

MUNICIPALIDAD DE
**ESTACIÓN
CENTRAL**

Actualización Plan Regulador Comunal de Estación Central

RESUMEN EJECUTIVO

CONSULTA PÚBLICA DE ANTEPROYECTO Y
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
(EAE)

MAYO 2024

I. INTRODUCCIÓN	5
II. CONTEXTO Y ENFOQUE	7
¿Qué es un Plan Regulador Comunal (PRC)?	8
¿Por qué es necesario actualizar el plan regulador?	8
¿Cómo se desarrolla esta actualización?	11
Procedimiento Técnico Normativo	12
Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)	12
Procedimiento de Participación Ciudadana	13
III. DIAGNÓSTICO Y FUNDAMENTOS TÉCNICOS	15
Condiciones del Contexto	16
Desafíos que enfrenta el Plan	18
Densidad Equilibrada	19
Acceso a equipamientos y servicios	22
Convivencia con Industrias y Talleres	26
Barrio y Vivienda Digna	28
Conectividad y transporte integrado	30
Barrios con Identidad y patrimonio	32
IV. FORMULACIÓN DEL ANTEPROYECTO	35
Visión de Desarrollo	37
Objetivos estratégicos de la Planificación	38
Lineamientos de la Imagen Objetivo del plan	40
Uso de Suelo	40
Altura de Edificación	41
Contrucción de Imagen Objetivo	43
Alternativas de Estructuración	44
Acuerdos Básicos	48

V. PLAN PROPUESTO	51
Territorio de Planificación	52
Zonas Mixtas de Desarrollo	56
Zonas Especiales	60
Parques, Plazas y Áreas Verdes	62
Áreas restringidas al Desarrollo Urbano	67
Áreas de Protección	70
Incentivos Normativos	74
Red Vial Estructurante	79

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 concretar el anhelado primer plan regulador propio para la comuna, que planifique el territorio de manera coherente y unitaria.

De esta forma, el nuevo instrumento reemplazarán las normas vigentes que se heredaron de las comunas de Santiago y Maipú, y precisará las normas del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, adoptando las orientaciones de la Política Nacional de Desarrollo Urbano de 2014.

De conformidad con el artículo 43 de la LGUC y los artículos 2.1.10 y 2.1.11 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), para la formulación o modificación de los planes reguladores comunales, el Municipio de Estación Central busca dar inicio al proceso de Consulta Pública de Anteproyecto y Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de la Actualización del PRC. Este corresponde a una instancia en la que se espera contar con la amplia participación de los centralinos y la ciudadanía en general.

El presente documento corresponde al resumen ejecutivo del anteproyecto de plan regulador de Estación Central, que sintetiza la descripción del Plan y sus principales consecuencias, de conformidad con lo señalado en el artículo 43° de la LGUC.

El Resumen ejecutivo se ha estructurado en base a cuatro (4) capítulos, que de manera secuencial sintetizan los contenidos de la memoria explicativa:

- Contexto y enfoque
- Situación actual
- Imagen objetivo
- Plan propuesto

Acompañan al presente documento, el expediente de anteproyecto en consulta, que contiene: memoria, ordenanza, estudio de factibilidad sanitaria, planos y sus anexos; y el expediente de la Evaluación Ambiental Estratégica (Decreto N°32 de 2015 del Ministerio del Medio Ambiente), que contiene: el informe ambiental de la Actualización del PRC y sus anexos.



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).

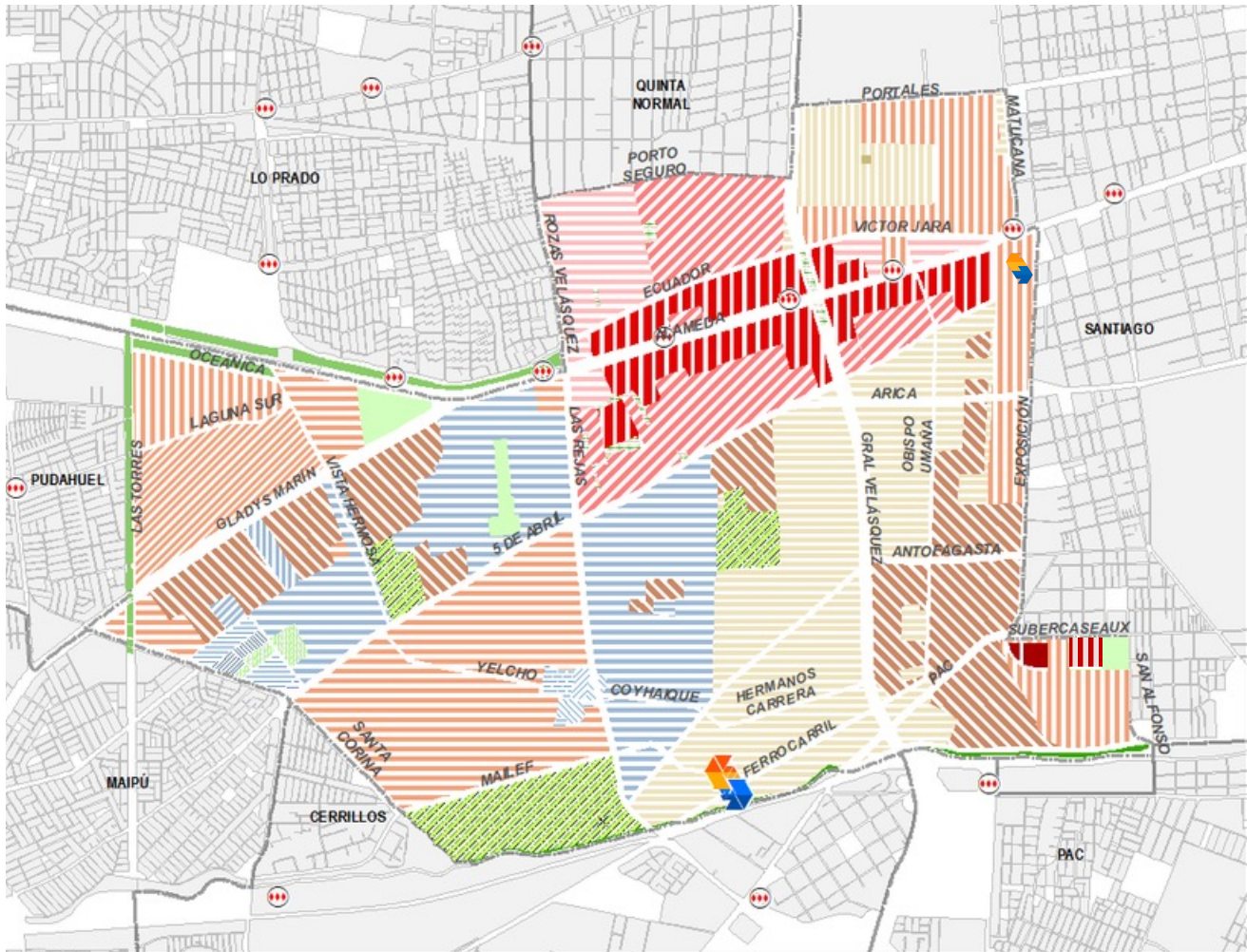
¿Por qué es necesario actualizar el PRC de Estación Central?

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

MPRCEC - ART 72 PS REMODELACIÓN (2022)

- Seccional Maestranza San Eugenio 2

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 esta actualización?

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

- **Diagnóstico:** Etapa en la cual se desarrolló el análisis y diagnóstico prospectivo del territorio, lo que permitió determinar cuáles son aquellos temas claves que se deben abordar en el desarrollo del plan.
- **Imagen Objetivo:** En esta etapa se definieron las principales decisiones de planificación. Se establecieron los objetivos y lineamientos del plan, y se elaboraron las alternativas de estructuración que representaban caminos posibles para alcanzar los objetivos establecidos y enfrentar los seis principales desafíos detectados en el diagnóstico.
- **Anteproyecto:** En esta etapa se diseñaron los componentes que constituyen el plan; memoria ordenanza y planos, a partir de las definiciones y acuerdos adoptados en la etapa de imagen objetivo.
- **Proyecto (Etapa actual):** En esta etapa se han realizado los ajustes finales al expediente urbano del plan que es sometido a los procedimientos de aprobación definitiva, mediante el pronunciamiento del Concejo Municipal, respecto de la consulta pública del Anteproyecto del Plan.

A lo largo de estas etapas, se han implementado los tres procedimientos fundamentales para la elaboración del PRC: el Procedimiento Técnico Normativo, la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y Participación Ciudadana (PAC). Estos procedimientos 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 fundamenta las principales decisiones de planificación y la definición de normas urbanísticas para cada zona urbana de la comuna.

En él, se comprenden estudios específicos para la construcción del Plan, como el Estudio de Capacidad Vial, Estudio de Factibilidad Sanitaria, Estudio de Equipamiento Comunal, Estudio de Densidad, Estudio de Riesgo y Protección Ambiental, Estudio de Patrimonio, 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 para alcanzar una imagen objetivo consensuada que permita el desarrollo de un anteproyecto pertinente y adecuado.

En las diferentes etapas del estudio se han realizado 90 instancias de participación, entre talleres y audiencias públicas, convocando alrededor de 2000 asistentes. 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 las etapas de diagnóstico, imagen objetivo y anteproyecto. 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 en dos instancias normadas por la LGUC: la Consulta Pública de Imagen Objetivo (Art. 28 octies) y la Consulta Pública del Anteproyecto del plan (Art. 43 LGUC).



Elaboración de Estudio de Diagnóstico Comunal



Definición e consideración 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. Como criterio de desarrollo sustentable para Estación Central se 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.

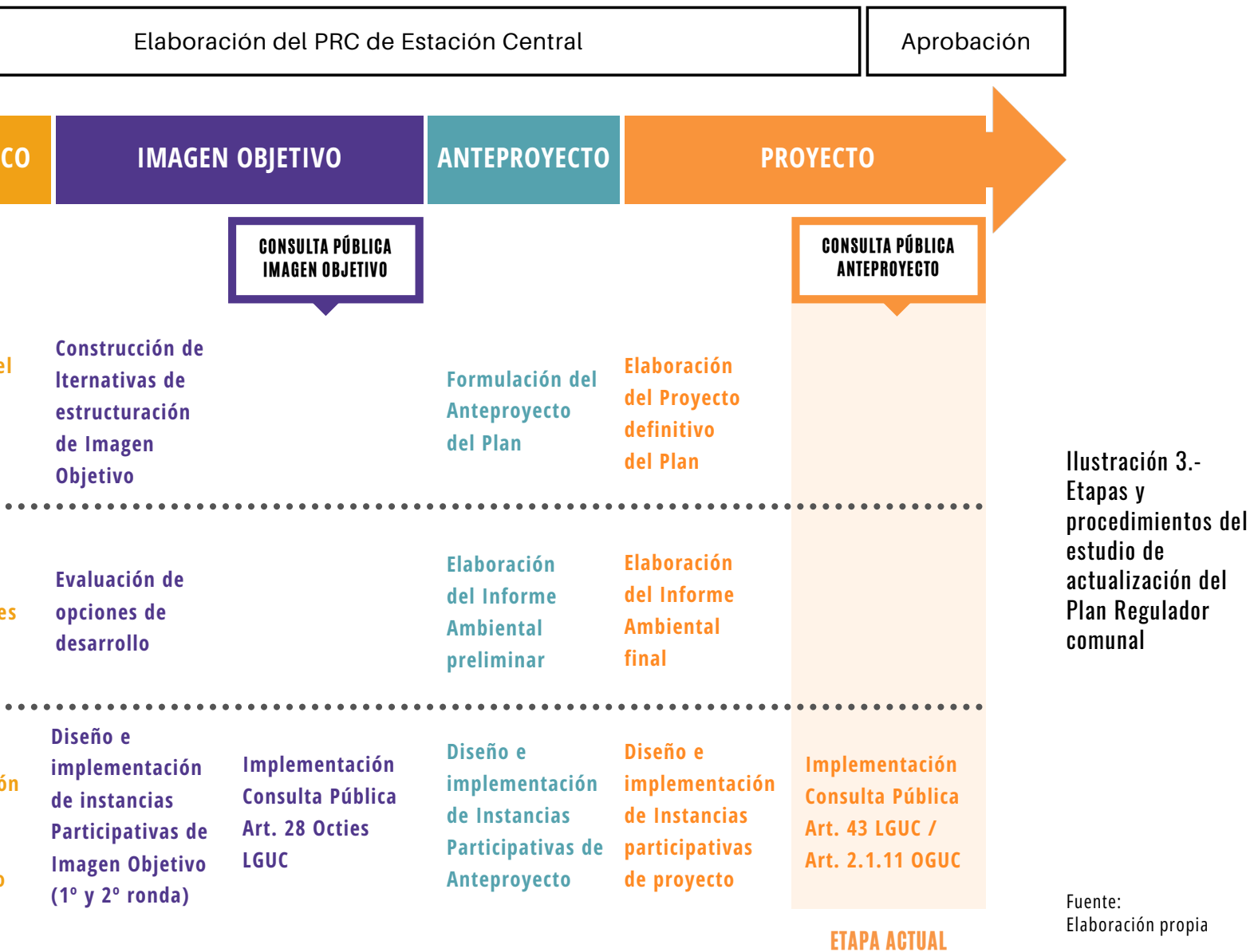


Ilustración 3.- Etapas y procedimientos del estudio de actualización del Plan Regulador comunal

Fuente: Elaboración propia

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

III. DIAGNÓSTICO Y FUNDAMENTOS TÉCNICOS

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)

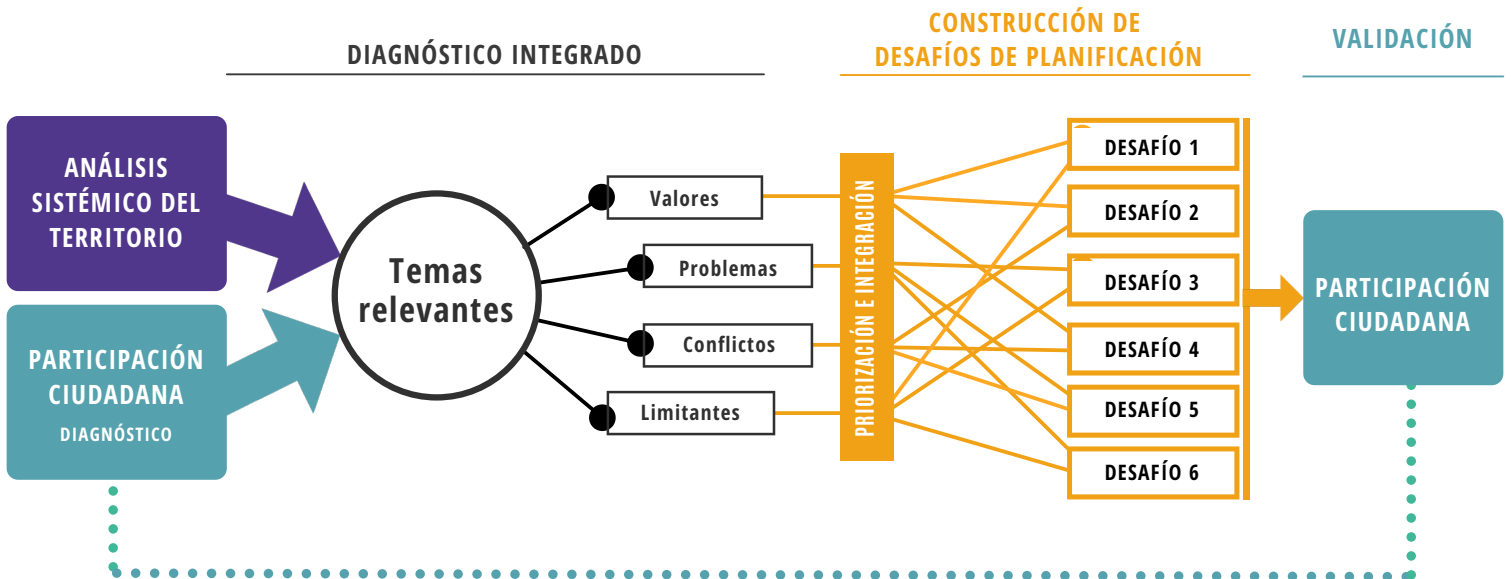
Desafíos que enfrenta el Plan

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

D1: 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/m²). 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 área 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



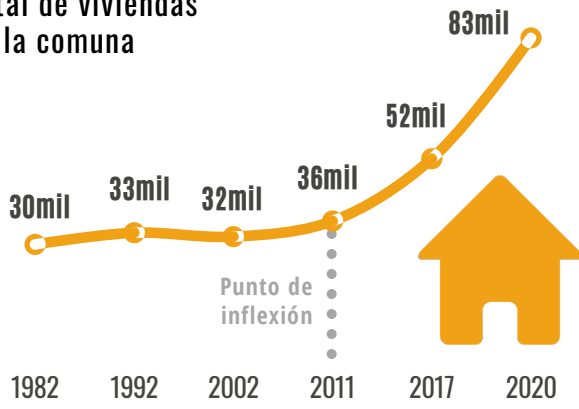
Promedio de nuevos departamentos ofertados al año entre 2002 y 2021

