



# RESUMEN EJECUTIVO

Imagen objetivo y Alternativas de Estructuración del  
territorio de la actualización Plan Regulador  
Comunal de Estación Central

MAYO 2022



Hemos hecho un esfuerzo por desarrollar un proceso participativo y ciudadano para el diseño y creación del Primer Plan Regulador Comunal de Estación Central. Esto tiene un gran significado para nosotros, ya que durante mucho tiempo nuestra comuna no tuvo ningún tipo de planificación, lo que significó la llegada de miles personas, la emergencia de grandes problemas y un deterioro irreparable para nuestros barrios.

Estamos avanzando a paso firme junto a la comunidad en la creación de este instrumento de planificación, para que nunca más nuestra Estación Central sufra el impacto de la hiperdensificación. Es por eso que hoy, luego de dos rondas de encuentros participativos donde centralinos y centralinas expresaron sus anhelos para la comuna, se darán a conocer las alternativas que componen la Imagen Objetivo del proyecto de Plan Regulador Comunal, para que vecinos y vecinas puedan decidir de forma activa sobre el futuro de nuestra comuna.

**FELIPE MUÑOZ VALLEJOS**  
Alcalde de Estación Central



<b>I. INTRODUCCIÓN</b>	<b>5</b>
<b>II. CONTEXTO Y ENFOQUE</b>	<b>7</b>
¿Qué es un Plan Regulador Comunal (PRC)?	8
¿Por qué es necesario actualizar el plan regulador?	8
¿Cómo se desarrolla este proceso de actualización?	11
Procedimiento Técnico Normativo	12
Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)	12
Procedimiento de Participación Ciudadana	13
<b>III. SITUACIÓN ACTUAL</b>	<b>15</b>
Condiciones del Contexto	16
Desafíos que enfrenta el Plan	19
Densidad Equilibrada	21
Acceso a equipamientos y servicios	24
Convivencia con Industrias y Talleres	28
Barrio y Vivienda Digna	30
Conectividad y transporte integrado	32
Barrios con Identidad y patrimonio	34
<b>IV. IMAGEN OBJETIVO COMUNAL</b>	<b>37</b>
Visión de Desarrollo Urbano	39
Objetivos estratégicos de la Planificación	40
Directrices Generales del plan	42
Lineamientos de la Imagen Objetivo del plan	43
Uso de Suelo	43
Altura de Edificación	45

<b>V. ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN</b>	<b>49</b>
<b>Alternativas de Estructuración</b>	<b>51</b>
<b>Alternativa 1: Ejes de Integración</b>	<b>52</b>
Usos de Suelo	54
Alturas	55
<b>Alternativa 2: Mosaico de Barrios</b>	<b>56</b>
Usos de Suelo	58
Alturas	59
<b>Alternativa 3: Esquema de Nodos</b>	<b>61</b>
Usos de Suelo	64
Alturas	65
<b>Principales cambios respecto al Plan vigente</b>	<b>67</b>

Av Libertador Bernardo O'Higgins



# I. INTRODUCCIÓN

La Municipalidad de Estación Central, en el uso de las facultades que le otorga la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, y los artículos 43° y 44° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), dio inicio al proceso de actualización de su Plan Regulador Comunal (PRC) el 12 de diciembre de 2019. Dicho proceso busca culminar concretando el anhelo para la comuna de contar con el primer plan regulador propio, que planifique el territorio de manera coherente.

Como paso previo a la formulación del anteproyecto de este Primer Plan Regulador de Estación Central, se debe aprobar una propuesta de Imagen Objetivo del territorio de planificación, de conformidad con lo señalado en el artículo 28 octies de la LGUC. Esta Imagen Objetivo corresponde, de manera general, a las principales decisiones de planificación que orientarán el diseño de las normas específicas del Plan.

El presente documento corresponde al Resumen Ejecutivo de la Imagen Objetivo de la propuesta del Primer Plan Regulador propio de Estación Central, que sintetiza el diagnóstico y sus fundamentos técnicos, los objetivos y principales elementos que estructuran el Plan, las alternativas de estructuración por las que se propone optar, junto a los cambios que éstas generarían respecto de la situación actual.

En este proceso, se ha incluido la visión de diversos actores sociales que, mediante distintas instancias de participación ciudadana, quienes han aportado generosamente a la construcción de las alternativas de desarrollo urbano futuro que hoy se presentan, en conformidad con lo señalado en el artículo 28 octies de la LGUC.

Acompañan al presente documento, los planos que grafican las propuestas de estructuración de la imagen objetivo, que serán sometidas a consideración en el marco del proceso de aprobación y consulta de la Imagen Objetivo.

El Resumen Ejecutivo de la Imagen Objetivo se ha estructurado en base a 5 capítulos, que de manera secuencial integran los contenidos exigidos en la legislación:

- Contexto y enfoque
- Situación actual
- Imagen objetivo
- Alternativas de estructuración
- Comparación de alternativas







# II. CONTEXTO Y ENFOQUE

A continuación, se expresan las razones que justificaron la actualización del Plan Regulador Comunal vigente, describiendo los fines y metas que orientaron el análisis del proceso de urbanización de la comuna, así como del estado actual del PRC vigente.

# ¿Qué es un Plan Regulador Comunal (PRC)?

El PRC es un instrumento de planificación que orienta y regula el desarrollo urbano de la comuna, estableciendo dónde y cómo se puede construir, orientando el desarrollo de los espacios públicos y definiendo aquellas actividades que se pueden llevar a cabo en ella. Para ello, este instrumento establece un conjunto de normas urbanísticas que deben cumplir todos los propietarios de terreno, tanto público como privado, procurando así avanzar hacia una ciudad más sustentable e integradora.

Como la ciudad es una entidad en permanente cambio, estos instrumentos deben estar en permanente seguimiento y adaptación, debiendo actualizarse periódicamente, en un plazo no mayor de 10 años, como lo señala el Artículo 28 sexies de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC).

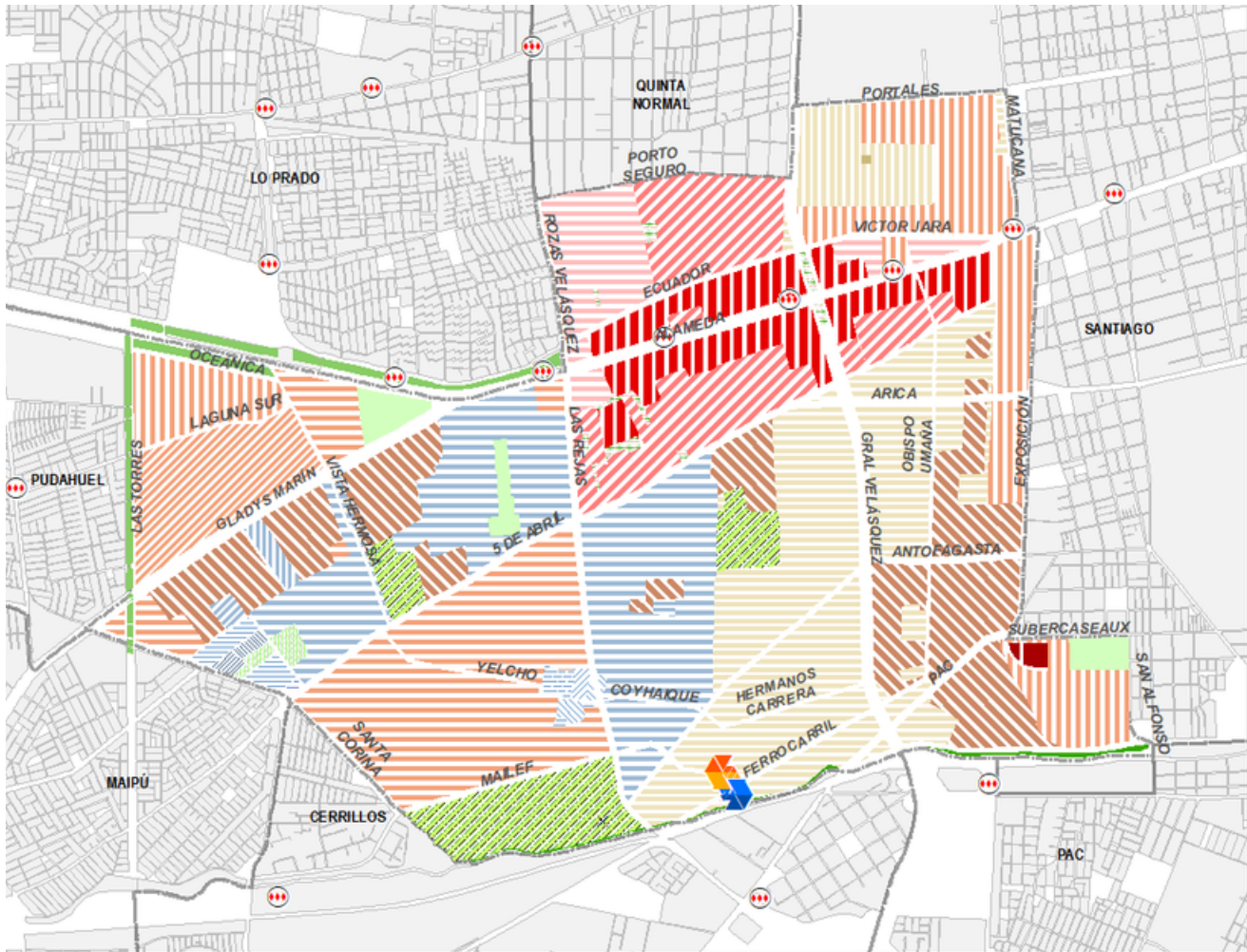
## ¿Por qué es necesario actualizar el PRC de Estación Central?

La comuna de Estación Central actualmente no cuenta con un Plan Regulador Comunal propio. La regulación vigente se compone de un conjunto de normas urbanas heredadas de las comunas que formaban parte de este territorio previo a la fundación de la comuna en 1985: Santiago, Quinta Normal, Maipú y Pudahuel; y las normas del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS).

A pesar de las últimas modificaciones que ha tenido el Plan, la base del instrumento refleja visiones de hace 30, 60 y hasta 90 años atrás, componiendo un instrumento obsoleto en términos normativos, estratégicos y técnicos.

A continuación se expone un plano que grafica la normativa heredada de cada comuna, presente en el instrumento vigente.

Ilustración 1.- Origen de la normativa vigente de Estación Central



**PRC Vigente**

- PRMS - ÁREA URBANA (1994)**
  - Zonas Habitacionales Mixtas
  - Zonas de Equipamiento Intercomunal
- PRMS - NORMAS TRANSITORIAS (1994)**
  - Zonas Act. Productivas de Carácter Industrial
  - Área Extensión Urbana Pajaritos
- PRMS - SISTEMA DE ÁREAS VERDES (1994)**
  - Equipamiento Recreacional y Deportivo
  - Áreas verdes asociada a Pozos Extractivos y Derrumbes
  - Parques adyacentes a Sistemas Viales
  - Parques
  - Parques adyacentes a Cauces
- MPRCEC 02 - ALAMEDA PONIENTE (2018)**
  - Área verde comunal
  - Zona LBO (12 pisos)
  - Zona RB (4 pisos)
  - Zona RI (5 pisos)
- MPRCEC 01 - MAESTRANZA SAN EUGENIO (2017)**
  - Seccional Maestranza San Eugenio

**SEC. Y MOD. UNIDAD VECINAL PORTALES (1974 y 1990)**

- Seccional Quinta Normal
- Seccional Villa Portales (equipamiento)

**PLANO OFICIAL DE URBANIZACIÓN DE SANTIAGO (1939)**

- Zona V

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE MAIPÚ (1965)**

- Zona habitacional mixta

**MOD. PRC MAIPÚ (1984, 1988, 1990, 1991, 2004, 2009, 2012)**

- Seccional Santa Corina - Vivienda
- Seccional Santa Corina - Área verde
- Seccional Carmelitos - A
- Seccional Carmelitos - B
- Seccional Carmelitos - C
- Seccional Carmelitos - D
- Seccional Santa Corina 2 - A1
- Seccional Santa Corina 2 - A3
- Seccional PSEC Avda. Pajaritos
- Seccional PSEC Villa Alessandri
- Zona Habitacional Mixta Las Parcelas

- Futura Estación Melitren

Fuente: Elaboración propia según interpretación de PRC Vigente (SEREMI MINVU)



Estación Central

# ¿Cómo se desarrolla este proceso de actualización?

La actualización del Plan Regulador Comunal de Estación Central considera un extenso proceso de planificación y formulación, que se está desarrollando en base a una estructura general de 4 etapas secuenciales:

1. **Diagnóstico:** Etapa en la cual se desarrolló el análisis y diagnóstico prospectivo del territorio, lo que permitió determinar cuales son aquellos temas claves que se deben abordar en el desarrollo del plan.
2. **Imagen Objetivo (etapa actual):** Etapa actual del proceso en que se están definiendo las principales decisiones de planificación. Aquí se establecen los objetivos y lineamientos del plan, y elaboran alternativas de estructuración u opciones de desarrollo, las que representan caminos posibles para alcanzar los objetivos establecidos y enfrentar los seis principales desafíos detectados en el diagnóstico.
3. **Anteproyecto:** Etapa en la que se diseñarán los componentes que constituyen el plan; memoria ordenanza y planos, a partir de las definiciones y acuerdos adoptados en la etapa de imagen objetivo.
4. **Proyecto:** Etapa en la que se realizarán los ajustes finales al expediente urbano del plan que será sometido a los procedimientos de aprobación definitiva, mediante el pronunciamiento del Concejo Municipal, respecto de la consulta pública del Plan.

A lo largo de estas etapas, se desarrollan tres procedimientos que son los ejes fundamentales que componen el estudio del PRC: el Procedimiento Técnico Normativo, la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y Participación Ciudadana (PAC). Estos procesos se acoplan, contribuyendo con herramientas y conocimientos específicos, para la construcción de un instrumento que responda de forma integral a las necesidades de la comunidad y el territorio (Ver ilustración 3)

Ilustración 2.- Procedimientos del estudio de Actualización del PCR



Fuente: Elaboración propia

# Procedimiento Técnico Normativo

Este procedimiento consiste en un conjunto de tareas para el desarrollo de estudios territoriales que contienen los fundamentos de las normas urbanísticas que se definirán en cada zona urbana de la comuna.

En él, se comprenden estudios específicos para la construcción del Plan, como el informe Ambiental Estratégico, Estudio de Movilidad Urbana y Capacidad Vial, Estudio de Factibilidad Sanitaria, Estudio de Equipamiento Comunal, Estudio cálculo de Densidades Comunales, Estudio de Riesgo y Protección Ambiental, entre otros.

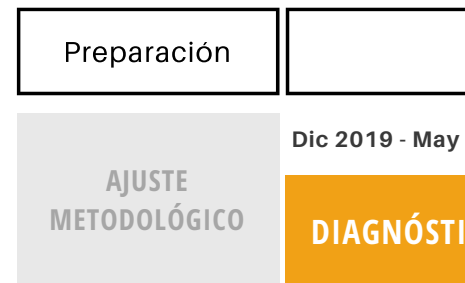
## Procedimiento de Participación Ciudadana

Este procedimiento tiene como objetivo incluir a la ciudadanía en la construcción del Plan. La participación ciudadana es fundamental, puesto que contribuye a focalizar el diagnóstico técnico del Plan, en los temas que tienen una relevancia estratégica para la comuna.

En las etapas de diagnóstico e imagen objetivo del Plan se han realizado 70 instancias de participación, convocando a la fecha a más de 1700 habitantes. Esto ha permitido integrar la visión de la comunidad y sopesar las decisiones en la elaboración del Plan.

- **Instancias Participativas:** Talleres y reuniones que han generado un momento de diálogo en torno a problemas y valores en la etapa de diagnóstico y a visión de desarrollo comunal en la etapa de imagen objetivo. En todas estas instancias se recoge la opinión de los diversos actores que habitan la comuna integrándola al proceso técnico.
- **Consultas Públicas:** Están contempladas en la normativa vigente y tienen como finalidad exponer y recibir observaciones relativas a la Imagen Objetivo y Anteproyecto del plan.

Ilustración 3



Elaboración de Estudio de Diagnóstico Comunal



Definición de consideraciones ambientales



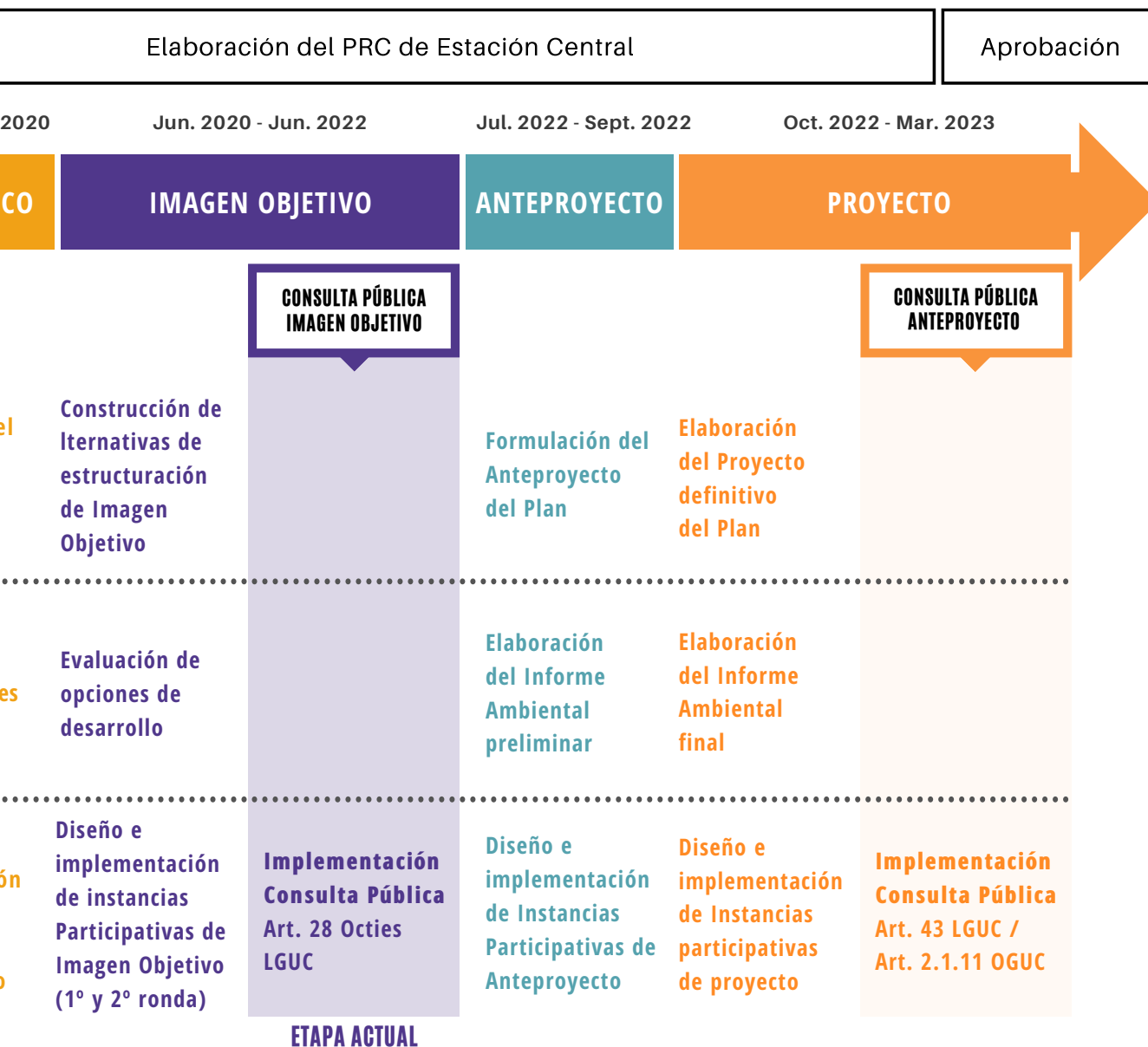
Diseño e implementación de Instancias Participativas de Diagnóstico

# Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)

El procedimiento de EAE verifica la incorporación de consideraciones ambientales y de desarrollo sustentable orientando el proceso de diseño del Plan.

