ciudadano de Valparaíso.

EPV desarrolla hoy un nuevo nexo entre territorio y maritorio en el Muelle Barón. Este sería el Puerto Deportivo, proyecto que consta de instalaciones marítimas y terrestres, de carácter público que facilitarían el embarcarse para la práctica y expectación de actividades deportivas y recreativas en el mar.

### *Recuperar la Memoria Marítima Portuaria*

<sup>2</sup> Aguas Abridadas; aguas protegidas por el molo de abrigo.

<sup>3</sup> Aguas Agitadas; aguas con agitación, expuestas a marejadas y temporales.

La memoria marítima dice relación con la mantención de carácter marítimo portuario del sector, mediante la recuperación y puesta en valor de los vestigios del pasado portuario del lugar, tal como ha sido pedido por la UNESCO .

En el área existen dos edificaciones con este carácter: el muelle Barón y la Bodega Simón Bolívar.

#### *Muelle Barón*

La relación del ciudadano con el mar se refiere no solo a una condición contemplativa sino también a una interacción cercana donde el visitante pueda llegar a "mojarse los pies" e internarse en el mar. Este concepto puede ser resumido en la palabra "embarcarse" palabra acuñada por la I. Municipalidad de Valparaíso para expresar esta relación amable entre el ciudadano y el mar, en un sentido lúdico y recreativo.

El proyecto, con carácter de fundacional, realizado en el Muelle Barón por la EPV, tiene por objeto generar esta forma de espacio de comunicación de la ciudad con el Borde Costero.

El "Paseo Muelle Barón", rescata esta estructura manteniendo las grúas de carga y descarga como vestigio de un pasado portuario.

Este muelle se presenta a su vez como una oportunidad para la realización de circuitos náuticos con el muelle Prat, Caleta Portales y gran parte de la costa del lugar, como un medio de transporte alternativo y turístico. Con el proyecto de embarcadero público, el muelle retoma su función ser un nexo entre el habitante y el mar.

#### *Bodega Simón Bolívar:*

La Bodega Simón Bolívar, por su parte, es un vestigio importante de la época industrial. Este es el elemento de mayor presencia en los terrenos de Barón y, por lo tanto, un ordenador importante del espacio en que se inserta.

La primera intervención hecha en ella ha sido para acoger las instalaciones del Terminal de pasajeros de los cruceros que arriban a Valparaíso, lo que ha estado a cargo de la Empresa Agunsa, y en funcionamiento desde Octubre 2003.

#### *Paseo Costanera:*

Otro referente de memoria urbana es la Costanera entre Bellavista y Freire, un espacio que se encuentra en la memoria colectiva de los porteños .

Tradicionalmente se ha utilizado la costanera con las siguientes actividades recreativas: Paseos en bote y pesca deportiva, competencias de boga, natación y buceo, regatas y carreras de lanchas.

Los usos de antaño fueron interrumpidos para maximizar la eficiencia del puerto y garantizar los estándares de seguridad internacionales asociados al cabotaje. Con la planificación de la ZEAL<sup>4</sup>, ubicada en el alto Valparaíso se trasladarán las actividades portuarias que hoy se ubican en la costanera y sector Barón, a dicho lugar, a través del Acceso Sur y se liberará este espacio para el uso urbano-

---

<sup>4</sup> ZEAL; Zona Extra Portuaria de Actividades Logísticas.

### **3.- Análisis espaciales:**

#### **3.1. ANALISIS DE VISIONES ESPACIALES DE LA MESA DE TRABAJO Y OTRAS INSTANCIAS.**

##### **3.1.1. ESTUDIO PARA APLICAR NORMAS DE "PRESERVACIÓN DE VISTAS DESDE PASEOS MIRADORES" DESDE CALLE EDWARDS HACIA EL ORIENTE, EN ESPECIAL VISTA HACIA EL MAR DE LOS CERROS DEL ORIENTE Y VISTA AL MAR A LOS CERROS.**

La Modificación del Plan Regulador Comunal denominada "Preservación de Vistas desde Paseos Miradores", aprobada por Resolución 31-04-001 Gobierno Regional con fecha 13 de Enero de 1997, Diario Oficial del 04 de Octubre de 1997, modifica la rasante a aplicar desde los Paseos Miradores tanto en su ángulo como en su longitud a fin de preservar las vistas amenazadas y a la vez definir lugares en que se puede aceptar alturas mayores de edificación por estar ya estas vistas obstruidas.

Así define 7 AV con diferentes condiciones de altura y la V7 con un coeficiente de esbeltez por tener altura libre.

Esto último entendiendo que los objetos, sean edificaciones, árboles u otros, colocados a una cierta distancia del observador se transforman en elementos que enriquecen el paisaje siempre que guarden entre ellos determinadas proporciones.

Para efectos de este estudio se pueden distinguir las siguientes situaciones:

- a) Miradores cercanos al Borde Costero (aprox. 300 m): Cerro Barón.
- b) Miradores lejanos al Borde Costero y cuya vista ya ha sido parcialmente obstruida.
- c) Miradores lejanos al Borde Costero (800-900 m) cuya vista actual es panorámica.
- d) Borde Costero, que se desea constituir como Mirador hacia la ciudad.

Para la situación a) se propone aplicar la norma de las Áreas V3 con una rasante de 5° hasta los 300 metros o borde mar que permitirá alturas escalonadas dentro de esa rasante.

Para la situación b) se propone resguardar la visión que aún tienen estos Miradores hacia el borde mar no permitiendo alturas que la obstruyan dentro de los cerros de visión libre.

La altura permitida se define por las máximas edificaciones existentes actualmente, a saber.

Como resultante de la anterior se propone aceptar alturas mayores en algunos sectores siempre que sean elementos lejanos y esbeltos completando la norma de las V7 con distanciamientos entre edificios altos.

- e) Desde las ventanas urbanas propuestas desde el Borde Costero se plantea apertura total hacia los cerros en un ángulo en planta que se define en planos.

f) Como fórmula para mantener la apertura espacial del borde hacia la ciudad se propone definir mayores alturas posibles al Sur de la Bodega Simón Bolívar y en forma escalonada hasta 30 m y menores hacia el Norte, terminando en 15 m.

Esta propuestas responden a la Estrategia para Modificar el Plan Regulador formulada en Agosto 2002 con parámetros a ser aplicados en el Almendral.