-  Más de 70m
-  46 a 70 m2
-  31 a 45 m2
-  21 a 30 m2
-  20 m2 o m

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



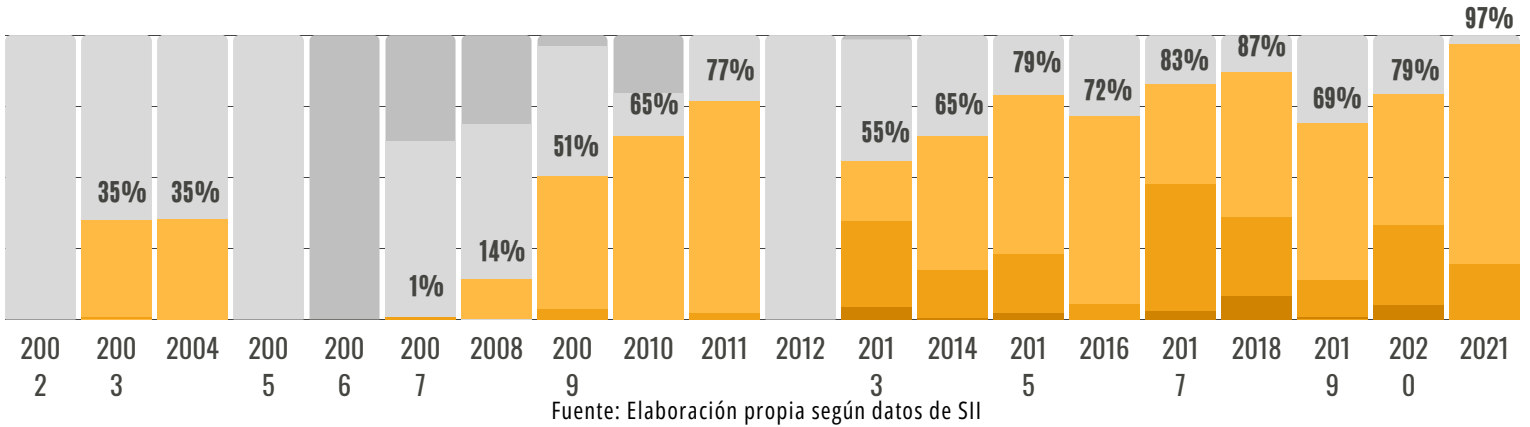
Fuente: Elaboración propia según datos INE (2017)

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

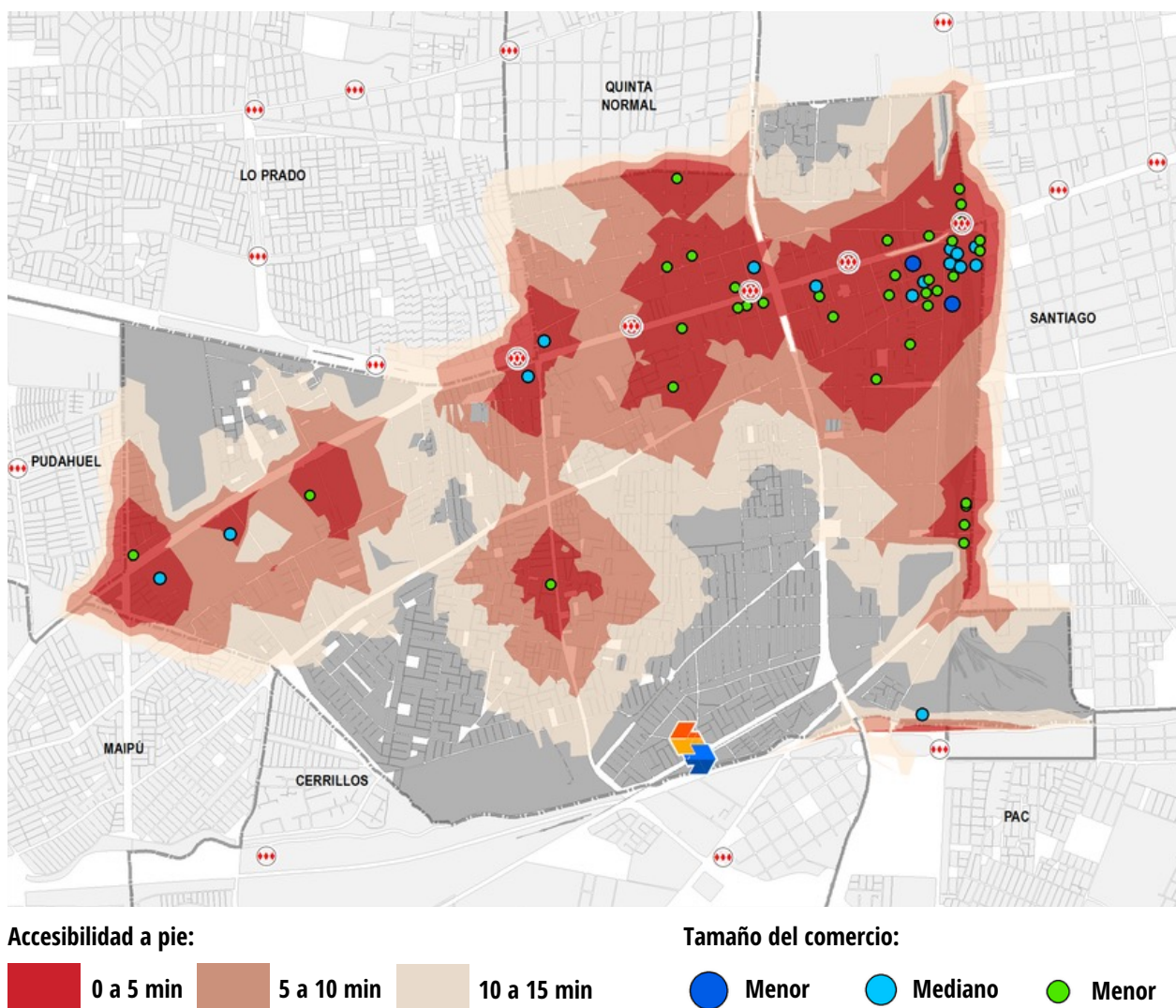


D2: Acceso a Equipamientos y Servicios

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 atravesamiento de autopistas, líneas

Ilustración 6.- Accesibilidad y cobertura de equipamiento comercial



Fuente: Elaboración propia según datos de SII

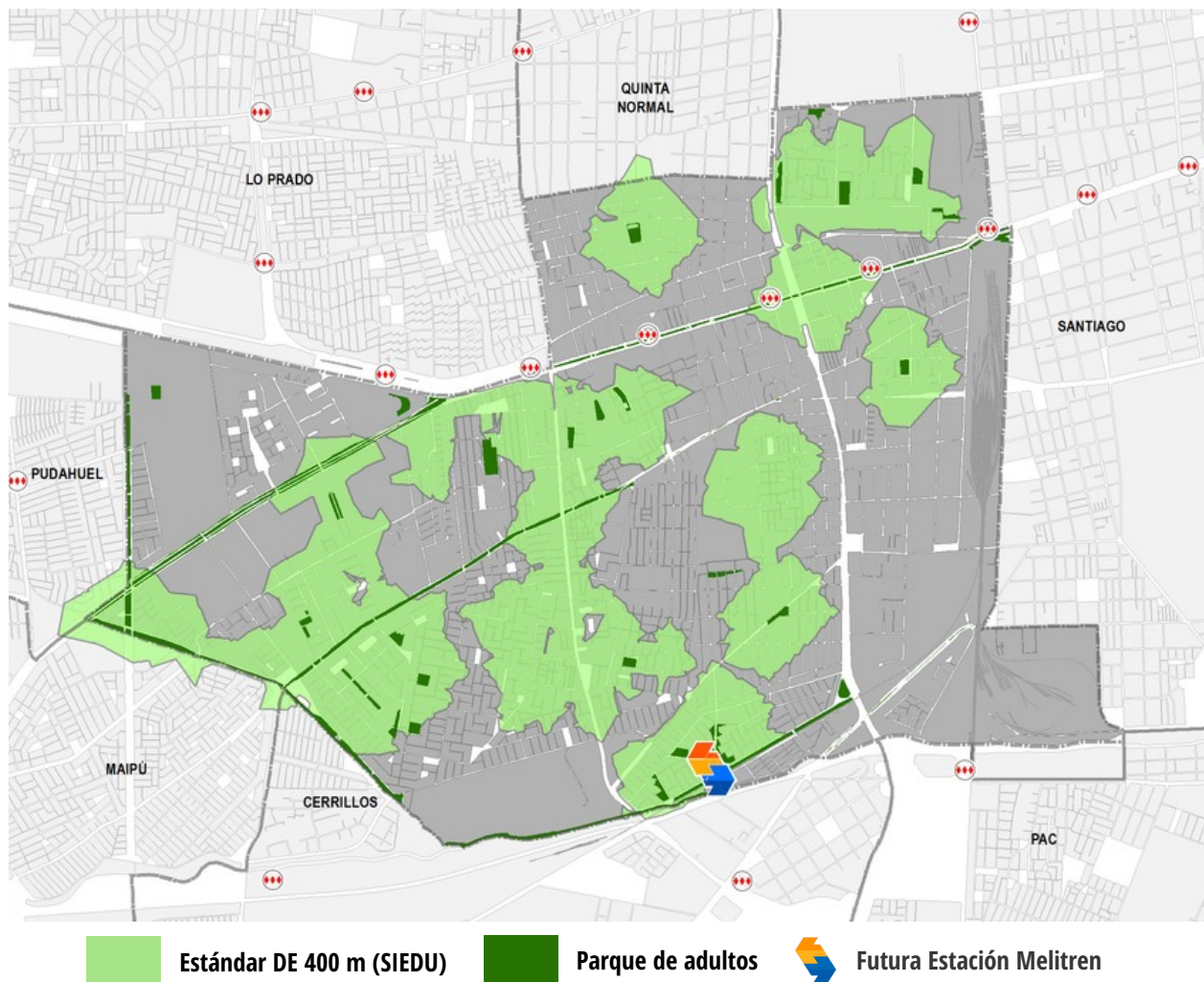
de ferrocarril y áreas industriales, dificultan el acceso, tornando deficiente la conectividad a equipamientos.

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 re -

creación 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

D3: 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.

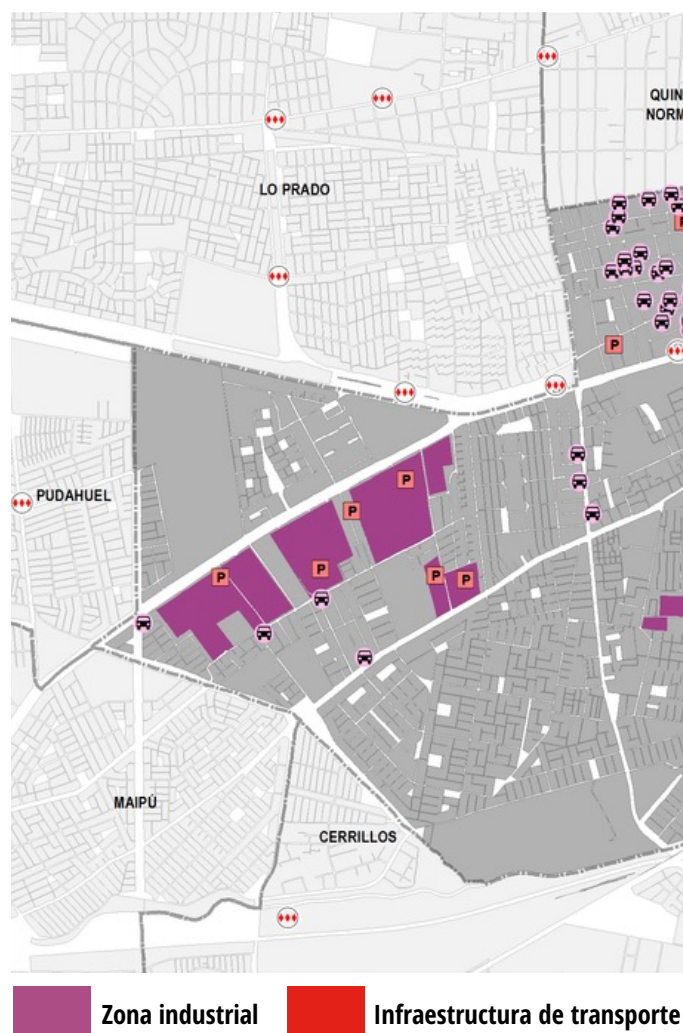
El Plan Regional Metropolitano de Santiago (PRMS) conserva en la comuna una serie de Zonas Industriales Exclusivas Existentes con Actividades Molestas (ZIEM, Art. 6.1.3.4 del PRMS), un tipo de impacto que se ha desplazado paulatinamente fuera del anillo de Avenida Américo Vespucio. En efecto, sólo 18% 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 Arcadia).

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 contaminación

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 ahora se ha realiza-

Ilustración 8.- Talleres, industria e infraestructura.



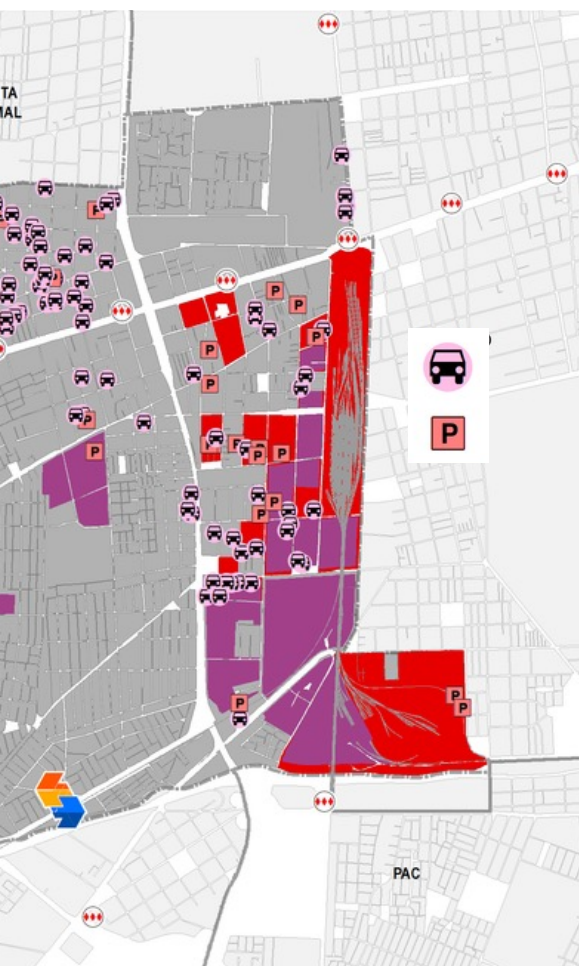
Fuente: Elaboración propia según PRMS y

do 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.



 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.

D4: 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 subbarrios y subdivisiones irregulares, muchas veces en inadecuadas condiciones.

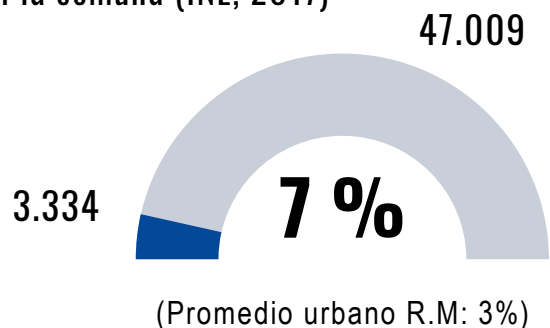
En efecto, el diagnóstico técnico identifica que el déficit habitacional cuantitativo de la comuna se sitúa en torno a las 5.574 viviendas, cuyo 60% está compuesto de hogares allegados, situación que se ha mantenido más o menos estable desde 2002. Por su parte, existe un hacinamiento crítico (2,5 personas 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.

