



*Cambio Normativo*

# UNA DENSIFICACIÓN NECESARIA

LA NUEVA MODIFICACIÓN AL DFL2 REALIZADA A FINES DE 2013, QUE POSIBILITA LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS DE HASTA SEIS PISOS DE ALTURA EN TORNTO A LAS LÍNEAS DE METRO, RECOGE UNA INICIATIVA PLANTEADA POR LA CChC PARA LOGRAR UN USO MÁS INTENSIVO DE LA INFRAESTRUCTURA CON EL FIN DE MAXIMIZAR SUS BENEFICIOS SOCIALES.

Por Jorge Velasco Cruz \_Fotos Vivi Peláez

**¿Cómo localizar a la población en lugares más integrados y mejor equipados? ¿Cómo disminuir los tiempos de traslado desde los hogares hasta los lugares de trabajo o estudio? Estas son dos de las preguntas que, de seguro, se deben haber hecho las autoridades cuando en abril de 2013 despacharon una iniciativa para modificar el DFL2 de 1959, con el fin de promover la densificación en torno a las vías estructurantes de las ciudades.**

El 22 de diciembre de 2013, el Congreso Nacional aprobó esta modificación que, en lo práctico, se traduce en un beneficio normativo que permite la construcción de edificios de hasta seis pisos y de densidad libre en un área de influencia de 300 metros alrededor de las líneas del Metro, adyacentes a una vía expresa, colectora o troncal. La iniciativa está en revisión por el Tribunal Constitucional y su reglamento también se encuentra en vías de ser promulgado.

Básicamente, el DFL2 es un decreto que busca entregar beneficios tributarios para

la construcción de viviendas de bajo precio. La modificación planteada consiste en abrir una nueva categoría que se relaciona con los proyectos de integración urbana, es decir, con aquellos que colaboren en una mayor cohesión social. Esto se aplica a iniciativas que se ubiquen en sectores urbanos consolidados y con alta conectividad y que sean proyectos que incorporen a familias que compran viviendas con subsidio.

El objetivo es intensificar el uso de suelo urbano bien conectado y subutilizado por los planes reguladores, y captar la plusvalía de la inversión pública y de la densificación a favor de familias vulnerables. “Es un nuevo set de herramientas que va a tener el Minvu para facilitar la construcción de proyectos que integran familias de bajos recursos y que, a su vez, logren comprar viviendas con buena integración a la ciudad...Es una ley de integración social urbana, no es una ley de densificación urbana”, comenta Francisco Irrázaval, subsecretario del Minvu.

“Con este proyecto, el Gobierno premia con mayor densidad a ciertas zonas, pero sometiendo un porcentaje del proyecto a viviendas sociales. La posición de la Cámara es que la densificación genera mayor oferta de viviendas, lo que hace bajar los precios y hace más asequible la posibilidad de la casa propia a las personas. Esto produce por sí mismo el efecto de la integración social, sin necesidad de una obligatoriedad. Es más, el Estado para promover la integración social debería dar incentivos para que los proyectos incorporen viviendas sociales sobre cierta densificación, pero no que sea una imposición a la hora de construir en estas zonas de máxima conectividad”, agrega Pablo Álvarez, gerente de vivienda y urbanismo CChC.

En lo específico, se ha despachado un reglamento para la implementación de esta modificación del DFL 2 –texto que está en trámite– que aborda las posibilidades de urbanización en torno a los trenes urbanos: Metro de Santiago, Merval de Valparaíso,

La modificación al DFL2 tiene como objetivo intensificar el uso de suelo urbano bien conectado y subutilizado por los planes reguladores, y captar la plusvalía de la inversión pública y de la densificación a favor de familias vulnerables.