### 3.1.2. DESCRIPCIÓN DE CADA UNA.

#### 3.1.2.1. DESCRIPCIÓN DE LA VISION DEL EQUIPO CONTRAPARTE TÉCNICA

PENSAMOS QUE EL NOMBRE DEL PROYECTO ANCLA ES: *Parque Urbano-Marítimo Barón.*

En la elaboración de la nueva modificación del PRCV en curso, se debiera explicar como parte de la memoria el concepto urbano que hay detrás del nombre Parque Urbano-Marítimo Barón, para sentar las bases de la propuesta y su coherencia con el desarrollo urbano y portuario futuro para el sector.

Además, se deberá definir que aspectos de la propuesta deben formar parte de la memoria y de la ordenanza del PRCV y que aspectos deben quedar definidos como parte del Plan Maestro de EPV.

Debido a que la propuesta de modificación considera suelo urbano y territorio marítimo, se propone que todos los parámetros que definen la propuesta en territorio marítimo sean considerados como parte del Plan Maestro de EPV y en la memoria del PRCV, sin necesidad de quedar expresados en la ordenanza, debido a que esta no puede normar sobre maritorio.

#### RELACIONES ESPACIALES URBANAS:

##### TRAMA URBANA:

Se reconocen como situaciones que no se pueden abordar económicamente por esta Propuesta la existencia del Metroval nivel suelo y de la Av. Errázuriz como circulación troncal intercomunal. Ambas situaciones no tienen horizonte de variación en el corto plazo.

Por lo tanto, a modo de solución inmediata se propone:

- a) utilizar el Nudo Barón como conexión vehicular general.
- b) utilizar atravesos a nivel por la franja vía como accesos de menor capacidad de uso.
- e) potenciar la construcción de edificios conectores sobre la franja vía y Errázuriz para uso peatonal público, con usos que potencien el atraveso por ellos.

Acusar la trama urbana colindante mediante distanciamientos en las edificaciones donde enfrenten ejes de calles existentes.

#### *RESPECTO A LAS VISTAS:*

a) Se reconocen en el entorno urbano los siguientes hitos que son referentes para las alturas posibles de construir:

1. Mirador Barón
2. Bodega Simón Bolívar.
3. Edilicios de AV. Brasil: UCV, Gimpert, Rubén Castro, Conjunto SERVIU

b) Se reconoce la existencia de Miradores de los cerros cercanos cuyas únicas Vistas al mar deben ser resguardadas dentro del concepto de "Nadie me tape la vista", a saber Molino, Polanco, Lecheros, Larraín-

e) Y de Miradores lejanos como Baquedano, C° La Cruz, C° Las Cañas. para las que el Almendral forma parte del escenario, y el mar es una vista lejana que debe perfilarse adecuadamente sin que las edificaciones corten el horizonte.

d) Respecto al concepto de Mirador Paseo Costanera, se definen tres puntos que coinciden con las ventanas urbanas cuyo diseño tenderá a ordenar y crear una visual enmarcada hacia la ciudad.

#### *LAS ALTURAS A PERMITIR EN EL ÁREA SE DEFINEN POR TANTO EN RELACION A ESTOS PARAMETROS Y EN LOS LUGARES EN QUE ELLOS CONVERGEN*

1. — Reconocer la prolongación de los ejes transversales Av. Argentina., Av Francia y Pza. Victoria como conexión a la trama urbana y potenciar la conectividad visual y física al borde Costero: Ventanas urbanas.

2.— Crear el Paseo Costanera entre Plaza Victoria y Av. Argentina conectándose con el Paseo Wheelright entre Barón y Yolanda y al Paseo Juan de Saavedra entre Yolanda y Sauce. como el gran lugar de contacto con el mar y sus actividades relacionadas.

3.- Este Paseo es a su vez un Mirador hacia la ciudad en los puntos de encuentro con las Ventanas Urbanas, las que ordenan y valorizan la vista a la ciudad.

#### *LA TRAMA DEL PASEO COSTERO Y LAS VENTANAS URBANAS, UNIDO AL USO PÚBLICO DEL ESPACIO MARÍTIMO, CREA EL ESPACIO PÚBLICO DE ESPARCIMIENTO PARA LA CIUDAD EN EL BORDEMAR*

## RESPECTO A LOS USOS

La situación del Borde Costero como conexión entre las actividades del mar y de la tierra marcan el rol del lugar. Concepto que hemos definido como el "embarcarse". Y que se puntualiza como el Acceso al Parque Urbano marítimo metropolitano que se conforma con un ancho de la tierra y un ancho del mar con las construcciones que se plantean por el Plan Maestro del Puerto.

Este Parque tendrá cuatro sectores con actividades específicas. a saber, usos de esparcimiento con el agua; usos nauticos. transferencia de pasajeros. Usos pesqueros-turísticos.

Entendemos que el éxito de Plan dependerá en gran medida que estos usos se aseguren y que su financiamiento sea hecho por los urbanizadores de todo el sector.

Los usos que se proponen son. los que reafirman el rol de Valparaíso como "ciudad inteligente" que se ofrece como conexión del país y del mundo (ver PLADECO) y tienen que ver con los grandes equipamientos necesarios, a escala internacional. y que complementen los que la ciudad ofrece hoy. Y en especial con los relacionados con los modos de transferencia de pasajeros. sean ellos internacionales, nacionales, y del gran Valparaíso

Valparaíso nace y crece como una ciudad de usos mixtos, con la vivienda como respaldo indispensable y asociada al trabajo del habitante.

*Traducir este modo de vida, a la ciudad del siglo XXI es una apuesta de este proyecto*

## RELACION CON LA CIUDAD; influencia en su desarrollo

Del análisis hecho por los estudios de URBE (año 2000) y SISPLADE. (año 2001), se colige que los usos propuestos y la calidad del Borde Urbano potenciarán económicamente al Almendral, propuesta que respalda la Estrategia de Desarrollo de la ciudad de Valparaíso. en que se plantea que *"la ciudad antigua contenida da se potencia por el desarrollo de lo nuevo en los bordes cima y mar."*

Por lo que esta propuesta se inserta con una nueva variable: que el terreno ganado al mar no es destinado a usos molestos y contaminantes como son el bodegaje de contenedores y el transporte pesado, actividades que no requieren hoy estar en el Borde. y que de acuerdo al Cabildo de 1991 se han localizado en Placilla y en La Pólvora, sino que rescata el origen de su instalación como asentamiento humano, que es la accesibilidad al agua como modo de unión con otros lugares: *la esencia de un puerto es ser PUERTA*

### 3.1.2.2. PROPUESTA DE CIUDADANOS POR VALPARAISO: PAZ UNDURRAGA

La propuesta expuesta es fruto de una mesa de trabajo interno de Ciudadanos por Valparaíso con criterios que con algún grado de consenso.