Hogares Allegados
en la comuna (INE, 2017)



Viviendas con Hacinamiento
en la comuna (INE, 2017)

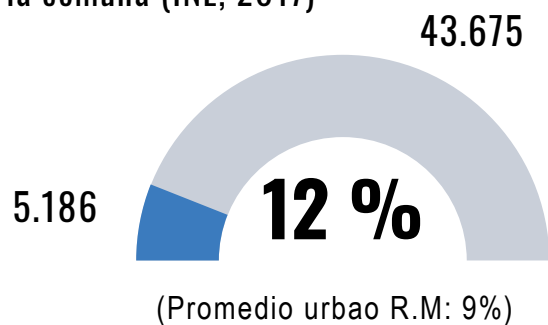
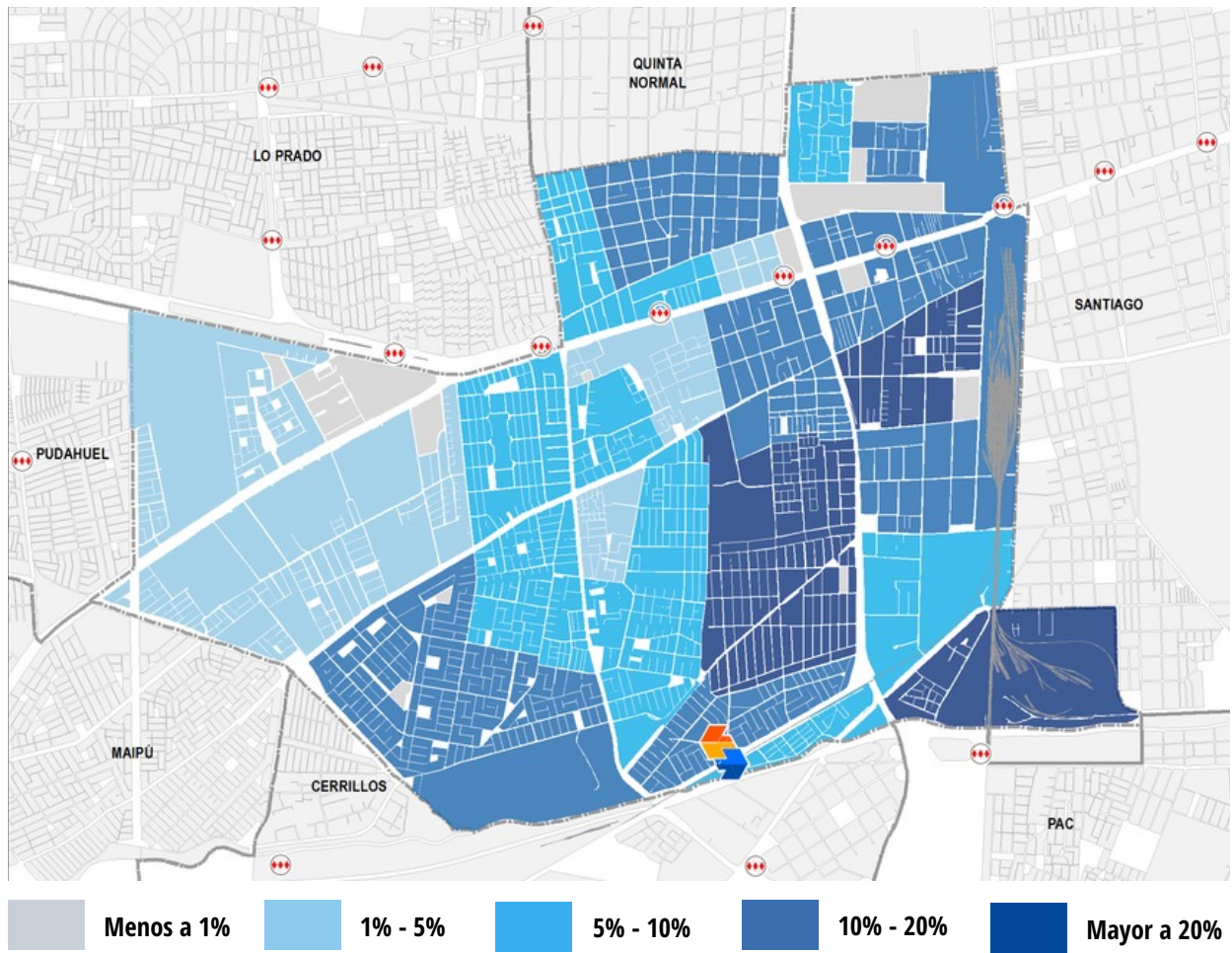
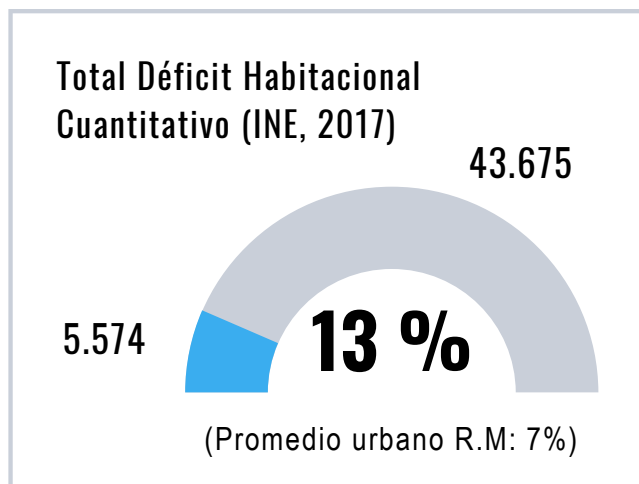


Ilustración 9.- Déficit Habitacional Cuantitativo



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.

D5: 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-

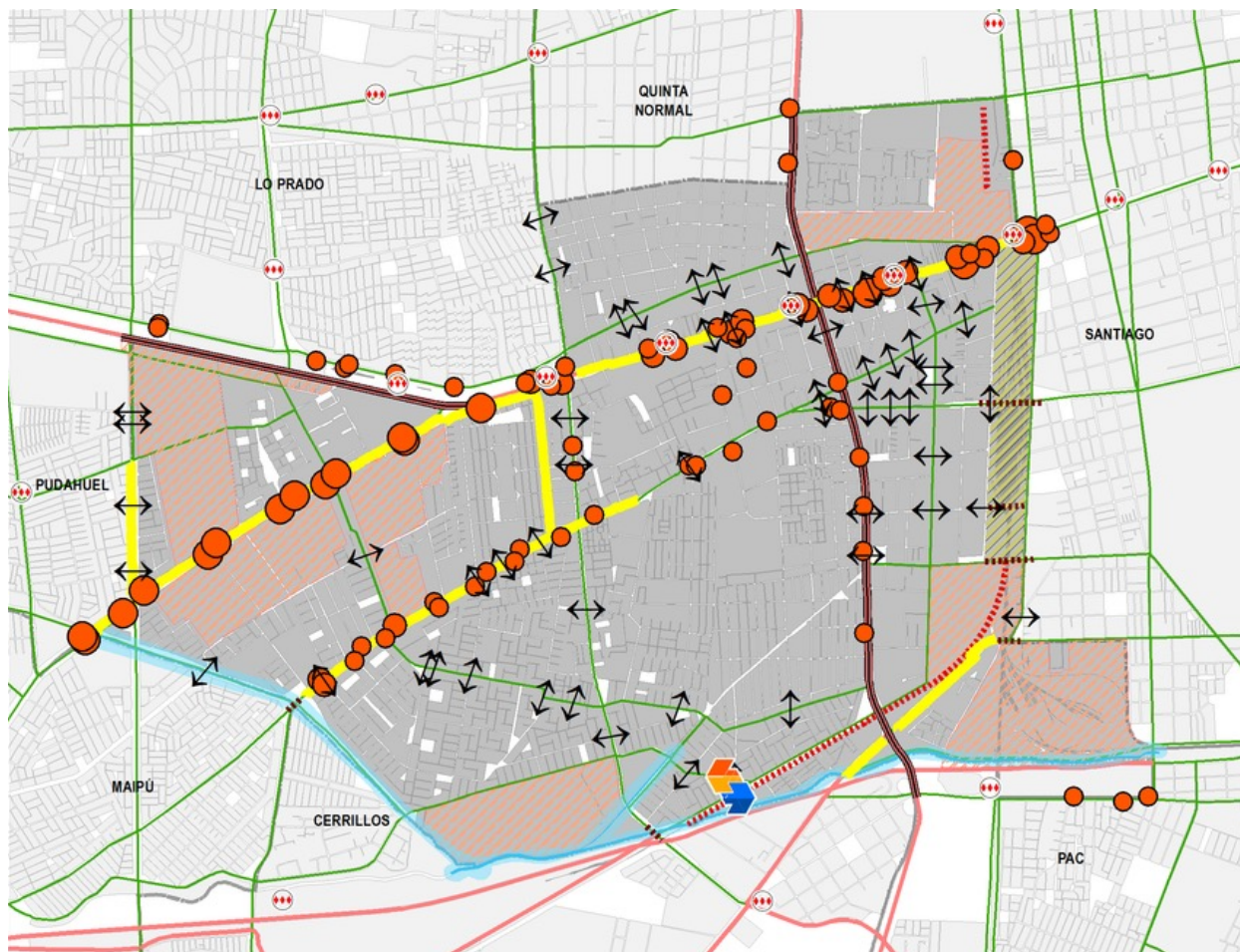
lindantes a áreas industriales (territorios del suroriente y norponiente), y la discontinuidad de la trama, principalmente en vías estructurantes a nivel barrial que no tienen continuidad en el loteo contiguo (territorios del norte y surponiente).

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 co-
materia de interés es definir la red vial estructural
pública para dar continuidad a vías de interés in-
último, resulta fundamental incorporar dispositi-
de tránsito calmado (bajo 30 km/h), estructural
espacio público o cesiones de libre tránsito para

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 Lineas Ferreas | — Vialidad Expresa. Art. 7.1.1.1. |
| ● Paraderos con 11 - 12 Recorridos | — Barreras Cauces | — Vialidad Troncal. Art. 7.1.1.2. |
| — Ciclovías | — Cauces de agua | ↔ Futura Estación Melitren |

Fuente: Elaboración propia según información secundaria

Controlar el atravesado del flujo metropolitano por la comuna, una ante comunal, que contemple además las declaratorias de utilidad tracomunal, sea para tránsito vehicular o peatonal. Respecto a esto vivos que favorezcan el transporte sustentable, considerando áreas par una red de ciclovías interconectada y generar alternativas de la circulación hacia los principales nodos de transporte.



D6: 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 infraestructura.



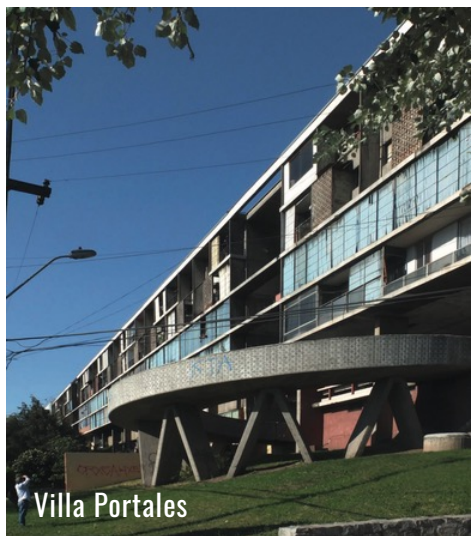
Fuente: Elaboración propia con información

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.



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

(CH) Potencial Inmueble de Conservación Histórica (ICH)

on de CMN



IV. FORMULACIÓN DEL ANTEPROYECTO

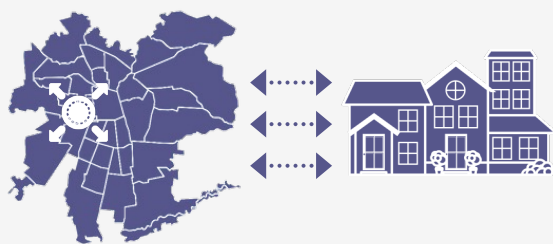


FORMULACIÓN DEL ANTEPROYECTO

Visión de Desarrollo

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.

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 logra 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.

1. 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.



2. 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.



3. 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.



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



5. 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.



6. 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.

Lineamientos de la Imagen Objetivo

Los lineamientos son las acciones que permiten alcanzar las metas del plan:

Uso 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.



Zona Mixta de Equipamiento Metropolitano y Residencial

Zona dirigida a atraer actividad metropolitana de comercio y servicios asociados al flujo de población flotante. 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 reconversión o remodelación, conformando entornos residenciales integrales.



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 actividades de carácter esencial y de escala metropolitana, entre los cuales destacan el usos educacional, salud.



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

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.

Participación Ciudadana - Etapa de Imagen Objetivo



Construcción de Imagen Objetivo

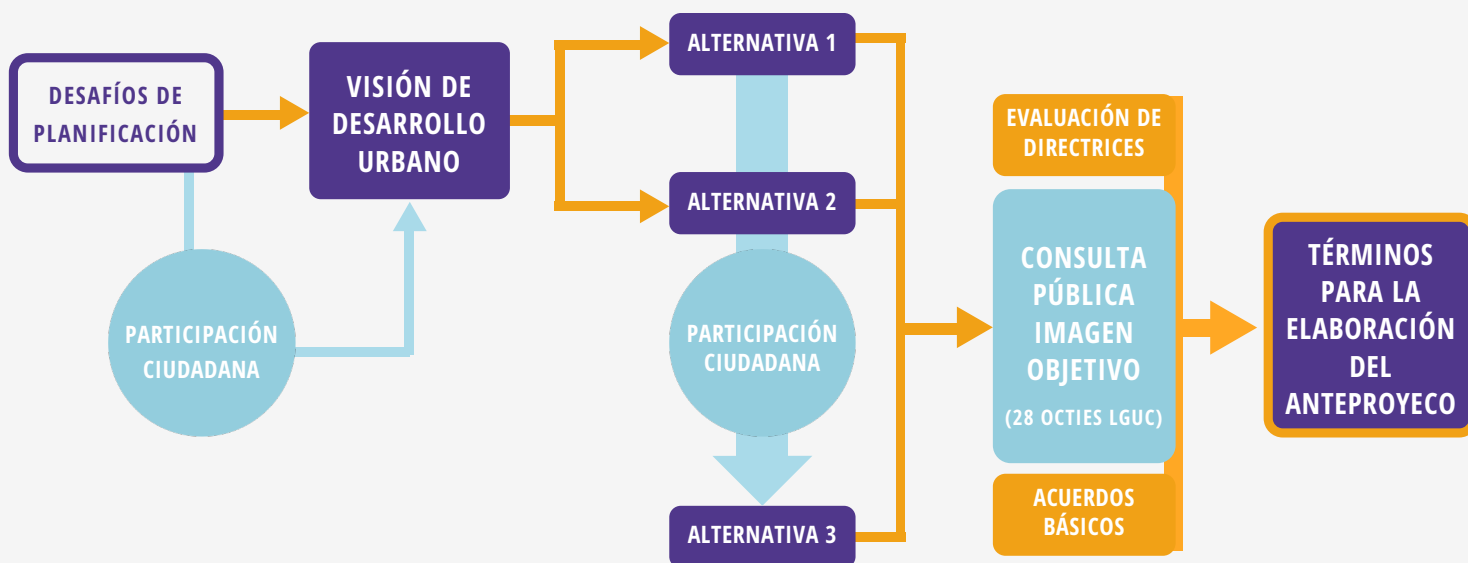
En el marco de la construcción de la imagen objetivo, se formularon dos propuestas de estructuración territorial que representaban distintos caminos de solución a los desafíos que enfrenta Estación Central para su desarrollo urbano futuro.

Estas alternativas fueron presentadas y discutidas en conjunto con la ciudadanía en jornadas de Participación Ciudadana, en las cuales se dialogó acerca de las estrategias propuestas en cada una de ellas, se sopesaron las mejores decisiones, para retroalimentar la imagen objetivo con las visiones de los actores y comunidades que habitan y hacen su vida en la comuna.

A partir de los resultados obtenidos en estas jornadas, se elaboró la “Alternativa Sugerida” que fue expuesta ampliamente a la ciudadanía en la Consulta Pública de Imagen Objetivo.

En la siguiente Ilustración se grafica cómo fue el proceso de construcción de la Imagen Objetivo PRC Estación Central.

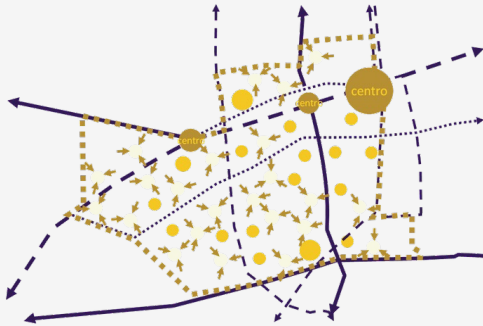
Ilustración 12-. Proceso de construcción de Imagen Objetivo
PRC Estación Central



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 14.- Alternativa preliminar ALT 2. Identidad de Barrios

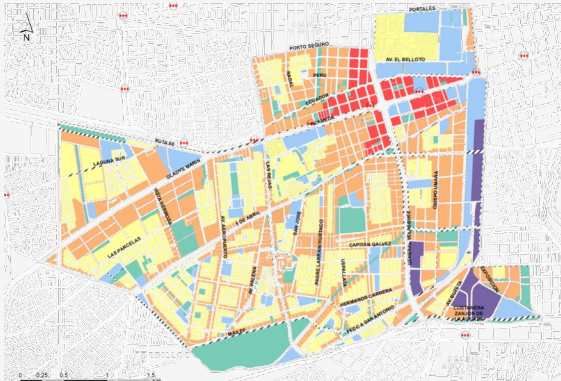
ALT 2: IDENTIDAD DE BARRIOS



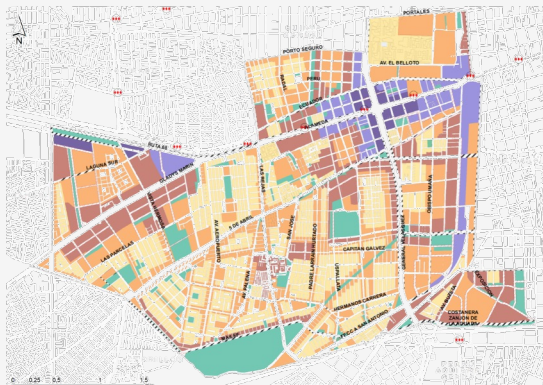
Protege los barrios, consolidando y desarrollando áreas de comercio y servicios en los bordes, a una escala local.

Busca potenciar el desarrollo de las villas y poblaciones que hoy tienen una identidad definida y reconocible en la comuna.

Concentra el desarrollo de actividades metropolitanas en el oriente de la comuna.



Refuerza e incentiva la tendencia de incorporar actividades en los bordes de barrios, promoviendo una red de usos mixtos en ejes secundarios, y un estilo de vida menos dependiente del automóvil.



Disminuye la altura máxima en gran parte de la comuna, concentrando las posibilidades densificación y en los ejes principales y secundarios.