Así el criterio de desarrollo sustentable para Estación Central establece una densificación acorde a las vocaciones urbanas, fijando un límite de altura máxima y una adecuada dotación de espacios públicos, servicios y equipamientos. Este criterio permite definir alternativas coherentes con los objetivos ambientales y de planificación comunal, la coordinación técnica con otros Organismos de la Administración del Estado (Ministerios, Gobierno Regional, etc.), la verificación de instancias de participación ciudadana y el sustento técnico del proceso de planificación.


## 3.- Etapas y procedimientos del estudio de actualización del Plan Regulador comunal



Fuente:  
Elaboración propia







# **II. SITUACION ACTUAL**

# Condiciones del Contexto

Estación Central ocupa un lugar estratégico entre las comunas que forman el pericentro del área metropolitana de Santiago, donde históricamente se han concentrado los nodos articuladores del sistema de transporte ferroviario nacional y de pasajeros. Esta condición nodal se ha transformado con el tiempo en un agente atractor de actividades productivas industriales, infraestructuras de transporte y equipamientos de gran escala, a lo que se ha sumado un fuerte influjo de población que fue ocupando de manera progresiva la totalidad del territorio comunal, generando, de esta forma, un mosaico de barrios que en distintos periodos de crecimiento fue configurando la impronta socio-territorial que hoy caracteriza a la comuna.

En el transcurso de los últimos 20 años, la comuna ha experimentado una gran transformación del paisaje urbano e incremento de su población, en gran medida, producto de la hiperdensificación en altura que se ha desarrollado en el sector nororiente de la comuna. En la actualidad, la comuna cuenta con una superficie de 1.550 hectáreas, 83.000 viviendas y 206.792 habitantes, cifras que han experimentado un incremento de un 160% del parque habitacional y 60% de población, respecto del año 2002. Esto ubica a Estación Central en el lugar N° 15 del total de 52 comunas con más población de la Región Metropolitana.

Como resultado de esta combinación de elementos, en el territorio comunal se distinguen al menos cuatro configuraciones urbanas que se han conformado en el transcurso del tiempo, tales como:

- Piezas urbanas especializadas que conforman sectores industriales históricos asociados al desarrollo ferroviario e infraestructura energéticas, a lo que se añaden grandes equipamientos e infraestructuras metropolitanas.
- Casco histórico que corresponde a una extensión de la trama urbana de Santiago y atractor de centralidad, el que ha sufrido cambios conforme a las políticas de renovación urbana.
- Sectores residenciales asociados a la subdivisión y loteos de viviendas unifamiliares de la segunda mitad del siglo XX, a lo que se suman las viviendas económicas o de interés social de conjuntos de vivienda colectiva impulsados por el Estado.

- Nuevas urbanizaciones localizadas al poniente de la comuna, al sur de Av. Gladys Marín (ex Pajaritos) que denotan un impulso urbanizador orientado a estratos medios en diversas tipologías que se combinan con equipamientos.

Debido a los enormes cambios que se han venido observado en materia de desarrollo urbano en la comuna, y los efectos que esto ha tenido en la vida de las personas que habitan en ella, Estación Central se enfrenta hoy a importantes desafíos que deben ser abordados por el instrumento de planificación, como el control de la densificación, el adecuado acceso a servicios, la compatibilidad o superposición de actividades, mejoramiento de la conectividad, desarrollo de vivienda digna y el resguardo del patrimonio; factores que están impulsando de manera decidida la necesidad de actualizar el Plan Regulador Comunal.



Planetario Chile, Universidad de Santiago (USACH)



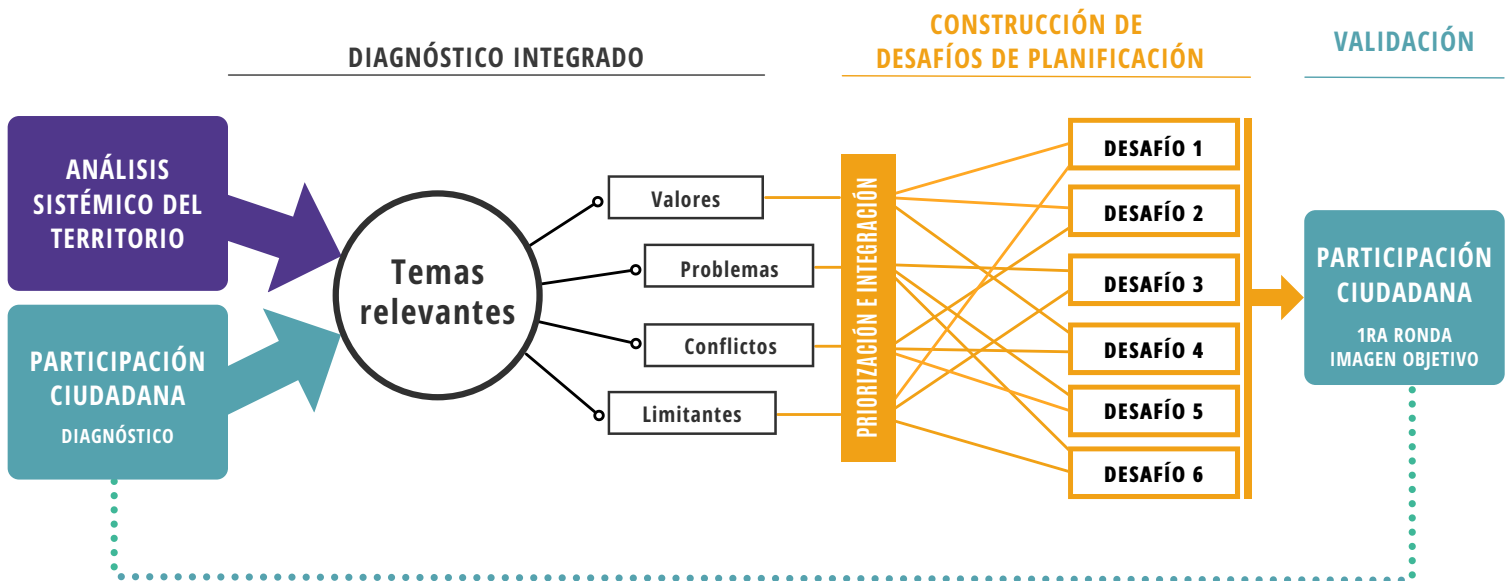
# Desafíos que enfrenta el Plan

Los Desafíos de Planificación corresponden a aquellos aspectos abordados en el proceso de diseño del Plan, que tienen el fin de asegurar estándares adecuados de sustentabilidad e integración social.

Estos desafíos fueron relevados en el análisis sistémico del territorio, conocidas sus tendencias, así también los valores, problemas, conflictos y limitaciones.

Cabe señalar, que en este proceso se ha establecido un diálogo con distintos actores de la comuna a través de instancias de participación; con Órganos de la Administración del Estado (Ministerios, Gobierno regional, etc), instituciones y vecinos/as, con el fin de incorporar los múltiples puntos de vista y temas de mayor relevancia para la comunidad.

Ilustración 4.- Proceso de construcción de los desafíos de planificación



Fuente: Elaboración propia



# Densidad Equilibrada

Estación Central es reconocida a nivel nacional por la hiperdensificación y excesiva verticalización de sus nuevas edificaciones. Se estima que entre 2002 y 2021 el número de viviendas aumentó de 32 mil a 83 mil y la población, de 130.394 a 206.792 habitantes. Además, se estima que sólo entre los años 2013 y 2020 se construyeron un total de 14.151 viviendas que se localizaron en las 33 hectáreas entre Av. Libertador Bernardo O'Higgins, Av. General Velásquez, Ecuador y Av. Las Rejas, en un sector que en 2002 se registraban 2.757 viviendas. Si bien, el desarrollo de edificaciones en altura ha aportado a revertir el proceso de despoblamiento que venía sufriendo la comuna, este proceso ha provocado una merma en la calidad de vida, no solo de sus vecinos más próximos, sino también de la comuna en su conjunto, que ha visto aumentar aceleradamente la vivienda y población, sin la necesaria provisión de servicios y bienes públicos urbanos.

En efecto, el diagnóstico técnico ha demostrado que existe una serie de problemáticas específicas. La búsqueda de una máxima rentabilización del suelo no solo se expresa en una mayor altura de las edificaciones, sino también en una suerte de **hacinamiento en nuevos departamentos**. Esto se debe a una disminución de la superficie de los nuevos departamentos, en conjuntos que a su vez presentan problemas por la baja calidad de los espacios comunes, cantidad de unidades residenciales por piso y disponibilidad de ascensores por habitantes.

Ya en el entorno de los proyectos, la densificación ha incidido en una  **saturación de la infraestructura, equipamientos y áreas verdes**. Entre otras cosas, este proceso ha aumentado la presión sobre el espacio público, tanto en la intensidad de áreas verdes, como en la carga de ocupación sobre aceras (hasta 1 personas/m<sup>2</sup>). Esta situación de deterioro del espacio público se recrudece con la **congestión** causada por el aumento de la circulación y el estacionamiento irregular en calzadas, causado en parte por la baja dotación de estacionamientos al interior de los edificios

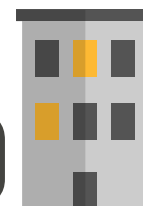
Respecto de los cambios que han experimentado los barrios, por un lado, la fusión de terrenos para la edificación de nuevos proyectos ha dejado una serie de **“casas isla”**, de predios que no se incorporaron a estas operaciones, generando un gran contraste a nivel de manzana y barrios. Por otro lado, la búsqueda del máximo aprovechamiento del suelo sumado a la alta flexibilidad de las normas urbanísticas en la comuna, ha producido la construcción de edificaciones que, debido a su altura y distanciamiento, obstruyen considerablemente el **soleamiento** de sus vecinos y afectan la **privacidad** tanto al interior de los nuevos proyectos como de los vecinos.

Por último, la inserción de nuevas edificaciones en loteos de larga data (Ej: Conjunto habitacional Ecuador de 1910, Población Santa Filomena de 1930 o Población Ruiz Tagle de 1936) y el proceso de inserción de galpones industriales, han significado el **deterioro del patrimonio existente en los barrios** o de conjuntos que pudieran considerarse como elementos de valor cultural.

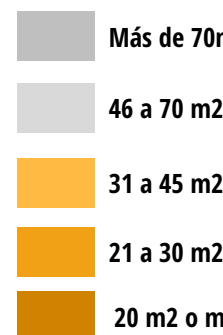
Si bien la normativa urbanística fue ajustada por la Modificación N°2 del PRC de Estación Central de 2018, esta modificación sólo considera un polígono acotado de la comuna, en función de algunas normas específicas como altura y densidad. Para que el nuevo Plan tenga máxima coherencia, es necesario orientar el desarrollo urbano hacia una densificación equilibrada. Para ello, además de fijar alturas máximas de edificación, la futura norma urbanística debería definir para cada zona características morfológicas, estableciendo sistema de agrupamiento, distanciamientos y retranqueos, entre otras características de intensidad de la ocupación, disminuyendo la constructibilidad y la densidad habitacional en relación a la carga de ocupación del sistema urbano; y la disponibilidad de bienes públicos urbanos, estableciendo declaratorias de utilidad pública para áreas verdes y circulaciones. El propósito es aumentar las áreas libres, generar nuevas áreas verdes, y aperturas de cesiones de libre tránsito (galería y pasajes), incorporando incentivos normativos, y condicionando la entrega de aportes al espacio público que sustenten la propuesta.

Bajo esta perspectiva, el presente estudio de Plan Regulador se propone abordar el desafío de la densificación equilibrada, no sólo acotando los máximos edificatorios, sino restituyendo la proporción de bienes públicos urbanos del sistema en relación a la intensidad de ocupación. Especialmente, en los casos más críticos, donde dicho proceso de densificación ha significado un aumento notable del número de viviendas en la comuna y ha sumado nuevos habitantes.

1.610



Promedio de nuevos departamentos ofertados al año entre 2002 y 2021

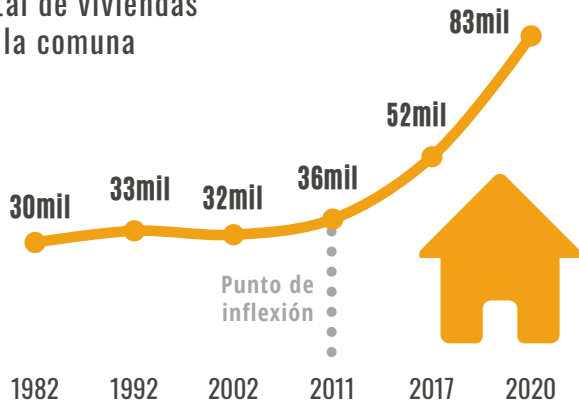


Sector norponiente de la comuna, lugar donde se concentra la mayor cantidad de edificaciones en altura. (Polígono en torno a Av. Libertador Bernardo O'Higgins, Av. General Velásquez, Ecuador y Av. Las Rejas)





### Total de viviendas en la comuna



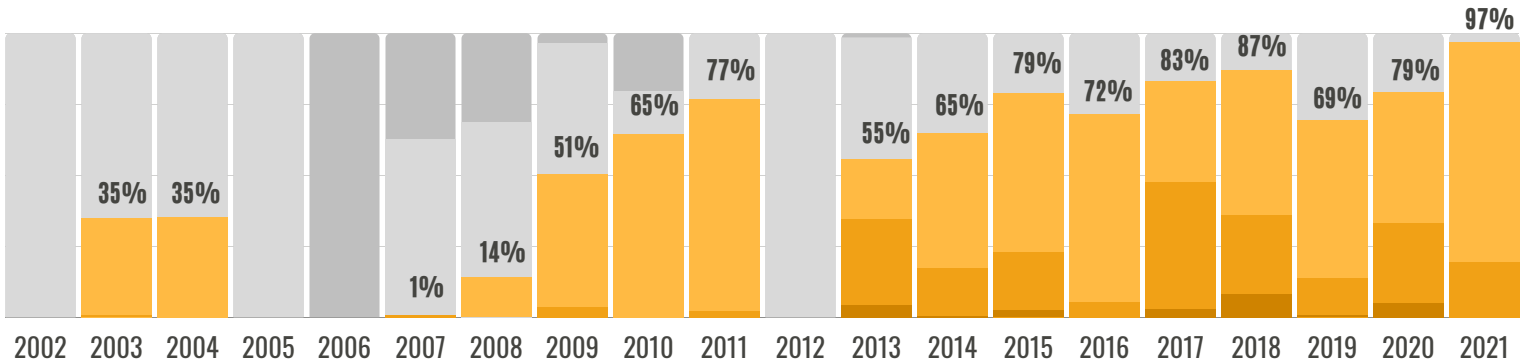
Fuente: Elaboración propia según datos INE (2017)

### Población comunal



Fuente: Elaboración propia según datos INE (2017)

### Departamentos nuevos según m2 (% de la oferta total por año)



Fuente: Elaboración propia según datos de SII

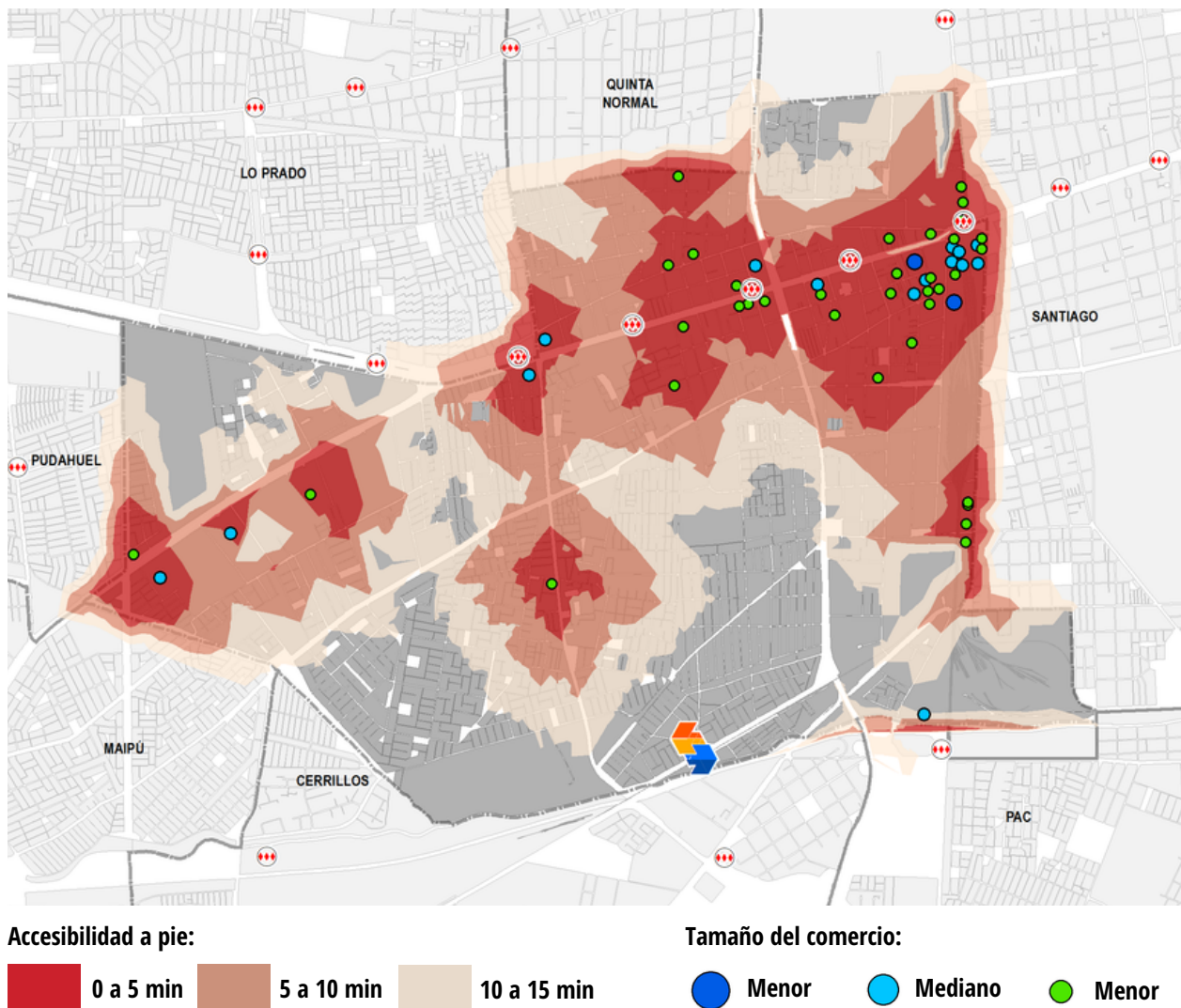


# Acceso a Equipamientos y Servicios

Estación Central destaca por contar con una localización estratégica en el contexto metropolitano, lo que ha permitido configurar un polo de equipamientos y servicios. No obstante, la concentración de actividades genera contrastes, existiendo otros territorios en déficit de áreas verdes, establecimientos de salud, seguridad, comercio y servicios.