- a) Alturas no deben alterar la visibilidad , ni la estructura de la ciudad, ni del Almendral en su media consolidada de las que quedan fuera los edificios altos.
- b) .Espacios públicos concentrados y amplios: sitios de estar más que un paseo.
- c) Orden urbano del Almendral: Continuidad de fachadas , Ejes longitudinales iiiayores y secundarios: homogeneidad de alturas ; ejes transversales, sólo Avda Argentina tendría la misma calidad y tal vez Avda. Francia. Los ejes menores no se consideran importantes.
- d) Transferencia en el Borde. Sólo en esa convergencia.
- e) Bodega Simón Bolívar :alternativas de intervención precisados como ICH
- J) Gran Paseo Ancho entre Francia y Av. Argentina y continuo sin que nada lo rompa.
- g) Considerando el valor espacial de la Bodega como uso del borde costero se repite en este modelo con Zonas longitudinales con tres tipos de alturas
  - frente a la Bodega al mar :9m
  - detrás de la Bodega 21m. 8 pisos
  - Otras de 30 m. en acantilados.
- h) Usos: pueden ser equipamientos , locales, oficinas. Hoteles.

---

### 3.1.2.3 PROPUESTA DEL ARQUITECTO CARLOS MENA Y CONSIDERACIONES DEL INGENIERO ALEJANDRO ESPINOZA.

CONSIDERACIONES GENERALES. El área propuesta se ubica entre el actual Puerto Comercial y el futuro desarrollo portuario entre Barón y Yolanda, quedando este sector como articulación entre la ciudad y el puerto constituyéndose en un lugar de encuentro.

La estructuración de este espacio debe considerar como uso público lo siguiente :

**FRENTE MARITIMO.** Debe cautelarse una franja costera colindante al borde que permita su accesibilidad especialmente peatonal.

**USOS PORTUARIOS TURÍSTICOS.** Todo el frente debería tener posibilidad de usos portuarios turísticos entre Edwards y Francia y grandes equipamientos y espacios libres entre Francia y Av. Argentina.

**EJES CERRO – MAR.** Su vinculación con la ciudad debería ser especialmente marcado en los ejes CERRO – MAR, calles Edwards, Francia, Uruguay y Av. Argentina.



**ACCESIBILIDAD.** Debe estructurarse espacial y funcionalmente respecto de los ejes CERRO – MAR que relacionan plazas mediterráneas como Plaza O'Higgins, Parque Italia, Plaza Victoria, vinculando la estructura urbana interior con el borde costero de la Bahía, a través de bulevares urbanos.

**FLUJOS LONGITUDINALES.** Son ejes paralelos al Borde Costero y que de acuerdo a su función debe especificarse sus características que son:

**BORDE COSTERO:** Paseo peatonal de borde que pueda permitir nuevas accesibilidades marítimas como las turísticas y otras de interés público.

**AVENIDA INTRAPORTUARIA:** Eje principal de flujo vehicular que relaciona los diferentes espacios interiores y que permiten accesos a estacionamientos del lugar y además vincula las diferentes áreas portuarias.

**EJE FERROVIARIO:** Se debe considerar tanto las estaciones proyectadas en el área como Francia y Barón, constituyéndose en un elemento de importancia por su posibilidad de acceso peatonal al área. Debe considerarse además el paso del ferrocarril de carga.

**AV. ERRAZURIZ:** Eje real del flujo de acceso y abandono del centro metropolitano y que debe relacionarse con el atraveso Cerro – Mar.

## CONFORMACIÓN ESPACIAL

Dado la trama planteada en sus flujos tanto vehiculares como peatonales, ejes transversales Cerro – Mar y ejes longitudinales paralelos al borde marítimo, debe darse una propuesta regulatoria que permita un desarrollo volumétrico dando la transparencia visual urbana hacia la Bahía, prohibiéndose ocupaciones que la impidan.

## USOS DEL SUELO.

En su carácter de "Lugar de encuentro" se debe privilegiar usos del suelo que unan a la Ciudad y el Puerto, potenciando equipamientos que sean consecuentes con el destino futuro del área, relacionados con la apertura del país en estructuras como la APEC, TCL con EEUU y Europa y potencial con Asia, MERCOSUR y otros, dando respuesta para ser la plataforma de intercambio entre diferentes áreas económicas.

No consideramos conveniente el uso de viviendas por ser el de menos apertura pública.

Propongo EDIFICIOS – PUENTES que son elementos urbanísticos que posibilita un nuevo tipo de relación entre lo Urbano y lo Portuario, permitiendo desarrollar ambas funciones.

Se sitúan sobre ejes Estratégicos – Urbanos Cerro – Mar que vinculan la ciudad con el Borde Marítimo, permitiendo el acceso vehicular o peatonal desde la trama urbana al borde costero.

## ESTRATEGIA EDIFICIOS PUENTE EN EJES TRANSVERSALES

Edificios Puentes – Elemento urbanístico.

Dado el desarrollo histórico del área portuaria, que de alguna manera restringe el acceso visual y funcional de la ciudad al borde marítimo, se propone un elemento urbanístico que posibilite un nuevo tipo de relación entre lo urbano y lo portuario, permitiendo a ambas funciones desarrollarse.

Se propone Edificios – Puentes situados sobre ejes estratégicos cerro – mar, y que vinculen la orilla con la trama urbana.

Los ejes que se indican corresponden a plazas urbanas mediterráneas que de alguna manera estructuran la ciudad. Son señaladas espacialmente por los Edificios Puentes en el borde marítimo. Desde el punto de vista funcional, permiten el acceso peatonal y/o vehicular desde la trama urbana hacia la orilla.

Estos Edificios – Puentes, al revelar puntos estratégicos del borde urbano, articulan y jerarquizan el espacio urbano al modularlo y por otra parte, señalan hitos a la escala ciudadana, consolidando la estructura urbana.

Los Edificios Puentes tienen su base de apoyo, por una parte en terrenos portuarios y la otra en terrenos de la ciudad. Su estructura permite atravesar por la parte superior, tanto la Av. Errázuriz como las vías férreas, que son las vías longitudinales, ubicándose en los pisos superiores oficinas, instituciones y otras funciones, que permitirán financiar los elementos públicos tales como rampas peatonales, rampas vehiculares, corredores, etc., que son los nexos circulatorios que permitirán instalar equipamiento de servicios, comercio, centros de reuniones relacionados con la actividad portuaria, además de relacionar la ciudad con el puerto.