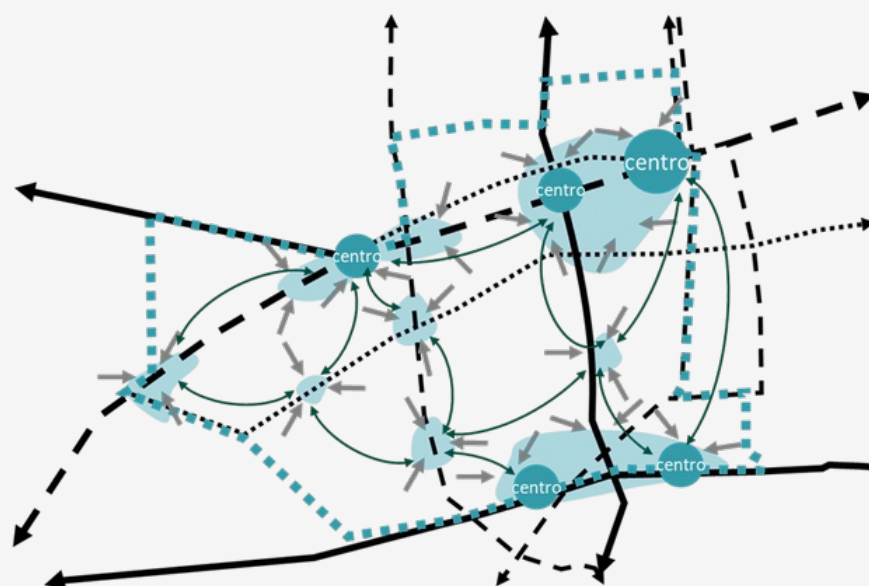
Fuente: Elaboración propia

ALTERNATIVA SUGERIDA: ESQUEMA DE NODOS

En términos generales, la participación ciudadana dio cuenta de una mayor valoración de los barrios, disminuir los usos de suelo de mayor intensidad y altura en diversos sectores, de manera de controlar la transformación al interior de estos.

Otro elemento relevado en la participación 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 propiciar la reactivación del espacio público y la generación de nuevas actividades y servicios a una escala local. Estos elementos fueron integrados a la alternativa sugerida (Alternativa 3).

Ilustración 15.- Alternativa sugerida “Esquema de Nodos”



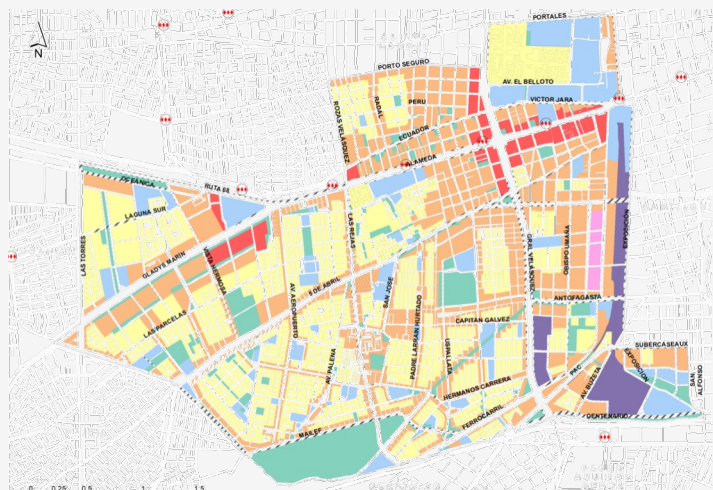
- Permite una mayor transformación de estos nodos y su área circundante incorporando espacio público y áreas verdes
- Busca potenciar el desarrollo de sectores de interacción entre lo metropolitano y lo local.
- Acota el desarrollo de actividades metropolitanas a sectores específicos asociados a nodos de transporte y centro cívico.
- Extendiendo una red menos densa de ejes de equipamiento local.
- Mantiene una mayor reconversión de áreas industriales, orientan el desarrollo de nuevos barrios residenciales en el sector oriente y poniente de la comuna.

Fuente: Elaboración propia

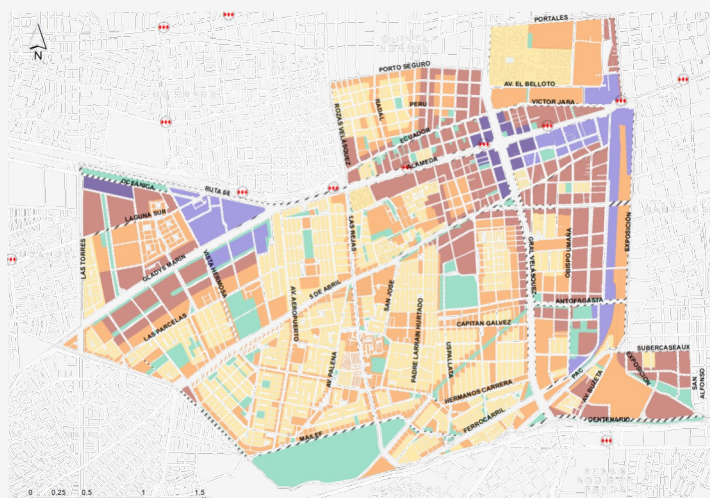
Entre las consideraciones de esta tercera alternativa se promueve el desarrollo de actividades metropolitanas de manera acotada en el sector poniente, y con la disminución de la cantidad de ejes secundarios o bulevares que planteaba la alternativa 2. Con esto se busca aprovechar los aspectos positivos 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, equipamientos relevantes como parques o el centro cívico comunal, e intersecciones importantes a nivel metropolitano y local.

Ilustración 16.- Usos de suelo y alturas - Alternativa sugerida



Esta alternativa distribuye las actividades en torno a ejes, propiciando una mayor concentración de actividades frente a los principales ejes, principalmente en el nororiente de la comuna.



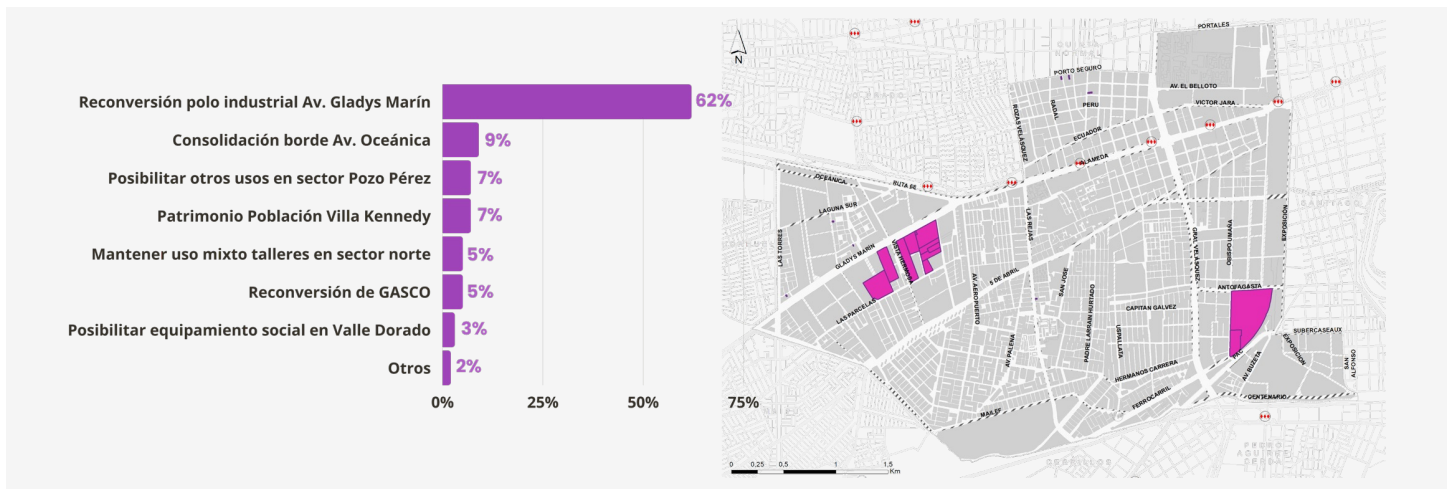
De la misma, las alturas máximas propuestas consideran su distribución controlada en toda la comuna.

Fuente: Elaboración propia

Acuerdos Básicos

Acorde lo dispone el referido artículo 28 octies de la LGUC, entre el 9 de junio y el 08 de julio de 2022, se llevó a cabo la Consulta Pública de Imagen Objetivo, en la cual se obtuvo el ingreso de 80 observaciones fundadas por parte de la ciudadanía, a través de cartas recibidas por medios electrónicos (Formulario virtual y correo electrónico) y cartas recibidas en oficina de partes y SECPLA.

Ilustración 17-. Principales temáticas abordadas en las observaciones fundadas – Consulta Pública de Imagen Objetivo



Fuente: Elaboración propia

De conformidad al numeral 5 del artículo 28 octies de la LGUC, el Concejo Municipal acordó los términos en que se procedería a la elaboración del anteproyecto de la actualización PRC, a partir de las respuestas a las observaciones recibidas por parte de la comunidad y a las recomendaciones del mismo Concejo Municipal que quedó plasmado en el Acuerdo N° 107/2022, con fecha 25 de agosto de 2022 (1).

Con el voto de la mayoría de los Concejales asistentes a la sesión, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley N.º 18.695, se acordó lo siguiente:

“Aprobar informe que sintetiza todas las observaciones realizadas al resumen ejecutivo y planos de la propuesta de imagen objetivo y términos en que se procederá a elaborar el anteproyecto de plan regulador comunal, según la alternativa de estructuración N.º 3 “Esquema de Nodos”.

(1) Los documentos de respuesta de las observaciones y acuerdos de Imagen Objetivo fueron publicadas en la página web www.planreguladorestacioncentral.cl, quedando a disposición de la ciudadanía para su revisión.



Estación Central

An aerial photograph of a city, likely Los Angeles, showing a dense urban landscape with various buildings, streets, and greenery. A large white circle is superimposed over the center of the image, containing the text 'V. PLAN PROPUESTO'. The background image is slightly faded and has a blueish-purple tint.

**V.
PLAN
PROPUESTO**

Territorio de Planificación

En primer lugar, el PRC de Estación Central aborda como área urbana comunal la totalidad del área urbanizada y urbanizable definida en el PRMS de 1994, abarcando el territorio comunal (según el DFL 1-3260 y el DFL 3-18715).

Zonificación y Normas Específicas

En segundo lugar, la aplicación de las normas urbanísticas se realiza preferentemente a través de una zonificación conformada por unidades espaciales denominadas zonas y subzonas.

a) Zonas mixtas de desarrollo

- M-12 Zona Equipamiento Metropolitano y Residencial - 12 pisos
- M-9 Zona Equipamiento Metropolitano y Residencial - 9 pisos
 - M-9(i) Subzona Equipamiento Metropolitano, Residencial e Industrial - 9 pisos
- M-6 Zona Equipamiento Metropolitano y Residencial - 6 pisos
- L-12 Zona Residencial y Equipamiento Local - 12 pisos
 - L-12(c) Subzona Residencial y Equipamiento Local en Continuidad - 12 pisos
- L-9 Zona Residencial y Equipamiento Local - 9 pisos
 - L-9(c) Subzona Residencial y Equipamiento Local en Continuidad - 9 pisos
- L-6 Zona Residencial y Equipamiento Local - 6 pisos
 - L-6(c) Subzona Residencial y Equipamiento Local en Continuidad - 6 pisos
 - L-6(i) Subzona Residencial, Equipamiento Local e Industrial - 6 pisos
- L-4 Zona Residencial y Equipamiento Local - 4 pisos
 - L-4(i) Subzona Residencial, Equipamiento Local e Industrial - 4 pisos
- L-2 Zona Residencial y Equipamiento Local - 2 pisos
- R-6 Zona Residencial Preferente - 6 pisos
- R-4 Zona Residencial Preferente - 4 pisos
- R-2 Zona Residencial Preferente - 2 pisos

b) Zonas especiales

- E-12 Zona de Equipamiento Exclusivo - 12 pisos
 - E-12(c) Subzona de Equipamiento Exclusivo en Continuidad - 12 pisos
- E-9 Zona de Equipamiento Exclusivo - 9 pisos
- E-6 Zona de Equipamiento Exclusivo - 6 pisos
- E-4 Zona de Equipamiento Exclusivo - 4 pisos
- I-4 Zona Industrial Exclusiva e Infraestructura

c) Plazas, parques y áreas verdes

- Áreas verdes Intercomunales:
 - AVI-1.1 Parque: “Parque Santa Corina”
 - AVI-2.1 Parque Adyacente a Sistema Vial: “Parque Lo Prado”
 - AVI-2.2 Parque Adyacente a Sistema Vial: “Parque Las Torres Poniente – Lo Espejo”
 - AVI-3.1 Parque Adyacente a Cauces - Parque Isabel Riquelme Zanjón de La Aguada”
 - AVI-4.1 Área Verde Asociada a Pozos Extractivos – “Parque Lo Errázuriz”
 - AVI-4.2 Área Verde Asociada a Pozos Extractivos – “Parque Aries”
 - AVI-4.3 Área Verde Asociada a Pozos Extractivos – “Parque Las Américas/Bernardo Leighton”
- Áreas verdes comunales:
 - ZAV Zona Área Verde
- Plazas y parques de dominio público:
 - AVE Área Verde Existente
 - AVP Área Verde Proyectada

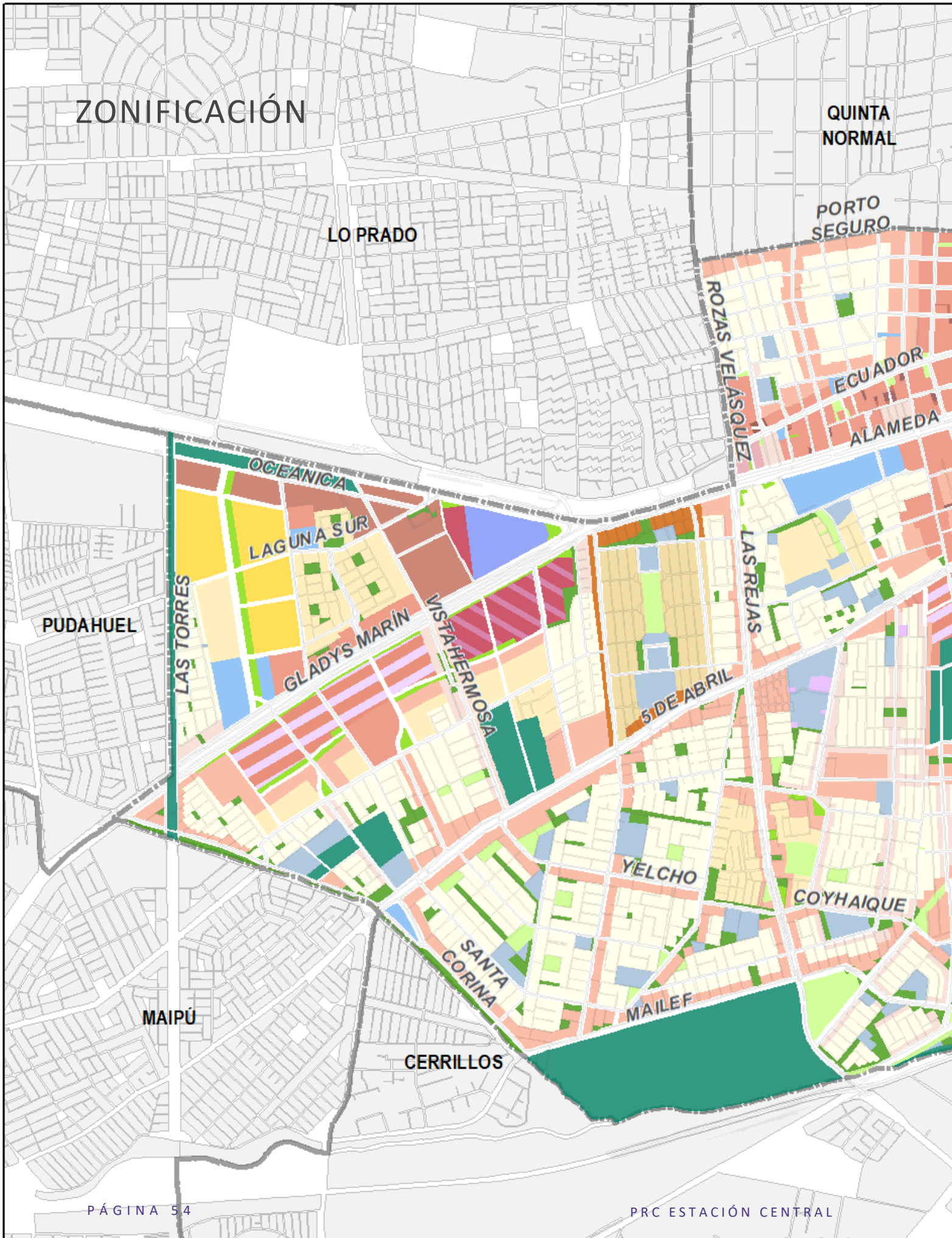
d) Áreas restringidas al desarrollo urbano