En efecto, el diagnóstico advierte una serie de problemas asociados. Por un lado, la **saturación de equipamientos** esenciales existentes se traducen en que: 37% de las atenciones de salud no tienen cobertura al interior de la comuna y 9% de la demanda en matrículas de educación prebásica no encuentran establecimiento que las acoja. Además, el

Ilustración 6.- Accesibilidad y cobertura de equipamiento comercial



Fuente: Elaboración propia según datos de SII

atraveso de autopistas, líneas de ferrocarril y áreas industriales, dificultan el acceso, tornando deficiente la **conectividad a equipamientos**.

En cuanto al **equipamiento de esparcimiento y áreas verdes**, Estación Central cuenta con diversos proyectos de parques metropolitanos en proceso de habilitación que podrían revertir los malos indicadores. Sin embargo, existe

un sentido déficit de áreas de recreación próximas a la población, que se podría solucionar aumentando en un 42% las plazas públicas y 58% las multicanchas.

Pero, la situación más crítica corresponde al acceso a comercio y servicios, elementos que se relacionan con la movilidad metropolitana. Se estima que el territorio comunal recibe diariamente 65 mil personas que vienen a trabajar

Ilustración 7.- Accesibilidad y cobertura de Parques de Adultos



Fuente: Elaboración propia según catastro de diagnóstico

o estudiar; unas 412 mil, salen a otras comunas para realizar lo propio, y unas 40 mil solo realizan intercambio modal (del bus o. tren al metro) en la Estación Central, situación que aumentaría a más de 200 mil la población flotante al concretarse el proyecto de Tren a Melipilla. Lo cierto es que el esquema actual de centralidades y flujos no generan proyectos que mejoren la disponibilidad de bienes públicos urbanos y servicios al resto de la comuna. Más bien, se han circunscrito casi exclusivamente a tres intersecciones de la comuna: San Borja/Av. Lib. Bdo. O'Higgins, Avenida General Velásquez / Avenida Libertador Bernardo. O'Higgins y Avenida

Las Rejas / Avenida Libertador Bernardo O'Higgins, existiendo amplias zonas de la comuna que no disponen de un equipamiento de este tipo a más de 15 min en modo caminata.

El plan regulador tiene incidencia en la orientación del desarrollo del territorio, definiendo zonas mixtas que contengan estas actividades. Se proyecta que una adecuada normativa de usos de suelo, en consonancia con las posibilidades de edificación y materialización espacios públicos en torno a nodos y/o ejes de transporte, permitirían distribuir y localizar estratégicamente bienes públicos en territorios postergados.

Bajo esta perspectiva, la presente actualización del Plan Regulador se propone abordar el desafío del acceso a equipamientos y servicios, permitiendo estas actividades en la norma de uso de suelo, y definir en la áreas con mayor potencial de transformación las condiciones para el mejoramiento del espacio público, la conexión a nodos metropolitanos o de transporte y la atracción y retención de población flotante, diversificando y complejizando la oferta de la comuna.



ESTACION CENTRAL

ESTACION CENTRAL

CIGARRILLOS

Estación Central

# Convivencia con Industrias y Talleres

El proceso de urbanización de Estación Central históricamente ha estado vinculado al desarrollo del transporte terrestre, ferroviario y de buses, y junto a ello el fuerte desarrollo industrial. Concebido desde sus orígenes como un sector periférico, segregado del resto de la ciudad de Santiago, el territorio comunal ha tenido una urbanización paulatina hacia el poniente, dejando áreas en las que residencia y actividades productivas conviven con alta fricción.

El Plan Regional Metropolitano de Santiago (PRMS) conserva en la comuna una serie de Zonas Industriales Exclusivas Existentes con Actividades Molestas (ZIEM, Art. 6.1.3.4 del PRMS), un tipo de impacto que se ha desplazado paulatinamente fuera del anillo de Avenida Américo Vespucio. En efecto, sólo 18% de las patentes de actividades productivas tienen lugar en estas zonas ZIEM, existiendo predios eriazos, subutilizados e, incluso, algunas reconversiones a uso residencial (Ej: Condominio Arcadía).

Si bien, la mayor parte de las patentes para actividades productivas en la comuna están relacionadas con actividades inofensivas, la concentración de éstas, y el funcionamiento de actividades productivas de impacto metropolitano, generan una percepción de molestia en entornos barriales a escala local.

En efecto, el diagnóstico técnico identifica la existencia de **fuentes de con-**

**taminación**, particularmente al interior de las ZIEM, donde se localizan 15 de las 43 fuentes fijas de emisiones de material particulado de la Región Metropolitana (SEREMI MINSAL). Esto cobra relevancia si se considera que la región se encuentra catalogada como zona saturada por material particulado respirable MP10. En ese sentido, la **posibilidad de reconversión** es una oportunidad para bajar los niveles de contaminación al interior del área comunal, lo cual hasta a -

Ilustración 8.- Talleres, indus



Fuente: Elaboración propia según PRMS y

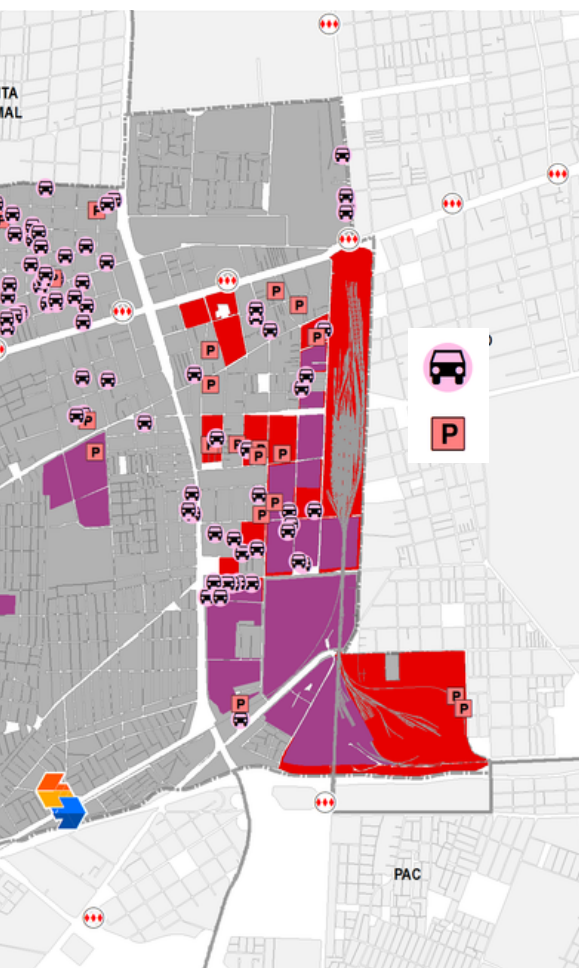
hora se ha realizado de manera puntual por algunos proyectos que acogieron una norma ad-hoc.

Por su parte, se identifican **conflictos entre residencia y talleres**, actividades que tienen menor impacto en emisiones, pero que generan otro tipo de molestias. Si bien, no se dispone de registros sobre contaminación acústica asociada a talleres mecánicos, se identifican otras problemáticas, como la **falta de mantención de los entornos y la ocupación irregular del espacio público**, en platabandas y calzadas, situación que

se replica con las guarderías de buses. En las poblaciones Ecuador y Santa Filomena al poniente de Av. Gral. Velásquez, y poblaciones Ruiz-Tagle, Mc-Iver y Antonio Varas al oriente, y su entorno, han sufrido mayores sobrecargas de uso asociadas a esta situación.

Si bien, la normativa urbanística puede limitar determinadas actividades, se plantea establecer las condiciones que favorezcan el desarrollo de entornos residenciales. Por lo tanto, la actualización del Plan Regulador podrá adoptar una posición clara respecto a la permanencia de las ZIEM al interior de la comuna y el carácter de las zonas que en la actualidad concentran actividades productivas inofensivas.

tria e infraestructura.



 Taller mecánico  Guardería de vehículos

catastro de patentes municipales

La posibilidad de reconversión es una oportunidad de integrar estos sectores al proceso de desarrollo urbano comunal, contemplando la apertura de vías, más áreas verdes, y zonas para densificación equilibrada que promueva la integración social. Existe experiencia en la comuna sobre la implementación de proyectos de reconversión dirigidos tanto a vivienda social como a sectores medios, la que puede orientarse para generar nuevos barrios y mejorar los entornos residenciales deteriorados.

# Barrio y Vivienda Digna

Estación Central es reconocida a nivel nacional por la hiperdensificación. Paradójicamente, el aumento de 32 mil a 83 mil viviendas entre 2002 y 2021 no ha tenido mayores efectos en reducir el déficit habitacional.

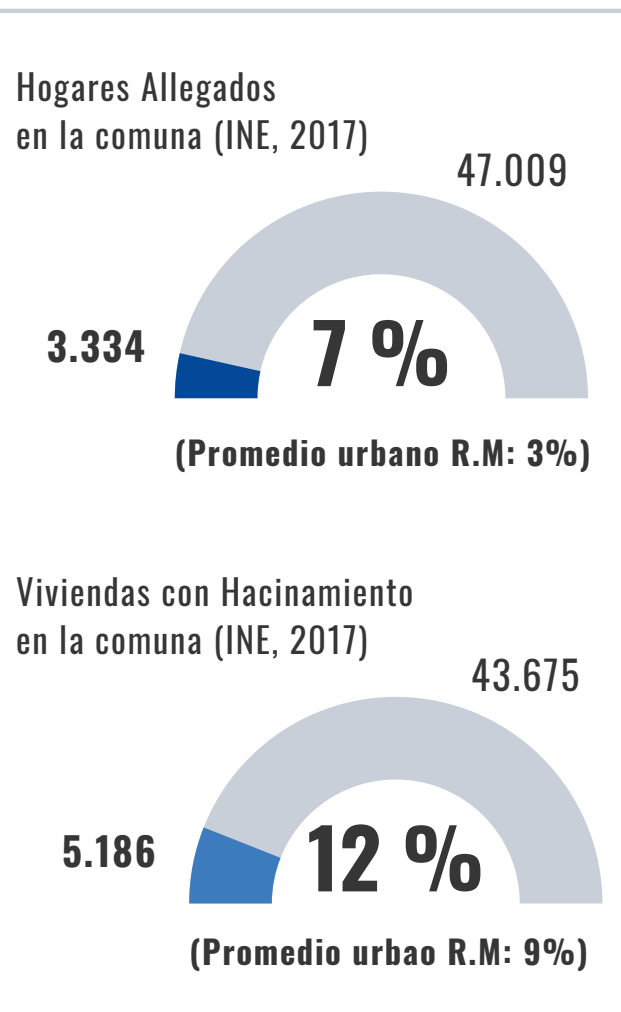
Las nuevas tipologías de vivienda no solo restringen el acceso de población de estratos medios y bajos, sino también de hogares de más de 2 o 3 personas. Esta situación se ve todavía más exacerbada cuando se observa la situación que vive gran parte de la población migrante de la comuna, que encuentra habitación en subarriendos y subdivisiones irregulares, muchas veces en inadecuadas condiciones.

En efecto, el diagnóstico técnico identifica que el **déficit habitacional cuantitativo** de la comuna se sitúa en torno a las 5.574 viviendas, cuyo 60% está compuesto de hogares allegados, situación que se ha mantenido más o menos estable desde 2002. Por su parte, existe un hacinamiento crítico (2,5 personas por dormitorio) que afecta a unas 5.175 viviendas, concentrado en poblaciones del sector Los Nogales, Araucana y Pila de Ganso.

En este sentido, la **posibilidad de nuevos proyectos** en sitios eriazos o subutilizados se observa como potencial, no solo para mitigar el déficit habitacional de la comuna, sino también para **consolidar sectores postergados** de la comuna. De manera complementaria, se debe avanzar en establecer normas claras y, en lo posi-

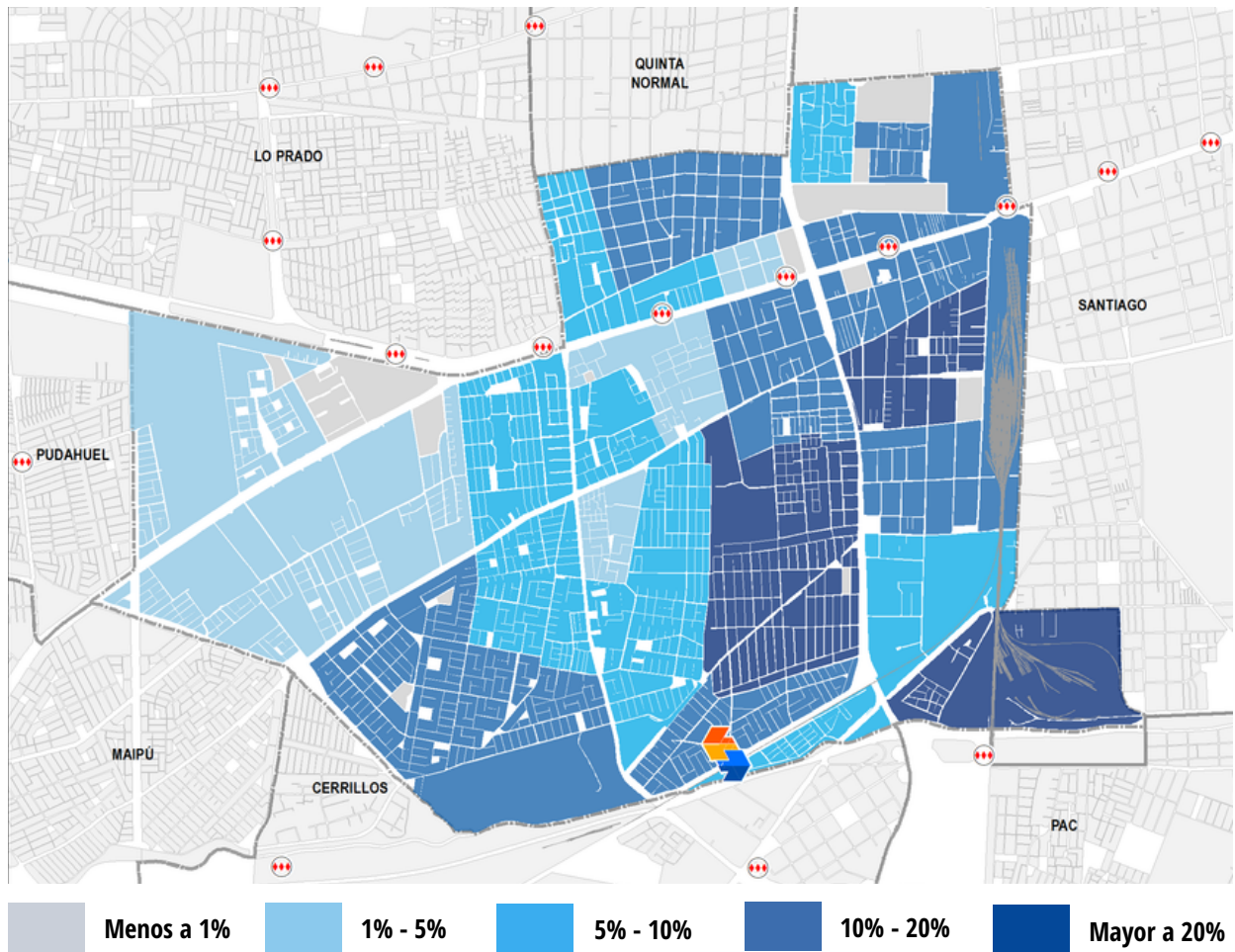
ble, indicaciones que permitan **orientar ampliaciones y subdivisiones** de viviendas siguiendo procedimientos formales, evitando así situaciones de riesgo asociadas.

Si bien la normativa urbanística no tiene la posibilidad de desarrollar directamente proyectos o disponer vivienda social en ciertas zonas, en la actualidad, el Art. 184 de la LGUC faculta a los PRC para establecer incentivos normativos condicionados para mejorar la integración social, entre otras materias.