Se propone situar estos Edificios – Puentes en tres ejes Cerro – Mar estratégicos.

- Eje Plaza Victoria, por calle Edwards.
- Eje Parque Italia, por Av. Francia.
- Eje Plaza O'Higgins, por Av. Uruguay.

Estos tres ejes interceptan el borde marítimo determinando un sector costero de la bahía para usos urbanos, determinando el área del puerto turístico entre calle Edwards y Av. Francia y entre ésta y la Av. Uruguay la ubicación de equipamientos al borde del mar con áreas verdes. Estas funciones deben compatibilizarse especialmente en los aspectos de circulaciones internas para evitar superposición de funciones.

Esta relación de puerto – ciudad debe ser complementada además con una política de "puertas" y "ventanas" hacia la bahía. "Puertas" que correspondan a la accesibilidad visual y funcional y puedan señalarse en la Plaza Sotomayor y en los 3 Edificios – Puentes mencionados, más el acceso por Cabritería.

"Ventanas" que correspondan a la accesibilidad visual, y que deben ser constituidas tanto por los paseos miradores existentes y propuestos en los cerros, como por elementos arquitectónicos en puntos clave de la ciudad que maximicen las posibilidades visuales hacia la bahía, integrando la ciudad al espacio marítimo.

### 3.1.2.4. PROPUESTA EQUIPO TECNICO SEREMI MINVU: PRINCIPIOS

#### 1° PRINCIPIO: EL ESPESOR DEL ANILLO URBANO – BORDE COSTERO

1) El espesor del anillo borde costero, limita hacia el norte con el territorio marítimo de la Bahía de Valparaíso, hacia el sur con Av. Brasil y pie de cerro, hacia el oriente con Caleta Portales y hacia el poniente con Laguna Verde.

2) Este anillo se conforma de tres sub-anillos:

Sub-anillo 1: Costanera y Frente Marítimo.

Sub-anillo 2: Franja urbana contenida entre la Costanera y la línea de edificación sur de Av. Errázuriz, que se prolonga en el sector Barón a lo largo de la fachada sur de la Bodega Simón Bolívar.

Sub-anillo 3: Franja urbana contenida entre la prolongación de la línea de edificación sur de Av. Errázuriz y la línea de edificación sur de Av. Brasil incorporando los terrenos del sector Barón que se ubican detrás de la Bodega Simón Bolívar.

Sub-anillo 1 reconoce en su interior la calidad de mirador hacia el mar y hacia la ciudad. El espesor máximo es de 60 metros, que se constituye entre la prolongación del eje Francia y del eje Argentina de los cuales:

Los primeros 20 metros (variables) son no utilizables por el peatón porque constituye el ancho de rocas que separa el mar del borde transitable, sin embargo, forman parte del espesor del borde mar.

Los segundos 20 metros (variables) deberán quedar asegurados como costanera para la libre circulación en toda su extensión

Los terceros 20 metros (variables) se podrán ocupar con construcciones aisladas, de servicio a la costanera.

Sub-anillo 2 mantendrá una altura gradual que le permita realzar la presencia de la Bodega Simón Bolívar.

Sub-anillo 3 mantendrá la altura de 21 metros (altura media Almendral), generando una unidad entre la trama urbana existente y los proyectos nuevos en este sector.

3) Dichos sub-anillos aun cuando proponen una estructura longitudinal para el sector, incorporan la continuidad de la trama fundacional de Valparaíso prolongada hasta el borde costero.

## 2° PRINCIPIO: LA TRANSVERSALIDAD Y CONTINUIDAD DE LOS ESPACIOS PUBLICOS.

La ciudad se estructura desde la CONTINUIDAD DEL ESPACIO PUBLICO que la conforma, siendo este elemento el articulador de la vida urbana. Por lo tanto, se deberá generar una continuidad del espacio público en y hasta el borde costero, integrando la continuidad longitudinal del borde costero a la continuidad transversal de los sistemas de espacios públicos, permitiendo tener una ciudad articulada y reconocida a través del espacio público.

## 3° PRINCIPIO: LA TRANSPARENCIA Y APERTURA AL BORDE MAR

Se debe contar con un borde costero abierto y transparente con aperturas urbanas que permitan reconocerlo desde el interior de la ciudad y que permita reconocer la ciudad y su anfiteatro desde el borde mar.

## 4° PRINCIPIO: LOS HITOS URBANOS

Los Hitos Urbanos generan puntos de referencia, acentúan distingos urbanos de relevancia y crean puertas de acceso entre otros. Por lo tanto, es necesario en la revitalización, renovación o creación de nuevos sectores de ciudad, generar o instalar por medio de alturas u otros, hitos urbanos.

## PROPUESTA

### EL ESPESOR DEL ANILLO URBANO – BORDE COSTERO

- 1) Proponemos en la prolongación de los sub-anillos dentro del terreno de Barón, aunar las condiciones urbanas que permitan reconocer a futuro esa zona como un solo sistema.

Para lo anterior se propone:

Sub-anillo 1: Altura Máxima 9 metros. (a excepción de la zona 5 en que la altura máxima es de 15 m)

% Ocupación de suelo 13 %.

Sub-anillo 2: Altura Promedio 15 metros (Excluido el Hito en remate Av. Argentina).

Altura Mínima 9 metros.

Altura Máxima 21 metros.

% Ocupación de suelo 50 %.

Sub-anillo 3: Altura Máxima 21 metros.

% Ocupación de suelo 27 %.

- 2) EXCEPCIONES: Esta uniformidad de alturas que conforman los sub-anillos podrán ser superadas en puntos estratégicos con otras alturas, las que permitirán realzar una condición urbana como las plazas de apertura y generar zonas de traspaso con entre llenos y vacíos.

## ZONAS 1 - 3 - 5 - 6 - ZONAS DE APOYO A ESPACIOS PUBLICOS

### ZONA 1 - HITO URBANO

Se propone localizarlo en el sector del nudo Barón, cumpliendo con las siguientes condiciones:

- Constituir en conjunto al Cerro Barón, la puerta de acceso a la ciudad de Valparaíso.
- Generar el remate de la Av. Argentina, visto desde el ingreso a la ciudad por la parte alta.
- Acoger en este nodo la estación Multimodal, considerando que ese punto constituye el lugar más estratégico para la instalación de esa actividad.
- Constituirse como altura máxima aquella que quede por debajo del mirador Barón (sin embargo, se está estudiando la posibilidad de que en algunos puntos pueda levantarse la edificación por sobre la altura máxima permitida, con el propósito de generar esbelteces antes que edificaciones macizas).