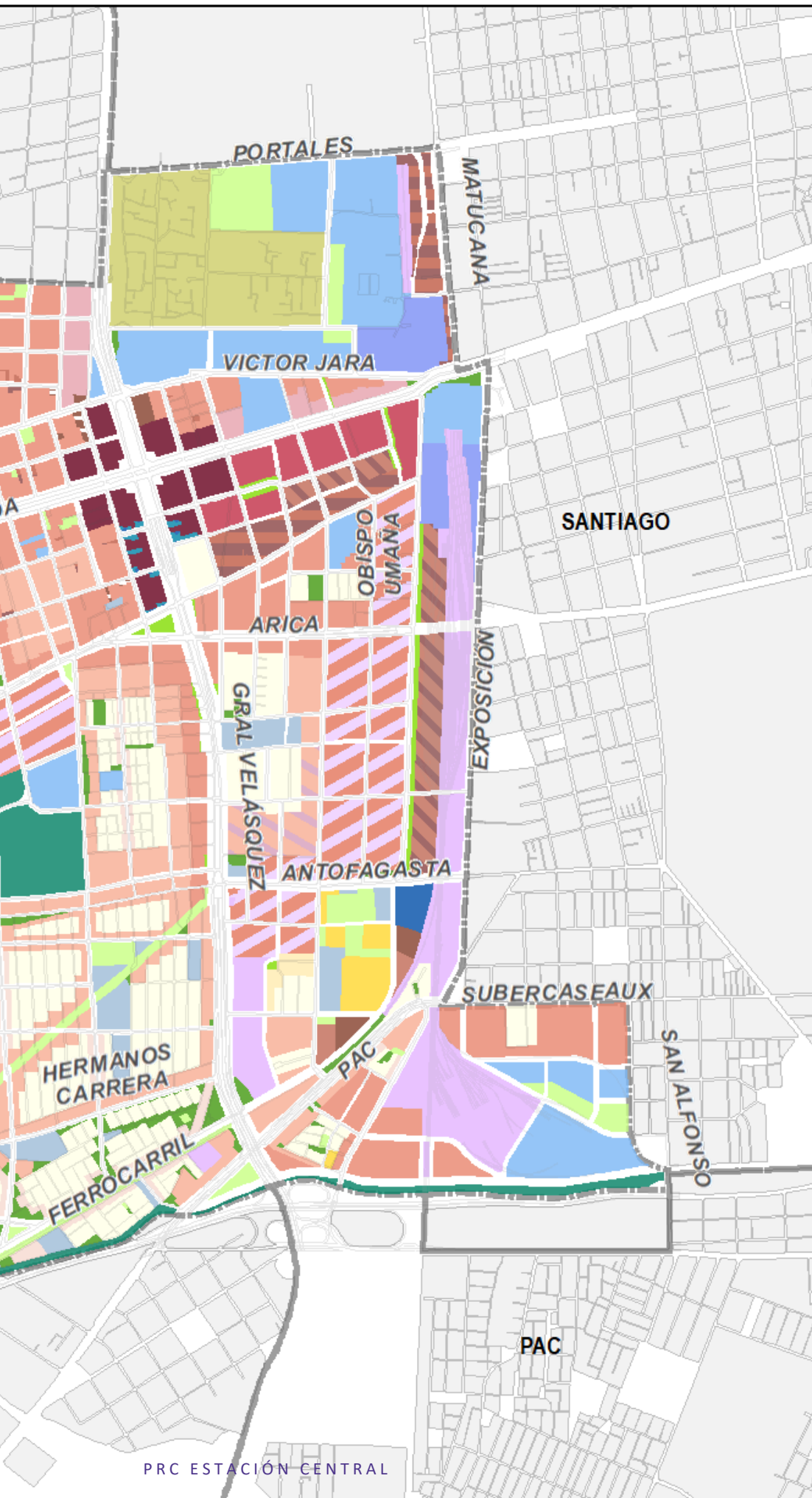
- Áreas de riesgo de origen natural:
 - AR1 Área de Riesgo de Inundación de Cauces Artificiales
 - AR2 Área de Riesgo de Derrumbes y Asentamiento del Suelo
- Áreas de riesgo por actividades peligrosas:
 - AR3 Área de Almacenamiento de Combustible de la Compañía de Gas de Santiago
 - AR4 Área Asociada a Sitios de Potencial Presencia de Contaminación del Suelo

e) Áreas y elementos de protección de recursos de valor patrimonial cultural

- Zonas de Conservación Histórica
 - ZCH-1 Zona de Conservación Histórica - Villa Portales
 - ZCH-2.1 Zona de Conservación Histórica - Villa O'Higgins – Bordes
 - ZCH-2.2 Zona de Conservación Histórica - Villa O'Higgins – Interior
- Inmueble de Conservación Histórica
 - ICH 1 Escuela de Aplicación República de Venezuela de la Normal José A. Núñez
 - ICH 2 Salas de la Escuela de Arquitectura, Facultad de Humanidades y Escuela de Filosofía
 - ICH 3 Capilla Las Carmelitas
 - ICH 4 Santuario del Padre Hurtado
 - ICH-5 Central Clasificadores de Correos de Chile
 - ICH 6 Parroquia Santa Isabel de Hungría
 - ICH 7 Planetario Chile
 - ICH 8 Antigua Casa Patronal del Fundo San José de Chuchunco (Campus Usach)

ZONIFICACIÓN





Zonas mixtas de desarrollo

Equipamiento Metropolitano y Residencial

- M-12
- M-9
- M-9 (i)
- M-6

Residencial y Equipamiento Local

- L-12
- L-12(c)
- L-9
- L-9(c)
- L-6
- L-6(c)
- L-6(i)
- L-4
- L-4(i)
- L-2

Residencial Preferente

- R-6
- R-4
- R-2

Zonas especiales

Equipamiento Exclusivo

- E-12
- E-12(c)
- E-9
- E-6
- E-4

Industria Exclusiva e Infraestructura

- I-4

Plazas, parques y áreas verdes

Área Verde Intercomunal

- AVI

Área Verde Comunal

- AVE
- ZAV
- AVP

Áreas de Protección de Recursos de Valor Patrimonial Cultural

De Nivel Comunal

- ZCH-1
- ZCH-2.1
- ZCH-2.2

Zonas mixtas de desarrollo

La primera categoría de zonas corresponde a las zonas mixtas de desarrollo, que agrupa zonas que admiten uso predominante residencial y equipamiento.

Zona Equipamiento Metropolitano y Residencial (M)

Corresponde a las centralidades de vocación metropolitana, que acogen actividades mixtas de vivienda y equipamiento comercial y de servicios. La orientación de las zonas M es regenerar el territorio involucrado, acogiendo las actividades asociadas al flujo que permitan aprovechar esta condición y sus oportunidades, reteniendo parte de este flujo en la comuna.

M-12, Zona Equipamiento Metropolitano y Residencial – 12 pisos



Corresponde al nodo de Av. Gral. Velázquez y la Av. Lib. Bdo. O'Higgins donde se busca consolidar la centralidad metropolitana de la comuna, estableciendo condiciones de mayor intensidad. Se reconocen los procesos de hiperdensificación y situaciones de sitios eriazos, y espacios públicos inseguros. En subdivisión y edificación se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos; y una norma con incentivos que permite subir hasta 12 pisos.

M-9, Zona Equipamiento Metropolitano y Residencial - 9 pisos



Corresponde al entorno inmediato al nodo de Av. Gral. Velázquez y la Av. Lib. Bdo. O'Higgins que apoya la consolidación de la centralidad metropolitana. Se suma un segundo nodo en Av. Gladys Marín, entre Cuadro Verde y Villa O'Higgins, que acoge zonas M-9 y subzona M-9(i) que permite ciertas actividades productivas inoefnsivas. En subdivisión y edificación se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos; y una norma con incentivos que permite subir hasta 9 pisos.

M-6, Zona Equipamiento Metropolitano y Residencial – 6 pisos

Corresponde al torno a nodo de transporte que enfrentan vías de mayor ancho, pero disponen una situación actual de baja intensidad de ocupación, subdivisión predial atomizada.

En subdivisión y edificación se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos; y una norma con incentivos que permite subir hasta 6 pisos.



Zona Residencial y Equipamiento Local (L)

Corresponde al área de transición entre las centralidades de vocación metropolitana y los sectores residenciales más locales de villas y poblaciones. Esta situación en la comuna es relevante debido a la fricción y conflictos que genera la convivencia del rol metropolitano y el rol local de la comuna.

Estas zonas L se extienden en áreas propuestas como reconversión de usos de actividades productivas, renovación urbana por remodelación de ejes y manzanas entorno a los principales nodos de transporte y centralidades, y regeneración por densificación de ejes secundarios al interior de villas y poblaciones consolidadas.

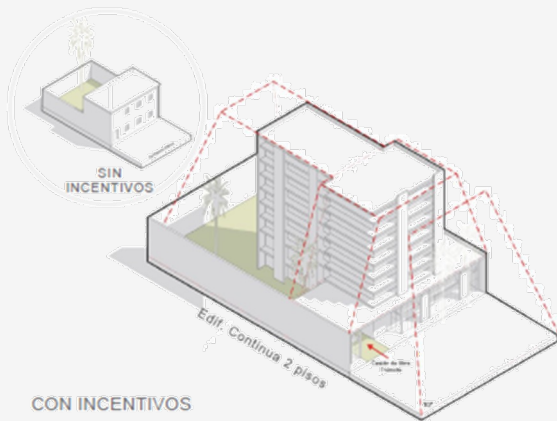
L-12, Zona Residencial y Equipamiento Local - 12 pisos

Corresponde al entorno a Víctor Jara con Av. Gral. Velásquez y en el borde del Ferrocarril a San Antonio, cercano a calle Antofagasta.

En subdivisión y edificación se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos; y una norma con incentivos que permite subir hasta 12 pisos.



L-9, Zona Residencial y Equipamiento Local - 9 pisos



Corresponde a la transición metropolitana y áreas residenciales interiores, y próximo a vías expresas o vía férreas, pero alejados a centralidades metropolitanas. Esta situación se cumple en los extremos de la comuna, en torno a Ruta 68 y la vía ferroviaria a San Antonio.

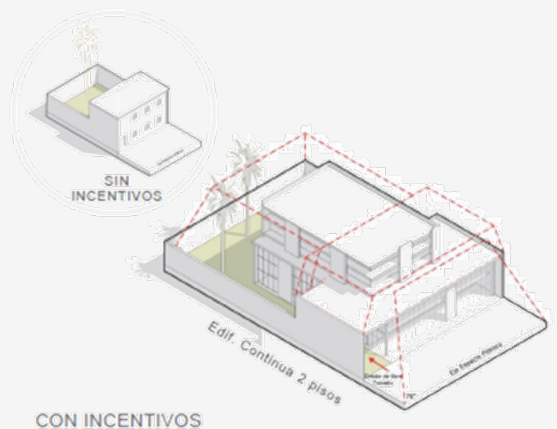
En subdivisión y edificación se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos; y una norma con incentivos que permite subir hasta 9 pisos.

L-6, Zona Residencial y Equipamiento Local - 6 pisos



Corresponde a sectores que, pese a no contar con las mejores condiciones de localización (cercanía a bienes públicos urbanos como equipamientos y áreas verdes) salvo transporte, ha concentrado la mayor parte de la hiperdensificación; sectores que circundan las zonas de mayor centralidad metropolitana; y sectores en procesos de reconversión. En subdivisión y edificación se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos; y una norma con incentivos que permite subir hasta 6 pisos.

L-4, Zona Residencial y Equipamiento Local - 4 pisos



Corresponde a sectores relativamente próximos a las principales centralidades, que circundan las zonas L-6; y a los sectores de borde de villas y poblaciones, en torno a los principales ejes secundarios y áreas verdes de la comuna.

En subdivisión y edificación se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos; y una norma con incentivos que permite subir hasta 4 pisos.

L-2, Zona Residencial y Equipamiento Local - 2 pisos

Corresponde a sectores interiores de villas y poblaciones, que disponen pasajes y tamaños prediales acotados que se encuentran próximas a centralidades metropolitanas. Se contempla una norma base de subdivisión predial mínima de 200 m² y altura máxima de 2 pisos, en sistema de agrupamiento continuo, sin posibilidades de incorporar incentivos normativos.

Zona Residencial Preferente (R)

Corresponde al área de transición entre las centralidades de vocación metropolitana y los sectores residenciales más locales de villas y poblaciones. Esta situación en la comuna es relevante debido a la fricción y conflictos que genera la convivencia del rol metropolitano y el rol local de la comuna.

R-6, Zona Residencial Preferente - 6 pisos

Corresponde a sectores ubicados al interior de áreas promovidas a reconversión de usos de actividades productivas, que se encuentran en localizaciones más distante respecto a ejes metropolitanos.

En subdivisión y edificación se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos; y una norma con incentivos que permite subir hasta 6 pisos.



R-4, Zona Residencial Preferente - 4 pisos

Corresponde a sectores donde se reconocen conjuntos residenciales de bloques o tipologías de vivienda en altura de 3 a 4 pisos. Se suman sectores en áreas de reconversión, cercanas a villas y poblaciones de menor altura.

En subdivisión y edificación se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos; y una norma con incentivos que permite subir hasta 4 pisos.



L-2, Zona Residencial y Equipamiento Local - 2 pisos

Corresponde a sectores interiores de villas y poblaciones, que disponen pasajes y tamaños prediales acotados que se encuentran próximas a centralidades metropolitanas. Se contempla una norma base de subdivisión predial mínima de 200 m² y altura máxima de 2 pisos, en sistema de agrupamiento aislada, sin posibilidades de incorporar incentivos normativos.

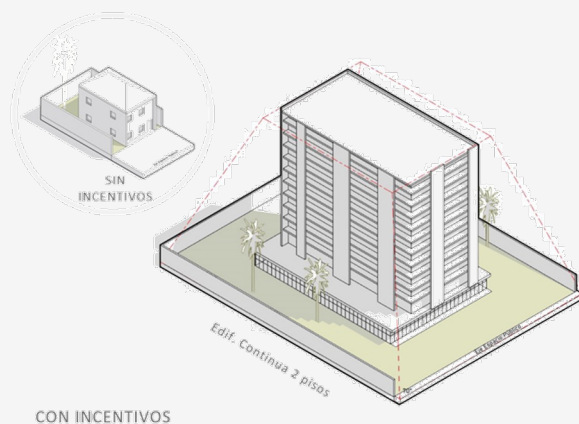
Zonas especiales

La segunda categoría de zonas corresponde a las zonas especiales, que agrupa el conjunto de zonas de equipamiento o actividades productivas de calificación inofensiva, de carácter exclusivo o que prohíben el uso residencial.

Zona de Equipamiento Exclusivo (E)

Corresponde a sectores donde potenciar el desarrollo de aquellas actividades y servicios asociados al equipamiento esencial y complementario al desarrollo de vivienda. El objetivo general es consolidar usos que en la actualidad corresponde mayoritariamente a establecimientos de salud y educación. La localización de estas zonas E se encuentra dispersa. Se localiza puntualmente en manzanas y sectores destinados a establecimientos de equipamientos comunales de salud y educación, o concentrada en ciertos enclaves de equipamientos metropolitanos al interior de la comuna.

E-12, Zona Equipamiento Exclusivo – 12 pisos



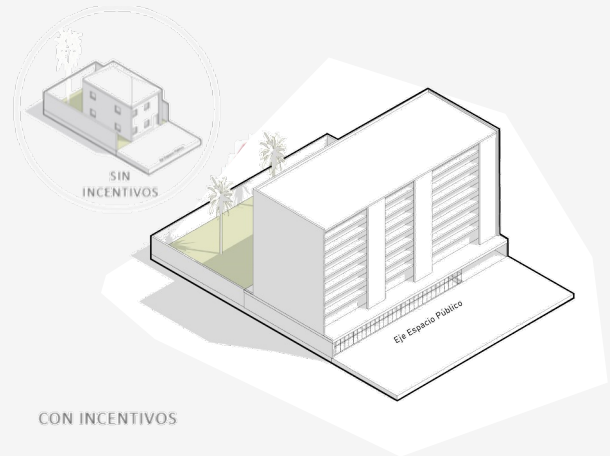
Corresponde a zonas de equipamiento de escala metropolitana que por las condiciones de localización que reconoce condiciones para un uso más intensivo del suelo.

Se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos aislada, y una norma con incentivos que permite subir hasta 12 pisos. Considera una subzona de agrupamiento de edificación continua en 12 pisos para el conjunto de predios "islas" que colindan con edificaciones de agrupamiento continuo de más de 20 pisos.

E-9, Zona Equipamiento Exclusivo – 9 pisos

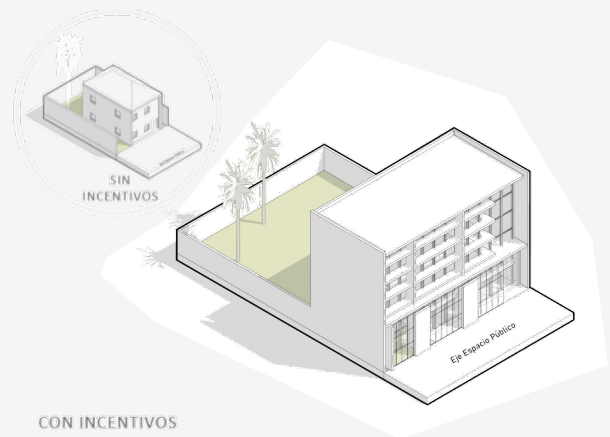
Corresponde a la Escuela de la PDI y el conjunto de la Estación Central (entre el Terminal San Borja y la Central Clasificadora de Correos).

Se establece una norma base de altura máxima de 2 pisos aislada, y una norma con incentivos que permite subir hasta 9 pisos, en los que considera agrupamiento de edificación continua.