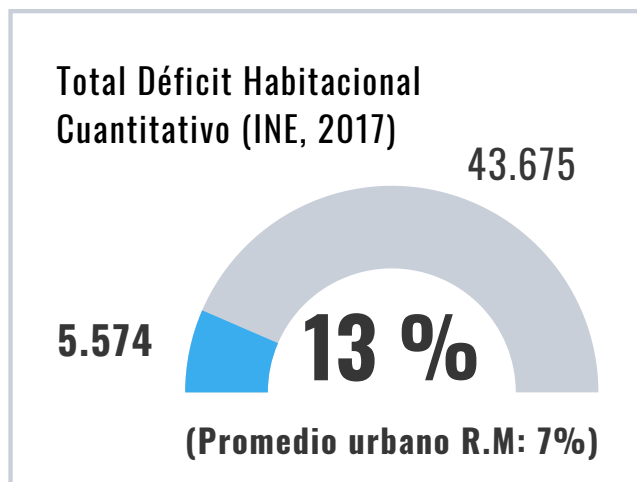




### Ilustración 9.- Déficit Habitacional Cuantitativo



Fuente: Elaboración propia según Estudio de Fundación Vivienda (2018); Información Censal (INE, 2017)



En consideración de lo anterior, la presente actualización del Plan Regulador propone abordar el desafío de Barrio y Vivienda Digna estableciendo normas, incentivos a cambio de la consideración de cuotas de vivienda para los proyectos habitacionales con subsidios del Estado, sea de arriendo o en propiedad.

# Conectividad y Transporte Integrado

Estación Central se destaca por su localización metropolitana estratégica, disponiendo de una infraestructura de transporte, compuesta por autopistas urbanas, líneas de metro, conexiones a trenes y otros medios de transporte interregional. No obstante, esta conectividad favorece principalmente el flujo a través de la comuna, existiendo importantes déficit de conectividad intracomunal, inclusión del transporte sustentable y problemas para acoger la atracción de viajes en ciertos sectores. En términos generales, el flujo regional y metropolitano a través de la comuna genera externalidades negativas que son absorbidas en el territorio comunal.

Si bien, en términos de movilidad, las avenidas metropolitanas concentran metro y corredores de buses en sentido oriente-poniente que permiten el acceso en modo caminata, existen problemáticas como la discontinuidad de la trama urbana y el aumento de la congestión vehicular y peatonal.

En efecto, el diagnóstico técnico advierte una importante **fragmentación del territorio comunal**, producto de la presencia de barreras, tales como, manzanas industriales, infraestructura ferroviaria, equipamientos metropolitanos y ex-vertederos, que ocupan grandes extensiones.

Además, la trama urbana de la comuna tiene dos situaciones recurrentes en distintos sectores: la baja disponibilidad de vías e intersecciones en sectores co-

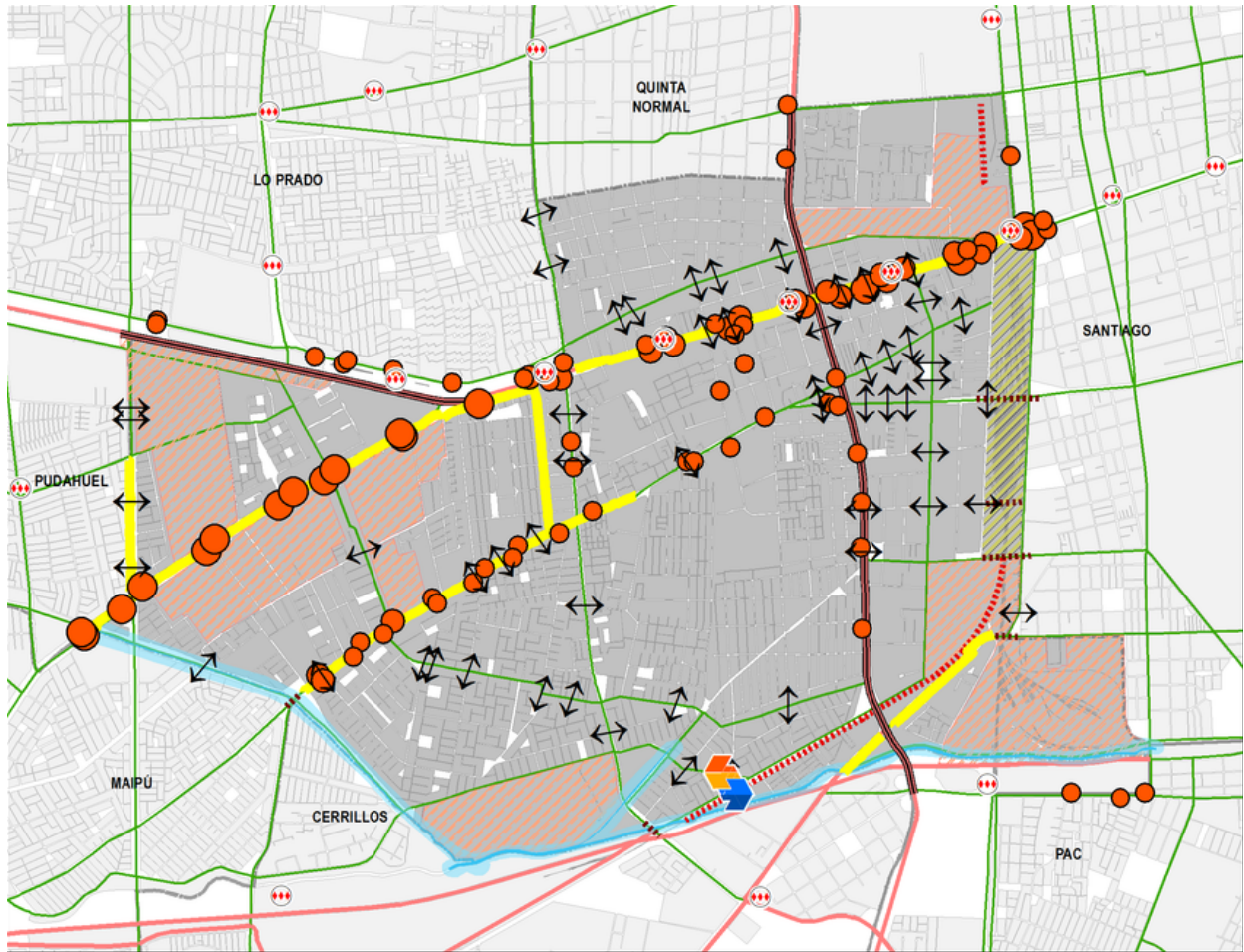
**lindantes a áreas industriales** (territorios del suroriente y norponiente), y la **discontinuidad de la trama**, principalmente en vías estructurantes a nivel barrial que no tienen continuidad en el loteo contiguo (territorios del norte y surponiente).

A su vez, la densificación del sector norte de la comuna ha incidido en el **funcionamiento de la línea 1 del metro**, que no solo se refleja en filas que se extienden en accesos, sino se ve empeorado por la falta de alternativas de circulaciones de aproximación al metro, los estacionamientos irregulares en el espacio público y el aumento del comercio ambulante. Por otra parte, la **disponibilidad de ciclovías** al interior de la comuna se ha acotado a ciertos sectores, en ocasiones sin conexiones, como en el caso de la ciclovía de Av. 5 de Abril al oriente de Av. Las Rejas.

Si bien los instrumentos de planificación permiten establecer una red vial estructurante, en el caso de Estación Central sólo está definida una red vial metropolitana, compuesta por las principales avenidas, pero no existe una jerarquización de vías comunales.

Considerando la importancia de integrar y controlar el tráfico, un gran interés es definir la red vial estructurante comunal, para dar continuidad a vías de interés intracomunal, siendo fundamental incorporar dispositivos que favorezcan la movilidad (bajo 30 km/h), estructurar una red de ciclovías integradas y libre tránsito para la circulación hacia los principales

## Ilustración 10-. Conectividad y transporte comunal



- |                                    |                           |                                   |
|------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|
| ↔ Cruces Vialidad Troncal          | — Barreras Autopistas     | ▨ Grandes predios                 |
| ● Paraderos con 4 - 6 Recorridos   | ⋯ Barreras Conexiones     | ▨ Infraestructura Ferroviaria     |
| ● Paraderos con 7 - 10 Recorridos  | ⋯ Barreras Líneas Ferreas | — Vialidad Expresa. Art. 7.1.1.1. |
| ● Paraderos con 11 - 12 Recorridos | — Barreras Cauces         | — Vialidad Troncal. Art. 7.1.1.2. |
| — Cicloviás                        | — Cauces de agua          | 🚉 Futura Estación Melitren        |

Fuente: Elaboración propia según información secundaria

ar el atraveso del flujo metropolitano por la comuna, una materia de al, que contemple además las declaratorias de utilidad pública para ea para tránsito vehicular o peatonal. Respecto a esto último, resulta an el transporte sustentable, considerando áreas de tránsito calmado terconectada y generar alternativas de espacio público o cesiones de es nodos de transporte.



# Barrios con Identidad y Patrimonio

Estación Central, históricamente se constituyó como un territorio periférico de la ciudad de Santiago, que se urbaniza junto con la estructuración del sistema ferroviario. Si bien, el crecimiento de la comuna ha sido paulatino, es posible identificar en su configuración urbana y arquitectura elementos tipológicos de diversos momentos históricos y estilísticos (patrimonio tangible), los que coexisten con barrios con identidad, cohesión social y de valor simbólico (patrimonio intangible).

A pesar de que parte de estos elementos de valor se encuentran dispersos, alejados de los principales nodos de transporte, y no son parte de un **circuito patrimonial**, estos han persistido en el tiempo, existiendo una comunidad que los reconoce y los reivindica.

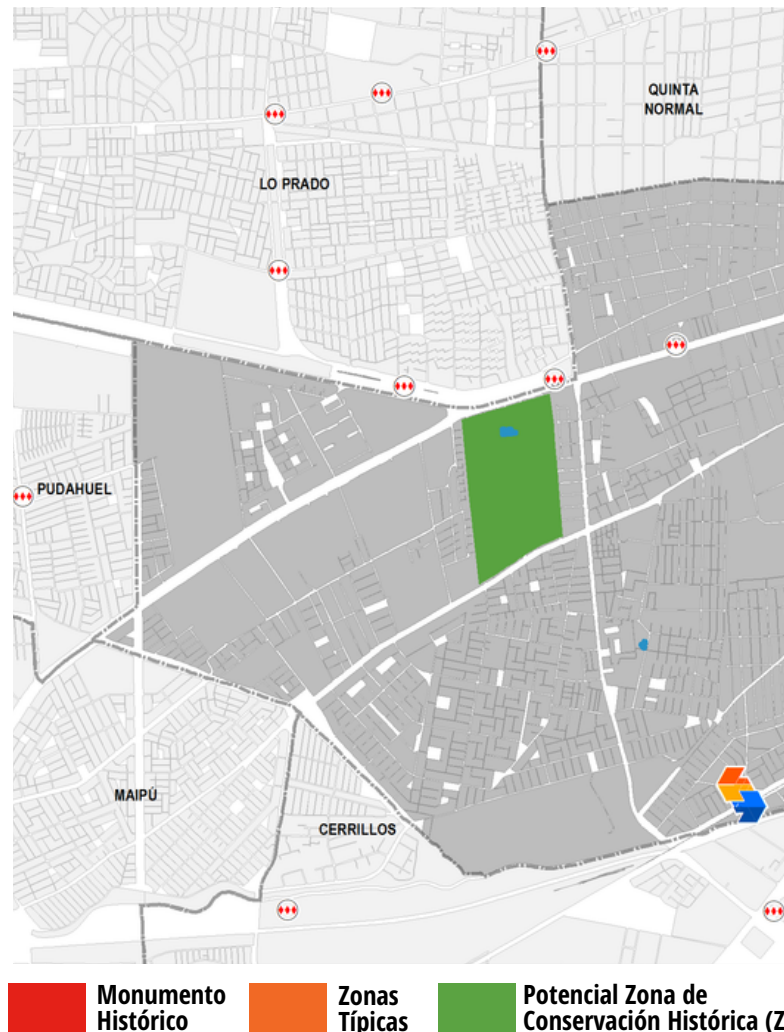
En efecto, el diagnóstico técnico arroja una categorización patrimonial de tres tipos de elementos: i) patrimonio industrial-ferroviario, que son reflejo de un determinado momento tecnológico; ii) conjuntos habitacionales que constituyen una configuración urbana notable, y que son reflejo de una política habitacional integral; y iii) edificaciones singulares notables.

En el caso del **patrimonio industrial-ferroviario**, parte de los elementos de valor ya son reconocidos como Monumento Nacional, existiendo algunas edificaciones industriales dispersas que aún guardan este carácter, como el edifi-

cio Tattersall, la Central Clasificadora de Correos, la ex-fábrica de Gas San Borja - gasómetros, el Museo Jedimar o Matucana 100.

De los **Conjuntos Habitacionales importantes**, existe una clara posición por parte de la ciudadanía de relevar el valor de Villa O'Higgins y Villa Portales, ambas con una evaluación técnica favorable para

Ilustración 11.- Talleres, industria e inf

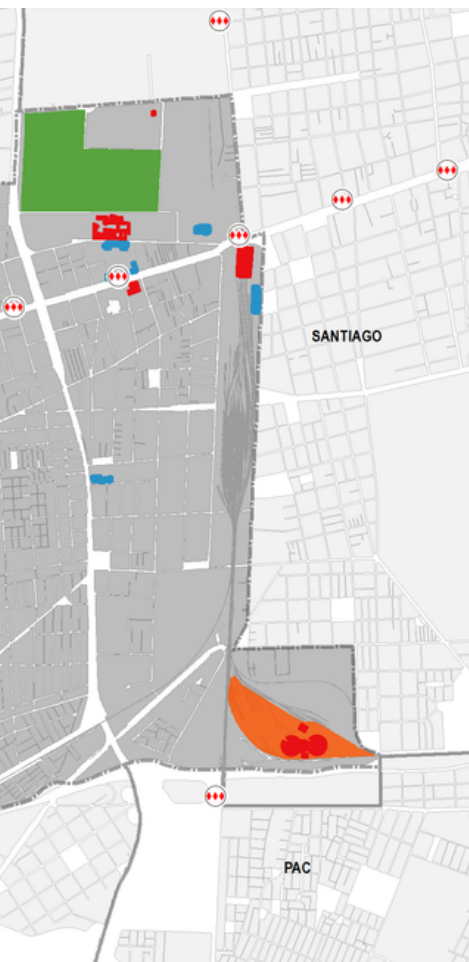


Fuente: Elaboración propia con información

ser consideradas eventualmente Zonas de Conservación Históricas. A estos se suman una serie de barrios antiguos, vestigios de los primeros momentos de la urbanización de la comuna (como la pob. Ecuador, pob. Santa Filomena, pob. Mac Iver, pob. Igualdad y Trabajo, pob. El Esfuerzo); y barrios emblemáticos con inmuebles de alta carga simbólica (como la casa de Víctor Jara y la de Nano Nuñez) y patrimonio inmaterial en general (Pob. Nogales, Villa José Cardijn y Villa Montero, entre otras).

Por último, de manera más puntual, se encuentran las edificaciones notables. Entre ellos, los inmuebles religiosos como la Iglesia San José de Los Carmelitos, Convento Amengual, Parroquia Santa Isabel de Hungría y el Santuario del Padre Hurtado; e institucionales como el planetario, entre otros.

raestructura.



(CH) Potencial Inmueble de Conservación Histórica (ICH)

de CMN

Para esta actualización del PRC de Estación Central, se busca incorporar los principales componentes de valor, aquellos que generan representación de la comunidad. Entre estos, destacan hasta ahora conjuntos habitacionales de Villa O'Higgins y Villa Portales, y algunas edificaciones singulares. Con el resto de los elementos, principalmente de valor intangible, el tratamiento se basa en inhibir las transformaciones radicales como la remodelación urbana o la renovación en altura.



Villa Portales



Villa O'Higgins



An aerial photograph of a city, likely Mexico City, showing a dense urban landscape with various buildings, streets, and a prominent highway interchange. A large white circle is superimposed over the center of the image, containing the text. The background has a blue tint.

# **III. IMAGEN OBJETIVO**



Estación Central

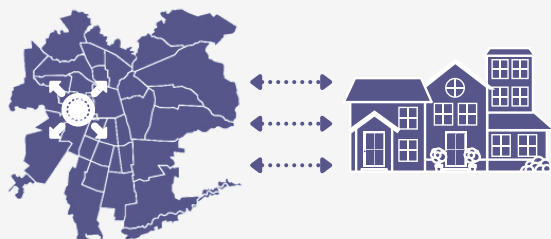


# IMAGEN OBJETIVO COMUNAL

La visión de desarrollo junto con los objetivos estratégicos de planificación orientan las intervenciones futuras en el territorio con énfasis en aquellas temáticas (Factores Críticos de Decisión) claves para el desarrollo urbano y sus tendencias.

## Visión de Desarrollo

La visión de desarrollo urbano para la comuna de Estación Central en un horizonte de 20 años propone:



Una **comuna integrada**, que concilia y retroalimenta el desempeño de un rol metropolitano relevante y el respeto de sus barrios y la identidad local.



Una **comuna inclusiva**, que integra a sus habitantes, e incorpora sus sueños y anhelos.



Una **comuna armónica**, que ha logrado neutralizar los desequilibrios de la hiperdensificación.



# Objetivos Estratégicos de la Planificación

Los objetivos o metas que se buscan alcanzar con el nuevo PRC responden a los seis desafíos que nos presenta la situación actual de la comuna. Los objetivos estratégicos definidos tienen directa relación con la definición de los lineamientos o elementos de estructuración que enmarca las acciones futuras para concretar la visión de desarrollo urbano.

Replantear y equilibrar la densificación en áreas saturadas por la hiperdensificación, evitando superar la capacidad de carga, reconfigurando el paisaje urbano, y exigiendo aportes que mejoren y restituyan parte de la calidad de vida de esos barrios.



Acotar procesos de densificación, en función de la proyección de población y dirigirla a la reconversión de sectores bien localizados que se encuentren deteriorados, subutilizados o carentes bienes públicos.



Restablecer parte de la calidad de vida asociada a la disponibilidad de bienes públicos urbanos, colocando condiciones para habilitar áreas verdes, espacios públicos y equipamientos, prioritariamente, en áreas saturadas y deficitarias.



Promover una distribución más equitativa de las actividades económicas y oportunidades del desarrollo urbano, integrando sectores postergados y descomprimiendo las concentraciones funcionales metropolitanas.