### ZONA 3 - BODEGA SIMÓN BOLIVAR

Se propone para la Bodega Simón Bolívar generar transparencias y traspasos de penetración hacia el borde o en algunos casos, permitir la demolición de parte de ella, (ejemplo los extremos de la bodega conformados por el actual frigorífico y el tramo de angostamiento de crujía original) con lo anterior, proponemos una conservación del 65% de la longitud de la bodega como mínimo y un distanciamiento mínimo de 10 m. hacia ella de otros edificios. Todo esto deberá ser reafirmado por un estudio que determine las intervenciones posibles de realizar en la Bodega sin que esta pierda su integridad ni sus valores arquitectónicos patrimoniales.

### ZONA 5.-ADYACENTE EJE FRANCIA

Se propone que esta zona y la zona 1 (hito urbano) y 3 (Bodega) deben generar las puertas de acceso al borde, realzando el espacio de encuentro con la costanera. Además se constituye como el elemento de traspaso entre la costanera de mayor o menor ancho.

### ZONA 6.- ADYACENTE Av. ERRAZURIZ

En la continuidad de los espacios públicos propuesto por el sub-anillo 1 se crea esta zona que podrá acoger edificaciones aisladas de equipamiento y servicio a la costanera, donde se sugiere preservar las aperturas existentes de la trama de ciudad hacia el mar con altura máxima de 9 m.

## ZONAS 2-4-LA TRANSVERSALIDAD Y CONTINUIDAD DE LOS ESPACIOS PUBLICOS

ZONA 2: Para el Eje AV. Argentina se propone un área no edificable de uso público (vialidad, áreas verdes y espacio público) de 120 m. en su encuentro con Errázuriz y 60 m. en su encuentro con el sub-anillo 1.

ZONA 4.- Para el Eje Francia se propone un área no edificable de uso público (vialidad, áreas verdes y espacio público) de 100 m. en su encuentro con Errázuriz y de 50 m. en su encuentro con el sub-anillo 1.

### 3.1.2.5. ANALISIS del ESTUDIO DE URBE para el sector Barón: MEMORIA DEL PLAN MAESTRO:

Construye	27.000 m2 suelo	Paseos	7,33 Ha.
	183.318 m2 edificados	Constructib.	2,05 en 8,95 Ha

- Coincide con las ventanas urbanas y considera indispensable el uso del mar conjunto con la tierra.
- Considera indispensable el uso de Estación Intercambio Modal en Barón por el alto nivel de accesibilidad y demanda para toda el área Metropolitana de Valparaíso.
- Desplaza el tren hacia el borde construyendo otros niveles de suelo sobre nivel, lo que implica que el resto de la ciudad a partir de Errázuriz queda 2 pisos bajo este nivel, con lo que se produciría un Muro longitudinal hacia el resto de la ciudad.
- Uso de Vivienda lo considera fundamental como soporte económico.
- Propone usos de oficinas de escala regional y servicios de vanguardia y comercio intercomunal.
- Alturas máximas placa de 2 pisos torre 9 pisos, usos comerciales en primer piso obligatorios.
- Regula el acceso vehicular en Barón sólo a nivel subterráneo de modo que el suelo quede a uso peatonal exclusivo: pero lo hace subiendo el suelo y corriendo la línea del tren.
- Reforzar y jerarquizar ejes transversales como estrategia de penetración frontal y directa al mar.
- Maximizar la relación del habitante con el mar.  
*"Para los habitantes de la ciudad éste se observa a la distancia pero no se interactúa con él. La propuesta pretende hacer factible esta interacción: plazas del agua, miradores, ferry, muelles, acuario, explanada cultural.*
- Fachada pública de la ciudad a la Bahía : Rambla Bicentenario: paseo público que permita celebraciones multitudinarias.
- Respetar los ejes visuales de la ciudad: Valparaíso – Balcón.

De los elementos anteriormente analizados se puede desprender que hay varias coincidencias con las propuestas antes analizadas, en especial con los conceptos de: - ventanas urbanas en el remate de los ejes Francia y Argentina

-Gran Paseo Costanera con mayor ancho entre ambas ventanas.

-usos relacionados con el embarcarse, y con grandes equipamientos, en especial con Estación Intermodal, y todos los servicios requeridos; vivienda.

-alturas máximas definidas como placa de dos pisos y torres de nueve pisos (aprox 33 m.)

### 3.1.3. PARAMETROS ECONOMICOS:

El análisis se hace sobre 19,4 Ha de terreno total de las cuales hay 16,8 Ha útiles descontando la franja vía ya que las construcciones sobre ésta son de mayor costo y sólo serían rentables en una situación de mayor demanda.

#### 3.1.3.1. Estudio de URBE

- Destina 7,33 Ha a espacio público: 45%
- 8,95 Ha a edificaciones 54%
- Construye 183.318 m<sup>2</sup> sobre 27.000 m<sup>2</sup> suelo
- Constructibilidad 2,05
- Tipo de edificación aislada con placa de dos pisos y torres de 9 pisos sobreplaca en lugares destacados.

#### 3.1.3.2. Propuesta Equipo técnico Seremi Minvu:

- Destina 7,33 Ha a espacio público 45%
- 8,95 Ha a edificaciones 54%
- Construye 317.000 m<sup>2</sup> sobre 56.500 m<sup>2</sup> suelo
- Constructibilidad bruta 5,6

#### 3.1.3.3. Propuesta Ciudadanos por Valparaíso

- Destina 7,61 Ha a espacio público : 50%
- 7,61% a edificaciones 50%
- Construye; 398.000 m<sup>2</sup> sobre 76.700 m<sup>2</sup>
- Coeficiente de constructibilidad: bruta: 5,1
- Ocupación de suelo :80%

### 3.1.3.4. Propuesta de Carlos Mena:

- Destina 50% de suelo a espacio público y 50% a edificaciones
- Construye 8,14 Ha, con un porcentaje de ocupación de suelo del 50% con alturas de 10 pisos, lo que da una constructibilidad neta de 407.000 m<sup>2</sup> aprox.

### 3.1.3.5. Propuesta Equipo Contraparte Técnica

- Destina 8,93 Ha a espacio público; 54%
- 7,35 a edificaciones 45%
- Construye 343.000 m<sup>2</sup> sobre 73.500 m<sup>2</sup> de suelo
- Constructibilidad bruta :4,6
- Ocupación de suelo 80%

### 3.1.4. Requerimientos del consultor económico de EPV:

Para poder financiar los espacios públicos en la proporción planteada superior al 50% del terreno y la posibilidad de museos, acuarios, centro de eventos, de carácter público requiere asegurar una constructibilidad superior a 400.000 m<sup>2</sup>.