E-6, Zona Equipamiento Exclusivo – 6 pisos

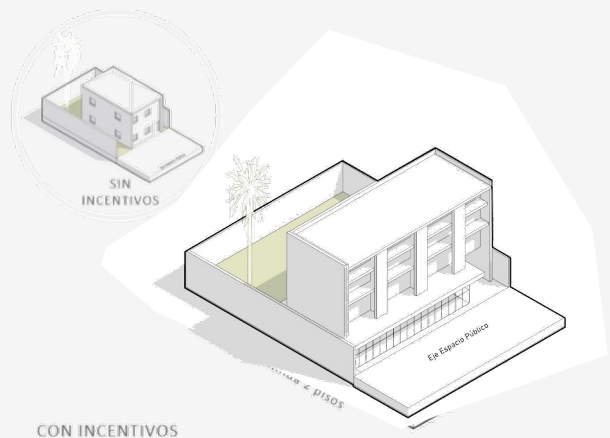
Corresponde a frentes de vialidad troncal o, en su defecto, vialidad colectoras o de servicio próxima a vías metropolitanas. Esta norma se dispone para los principales establecimientos de salud y educación. Se identifica esta zona en el sector de USACH, el sector de clínicas entre el Hospital del Profesor y la fundación Teletón, entre otras localizaciones con potencial de desarrollo. Destaca en el sector suroriente, donde se dispone esta zona yuxtapuesta a la Zona Típica de Maestranza San Eugenio.



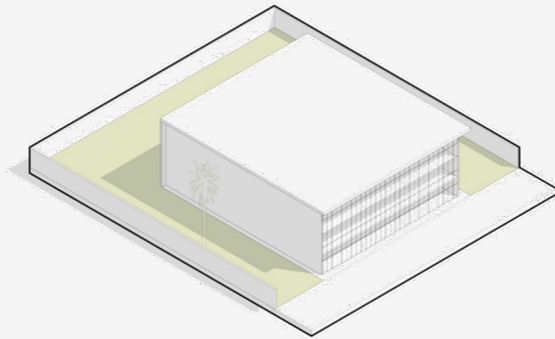
E-4, Zona Equipamiento Exclusivo – 4 pisos

Corresponde a sectores que enfrentan vialidad de servicio o vialidad local con vías metropolitanas próximas, donde se reconoce establecimientos de salud y educación comunales.

Respecto a las condiciones de uso y edificación, se disponen condiciones equivalentes a la zona E-6, salvo por altura y coeficiente de constructibilidad.



I-4, Zona Industrial Exclusiva e Infraestructura



Corresponde a zonas que mantendrían uso de actividades productivas del Art 3 transitorio del PRMS. En términos de normas de usos de suelo permite locales comerciales estaciones de servicios, mercados; equipamientos de seguridad; equipamientos de servicio; y principalmente actividades productivas de calificación inofensiva.

Considera aumentar el distanciamiento a 10 m respecto a los predios vecinos. A diferencia de las subzonas L-6(i) o L-4(i), permite industrias, talleres y depósitos.

Parques, Plazas y Áreas Verdes

El sistema de áreas verdes y espacios públicos de Estación Central se encuentra compuesto por dos tipos de áreas verdes: de escala intercomunal del PRMS; y de escala comunal. Estas admiten edificios públicos y equipamiento complementario al área verde.

Nivel intercomunal

Compuesto por áreas verdes del Sistema Metropolitano de Áreas Verdes y Recreación, de carácter público o privado, definidas en el artículo 3.1.1.4 de la Ordenanza del PRMS.

AVI-1, Parque

Según el 5.2.3.1 del PRMS se asimilan a las zonas de uso área verde señaladas en el Artículo 2.1.31 de la OGUC. Corresponde al:

- AVI-1.1 Parque: “Parque Santa Corina”

AVI-2, Parque Adyacente a Sistema Vial

Señalados por el 5.2.3.4. Avenidas Parques, y en específico del numeral 2. Parques adyacentes a sistemas viales del PRMS. Corresponde al:

- AVI-2.1, Parque Adyacente a Sistema Vial: “Parque Lo Prado”
- AVI-2.2, Parque Adyacente a Sistema Vial: “Parque Las Torres Poniente – Lo Espejo”

AVI-3, Parque Adyacente a Cauces

Señalados por el 5.2.3.4. Avenidas Parques, y en específico del numeral 1. Parques adyacentes a cauces del PRMS. Corresponde al:

- AVI-3.1, Parque Adyacente a Cauces: “Parque Isabel Riquelme Zanjón de La Aguada”

AVI-4, Área Verde Asociada a Pozos Extractivos

Señalados por el 5.2.3.5. Avenidas Parques, y en específico del numeral 1. Parques adyacentes a cauces del PRMS, como áreas verdes asociadas a áreas de riesgo de derrumbes y asentamiento del suelo, que presentan inestabilidad estructural. En el caso de Estación Central, dos áreas definidas corresponden a pozos extractivos (Pozo Las Américas y Pozo Aries) y uno a relleno (Lo Errázuriz), los cuales tienen diferente grado de habilitación.

- AVI-4.1, Área Verde Asociada a Pozos Extractivos: “Parque Lo Errazuriz”
- AVI-4.2, Área Verde Asociada a Pozos Extractivos: “Parque Aries”
- AVI-4.3, Área Verde Asociada a Pozos Extractivos: “Las Américas/ Bernardo Leighton”

AVE, Área Verde Existente

Corresponden a plazas, parques y áreas verdes públicas que son Bienes Nacionales de Uso Público bajo el artículo 2.1.30 de la OGUC, derivadas de cesiones gratuitas de loteos. En áreas verdes no materializadas se podrá autorizar hasta un 10% para equipamiento complementario.

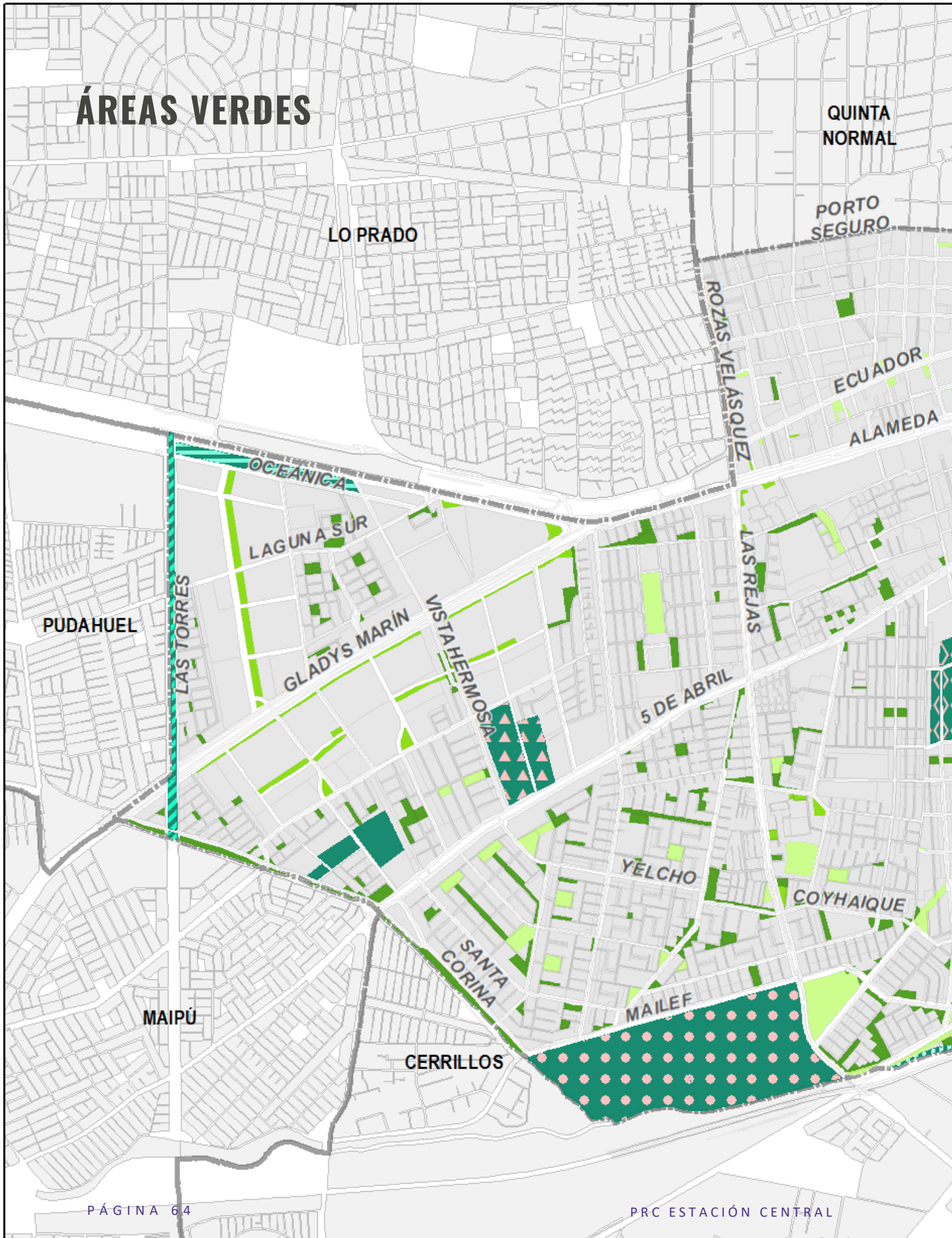
AVP, Área Verde Existente

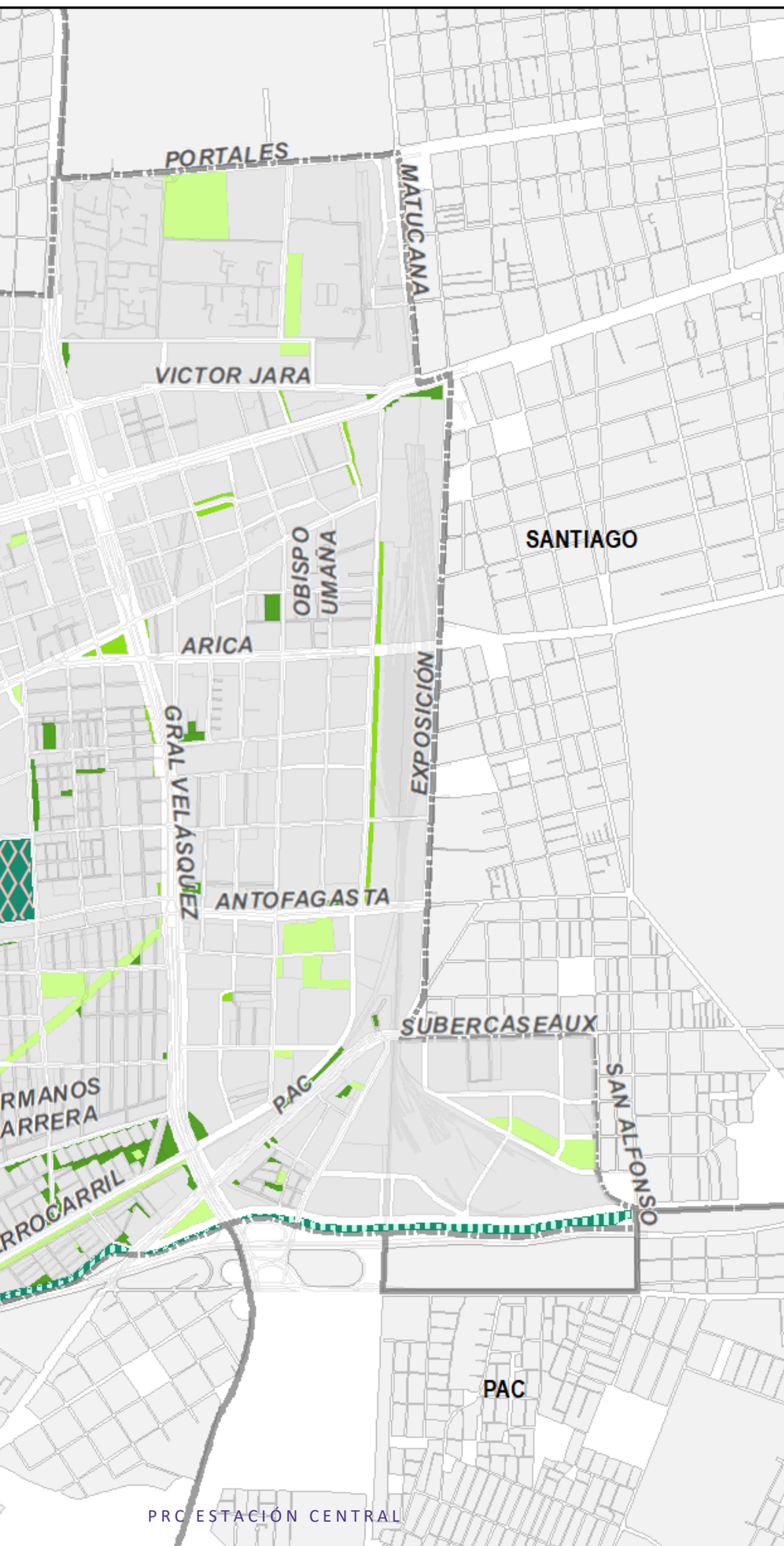
Corresponden a plazas, parques y áreas verdes públicas que se declaran como afectaciones de utilidad pública de Bienes Nacionales de Uso Público bajo el artículo 59 de la LGUC.

ZAV, Zona de Área Verde

Corresponden a plazas, parques y terrenos de uso áreas verdes que no son Bienes Nacionales de Uso Público bajo el artículo 2.1.31 de la OGUC. En áreas verdes no materializadas se podrá autorizar hasta un 20% para equipamiento complementario y edificaciones públicas.

ÁREAS VERDES





NIVEL INTERCOMUNAL

AVI-1, Parque

■ AVI-1.1, Parque Santa Corina

AVI-2, Parque Adyacente a Sistema Vial

▨ AVI-2.1, Parque Lo Prado

▨ AVI-2.2, Parque Las Torres Poniente – Lo Espejo

AVI-3, Parque Adyacente a Cauces

▨ AVI-3.1, Parque Isabel Riquelme Zanjón de La Aguada

AVI-4, Área Verde Asociada a Pozos Extractivos

▨ AVI-4.1, Parque Lo Errázuriz

▨ AVI-4.2, Parque Aries

▨ AVI-4.3, Parque Las Américas/ Bernardo Leighton

NIVEL COMUNAL

■ AVE, Área verde existente

■ AVP, Área verde propuesta

■ ZAV, Zona de área verde



Villa Portales

Áreas restringidas al desarrollo urbano

El Plan Regulador Comunal establece también áreas restringidas al desarrollo urbano, ya sea por áreas de riesgos, de origen natural y antrópico, o zonas no edificables por infraestructura.

Áreas de Riesgo de Origen Natural

Corresponde a los primeros tres tipos de riesgos indicados en el Art 2.1.17 de la OGUC, donde se limita todo tipo de construcciones hasta que cumpla con lo establecido en dicha norma.

AR1, Área de Riesgo de Inundación de Cauces Artificiales

Estas áreas corresponden a una precisión de las áreas de riesgo del Artículo 8.2.1.1 del PRMS. El área establecida por razones de seguridad considera el elemento de canalización y áreas aledañas en torno al Zanjón de la Aguada y zonas susceptibles de anegamiento.

AR2, Área de Riesgo de Derrumbes y Asentamiento del Suelo

Estas áreas corresponden a una precisión de las áreas de riesgo del Artículo 8.2.1.2 del PRMS. Se consideran áreas de escarpe y pendientes, al interior de los pozos originados por actividades extractivas, y en torno a sectores aledaños a los cauces de agua.

Áreas de Riesgo por Actividades Peligrosas

Corresponde al cuarto tipo de riesgo indicado en el Art 2.1.17 de la OGUC, donde se limita todo tipo de construcciones hasta que cumpla con lo establecido en dicha norma.