Reconvertir áreas industriales metropolitanas de mayor impacto que generan deterioro en el entorno, orientando su transformación a la conformación de nuevos barrios mixtos residenciales en condiciones adecuadas.



Disminuir la extensión de área apta para concentraciones de actividades productivas, fuentes de emisión de contaminantes y actividades asociadas a terminales de transporte, reduciendo sus externalidades negativas sobre entornos mixtos y residenciales





Suscitar la generación de proyectos de vivienda integrada y asequible, disminuyendo el déficit habitacional, asegurando el uso efectivo de las nuevas unidades construidas, y propiciando la integración socioeconómica, cultural, étnica y etaria de la población.



Regenerar y consolidar barrios emblemáticos, sectores con identidad y de alta cohesión social, que se encuentren en deterioro, mejorando la calidad de vida al interior de los barrios existentes, integrándolos a nuevos proyectos de parques en el sur de la comuna, e involucrando a la comunidad en la proyección y concreción de los cambios.



Potenciar las oportunidades asociadas a la conectividad nacional y flujo de población flotante, acogiendo actividades metropolitanas en nodos de transporte e incorporando una vialidad comunal que integre la dinámica externa a lo local.



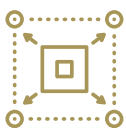
Extender una red de espacios públicos que permita la circulación intermodal, mediante la redefinición del sistema de vialidad comunal, privilegiando el transporte sustentable, y exigiendo a nuevos proyectos aportes asociados (aportes al espacio público y sustentabilidad en dispositivos de transporte sustentable); y



Poner en valor las áreas de valor patrimonial, protegiendo inmuebles de interés, resguardando las condiciones morfológicas y evitando edificaciones invasivas en las proximidades.

# Directrices Estratégicas de Imagen Objetivo

Considerando la diferenciación interna de la comuna de Estación Central, se plantean tres directrices estratégicas que buscan orientar y dar cumplimiento a objetivos, poniendo ciertos énfasis en cada territorio.



## Controlar y Organizar

La primera directriz estratégica de desarrollo busca mejorar la calidad de vida en las áreas saturadas por la hiperdensificación y la concentración de actividades comerciales, a través de la generación nuevas áreas verdes, controlando actividades comerciales y organizando el uso del espacio público. Esta directriz estratégica se establece principalmente para el sector norte (Ecuador, Pila del Ganso).



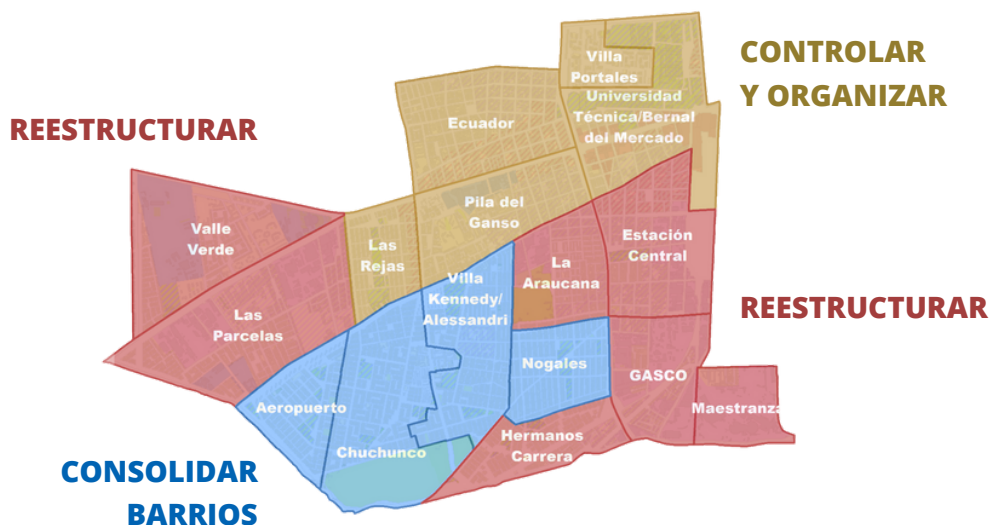
## Reestructurar

La segunda directriz estratégica asume el potencial de cambio en áreas industriales subutilizadas, equipamientos obsoletos y sitios eriazos, poniendo énfasis en la reconversión de usos para acoger nuevas actividades urbanas y trazados viales que integren la comuna. Esta directriz estratégica se establece tanto para el sector norponiente y suroriente (Valle Verde y Las Parcelas, y Estación Central, Maestranza y GASCO, respectivamente).



## Consolidar Barrios

La tercera directriz estratégica aborda la consolidación de los barrios existentes, colocando énfasis en la integración de estos barrios al resto de la comuna, particularmente a los proyectos de parques urbanos en desarrollo, y permitiendo la incorporación de nuevas construcciones habitacionales. Esta estrategia de desarrollo comprende especialmente el sector surponiente (Aeropuerto, Chuchunco, Alessandri y Nogales).



# Lineamientos de la Imagen Objetivo

Los lineamientos son las acciones que, en el marco del PRC, permiten alcanzar las metas del plan. En otras palabras, corresponden a las componentes generales que estructuran la propuesta de ordenación del territorio comunal, de acuerdo a los objetivos y directrices estratégicas.

Para esta imagen objetivo del PRC de Estación Central, se definen dos lineamientos: usos de suelo y altura de edificación.

## Uso de Suelo

Los usos de suelo corresponden a un conjunto de actividades que el Plan Regulador puede admitir o restringir en las distintas áreas de la comuna, lo que condiciona los destinos de las construcciones o instalaciones dentro de cada una de ellas. Los usos de suelo se pueden clasificarse en cuatro grandes grupos:

<b>Residencial</b>	Contempla principalmente vivienda, incluyendo hogares de acogida y hospedaje (Art. 2.1.25 OGUC).
<b>Equipamiento</b>	Refiere a servicios que complementan usos residenciales, los que se categorizan en diferentes clases, como: comercio, deporte, educación, salud entre otros (Art. 2.1.33 OGUC).
<b>Actividades Productivas</b>	Considera todo tipo de industrias e instalaciones de similares como bodegas y talleres, las que pueden calificarse como inofensivas, molestas, insalubres, contaminantes y peligrosas (Art 2.1.28 OGUC).
<b>Espacio Público y Áreas Verdes</b>	Corresponde a pasajes, calles y avenidas, así como a áreas públicas o privadas destinadas al esparcimiento e incorporación de especies vegetales (Art.2.1.30 y Art.2.1.31 OGUC).

De acuerdo a los usos existentes y a la vocación de uso de suelo derivada de la visión de desarrollo urbano se definieron siete zonas. Considerando el carácter dual metropolitano y local de la comuna, se establece una gradualidad de vocaciones de uso, desde la mayor acogida de actividades metropolitanas a la menor acogida en zonas residenciales preferentes, y de manera similar, respecto a las actividades pro -

ductivas e infraestructura de mayor impacto. A su vez se reconocen áreas específicas de equipamientos metropolitanos y equipamientos esenciales sin residencia, y las áreas verdes.

A continuación se muestran las zonas de uso de suelo establecidas para la construcción de las alternativas de estructuración:



### **Zona Mixta de Equipamiento Metropolitano y Residencial**

Zona dirigida a atraer actividad metropolitana de comercio y servicios asociados al flujo de población flotante, regenerando el territorio. Se promueve destinar los primeros pisos para el uso público, incorporando vivienda de diversas tipologías en pisos superiores.



### **Zona Mixta Residencial y Equipamiento Local**

Zona orientada a incorporar y desarrollar servicios complementarios a la vivienda en áreas residenciales existentes, y áreas en reconversión o remodelación. Se busca así conformar entornos residenciales integrales, promoviendo vivienda que permita la localización de nuevos hogares y familias.



### **Zona Residencial Preferente**

Zona destinada a conservar los entornos residenciales, resguardando las condiciones de habitabilidad, cohesión social y manteniendo un control sobre la incorporación de actividades no residenciales.



### **Zona de Área Verde**

Zona para el desarrollo de áreas verdes en espacios abiertos y controlados, ya sean públicas o privadas, además de equipamiento complementario al uso.



### **Zona de Equipamiento Preferente**

Zona destinada a potenciar el desarrollo de actividades y servicios asociados a equipamiento de carácter esencial y de escala metropolitana, entre los cuales destacan el usos educacional, comercial, salud, áreas verdes, con la prohibición de actividades productivas.



### **Zonas Mixta Residencial y Talleres**

Zona preferentemente de uso habitacional, destinada a mantener el uso de suelo actual en sectores que presentan talleres, también permite los usos comerciales y de áreas verdes para el soporte de estos sectores.



### **Zona Industrial Exclusiva e Infraestructura**

Zona exclusiva para el uso industrial e infraestructura, la cual acoge actividades productivas inofensivas, el desarrollo de áreas verdes y prohíbe el uso residencial.

# Altura de Edificación

La altura de la edificación corresponde al número de pisos y metros máximos posibles de construir para las nuevas edificaciones, una vez que el Plan comience a regir.

De acuerdo a la visión de desarrollo urbano frente al proceso de hiperdensificación que ha tenido la comuna, se definieron cinco niveles, que constituye una gradiente que parte desde una baja altura (2 pisos), llegando a un máximo de 12 pisos. Estos rangos máximos se han establecido a fin de controlar los desequilibrios existentes, intentando propiciar a futuro una densificación equilibrada, a su vez, resguardar el resto de la comuna, principalmente los sectores que se consideran Zona de Conservación Histórica de Villa O'Higgins y Villa Portales.

A continuación se muestran los tramos de altura a partir de los cuales se construyeron las alternativas de estructuración:



**Baja**  
**(Hasta 2 pisos)**

Áreas de carácter local e interior, asociadas principalmente al uso residencial en extensión con predominio de pasajes, y donde esta condición se asocia a la identidad de barrio, como en la Zona de Conservación Histórica de Villa O'Higgins y Villa Portales.



**Medio Baja (Hasta 4 pisos)**

Área de transición entre situaciones interiores y metropolitanas, comprendiendo áreas destinadas a la reconversión o remodelación, y conjuntos residenciales existentes en densidad media.



**Media**  
**(Hasta 6 pisos)**

Zona para el desarrollo de áreas verdes en espacios abiertos y controlados, ya sean públicas o privadas, además de equipamiento complementario al uso.



**Medio Alta**  
**(Hasta 9 pisos)**

Áreas de carácter metropolitano, que enfrentan vías de mayor jerarquía, destinadas a la reconversión o remodelación, y/o áreas intersticiales entre edificios existentes de mayor altura, donde se apliquen incentivos condicionados de norma.



**Alta**  
**(Hasta 12 pisos)**

Áreas de carácter metropolitano, similar al rango anterior, que enfrentan a una vía expresa o a una concentración de actividades metropolitanas, y donde apliquen incentivos condicionados de norma con mayores exigencias.

Los tres rangos que permiten mayor altura consideran exigencias de aportes al interés público por concepto de incentivo de norma condicionada (Art. 184° y 184° bis LCUC). Estos aportes son dirigidos a mejoras o habilitación de espacios públicos, contribución a la integración social y/o a la sustentabilidad urbana.

### **Aportes al espacio público**



Se consideran incentivos normativos para que los nuevos proyectos puedan alcanzar la altura máxima a cambio de aportes en: cesión de suelo, habilitación o mejoramiento de espacios públicos (arborización, tratamiento de pavimentos, iluminación, mobiliario, sistema de drenaje sustentable, etc.). También considera como incentivo normativo proyectos que contemplen en su interior área libre destinada a circulaciones (cesión de libre tránsito).

### **Mejoramiento de los niveles de integración social**



Se consideran incentivos normativos para que los nuevos proyectos puedan alcanzar la altura máxima a cambio de contemplar cuotas de vivienda subsidiada, que permita el acceso de población de estratos medios y bajos mediante la aplicación de programas habitacionales del Estado.

### **Mejoramiento de los niveles de sustentabilidad urbana**



Se consideran incentivos normativos para que los nuevos proyectos puedan alcanzar la altura máxima a cambio de la incorporación de dispositivos para la movilidad sustentable, eficiencia energética (sistemas pasivos de aprovechamiento solar) o captación de energía (colectores y paneles fotovoltaicos) y arborización nativa.





Estación Central

Anden  
5

NIOS

lema2u



An aerial photograph of a city, likely Mexico City, showing a dense urban landscape with various buildings, streets, and a prominent white circle in the center. The circle contains the main title text. The background is a faded, blue-tinted version of the city scene.

# **IV. ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN**

2da ronda de Participación Ciudadana - Etapa de Imagen Objetivo



# ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN

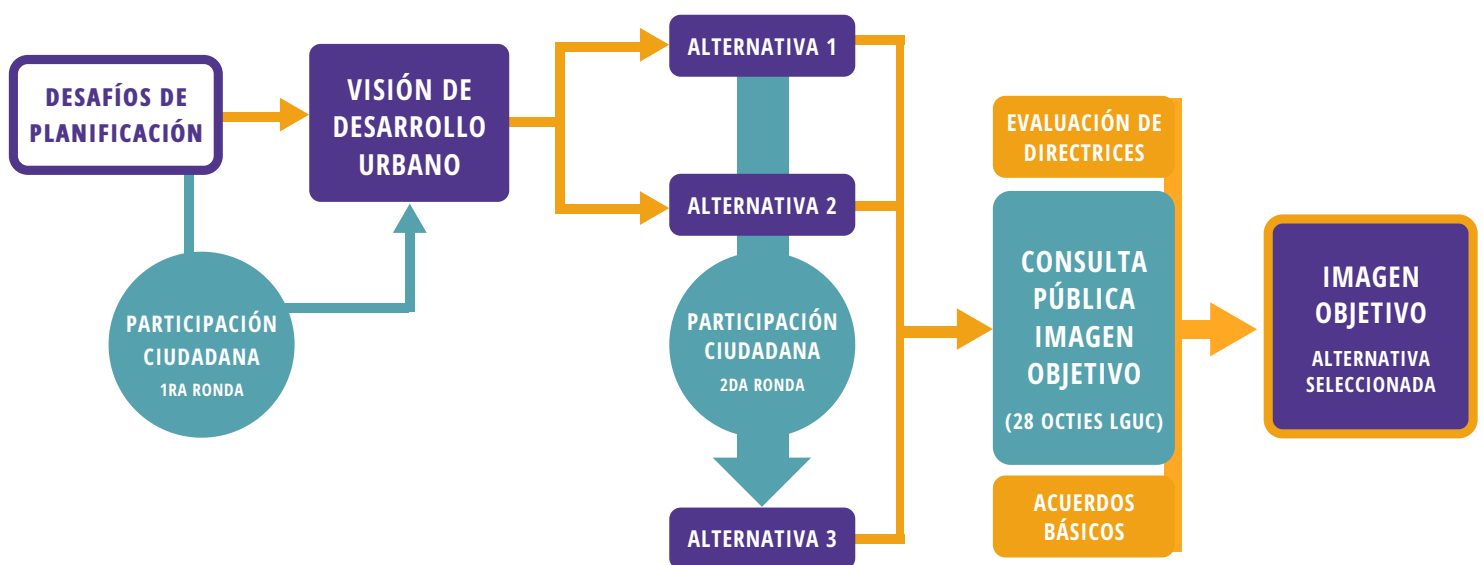
Las alternativas de estructuración del territorio son las opciones de Imagen objetivo que se diseñan para alcanzar los objetivos estratégicos que se definieron para el Plan. Estas responden a la Visión de desarrollo urbano y los Desafíos de la planificación trabajados junto a los habitantes de la comuna en las instancias de participación de la 1era ronda de relanzamiento y revisión de diagnóstico.

Para las instancias de participación de la **2da ronda de Participación Ciudadana de Imagen Objetivo**, se sometieron a la discusión dos alternativas de estructuración elaboradas a partir de los resultados de la ronda anterior. El objetivo fue dialogar y discutir sobre las decisiones de planificación propuestas en cada alternativa, sopesar las mejores decisiones y retroalimentar la imagen objetivo con la visión de la comunidad. Para ello, se realizaron 24 instancias, a las que asistieron más de 450 personas.

A partir de los resultados obtenidos en estas jornadas de participación ciudadana, se elaboró la 3ra alternativa de estructuración, integrando las opiniones y acuerdos de los vecinos/as. Esta alternativa tiene como objetivo presentar una propuesta que acerque las distintas visiones presentes en la comuna, incluya elementos rescatados de las primeras dos alternativas, e integre modificaciones que respondan a las aspiraciones y anhelos de cada territorio en específico.

La siguiente Ilustración muestra las distintas fases de la construcción de la Imagen Objetivo del PRC Estación Central.