## 3.2. COMPARACION DE LAS DIFERENTES VISIONES :

### 3.2.1. ESPACIALES

DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LAS ALTURAS:

- Todas ellas se insertan dentro del marco referencial de alturas máximas definidas anteriormente como menores que el Mirador Barón, con diferentes ordenamientos de graduación decreciente entre 35 y 9 m.

•

DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA AGRUPACIÓN DE LAS EDIFICACIONES en general se plantean como continuas a nivel de suelo salvo en el caso de Carlos Mena que las plantea aisladas.

DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS ESPACIOS PUBLICOS.

COINCIDENCIAS:

- TODAS ELLAS salvo una, COINCIDEN EN REMARCAR LOS EJES TRANSVERSALES ANTES MENCIONADOS. Generando las ventanas urbanas.
- EJES LONGITUDINALES :Paseo costanera :con más ancho entre ambas ventanas urbanas. Vialidad interior de servicio



#### DIFERENCIAS:

- Ciudadanos por Valparaíso: privilegia los ejes longitudinales paralelos a la Bodega y dos grandes espacios de Parque Urbano.
- Carlos Mena: privilegia la transparencia en ejes transversales con edificios aislados en espacios abiertos.
- Equipo técnico: plazas enmarcadas por edificios de altura constante..

#### DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL USO DEL BORDE:

- Todas las propuestas salvo una, consideran indispensable el uso del mar conjunto con la tierra; la otra no la considera. sólo el Paseo de Borde.

DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA CONECTIVIDAD FISICA: vehicular y peatonal: Las tres reconocen la barrera existente formada por vía férrea y Errázuriz. Para resolverla se plantean soluciones como:

- edificios conectores a nivel peatonal.(propuesta de Carlos Mena)
- El uso del tren como gran llegada y sus estaciones como elemento vínculo de atravesio.
- Vialidad interna de servicio solamente siendo Av. Errázuriz la gran vinculante longitudinal.
- Paseo de Borde peatonal .

RESPECTO AL ESTUDIO DE URBE se puede concluir que :

- La propuesta de desplazar la vía férrea estaba considerada como una inversión de la IV ETAPA Merval, que en la práctica no se ejecutó.
- Las propuestas de URBE son coincidentes con muchos de los criterios urbanos expuestos en las diferentes visiones obtenidas,y en especial en lo referente a Maximizar la relación del habitante con el mar que expresa como : *"Para los habitantes de la ciudad éste se observa a la distancia pero no se interactúa con él. La propuesta pretende hacer factible esta interacción: plazas del agua, miradores, ferry, muelles, acuario, explanada cultural.*

#### ASPECTOS ECONOMICOS:

Revisando la cantidad de suelo destinado a edificaciones ,éstos varían entre el 45 y 50 % con ocupaciones de suelo entre el 50 y el 80 % dependiendo del tipo de edificación.

### 3.3. PARAMETROS PARA DEFINIR NORMATIVAS

**ALTURAS:** ALTURA MAXIMA POSIBLE : la del Mirador Barón (VARIABLE ENTRE 35 Y 40 M.)

- TODAS LAS ALTURAS SE INSCRIBIRAN EN UNA RASANTE DECRECIENTE DE ERRÁZURIZ HACIA EL MAR.Y DEL MIRADOR BARON AL MAR
- Delante de la Bodega Simón Bolívar no habrá alturas que superen la de ella.
- Entre la Bodega y Errázuriz , las alturas podrán llegar hasta los ocho pisos, siempre en forma decreciente hacia ésta.
- EXCEPCIONES: podrán aceptarse las siguientes excepciones: Edificios conectores entre vereda Sur de Errázuriz y calle proyectada; Edificios que enmarquen las ventanas urbanas. Estos Edificios podrán tener una altura pareja no superior a 7 pisos.(21 m)

### **PERMEABILIDADES VISUALES.**

CONTINUIDAD DE LA VISTA AL MAR A TRAVES DE LA PROLONGACIÓN DE LOS EJES AV. ARGENTINA Y FRANCIA LOS QUE REMATARAN EN PLAZAS URBANAS.(ventanas)

- DISTANCIAMIENTOS entre edificaciones que impidan el efecto de "biombo" hacia y desde la ciudad, relacionados con los ejes de calles transversales.

### **ESPACIOS PUBLICOS:**

- PLAZAS : VENTANAS URBANAS EN LOS EJES DE LAS AVENIDAS INDICADAS Y DEL MUELLE BARON.amplias y adecuadas al estar.
- PASEO COSTANERA O RAMBLA BICENTENARIO EN EL BORDE MAR.con un ancho mayor entre ventanas urbanas que permitan actos masivos.
- VIALIDAD INTERNA, que conecte como calle de servicio los accesos Barón, Simón Bolívar y Edwards

### **ACCESIBILIDAD FISICA :**

- Nudo Barón en sus dos posibles niveles como "entrada " vehicular al lugar.
- Accesos vehiculares a nivel y a desnivel de la vía férrea.
- Accesos peatonales unidos a estaciones de Merval. Y a edificios conectores.

### **USOS:**

- Grandes equipamientos ,especialmente de servicios internacionales, nacionales.
- Residencia, incluido vivienda en algunos sectores y sobre nivel de suelo.
- Comercio,oficinas,servicios.
- Infraestructura de transporte, estación de transferencia Intermodal, puerto de pasajeros de tráfico externo e interno, servicios náuticos

### **CONSTRUCTIBILIDAD: *parámetros económicos***

- Los estudios económicos coinciden en requerir para la proporción de espacios públicos que es superior a la normal en un loteo, una cantidad de metros cuadrados posibles de edificar que permitan financiar el costo de las obras públicas.
- La necesidad de que también se incluyan obras marítimas para habilitar el acceso al mar, acrecienta los costos involucrados.
  
- La Zona colindante del Almendral tiene como constructibilidad mínima una placa continua de 4 pisos, con 100% de ocupación de suelo, equivalente a un coeficiente de 4. Sobre la placa puede además tener edificación aislada con toda la altura que permitan las rasantes, lo que puede alcanzar a 6.

Considerando los requerimientos hechos por el consultor de EPV, las normas deberán permitir cualquiera de las constructibilidades propuestas en las distintas visiones pero agregar la posibilidad de construir sobre las vías y la faja -vía si se quiere financiar obras marítimas.