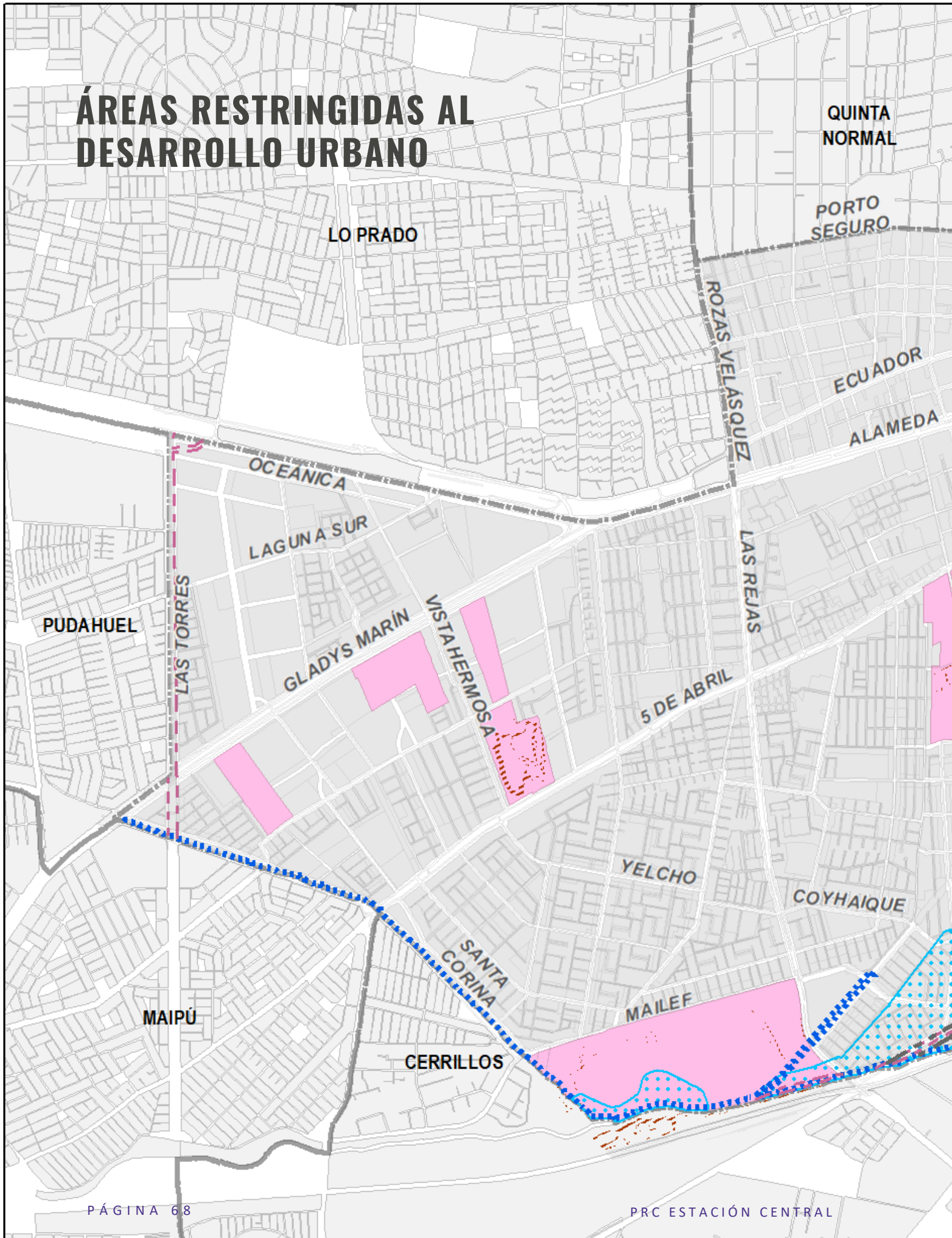
AR3, Área de Almacenamiento de Combustible de la Compañía de Gas de Santiago

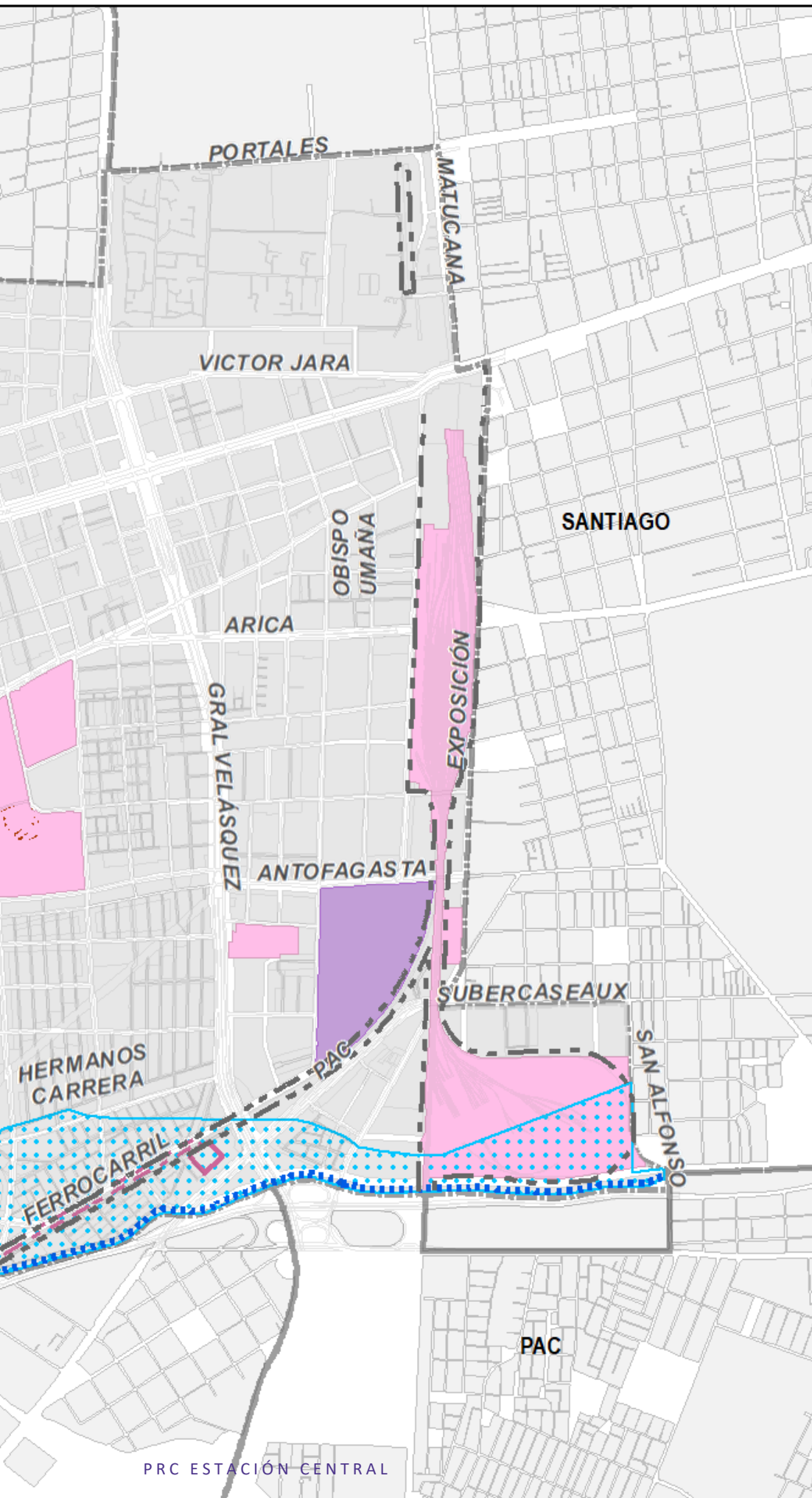
Estas áreas corresponden a las áreas de riesgo del Artículo 8.2.2.3 del PRMS. El área establecida por razones de seguridad considera el terreno señalado en el PRMS.

AR4, Área Asociada a Sitios de Potencial Presencia de Contaminación del Suelo



Estas áreas corresponden a los recintos que acogen o han acogido actividades que podrían haber generado vertidos o depósitos de materiales contaminantes, pudiendo constituir Sitios o Suelos de Potencial Presencia de Contaminantes (SPPC), de acuerdo a la Guía Metodológica para la gestión de suelos con potencial presencia de contaminantes.

ÁREAS RESTRINGIDAS AL DESARROLLO URBANO











Áreas de Riesgo de Origen Natural

-  AR1, Área de Riesgo de Inundación de Cauces Artificiales
-  AR2, Área de Riesgo de Derrumbes y Asentamiento del Suelo

Áreas de Riesgo por Actividades Peligrosas

-  AR3, Área de Almacenamiento de Combustible de la Compañía de Gas de Santiago
-  AR4, Área Asociada a Sitios de Potencial Presencia de Contaminación del Suelo

Zonas No Edificables

- RESGUARDO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES. Art. 8.4.1. PRMS
-  Faja de resguardo de vías ferroviarias
- RESGUARDO DE INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA. Art. 8.4.3. letra b. PRMS
-  Franja de resguardo mínima de 10m a cada costado del eje de la línea 110 KV
-  Subestación Eléctrica
- RESGUARDO DE CAUCES
-  Fajas de restricción de cauces artificiales

Áreas de protección

El Plan Regulador Comunal debe reconocer las áreas sujetas a protección de acuerdo a la legislación vigente, e identifica la presencia de valor patrimonial cultural.

Protección de recursos de valor cultural de nivel nacional

Se encuentran protegidos los Monumentos Nacionales aquellos terrenos que corresponden a Zona Típica (ZT) y Monumentos Históricos (MH).

ZT, Zona Típica

En esta categoría se identifica solo la MAESTRANZA DE FERROCARRILES SAN EUGENIO Y EDIFICACIONES ANEXAS, ubicada en calle Centenario con San Alfonso, decreto N° 2050 de 2007.

MH, Monumentos históricos

En esta categoría se identifican siete declaratorias:

- MH1, Conjunto de edificios de la Estación Central de Ferrocarriles o Estación Alameda
- MH2, Inmueble denominado Ex Pabellón de la Exposición París de Santiago (Museo Artequín)
- MH3, Catedral Evangélica de Chile
- MH4, Maestranza de ferrocarriles San Eugenio y edificaciones anexas
- MH5, Edificio de la Ex Escuela de Artes y Oficios (Dependencias USACH)
- MH6, Nueve piezas ferroviarias ubicadas en la maestranza San Eugenio



Protección de recursos de valor cultural a nivel comunal

Los Planes Reguladores Comunales tienen la facultad de declarar Zonas de Conservación Histórica (ZCH) e Inmuebles de Conservación Histórica (ICH). A continuación, se proponen:

ZCH-1, Zonas de Conservación Histórica – Villa Portales

La Unidad Vecinal Portales (UVP) es considerada una obra emblemática de la arquitectura moderna, que cuenta con 1940 viviendas en bloques aislados de 5 a 7 pisos y casas. De uso predominante residencial, dispone de una parroquia, comercio local, jardín infantil y plazas.



ZCH-2, Zonas de Conservación Histórica – Villa O'Higgins

La Villa O'Higgins es un conjunto CORVI de carácter homogéneo de viviendas unifamiliares de 1 y 2 pisos en "trenes" de agrupamiento continuo. Destaca su sistema central de equipamiento público y áreas verdes.

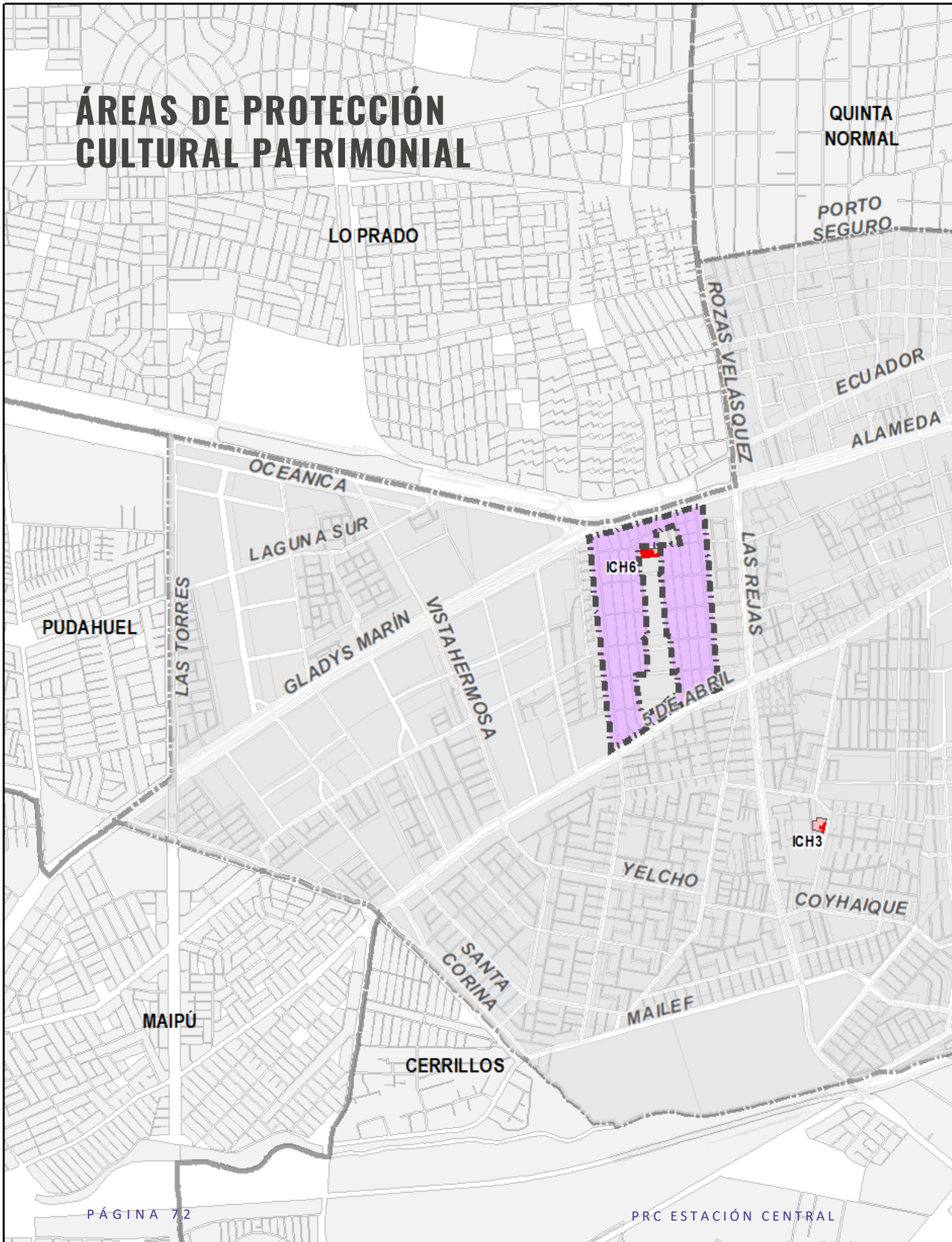


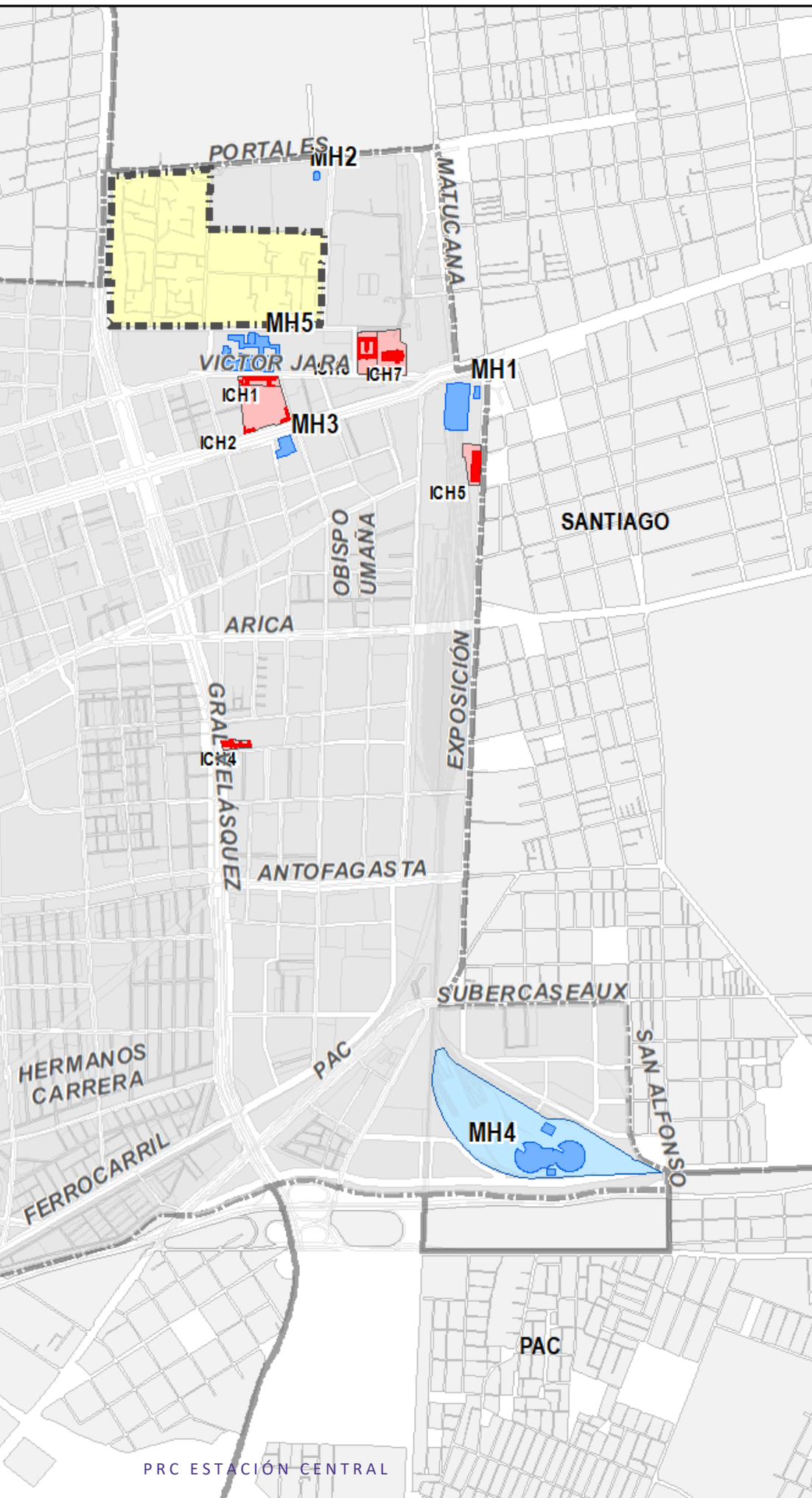
Inmuebles de Conservación Histórica

- ICH 1, Escuela de Aplicación República de Venezuela de la Normal José A. Núñez
- ICH 2, Salas de la Escuela de Arquitectura, Facultad de Humanidades y Escuela de Filosofía
- ICH 3, Capilla Las Carmelitas
- ICH 4, Santuario del Padre Hurtado
- ICH 5, Central Clasificadores de Correos de Chile
- ICH 6, Parroquia Santa Isabel de Hungría
- ICH 7, Planetario Chile
- ICH 8, Antigua Casa Patronal del Fundo San José de Chuchunco (Campus Usach)



ÁREAS DE PROTECCIÓN CULTURAL PATRIMONIAL





Áreas de protección de recursos de valor cultural de nivel nacional

- ZT, Zona Típica
- MH, Monumento Histórico

Áreas de protección de recursos de valor cultural de nivel nacional

- ICH, Inmuebles de Conservación Histórica
- Predio ICH
- ZCH-1, Zona de Conservación Histórica – Villa Portales
- ZCH-2, Zona de Conservación Histórica – Villa O'Higgins
- ZCH-2.1, Zona de Conservación Histórica – Villa O'Higgins - Bordes
- ZCH-2.1, Zona de Conservación Histórica – Villa O'Higgins - Interior

Incentivos Normativos

El contexto normativo configurado por la entrada en vigencia de la Ley 20.958 de Aportes al Espacio Público (2016), la Ley 21.087 de Transparencia del Mercado de Suelo (2018) y la Ley N°21.450 de 2022, sobre integración social en la planificación urbana, gestión de suelo y plan de emergencia habitacional, entrega nuevas herramientas para el desarrollo de la planificación urbana comunal, contenidas en los artículos 184 y 184 bis de la LGUC entre otros. Los objetivos de estas herramientas de planificación buscan orientar el desarrollo urbano hacia la sustentabilidad, de acuerdo a los pilares de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) de 2014, además de otros instrumentos estratégicos mencionados en el capítulo 1.4.1. En ese sentido, se vuelven relevantes las iniciativas que buscan concretar acciones tanto en integración social como en el desarrollo sostenible de la ciudad.