Ilustración 12-. Proceso de construcción de Imagen Objetivo PRC Estación Central



Fuente: Elaboración propia

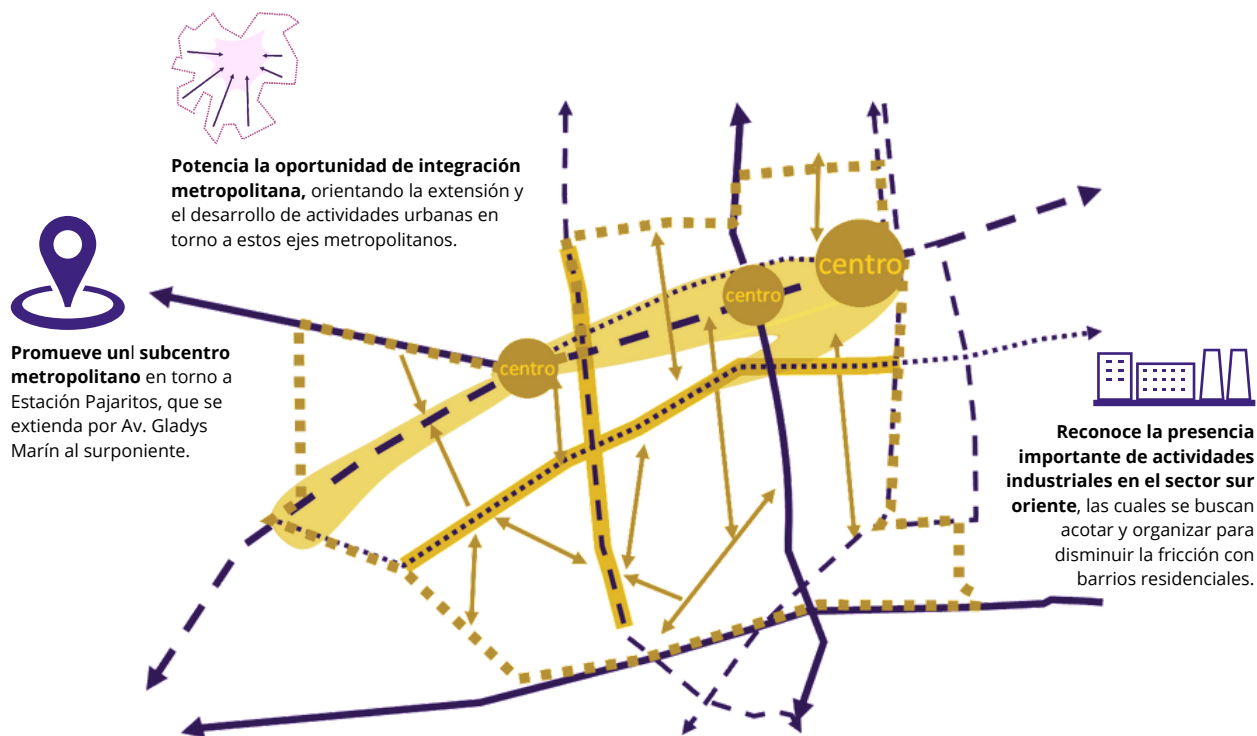


# ALTERNATIVA 1: EJES DE INTEGRACIÓN

Considerando que la comuna de Estación Central es una comuna mediterránea atravesada por una serie de corredores con potencial de centralidad, la alternativa 1 propone extender el área capaz de acoger actividades metropolitanas, en torno al eje de Av. Libertador Bernardo O'Higgins y su continuación por Av. Gladys Marín. Con esto se busca aproximar equipamientos, servicios y oportunidades del desarrollo urbano en torno a los ejes principales, principalmente hacia el sector poniente y surponiente de la comuna. Complementariamente, propone desarrollar otros ejes, como Av. Las Rejas, Av. General Velásquez, Av. Ecuador, Av. 5 de abril, Av. Pedro Aguirre Cerda y San Borja.

Este esquema de estructuración se plantearía bajo un modelo de Corredores Orientados al Transporte Público, donde el desarrollo urbano y el fomento de las actividades urbanas se estructuran en base a las potencialidades de un sistema de movilidad metropolitana (caso existentes en los corredores de la ciudad de Curitiba, la remodelación del eje Nueva Providencia). En este sentido, esta alternativa se centra en el desarrollo del eje metropolitano en torno a Av. Libertador Bdo. O'Higgins, que recibe la mayor intensidad de actividad, se relaciona mejor con proyectos como el de Nueva Alameda-Providencia. A su vez, se complementa con el rol que puedan asumir vías metropolitanas que se desarrollan en paralelo como Av. Ecuador y Av. 5 de Abril.

Ilustración 12.- Alternativa 1; Esquema Ejes de Integración



Fuente: Elaboración propia

De esta manera, se promueve un esquema de desarrollo en torno a ejes, estructurando un eje de centralidad metropolitana que concentra la actividad urbana más intensiva y avanza hacia el poniente, ofreciendo a la población del sector surponiente de la comuna una alternativa para surtirse de equipamientos y servicios, disminuyendo parte de las necesidades de traslados. En otras palabras, esta alternativa apuesta por concentrar la actividad urbana y las transformaciones futuras, desarrollando una centralidad metropolitana que atraviesa la comuna en sentido oriente - poniente, atrae inversión pública y privada, e irradia una gradiente de actividades de menor impacto hacia los barrios en sentido norte- sur.

## **Uso de Suelo**

Esta alternativa establece una zonificación definida por macroáreas funcionales que acogen los diferentes roles de la comuna. Propone un esquema de ordenamiento que gradúa y compatibiliza los usos de suelo entre las zonas más especializadas de actividades metropolitanas e industria exclusiva, con una zona de transición mixta de equipamiento local y talleres y las zonas residenciales preferentes.

## **Altura de Edificación**

En relación a las alturas máximas de edificación, la alternativa 1 disminuye la altura máxima edificable a la altura existente en gran parte de la comuna (2 pisos). Las posibilidades de densificación y transformación se concentran en torno a los principales ejes de la comuna (Av. Libertador Bernardo O'Higgins, Av. Gladys Marín, Av. General Velásquez, Av. Ecuador-Víctor Jara, la Ruta 68, entre otras).

En términos generales, se establecen límites bajos de altura en los territorios donde predominan villas y poblaciones consolidadas, alturas medias en sectores de reconversión y alturas mayores en ejes de flujo metropolitano más intensivo. El área de mayores alturas estaría asociada a mayores posibilidades de transformación y generación de aportes al espacio público, la integración social y la sustentabilidad, mediante incentivos normativos. Se busca que el establecimiento de mayores alturas en torno a Av. Libertador Bernardo O'Higgins y áreas afectadas por la hiperdensificación genere iniciativas que pueden mitigar la saturación y déficit de bienes públicos de ese sector.



### Zona Mixta Residencial y Equipamiento local

Cumple dos funciones: un rol de transición entre la macroárea de carácter metropolitano y amplios sectores de la comuna donde predominaría el carácter residencial barrial; y un rol de mayor dinamismo y atracción de actividades en sectores postergados de la comuna, que están más alejados del eje metropolitano, pero enfrentan vías de jerarquía mayor como Av. General Velásquez y Av. Pedro Aguirre Cerda, entre otras.



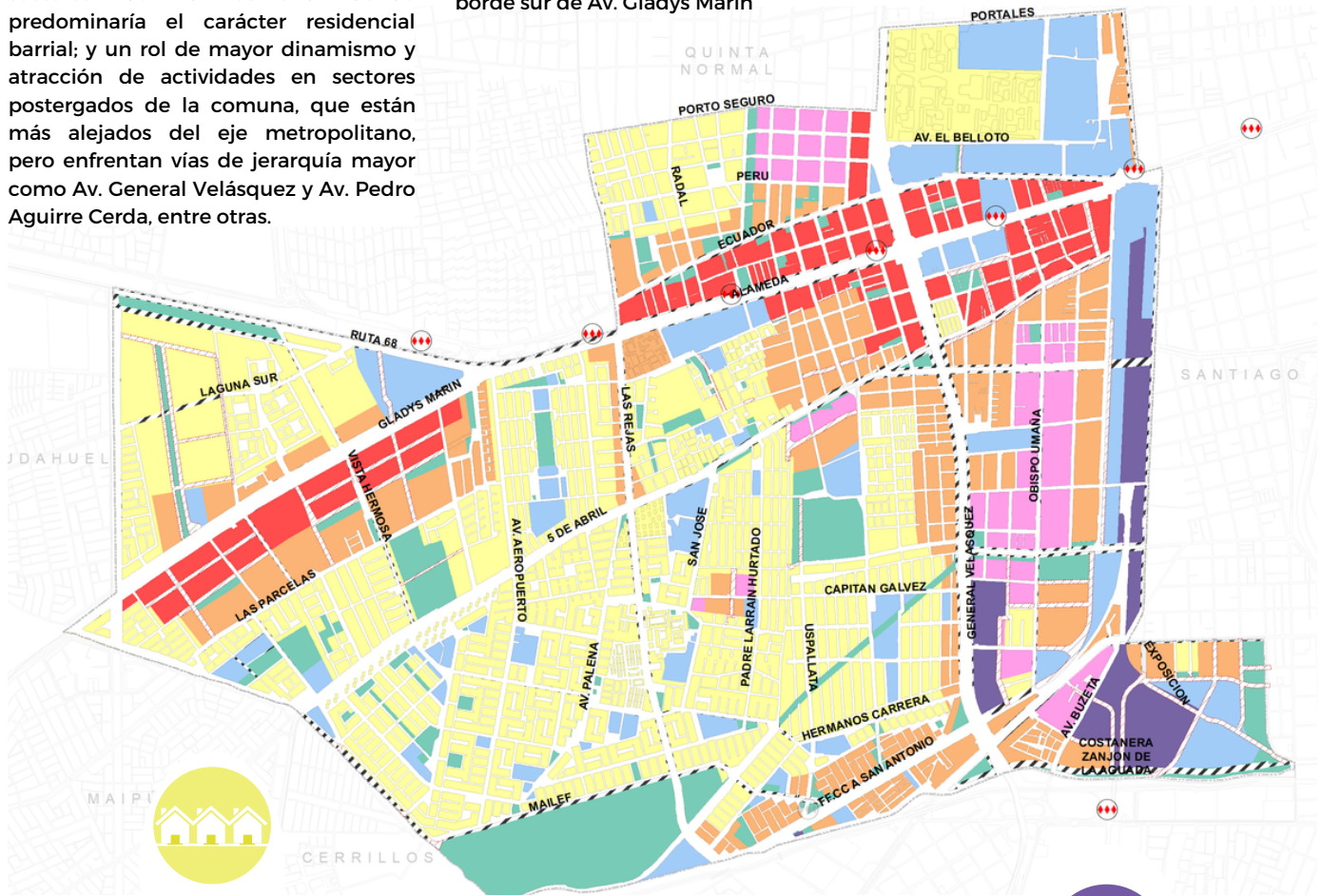
### Zona Mixta Equipamiento metropolitano y Residencia

Promueve un mayor dinamismo y atracción de actividades atravesando la comuna, extendiéndose en dos tramos, en Av. Libertador Bdo. O'Higgins entre Av. Ecuador y Av. 5 de Abril, y en el borde sur de Av. Gladys Marín



### Zona de Equipamiento Preferente

Reconoce los equipamientos esenciales y de gran escala, además de proyectar un eje de equipamiento (sin residencia) en el borde oriente de San Borja y al interior del territorio Maestranza (patio de maniobra y parte de la Zona Típica)



### Zona Residencial Preferente

Corresponde al uso predominante de esta alternativa, estableciendo un gran conjunto de territorios donde se busca resguardar el carácter residencial barrial actual.

Este conjunto se ubica al surponiente de la comuna, a los que se suman tres territorios al norte del eje metropolitano: i) Valle Verde, ii) Ecuador (Pob. Zelada y aledañas), y iii) Villa Portales.



### Zona Mixta Residencial y Talleres

Mantiene una amplia zona mixta que acoge vivienda y actividades productivas de menor impacto al oriente de Av. General Velásquez.



### Zona Industrial Exclusiva e Infraestructura

Reduce la zona de industrias exclusivas de mayor impacto (del PRMS) acotándola al borde oriente de Av. General Velásquez y Av. Buzeta, además de áreas asociadas a infraestructura ferroviaria.





**Hasta 12 pisos**

Establece la altura máxima en relación a los ejes de mayor flujo y que disponen de fajas importantes de espacio público, como los predios que enfrentan a la Av. Libertador Bdo. O'Higgins y áreas no consolidadas que enfrentan al área verde intercomunal de la Ruta 68. Los aportes generados a partir de incentivos normativos estarían orientados, principalmente a mejorar las condiciones de las áreas hiperdensificadas.



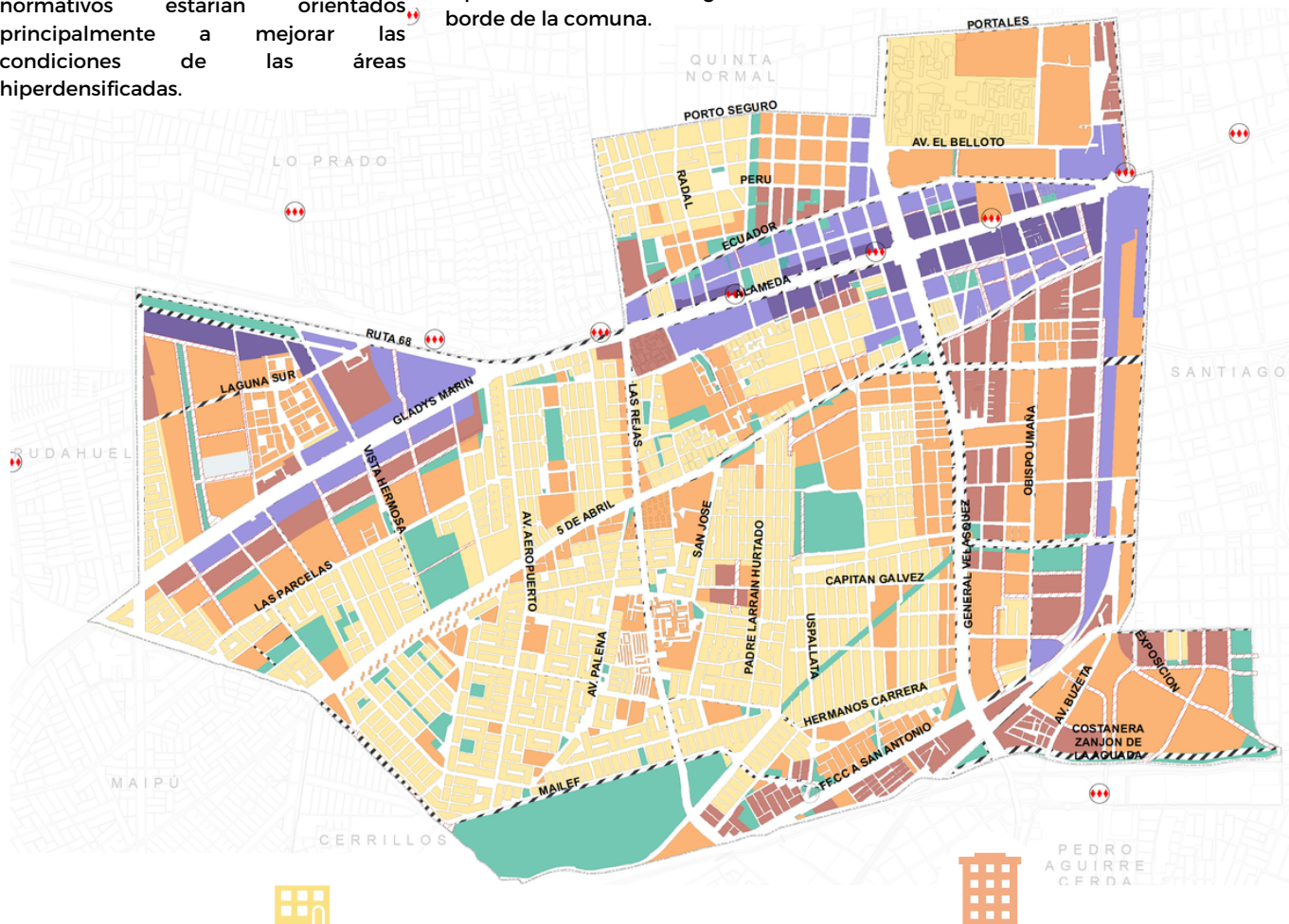
**Hasta 9 pisos**

Considera mayor altura las áreas en torno al eje metropolitano y bordes de la comuna que colindan con infraestructura de transporte, ya sea la Ruta 68 o las líneas del ferrocarril. Los aportes generados a partir de incentivos normativos permitirían mejorar las condiciones de las áreas hiperdensificadas e integrar las áreas borde de la comuna.



**Hasta 6 pisos**

Mantiene altura media para áreas de reconversión industrial cercanas a ejes viales estructurantes (Av. Pedro Aguirre Cerda, Antofagasta, San Borja), además de ciertas vías metropolitanas importantes como Av. 5 de Abril, Av. Gral. Velásquez y Matucana.



**Hasta 2 pisos**

Resguarda las condiciones morfológicas actuales asociadas a villas y poblaciones con construcciones existentes de dos pisos con vías locales y pasajes, se extiende una amplia zona continua de rangos de baja altura. Considera en este rango las zonas de conservación histórica propuestas de Villa Portales y Villa O'Higgins.

**Hasta 4 pisos**

Fija un límite mayor para la transformación de sectores donde ya existen conjuntos de altura media, predominan actividades no residenciales (equipamientos esenciales y actividades productivas exclusivas), y para ejes secundarios y sectores de reconversión industrial cercanos a poblaciones de baja altura.



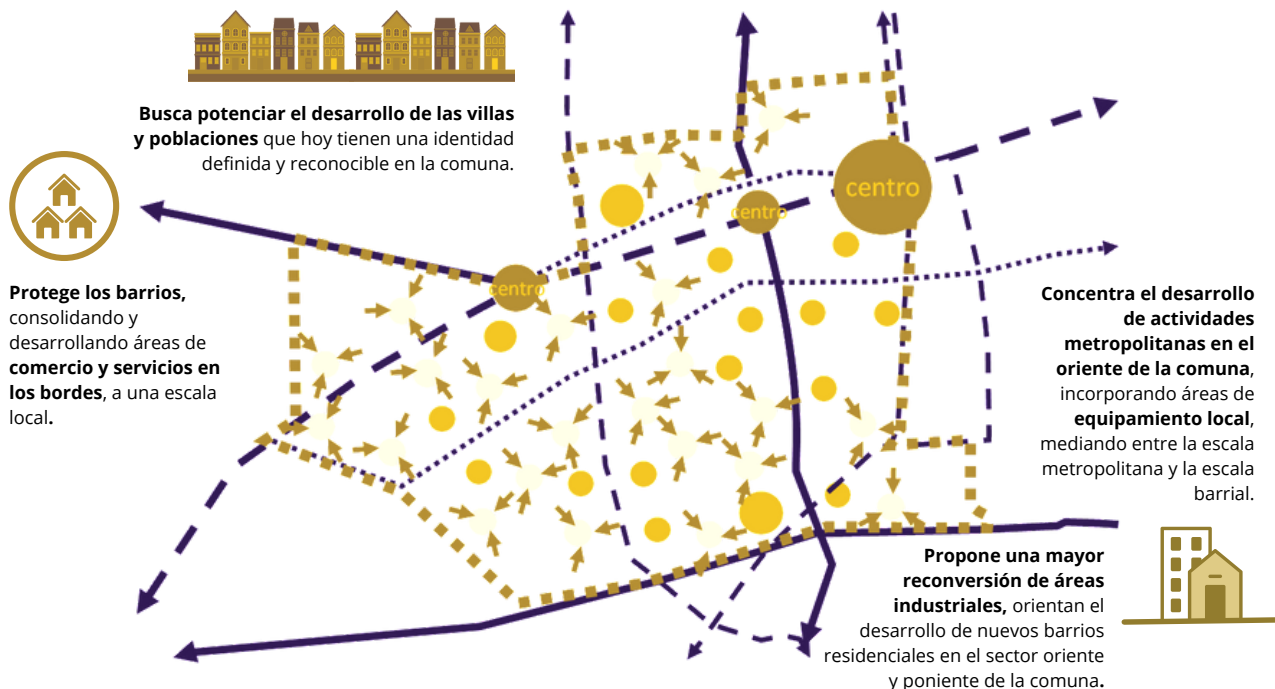
## ALTERNATIVA 2: IDENTIDAD DE BARRIOS

Considerando que la comuna de Estación Central en su interior está compuesta por una diversidad de barrios con identidades fuertes, esta alternativa otorga mayor relevancia a un desarrollo de escala local, mejorando las condiciones de accesibilidad a actividades, servicios y equipamiento. Para ello se disponen áreas de servicio en los bordes de contacto barrio - comuna, donde se promueve incorporar actividades mixtas, desarrollando un nivel intermedio entre lo metropolitano y lo local. Con esto se busca generar un tejido de ejes secundarios o bulevares en los diferentes barrios de la comuna, regulando la intensidad y mixtura de usos que ponga en valor los entornos residenciales.