### **PROPUESTA para la alternativa elegida:**

#### **Descripción:**

La propuesta se estructura en base a :

**Ordenar las vistas, jerarquizar los espacios públicos y valorar la Bodega.**

- ♦ Para ello se giran las ventanas urbanas de modo que la de Avda. Argentina enfrente al Mirador Barón y así resguarde la vista total por ser su eje, y que ambas ventanas se centren en la Rambla Bicentenario.
- ♦ Esta tendrá mayor ancho que el resto del Paseo, generando un espacio público apto para reuniones, eventos masivos, etc, en conjunto con el Muelle Barón.
- ♦ La Bodega Simón Bolívar se reconoce como ICH y se pone en valor su fachada mediante vialidad, distanciamientos y menor altura hacia el Norte, pero se acepta intervenirla en el largo.
- ♦ La menor altura frente a la Bodega permite mirar desde la rambla a la ciudad como Mirador de Borde.

Se propone una tipología de construcción mixta similar a la norma vigente en el Almendral con placas de diferentes alturas y edificaciones aisladas sobre ella en orden a permitir permeabilidad entre edificaciones, distanciándolas en forma perpendicular al mar y con diversas alturas

- ◆ Se proponen edificios puentes

## NORMATIVAS

### 1.- Declaratoria ICH Bodega Simón Bolívar

Se declara como mueble de Conservación Histórica, como edificio representativo de la arquitectura industrial portuaria; a saber , estructuras de gran envergadura , utilizando los últimos adelantos tecnológicos asociados a una funcionalidad específica ( ver Memoria punto 1.1.)

- ◆ Sus características especiales son:
  - Linealidad y unicidad de su largo de 430m acentuada por su remate superior de tragaluz.
  - Continuidad interior dada por la sucesión de arcos y perspectiva en profundidad.
  - Adaptación a la funcionalidad del uso y a la forma del terreno y a la vía férrea que marca el orden del entorno paralelo al borde mar contenido.
- ◆ Simplicidad y funcionalidad del diseño.
- ◆ las que no atenten contra las características externas e internas antes descritas, permitiéndose en todo caso todas las reparaciones estructurales o funcionales que se requieran para adaptarlas a otros usos , entre ellas la apertura de vanos en fachadas y techumbres en función de mejorar traspasos, vistas e iluminación interior.
- ◆ Podrá estudiarse la supresión de tramos en ambos extremos no superior al 15% del largo, siempre que se construyan remates en arquitectura contemporánea y que la complementen en sus requerimientos funcionales.

#### 1.2.- Entorno Bodega :

Considerando que la Bodega por su condiciones arquitectónicas es el elemento ordenador del lugar en cuanto a ganar una "fachada urbana", se propone trazar la vialidad en su frente sur. Esto permite valorar lo que se construya detrás de ella que queda con "vista a un ICH".

## 2.- ALTURAS:

### 2.1.- Sectores con alturas máximas =<Mirador Barón (37.5m)

2.1.1.- *Area frente al Mirador entre límite del terreno y ventana urbana Avda Argentina:* altura inscrita en la rasante de 2° desde el Mirador al Mar.

2.1.2.- *Área entre Avda. Errázuriz por el Sur calle que enfrenta Bodega por el Norte, Simón Bolívar y ventana Avda. Francia ( vereda Oriente )* altura máxima: 11 pisos = (34 m.)

2.2.- Sectores con altura media Entre 21m = 7 pisos y 24 m. = 8 pisos

- 2.2.1.- área al sur de la Bodega entre vía proyectada y Avda Errazuriz , General Cruz y Avda Argentina ,
- 2.2.2.- Edificios que sirvan de conectores sobre franja vía.
- 2.2.3.- Edificios que marquen ventanas urbanas

2.3.- Sectores con altura baja:

- 2.3.1.- Áreas entre la Bodega Simón Bolívar, Paseo Costanera y las Ventanas Urbanas : Alturas 9m..
- 2.3.2.- Área entre Freire y Edwards : 9m. máxima.

3.- Espacios de utilidad pública:

3.1.- El espacio público de uso preferentemente peatonal:

- 3.1.1. *Paseo Costanera entre Edwards y el límite urbano de EPV* ancho entre las ventanas urbanas de Avda Francia y Avda. Argentina :40 M

3.2.- Espacio público de uso Mixto:

*Paseo Costanera entre Edwards y Av.Francia* : 20 M. ancho podrá servir al tránsito vehicular de servicio a ese sector y con el puerto

3.3.- El Espacio público de Uso preferentemente vehicular

Se conformará con los accesos a desnivel por Barón y a nivel por Simón Bolívar, la vía de servicio que conecte ambos, y el nivel subterráneo: .Anchos según perfiles.

La necesidad de otras conexiones desniveladas con la ciudad será definida por:

- La capacidad actual de acceso y salida / hora en Barón analizar alternativa en base a alcanzar 1200 vehículos horas. Sobre esta cantidad de flujo se deberá analizar.
- Capacidad posible de aumentar en Barón ( usar sobrenivel)
- Factibilidad económica de construir acceso desnivel en Simón Bolívar.
- Frecuencia de paso de Merval.
- El requerimiento de estacionamientos por los usuarios .
- Capacidad de Errázuriz.

Los que deberán justificarse ante la DOM con los estudios de impacto vial que las respalden como estudios previos a los proyectos que deseen factibilizar.

4.- Espacios Privados de uso público:

- 4.1.- Dado el carácter de Parque Urbano –Marítimo de la propuesta tienen ese carácter especialmente el Muelle Barón y las instalaciones que permitan el acceso al mar en cualquiera de sus formas.
- 4.2.- También las estaciones de Merval en cuanto a ser los puntos donde se podrá verificar el acceso peatonal en forma especialmente resguardada.

## 5.- Usos:

Se especificarán los siguientes:

- ◆ Grandes equipamientos y especialmente de servicios Internacionales y Nacionales
- ◆ Comercio, oficinas, servicios de toda escala obligatorios en 1er y 2do nivel
- ◆ Residencia, incluida vivienda a partir del 3er nivel ,y servicios conexos.
- ◆ Infraestructura de transporte (tales como estación de transferencia intermodal en conexión con Merval) , transferencia de pasajeros marítima y terrestre, servicios náuticos en general , infraestructura pesquera, artesanal - turística, etc.
- ◆ Ferias y exposiciones , recintos feriales.