El presente Plan hace uso de lo señalado en el artículo 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones donde se estipula que:

“Los planes reguladores comunales podrán otorgar incentivos en las normas urbanísticas aplicadas en todo o parte de su territorio condicionados al desarrollo de espacios públicos o al mejoramiento de los ya existentes, a la materialización, reparación o mejoramiento de equipamientos públicos, a la instalación o incorporación de obras de arte en el espacio público o al cumplimiento de otras condiciones que induzcan o colaboren en el mejoramiento de los niveles de integración social y sustentabilidad urbana.”

A continuación, se describen los incentivos normativos propuestos que serán aplicados sobre la zonificación del PRC Estación Central.



INCENTIVO 1: A la integración de vivienda asequible

Estación Central es reconocida por una “hiperdensificación” aumentando el número de viviendas de 32 mil a 83 mil entre 2002 y 2021. No obstante, el déficit habitacional se ha mantenido en torno a las 5.600 viviendas. Se dispone de un incentivo de norma a la incorporación de un porcentaje mínimo, según la zona del plan, de un 10% a un 30% de vivienda que acoja subsidio habitacional. Al mismo tiempo se solicita que un mínimo del 50% de las viviendas disponga de una superficie mínima de 55m².



INCENTIVO 2:
Al aporte en espacios públicos, área verde y/o equipamiento municipal

Por su parte, el aumento de viviendas ha significado un aumento de la población de 130.394 a 206.792 habitantes entre 2002 a 2021, lo que ha profundizado el déficit de equipamientos (atenciones de salud y matrículas) y áreas verdes. Se dispone de un incentivo de norma a la consideración de un porcentaje de cesión de suelo adicional de un 40% a un 100% del aporte al espacio público, según la zona del plan, o su compensación en dinero. Ello, destinada al desarrollo o materialización de obras de área verde o equipamiento público, el mejoramiento de áreas verdes, espacio público o establecimientos de equipamiento de educación o salud existentes.



INCENTIVO 3:
A la incorporación de equipamiento, galerías y cesiones de libre tránsito

Estación Central concentra un flujo importante de población flotante de ciertos nodos en torno a la centralidad metropolitana. Este funcionamiento satura la capacidad de aceras de Alameda o las entradas de las estaciones del metro. Se dispone de un incentivo de norma a los proyectos que dispongan un porcentaje mínimo de uso comercial o de servicio en los primeros pisos, y habilitar un área de libre tránsito conectada a la calle.



INCENTIVO 4:
A la adopción de medidas de adaptación ambientales y al cambio climático

Los efectos de la crisis climática y, en específico, de las islas de calor urbana se intensifican con mayor construcción y menor cobertura vegetal. Se dispone un incentivo de norma a los proyectos que dispongan dispositivos de tipo de tipo cubierta vegetal o techo verde, muros vegetales o fachadas verde, áreas ajardinadas con vegetación nativa, arborización nativa, y aislamiento acústico mayor en los casos que enfrentan vías metropolitanas y ferroviarias

Tabla.- Aplicación de incentivos sobre norma urbanística

Zona	Sigla	Densidad (hab/ha)	Densidad (hab/ha) (con incentivo)
Zonas Equipamiento Metropolitano y Residencial	M-12	300	2400
	M-9	300	1600
	M-9(i)	300	1600
	M-6	300	800
Zonas Residencial y Equipamiento Local	L-12	300	2100
	L-12(c)	300	2100
	L-9	300	1400
	L-9(c)	300	1400
	L-6	300	700
	L-6(c)	300	700
	L-6(i)	300	700
	L-4	300	450
	L-4(i)	300	450
	Zonas Residencial Preferente	R-6	300
R-4		300	400
Zonas de Equipamiento Exclusivo	E-12	N/A	N/A
	E-12(c)	N/A	N/A
	E-9	N/A	N/A
	E-6	N/A	N/A
	E-4	N/A	N/A
Zona Industria Exclusiva	I-4	N/A	N/A

Altura máxima	Altura máxima (con incentivo)	Coefficiente Máximo Constructibilidad	Coefficiente Máximo Constructibilidad (con incentivo)
2 pisos / 7 m	12 pisos / 32 m	1	4,5
2 pisos / 7 m	9 pisos / 24,5 m	1	5
2 pisos / 7 m	9 pisos / 24,5 m	1	3,5
2 pisos / 7 m	6 pisos / 17 m	1	2,5
2 pisos / 7 m	12 pisos / 32 m	1	4
2 pisos / 7 m	12 pisos / 32 m	1	5
2 pisos / 7 m	9 pisos / 24,5 m	1	3
2 pisos / 7 m	9 pisos / 30 m	1	4
2 pisos / 7 m	6 pisos / 17 m	1	2,2
2 pisos / 7 m	6 pisos / 17 m	1	3
2 pisos / 7 m	6 pisos / 17 m	1	2,2
2 pisos / 7 m	4 pisos / 12 m	1	1,8
2 pisos / 7 m	4 pisos / 12 m	1	1,8
2 pisos / 7 m	6 pisos / 17 m	1	2
2 pisos / 7 m	4 pisos / 12 m	1	1,6
2 pisos / 8 m	12 pisos / 42 m	1	4
2 pisos / 8 m	12 pisos / 42 m	1	4
2 pisos / 8 m	9 pisos / 32 m	1	3
2 pisos / 8 m	6 pisos / 24 m	1	3
2 pisos / 8 m	4 pisos / 16 m	1	2,5
2 pisos / 8 m	4 pisos / 16 m	1	1,5

Fuente: Elaboración propia



Estación Central

Anden

5

NIOS

Red vial estructurante

El sistema de movilidad que estructura considera el desarrollo urbano y las vocaciones de usos propuestas, asociadas a la generación de un sistema de movilidad sostenible que:

1. Reconoce la vialidad metropolitana definida, con sus aperturas y ensanches;
2. Clasifica la vialidad comunal, que actualmente no tiene una clasificación, considerando la ampliación y mejoramiento mediante ensanches y aperturas;
3. Extiende vías de mayor jerarquía para distribuir la oferta de equipamiento;
4. Promueve la dotación de infraestructura de movilidad y dispositivos que faciliten los traslados mediante la diversidad de modos de transportes. (ciclovías, paseos peatonales); y
5. Considera el contexto físico y patrimonial favoreciendo la intermodalidad y la distribución equilibrada al interior de la comuna.

La vialidad normada para el Plan dispone de una longitud total de 141 km lineales, principalmente vialidad existente (96,7 km lineales). Parte de la vialidad estructurante normada requiere declaratorias de utilidad pública a los terrenos adyacentes, sea para un ensanche de vía existente (26 km lineales) o, minoritariamente, vialidad en apertura (18 km lineales).

En cuanto a jerarquía vial, las vías predominantes corresponden a la categoría de servicio, con un porcentaje cercano al 50% de la vialidad de la comuna, seguida por la vialidad troncal dispuesta por el PRMS.

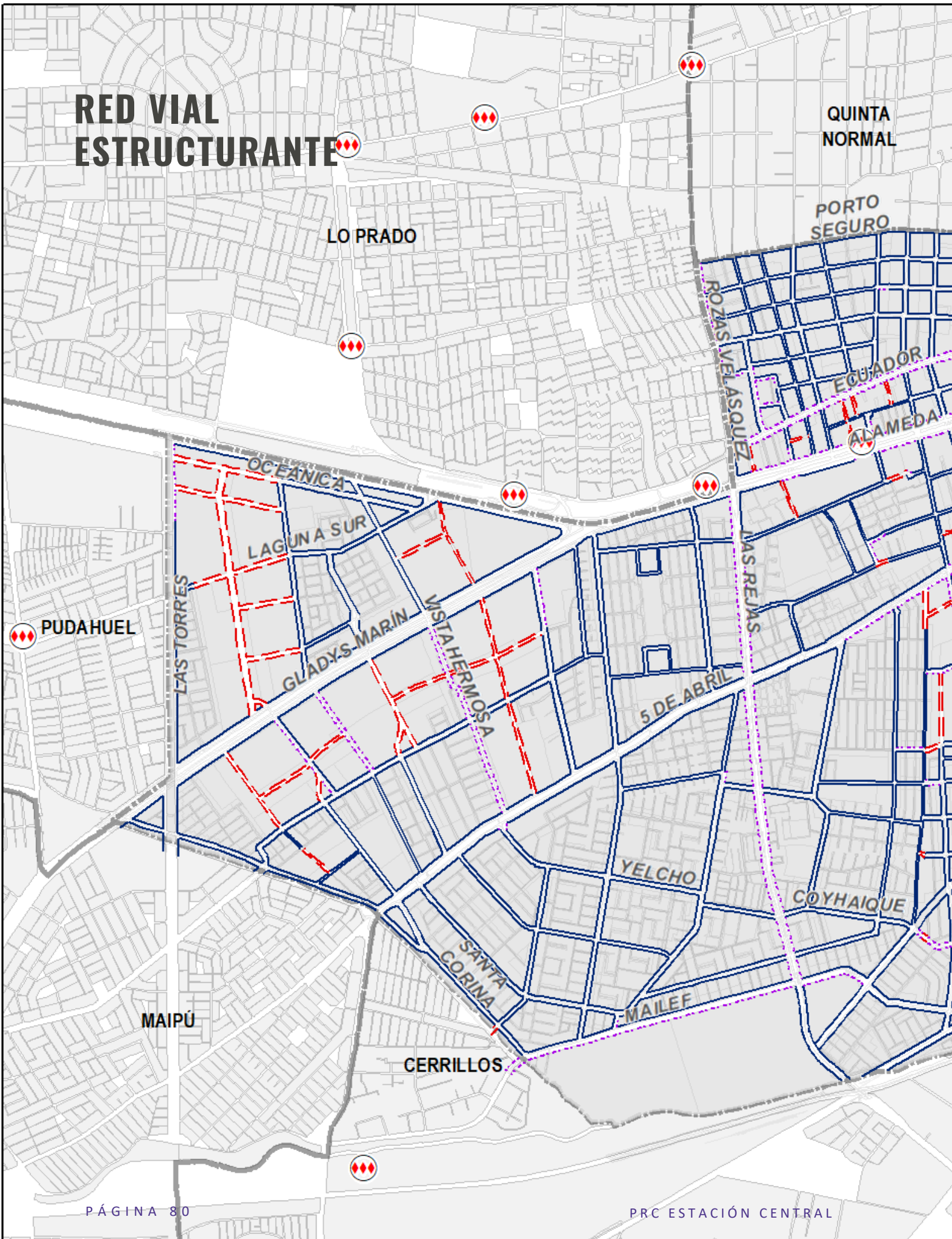
Vialidad Metropolitana

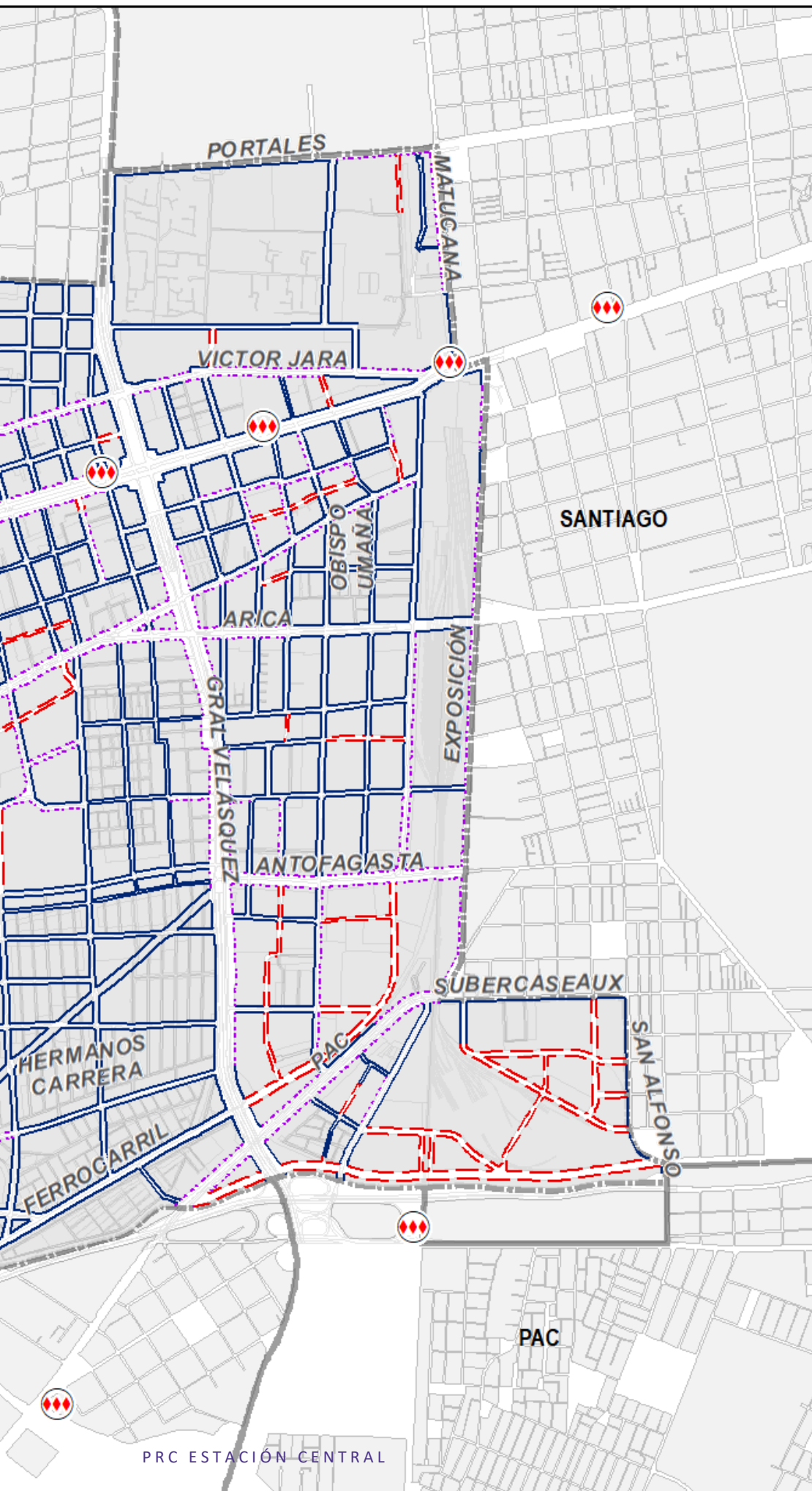
- Expresa: asociadas a sistemas viales interregionales asociados a la Ruta 68 y Ruta 5. Se trata de vías existentes que se reconocen en su ancho normado por el PRMS.
- Troncal: también normadas por el PRMS, están asociadas a avenidas intercomunales que se extienden kilómetros, interconectando y uniendo sectores.

Vialidad Comunal

- Colectora: asociadas a avenidas secundarias que tienen el potencial de interconexión de la comuna con las comunas aledañas o que atraviesan la comuna en su extensión. Entre estas vías se encuentran principalmente calles como Amengual, en que se propone un par vial junto a Concón, el cual continua hacia el norte por Blanco Garcés y Constantino (que tiene continuidad hacia el norte como calle colectora), y hacia el sur por Uspallata y Padre Vicente Irrázaval. Otras vías en esta categoría son calle Radal y Zelada, que constituirían un par vial; San Borja.
- Servicio: asociadas a calles que dan acceso a servicios y comercios, además de tener el potencial de conectar diferentes barrios de mayor concentración de actividades.
- Local: se propone una serie de vías locales para establecer vías en apertura, dando continuidad a flujos de escala barrial u orientados al transporte sustentable.

RED VIAL ESTRUCTURANTE





Vialidad Estructurante

- Vía Existente
- ⋯ Vía con Ensanche
- - - Vía con Apertura



MUNICIPALIDAD DE
**ESTACIÓN
CENTRAL**