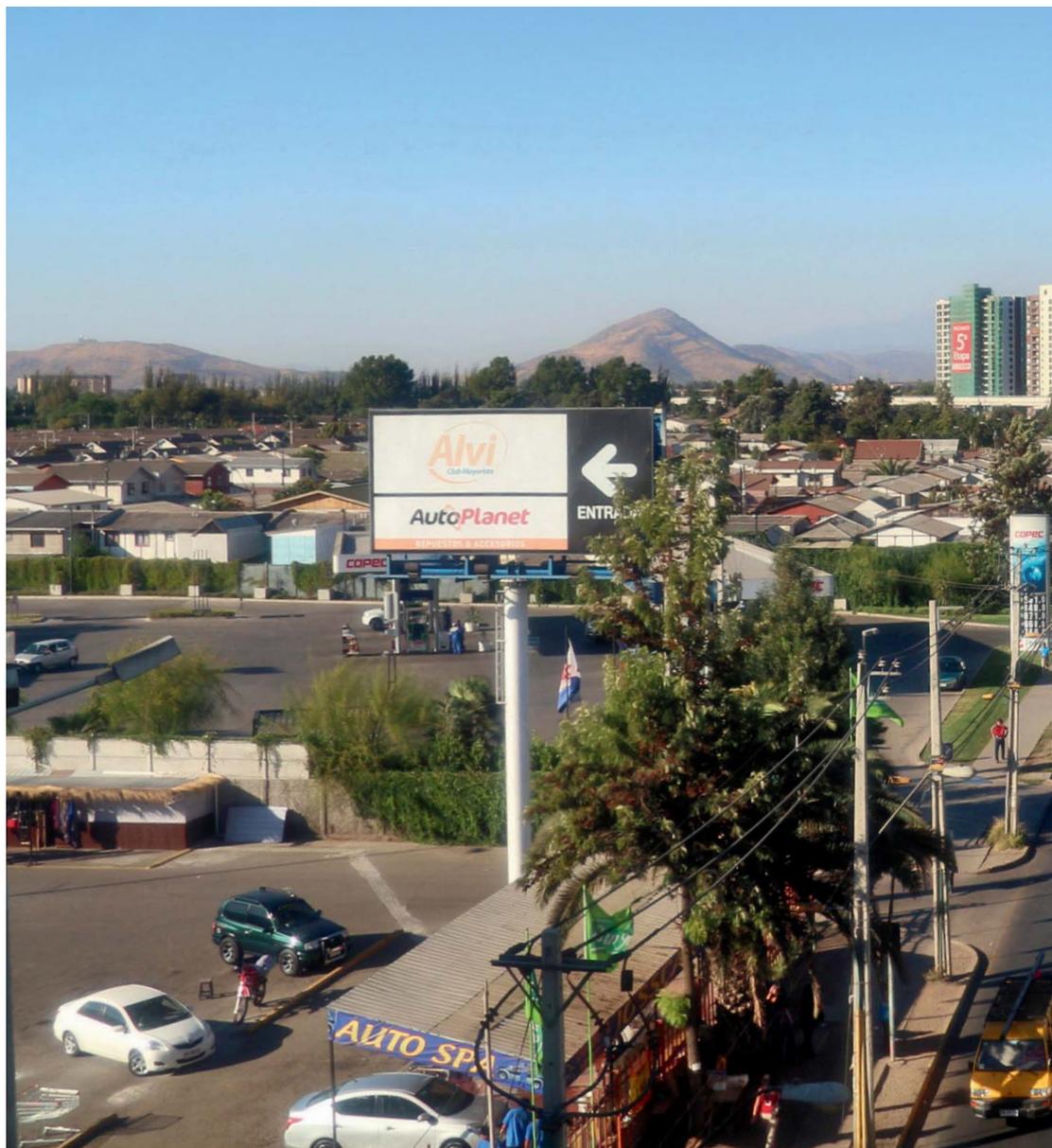
Biotren de Concepción. En el futuro podrían establecerse reglamentos para aplicar este beneficio a otras áreas como corredores del Transantiago, parques u otros lugares.

### UNA INICIATIVA DE LA CChC

El proyecto planteado por el Gobierno toma como base (aunque, en rigor, tiene algunas diferencias) una iniciativa elaborada por la Cámara Chilena de la Construcción, en relación al potencial de densificación que existe en los alrededores de la línea de Metro de Santiago. La CChC formó parte, a partir de mediados de 2012, de una mesa de trabajo de Suelo e Integración Social con el Minvu.

“Una buena parte de la autoría de este proyecto corresponde a una investigación e ideas que se conversaron con el Comité de Vivienda y el Comité Inmobiliario de la CChC. Ellos fueron los primeros que nos hicieron ver que había mucho suelo urbano alrededor del Metro que está subutilizado”, concede Francisco Irrázaval.

La CChC encargó al Observatorio de Ciudades de la Universidad Católica, la realización de un estudio entre 2012 y 2013. Su objetivo era determinar el potencial de densificación en torno a las estaciones de Metro. Sus resultados fueron publicados en la última Semana de la Construcción 2013.



Se escogieron algunos parámetros para la investigación como, por ejemplo, un área de influencia de 500 metros desde las estaciones de Metro. Ésta es una distancia que la gente está dispuesta a caminar para acceder a un transporte de buena calidad y que, al mismo tiempo, tiene un mayor impacto en los precios de las propiedades.

En el proceso se seleccionaron manzanas que permitían usos residenciales o mixtos. Y, además, se eliminaron zonas con grandes equipamientos –centros comerciales, hospitales, fábricas-, sitios ya densificados, lugares con construcciones con menos de cinco años de antigüedad, inmuebles patrimoniales, zonas de conservación histórica y

pequeñas propiedades cuyos terrenos dificultan realizar proyectos de densificación.