Este esquema de ordenamiento desconcentrado se plantearía bajo un modelo de Unidad Vecinal, ciudad caminable o Ciudad de 15 minutos, donde el desarrollo urbano se compone de barrios interconectados, con una configuración más compacta que permite dotarlos de equipamiento y servicios.

Se propone acotar el desarrollo de actividades más intensivas y metropolitanas de Av. Libertador Bdo. O'Higgins y sectores aledaños, para dar prioridad a la extensión de ejes secundarios o bulevares de uso mixto, densidad media e impacto controlado, aproximando actividades urbanas y equipamiento a los interiores de los barrios, a favor de su regeneración.

Ilustración 13.- Alternativa 2; Esquema Mosaico de Barrios



Fuente: Elaboración propia

Este esquema de desarrollo se basa en desconcentrar la actividad urbana en una serie de ejes secundarios en un nivel intermedio, disminuyendo las necesidades de traslados en vehículos motorizados y reduciendo la presión sobre los principales corredores de circulación intercomunal.

## **Uso de Suelo**

Se refuerza e incentiva la tendencia incipiente en la comuna, que ha ido complejizando e incorporando bienes públicos y equipamientos en vías internas y bordes de barrios residenciales del sector sur. Se propone orientar el desarrollo urbano residencial, con servicios y equipamientos de proximidad, promoviendo una dinamización de los barrios y un estilo de vida menos dependiente del automóvil.

En términos generales, se promueve la extensión de una red de usos mixtos en ejes secundarios, distinguiendo la norma del interior de los barrios, respecto a sus entornos de borde que enfrentan vías de mayor jerarquía. De esta manera, se busca evitar que usos no residenciales, que eventualmente generen impacto, se localicen en pasajes al interior de villas y poblaciones.

## **Altura de Edificación**

En relación a las alturas de edificación, se disminuye la altura máxima en gran parte de la comuna, concentrando las posibilidades densificación y transformación en torno a los principales ejes de la comuna (Av. Libertador Bernardo O'Higgins, Av. Gladys Marín, Av. General Velásquez, Av. Ecuador-Víctor Jara, la Ruta 68, entre otras). Se establece la altura predominante media baja de hasta 4 pisos.

Se definen límites de altura en los interiores de villas y poblaciones consolidadas, alturas medias en los bordes de estas villas y poblaciones, y en los sectores de reconversión; dejando las alturas mayores en ejes de flujo metropolitano más intensivo (no obstante, considerando una extensión menor a la alternativa 1). El área de mayores alturas estaría asociada a mayores posibilidades de transformación y generación de aportes al espacio público, la integración social y la sustentabilidad, mediante incentivos normativos. Se busca que la concentración de aportes al espacio público en la consolidación del centro cívico, y medida al mejoramiento de los bordes de villas y poblaciones.



### Zona Mixta Residencial y Equipamiento local

Corresponde al uso predominante, cumpliendo dos funciones: establecer una transición entre el carácter metropolitano y el carácter más local; y conformar una red de ejes secundarios internos y en los bordes de villas y poblaciones, aproximando actividades mixtas y dinamizando la situación local de la comuna.



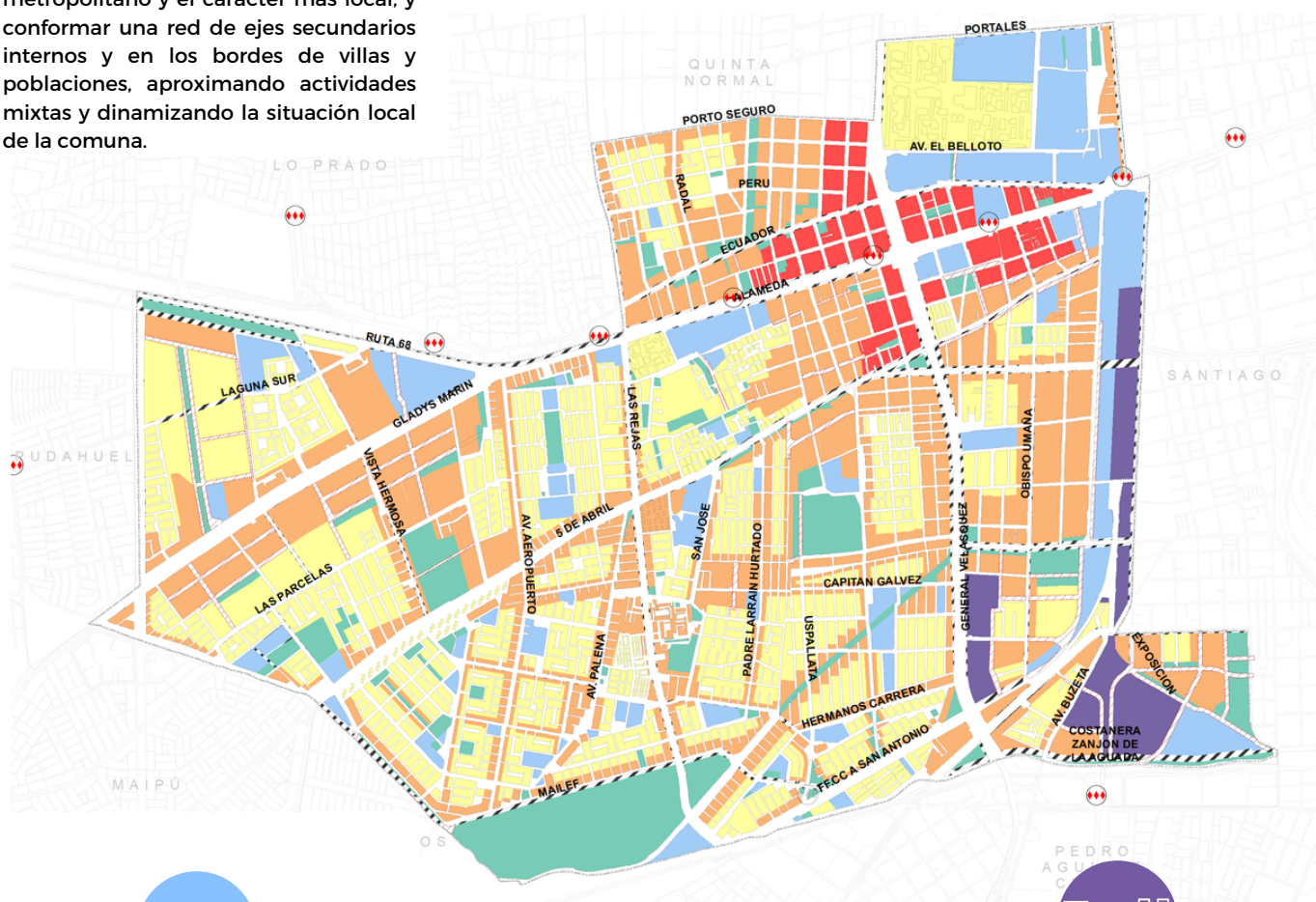
### Zona Residencial Preferente

Define una serie de territorios interiores de villas y poblaciones que consideran una situación de mayor resguardo en un contexto en que se promueve el desarrollo de usos mixtos en la mayor parte del territorio.



### Zona Mixta Equipamiento metropolitano y Residencia

Conforma un centro acotado, consolidando el Centro Cívico Comunal y sectores aledaños en la intersección de Av. Alameda y Av. General Velásquez, entre Estación Ecuador y la Estación Central, y entre Porto Seguro y Av. 5 de Abril.



### Zona de Equipamiento Preferente

Reconoce los equipamientos y proyecta un eje de equipamiento (sin residencia) en el borde oriente de San Borja, al igual que alternativa 1, pero acota su extensión en Maestranza solo al área de Zona Típica, orientada a equipamientos culturales.



### Zona Mixta Residencial y Talleres

Elimina zona mixta de actividades productivas de menor impacto, promoviendo la paulatina reconversión de los barrios industriales a usos residenciales y de equipamiento.



### Zona Industrial Exclusiva e Infraestructura

Reduce la zona de industrias exclusivas de mayor impacto (del PRMS) al igual que la alternativa 1.



**Hasta 12 pisos**

Se proyecta la mayor altura junto a la ruptura que genera el atraveso de autopistas como la Ruta 68 y la Autopista Central por Av. General Velásquez, entre Av. Ecuador/Víctor Jara y Av. 5 de Abril. Los aportes generados a partir de incentivos normativos estarían orientados a integrar el área verde que enfrenta a través de cesiones de espacio público o cesiones de libre tránsito.



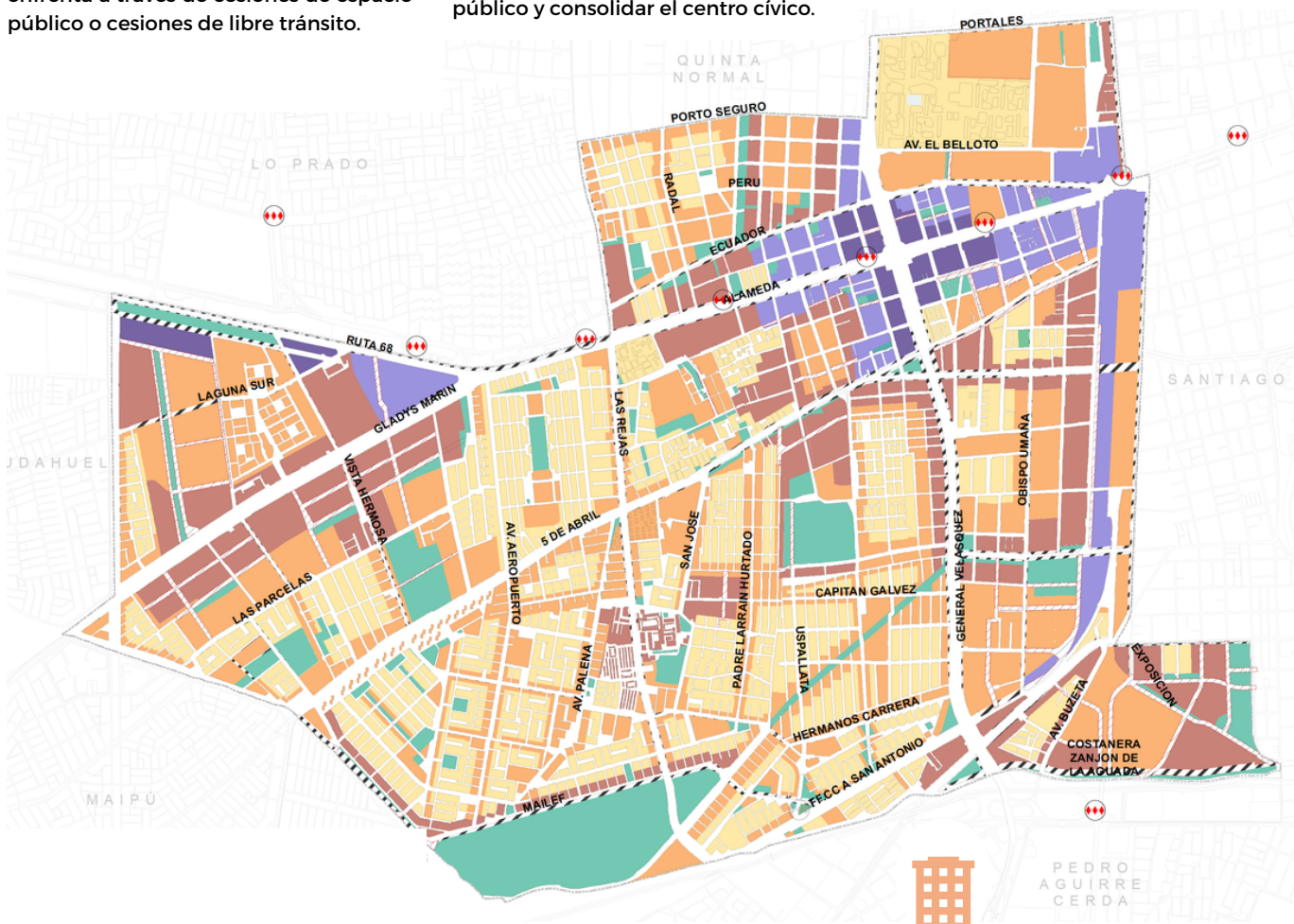
**Hasta 9 pisos**

Destaca la consolidación del centro, considera mayor altura las áreas en torno al centro cívico comunal y bordes de la comuna que colindan con infraestructura de transporte, ya sea la Ruta 68 o las líneas del ferrocarril. Los aportes generados a partir de incentivos normativos estarían orientados principalmente a generar espacio público y consolidar el centro cívico.



**Hasta 6 pisos**

Incorpora altura media en sectores que enfrentan parques (Bdo. Leighton, Lo Errázuriz, Gral. Velásquez), además de ejes principales que constituyen borde entre sectores (Arica, Amengual, Matucana y Av. Pedro Aguirre Cerda), áreas de reconversión industrial (Av. Gladys Marín, Antofagasta, San Borja).



**Hasta 2 pisos**

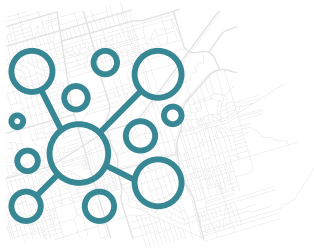
Resguarda las condiciones morfológicas actuales de los interiores de villas y poblaciones principalmente compuestas de pasajes, reconociendo una serie de SECTORES interiores, y excepcionalmente, considera la totalidad las zonas de conservación histórica propuestas de Villa Portales y Villa O'Higgins.

**Hasta 4 pisos**

Establece una altura media pero controlada para los bordes y ejes internos de villas y poblaciones, permitiendo incorporar medidas que permitan incorporar vivienda para las nuevas generaciones. Además, se reconoce las condiciones de sectores donde ya existen conjuntos de altura media, actividades no residenciales (equipamientos esenciales y actividades productivas exclusivas), y para ejes secundarios y sectores de reconversión industrial cercanos a poblaciones de baja altura.



Villa Portales



## ALTERNATIVA 3: ESQUEMA DE NODOS

Esta alternativa es una propuesta de desarrollo urbano construida a partir de las observaciones e inquietudes expresadas por la ciudadanía sobre las alternativas 1 y 2, expuestas en la 2da ronda de participación ciudadana.

En términos generales, los resultados de estas jornadas dan cuenta de que la mayor parte de los vecinos/as valora los elementos contenidos en la alternativa 2 mosaico de barrios, con la consideración de que es necesario disminuir los usos de suelo de mayor intensidad y altura en diversos sectores, de manera de controlar la transformación al interior de los barrios que, en en la mayoría de los casos, mantienen un carácter residencial.

Otro elemento importante que fue relevado en la participación ciudadana tiene que ver con la oportunidad de regenerar áreas de la comuna que se encuentran en una situación de deterioro. Esto se plantea en ejes importantes como San Borja y Matucana, donde se espera establecer condiciones que propicien la reactivación del espacio público y la generación de nuevas actividades y servicios a una escala local.

En el caso de las zonas de reconversión industrial propuestas, vecinas y vecinos consideran favorable la transformación de aquellos predios que hoy se encuentran subutilizados producto del cese que han tenido algunas actividades de tipo industrial o infraestructura. Estos terrenos se visualizan como la oportunidad de consolidar sus barrios a través del desarrollo de zonas mixtas de residencia y equipamiento local, o centros de equipamiento preferente que favorezcan la oferta de servicios esenciales cerca de estos. Este es el caso de Gasco o maestranza, los cuales se han validado de manera transversal, proyectándose como zonas donde se pueda mejorar el estándar de área verde, residencia y equipamiento existentes. .

En cuanto al desarrollo de La Alameda y su entorno, en general, existe el consenso de que es pertinente concentrar los usos de suelo de mayor intensidad en este y otros ejes importantes. Se destaca la importancia de descongestionar el centro comercial ubicado en La Alameda con General Velásquez, entre las calles Las Rejas y Matucana, de modo que se propicie un desarrollo diversificado en torno a otras vías de mayor jerarquía como 5 de Abril, Gral. Velásquez, Las Rejas, Radal, Porto Seguro o Blanco Garcés. De esta forma se proyecta desarrollar vías complementarias, a escalas intermedias que sean compatibles con el desarrollo de los barrios que las circundan.

En relación al desarrollo de alturas, en términos generales, existe una visión positiva acerca de la distribución de estas a través de una configuración de gradiente, partiendo desde los ejes más importantes de la comuna para disminuir hacia los barrios más residenciales. A esto ,hay que agregar que las alturas propuestas por la comunidad son menores a las alturas máximas planteadas en alternativa 1 y 2, teniendo en cuenta una visión de crecimiento urbano controlado. Esto plantea el desafío de reducir las alturas, acotando el desarrollo de 9 y 12 pisos a zonas muy concentradas de la comuna.

Por último, se relevaron elementos transversales, importantes para la ciudadanía, que fueron recogidos para la construcción de la tercera alternativa:

- Se validan las **áreas verdes** propuestas y se proponen terrenos disponibles y/o subutilizados para la incorporación de nuevas áreas verdes o de libre circulación.
- Se plantea la importancia de favorecer buenos **estándares de desarrollo urbano** para que nuevas construcciones retribuyan al espacio público, incrementen áreas verdes y aseguren la buena calidad de vida de las personas.
- Se plantea la reubicación de **terminales de buses** como solución a la alta fricción que existe hoy entre estas actividades y las áreas residenciales. En este mismo sentido, se plantea la opción de mejorar el área circundante a estos para mitigar los impactos negativos que ha tenido su desarrollo sobre el espacio público.
- Se considera de gran importancia potenciar el desarrollo de la **Vivienda Social**, asegurando estándares adecuados para la calidad de vida de las personas.