## 6.- Condiciones de edificación y subdivisión:

6.1.- se considera que el terreno queda automáticamente dividido en macro lotes por los espacios con declaratoria de utilidad pública, cambien o no de dominio.

Dentro de estos macrolotes se fijan para cada uno las siguientes condiciones:

**6.1.1. Macro lote 1 :** Entre deslinde Oriente y ventana urbana Av.Argentina, Av.España y Paseo Costanera.:

- Ocupación de suelo : 100% En placa continua hasta 11.9m.(4pisos)  
50% sobre placa con edificaciones perpendiculares al Mirador Barón
- altura máxima . hasta rasante Mirador Barón .  
Distanciamiento entre edificios : 15m

**6.1.2. Macro lote 2 :** Entre Bodega Simón Bolívar y Paseo Costanera ,Av. Francia y Av.Argentina

- Ocupación de suelo : 80%
- Alturas :9m
- Distanciamiento a la Bodega : 10m.
- Distanciamiento entre edificaciones : 10m.

**6.1.3. Macro Lote 3 :** entre vía de servicio proyectada y Avda. Errázuriz y ventanas urbanas Avda. Argentina y Simón Bolívar.

- Ocupación de Suelo y alturas : 100% en placa continua hasta 4 pisos(11,9)  
50% sobre placa hasta 21 m .
- Distanciamientos entre edificios : 15m entre ellos y a lo menos en la prolongación de los ejes de calles del Almendral perpendiculares a Errázuriz a partir del suelo.

**6.1.4. Macro lote 4:** entre vía de servicio , Avda. Errázuriz, Simón Bolívar y Francia.

Ocupación de suelo                      100% en placa continua de 11.90 (4 pisos)  
50% sobre la placa  
Altura Máx. 34 m (11 pisos) al sur de la franja vía

30 m entre franja vía y vía de servicio.  
Distanciamiento entre edificaciones sobre la placa : 15m.

**6.1.5. Macro lote 5 :** entre vía de servicio, Paseo Costanera prolongación de Simón Bolívar y ventana Francia.

Ocupación de suelo : 100% en continuidad de 7m  
50% edif. aislada sobre placa.  
Distanciamiento entre edificaciones sobre la placa : 15m.  
Altura máxima 16m,

**6.1.6. Macro lote 6 :** entre ventana urbana Francia y Freire, Errázuriz y Paseo Costanera.

Ocupación de suelo 100% en placa continua de 7m.  
Sobre la continuidad edif. aislada perpendicular al mar, con distanciamiento de 15m entre edificios  
Altura máxima sobre la franja vía: 24m ( 8 pisos)  
En el resto de lote : 18m.(6 pisos)

**6.1.17. Macro lote 7 :** entre Freire y Edwards, Paseo Costanera y Errázuriz

Ocupación de suelo 50% en edificación aislada.  
Altura máxima 9m.  
Distanciamientos 25m desde la prolongación ejes de calles que enfrentan Errázuriz. a cada lado

**Nota :** para todos los macro lotes se permite edificación aislada desde el suelo con ocupación del 50% de suelo.

## **7.- Condiciones generales**

7.1.-Se permitirán edificios puentes o conectores sobre las vías vehiculares y férreas, relacionados con los ejes transversales que vinculen el lugar con la trama urbana permitiendo el tránsito peatonal entre ambas. Deberán contener elementos de usos público, tales como rampas , galerías, asociadas a usos de comercio, vivienda o servicio que permitan su financiamiento . Las condiciones serán las siguientes

### **Edificios Puentes:**

Ubicación entre manzanas al sur de Errázuriz y Avda España y los macro lotes 1,3,4 y 6

- ◆ Planta rectangular en relación 1:3 entre largo /ancho mínimo.  
1:4
- ◆ Altura máxima del atraveso sobre espacio público: 20m
- ◆ Edificio de llegada : conservan la norma de cada zona.
- ◆ Para efectos de la consideración de suelo se tomarán en cuenta
  - ◆ Las superficies privadas en ambos costados

- ◆ Las superficies áreas sobre espacios públicos prolongando los deslindes virtuales de los espacios privados pudiendo usar el más favorable .
- ◆ Los atravesos se apoyarán sobre el espacio público y franja vía , cuidando de no obstaculizar la vialidad

7.2.- Los estacionamientos serán obligatoriamente subterráneos tanto bajo los espacios de uso privado como públicos.

7.3.- La circulación vehicular será restringida al servicio local , prefiriéndose la circulación peatonal en todo el nivel de superficie .

Se excluye el sector en que pueda instalarse la estación de transferencia Intermodal o el Terminal de Pasajeros para lo que se podrá permitir el uso del primer y segundo nivel sobre suelo para circulación vehicular.

7.4.- En puntos singulares de los macro lotes 1 y 6 podría permitirse el atraveso con edificaciones sobre el Paseo Costanera siempre que este atraveso tenga por objeto el acceso público a algún elemento del Parque Urbano Marítimo financiado por el solicitante y su altura no sea inferior a 7m.

7.5. La altura máxima indicada para todos los macro lotes , incluye las instalaciones de ascensores , elevadores de agua u otros , debiendo todas las techumbres ser terrazas de uso público , o a lo menos para ser usadas por los usuarios directos

### 8.- Constructibilidad

La ocupación de suelo para espacio público es 47,72 %

Para edificación es de 48.74 %

La franja vía no útil  $6719.87 = 3.55$

La constructibilidad bruta total corresponde a un coeficiente de deglosada de las siguiente forma.

<b>Macro lote</b>	<b>Sup. Ocup. suelo limite</b>	<b>Neto</b>	<b>Constructibilidad</b>
1	8800,60	8800,00	70.404,8 m2
2	20.415,89	17.503,07	26.255 m2
3	27.055,40	24.016,68	132.091,74 m2
4	12.281,24	12.281,81	85.967,72 m2
5	5.640,81	5.640,81	19.740 m2
6	14.675,34	13.480,76	74.144,18 m2
7	3.601,09	3.601,09	
<b>Total</b>	<b>92.470,37 M2</b>	<b>85.324,25M2</b> <b>=44,97%</b>	<b>408.601,18 m2</b>



Sin considerar nivel de subterráneo

Se podrá autorizar un aumento de constructibilidad cuando esta vaya asociada al financiamiento de un proyecto de equipamiento público de interés general tales como protecciones para embarcaderos o marinas museos, acuarios, teatro, etc; la que podrá darse en los macro lotes 3, 4, y 5 aumentando la altura en un piso sobre máxima autorizada.