Ilustración 14.- Resultados 2da ronda de Participación Ciudadana



Fuente: Elaboración propia

De manera complementaria, cabe aclarar que durante el proceso de trabajo con la comunidad también se sostuvieron reuniones con actores relevantes, particularmente con entidades que disponen grandes porciones de suelo en la comuna. En estas instancias, se presentó el Proyecto Parque Gasómetros (Empresa

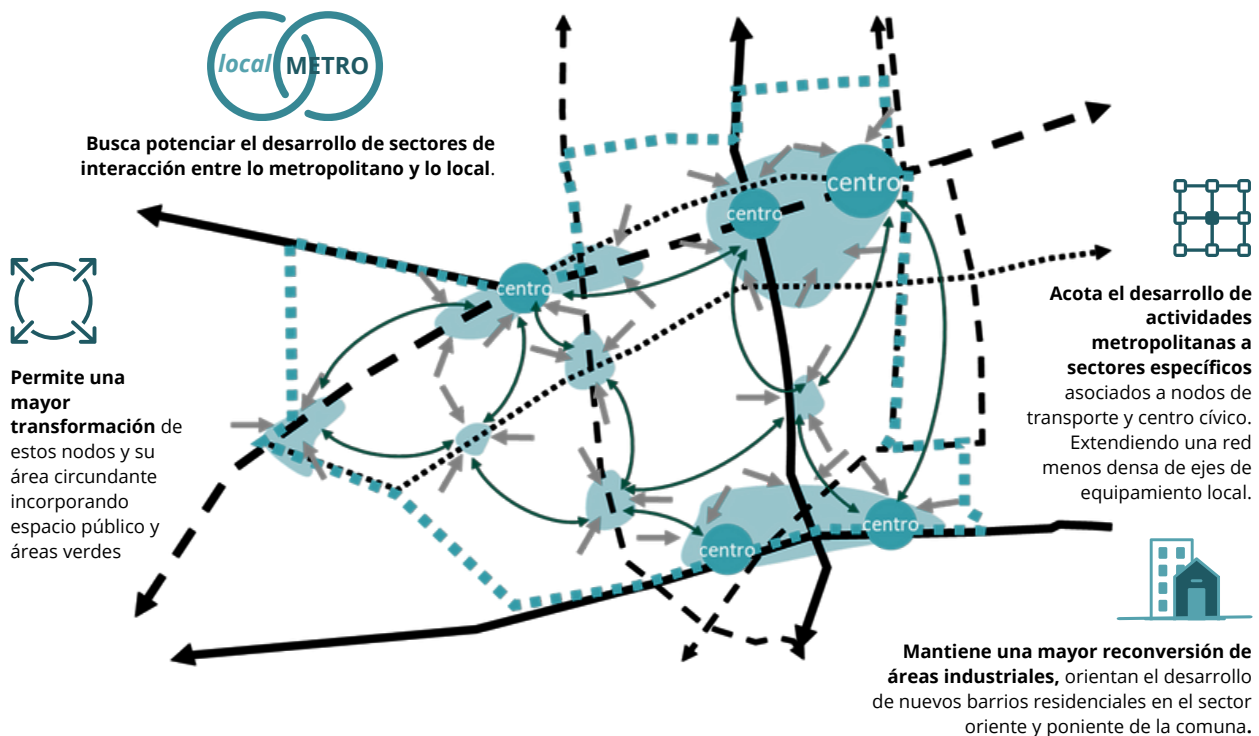


Gasco), el Proyecto Recinto Estación Alameda y presentación Maestranza San Eugenio (estos últimos dos por parte de EFE). De esta manera, la propuesta de alternativa 3 recoge elementos de la alternativa 1 y 2, ajustando las propuestas asociadas a los proyectos referidos, incorporando áreas de equipamiento y áreas verdes en el terreno GASCO, e integrando uso residencial en polígono sur de dicho terreno y en el borde poniente del terreno recinto Alameda de EFE.

Tomando en cuenta estas consideraciones se abordó la tercera alternativa. Esta, comparte la propuesta de acotar el área capaz de acoger actividades metropolitanas, para extender áreas de servicio en los bordes de barrio, no obstante, se incorporan matices. Estos tienen que ver con la posibilidad de promover el desarrollo de actividades metropolitanas de manera acotada en el sector poniente, y con la disminución de la cantidad de ejes secundarios o bulevares que planteaba la alternativa 2. Con esto se busca aprovechar los aspectos positivos de ambas alternativas, ajustando la extensión de las áreas propuestas con mayor intensidad al mínimo necesario para su efectiva consolidación.

En términos conceptuales, estos mínimos se relacionan con un modelo de nodos, principalmente relacionados a nodos de transporte, Desarrollo Orientado al Transporte, equipamientos relevantes como parques o el centro cívico comunal, e intersecciones importantes a nivel metropolitano y local. En este sentido, se reconocen ciertas áreas de gran potencial, donde convergen flujos y existe una mixtura de actividades, lo que permitiría aprovechar la disponibilidad de bienes urbanos y generar sinergías.

Ilustración 15.- Alternativa 3; Esquema de nodos





### Zona Mixta Residencial y Equipamiento local

Sigue siendo el uso predominante también en esta alternativa, cumpliendo las funciones de establecer una transición entre carácter metropolitano y local; y conformar una red de usos mixtos, pero en este caso menos densa que la alternativa 2, potenciando ejes y puntos más relevantes de la comuna.



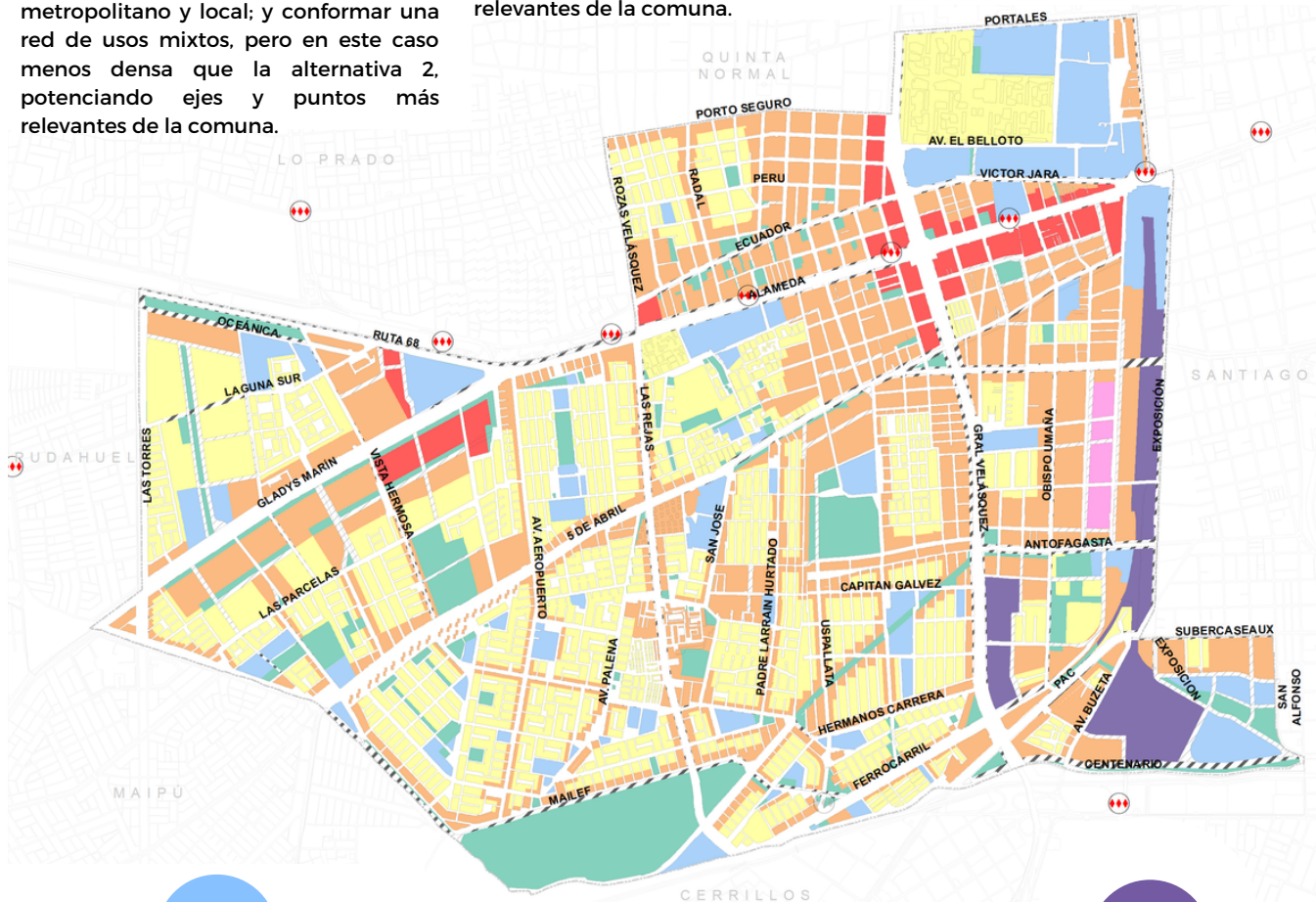
### Zona Residencial Preferente

Sigue siendo el uso predominante también en esta alternativa, cumpliendo las funciones de establecer una transición entre carácter metropolitano y local; y conformar una red de usos mixtos, pero en este caso menos densa que la alternativa 2, potenciando ejes y puntos más relevantes de la comuna.



### Zona Mixta Equipamiento metropolitano y Residencia

Respecto a la alternativa 2, se acota aún más la centralidad principal de la comuna, acogiendo actividades metropolitanas entre el Centro Cívico Comunal y la Estación Central; y suma una centralidad en torno a la Estación Pajaritos, considerada una segunda centralidad metropolitana.



### Zona de Equipamiento Preferente

Reconoce los equipamientos y proyecta un eje de equipamiento (sin residencia) en el borde oriente de San Borja, al igual que alternativa 1, y reformula la zona de equipamientos en Maestranza con un superficie mayor a la alternativa 2.



### Zona Mixta Residencial y Talleres

Al igual que la alternativa 1, mantiene una zona mixta de actividades productivas de menor impacto, pero la acota un área al borde poniente de San Borja.



### Zona Industrial Exclusiva e Infraestructura

Reduce la zona de industrias exclusivas de mayor impacto (del PRMS) al igual que la alternativa 1 y 2.



**Hasta 12 pisos**

Considerando la holgura y, al mismo tiempo, ruptura que genera el cruce de autopistas en la ciudad, se establece la zona de altura máxima frente a la Ruta 68 y la Autopista Central por Av. General Velásquez, entre Av. Ecuador/Víctor Jara y Av. 5 de Abril; evitando así superar la capacidad de carga de los barrios ya afectados por la hiperdensificación. Los aportes derivados de incentivos normativos se orientarán a integrar área verde a través de cesiones de espacio público o cesiones de libre tránsito.



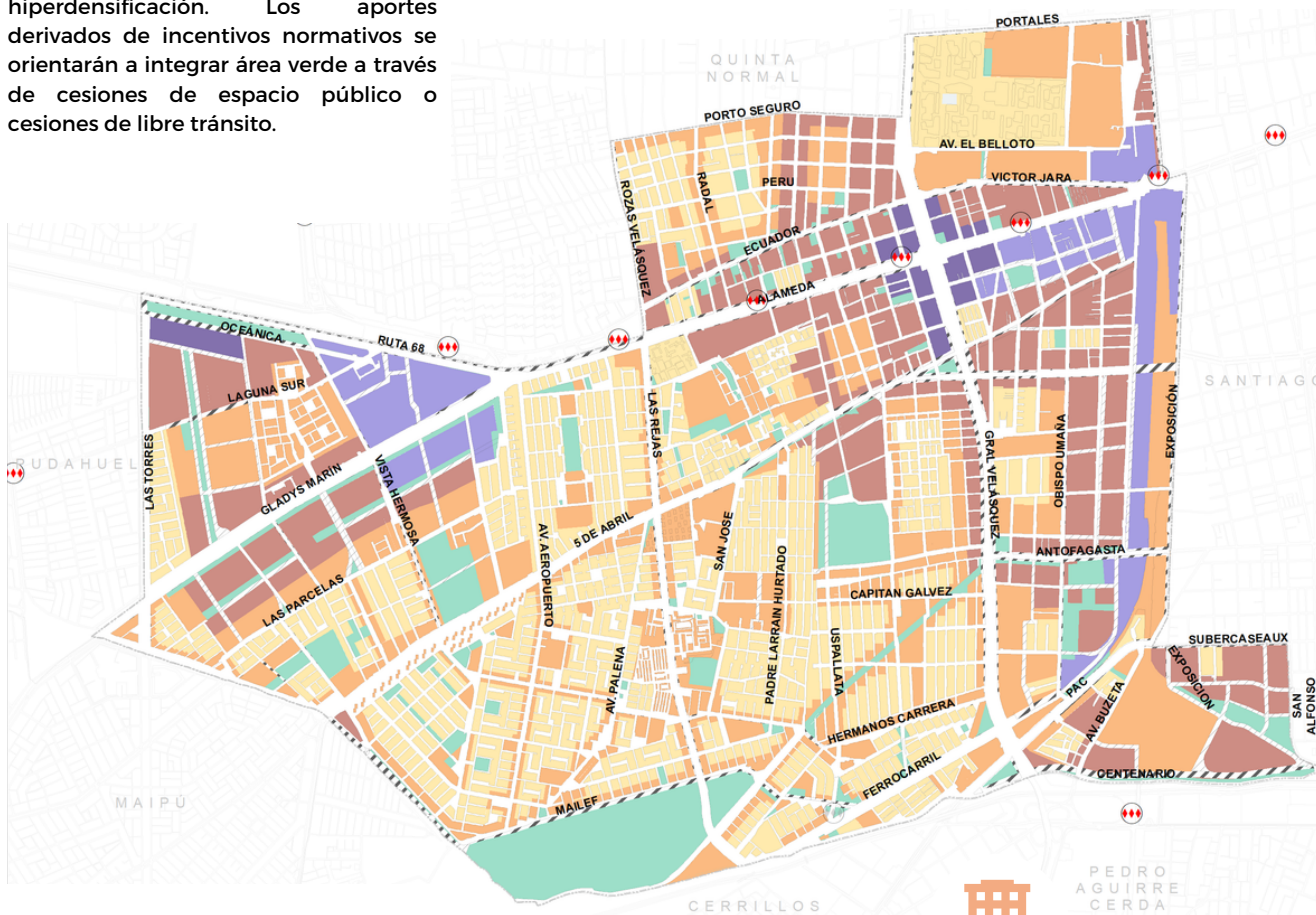
**Hasta 9 pisos**

Destacando la consolidación del centro, considera mayor altura en las áreas en torno al centro cívico comunal y bordes de la comuna que colindan con infraestructura de transporte (Ruta 68 y línea férrea). Los aportes generados a partir de incentivos normativos estarían orientados principalmente a generar espacio público y consolidar el centro cívico.



**Hasta 6 pisos**

Incorpora altura media en sectores que enfrentan parques (Bdo. Leighton, Lo Errázuriz, Gral. Velásquez), además de ejes principales que constituyen borde entre sectores (Arica, Amengual, Matucana y Av. Pedro Aguirre Cerda), áreas de reconversión industrial (Av. Gladys Marín, Antofagasta, San Borja).



**Hasta 2 pisos**

Resguarda las condiciones morfológicas actuales de los interiores de villas y poblaciones principalmente compuestas de pasajes, reconociendo una serie de sectores interiores, y excepcionalmente, considera la totalidad las zonas de conservación histórica propuestas de Villa Portales y Villa O'Higgins.



**Hasta 4 pisos**

Establece una altura media pero controlada para los bordes y ejes internos de villas y poblaciones, permitiendo considerar medidas que permitan incorporar vivienda para las nuevas generaciones. Además, se reconoce las condiciones de sectores donde ya existen conjuntos existentes de altura media, actividades no residenciales (equipamientos esenciales y actividades productivas exclusivas), y para ejes secundarios y sectores de reconversión industrial cercanos a poblaciones de baja altura.

Estación Central



# Principales cambios respecto del PRC vigente

- 1 Establece un criterio de zonificación para el conjunto de la comuna, buscando dar unidad y coherencia a la aplicación de la norma urbanística.
- 2 Se precisa normas urbanísticas de subdivisión y edificación, especialmente altura máxima de edificación, en las zonas del PRC vigente que están regidas por la Zona Habitacional Mixta del PRMS y las zonas transitorias en área urbanizable.
- 3 Establece un límite máximo de altura de edificación en barrios o interiores de barrios con vocación habitacional, procurando inhibir la incorporación de proyectos de gran envergadura que afecten la calidad de vida.
- 4 Erradica la mayor parte de las zonas transitorias de actividad productiva molesta: Zona de Actividades Productivas de Carácter Industrial en Área Urbana, manteniendo algunos sectores en Av. Gral. Velásquez y en torno de la Maestranza San Eugenio.
- 5 Acota las zonas de mayor altura de edificación, orientándolas hacia sectores que enfrentan espacio público de mayor proporción, próximas a nodos de transporte público, y en áreas con déficit de área verde y espacios públicos, donde la inserción de edificaciones de mayor altura pueda generar aportes al espacio público a través de incentivos normativos condicionados (Art. 184 LGUC).
- 6 Promueve la consolidación de un subcentro comunal en el sector poniente, asociado a la reconversión de predios industriales en Av. Gladys Marín.
- 7 Define nuevas áreas verdes en sectores con mayores déficit de área verde producto de la hiperdensificación, particularmente en el sector norte de la comuna.
- 8 Establece vías proyectadas asociadas a conexiones viales de sectores consolidados, la definición de una trama vial en predios industriales, y la generación de circuitos de circulación peatonal o zonas de tránsito calmado cercanos a nodos de transporte público y áreas hiperdensificadas.
- 9 Establece dos zonas de conservación histórica en Villa O'Higgins y Villa Portales
- 10 Define usos de suelo de la Zona de Equipamiento metropolitano del PRMS, reconociendo equipamientos consolidados como la USACH y la Estación Central, y establece usos de suelo mixto (incluyendo residencial) en sectores de la Maestranza San Eugenio.



MUNICIPALIDAD DE  
**ESTACION  
CENTRAL**