Lo que el estudio determinó es que habría casi 23 millones de metros cuadrados construibles en 1.317 hectáreas netas, en relación a las estaciones de Metro actuales y futuras, considerando las nuevas líneas 3 y 6. Entre ellas, existen algunos contrastes. Mientras los sectores centro-oriente de la L1 y la L5 hacia Maipú y Quinta Normal tienen poco potencial de intensificación del uso de suelo, en otros como la L1 poniente (San Pablo, Pajaritos) y la L4 hacia Puente Alto hay bastante. En síntesis, el porcentaje de disponibilidad de suelo por línea en relación al total estimado es: L4 A, 6%; L1,



10%; L3, 15%; L4, 18%; L2, 23%; L5, 28%. “El estudio concluye que, sin modificar ningún plan regulador, es posible construir 411 mil viviendas (822 mil habitantes) en densidad”, dice Tomás Riedel, coordinador territorial de la CChC.

### LOS BENEFICIOS DE DENSIFICAR —

De las tres ciudades a las que esta modificación será aplicable, Santiago es la más estudiada. Tiene 103,5 kilómetros de Metro, con inversiones que alcanzan entre US\$ 80 a 100 millones por kilómetro. Sin embargo, si bien este gran costo tiene altos réditos sociales, éstos podrían ser aun mayores. Y es que, hasta el momento, el Metro, un sistema de

transporte público masivo y de alto estándar, no está integrado a una planificación de intensificación de usos de suelo en densidad. Por el contrario, el panorama que se aprecia en muchos sectores aledaños a las líneas de Metro, es de una tendencia en la que las edificaciones de baja altura priman por sobre los edificios. Por ejemplo, la media de viviendas de uso habitacional exclusivo en Santiago, es de 64 viviendas por hectárea y una estación de Metro como la de Laguna Sur de la Línea 5, apenas supera las 41 viviendas.

Un estudio del Minvu demuestra que de las 22 comunas de la ciudad que cuentan con Metro, en ninguna la densidad habitacional de las manzanas entorno a la red de vías de

Metro es mayor al 25% de aquellas más densas dentro de la misma comuna. Es decir, en estas comunas las manzanas más densas no son las que están al lado del Metro.

Las razones para que ello ocurra, explica Francisco Irarrázaval, radican en que los planes reguladores de varias comunas restringen la construcción en diversos sectores. Sólo en Santiago hay cerca de mil hectáreas en torno a vías estructurantes donde la regulación no permite densificaciones mayores a 80 viviendas por hectárea. Por eso una iniciativa como ésta es bienvenida en varias comunas.

“El Plan Regulador de Puente Alto no consideró la línea del Metro dentro de su planificación ni en sus normas urbanísticas,

## UN ESTUDIO DEL

Minvu demuestra que de las 22 comunas de Santiago que cuentan con Metro, en ninguna la densidad habitacional de las manzanas entorno a la red de vías de Metro es mayor al 25% de aquellas más densas dentro de la misma comuna. Es decir, en estas comunas las manzanas más densas no son las que están al lado del Metro.

por lo que en torno a ese eje ha habido poca renovación o desarrollo. Es por eso que consideramos un aporte para la comuna esta norma, aunque se deberá perfeccionar respecto a las vías que enfrentan los distintos equipamientos”, señala Israela Rosenblum, arquitecta asesora de la Alcaldía de la Municipalidad de Puente Alto.

El aumento del uso de suelo lleva consigo un alza en los precios y una mejora en los servicios. “De esta forma –comenta el subsecretario– la plusvalía que causó la inversión del Metro, se ve reflejada en un mayor precio del suelo y hace imposible la integración de familias de la comuna en esos terrenos”. Por eso, el Gobierno propuso que, en aquellos lugares donde sea aplicado este beneficio de densidad, se construya pero con la condición de que parte de ese adicional se venda a familias que compren con subsidio, bajo UF 2.000. De esta manera, se asegurará que haya oferta de viviendas bien ubicadas para familias más vulnerables de esa comuna. Así se ayudaría a evitar largos tiempos de traslado desde centros pobla-





Izquierda: Pablo Álvarez, gerente de vivienda y urbanismo de la CChC.  
Derecha: Francisco Irrarrázaval, subsecretario del Minvu.



cionales con un alto porcentaje de gente como, por ejemplo, Bajos de Mena en Puente Alto, cuyos habitantes están a una hora y media de viaje del centro de Santiago.

Esta modificación tendría, en resumen, diversos beneficios. “Le permite a mucha gente que está en la periferia, ubicarse en lugares más centrales y beneficiarse con un mejor medio de transporte. Eso tiene un efecto de reducción en costo de transporte, horas de viaje y cantidad de viajes, lo que se traduce en menos congestión y contaminación”, explica Pablo Álvarez, gerente de vivienda y urbanismo de la CChC.

## FUTUROS BENEFICIOS

En la práctica, la modificación al DFL2 permitirá que se puedan construir edificaciones de hasta seis pisos de altura y con densidad libre. Dentro del proyecto deben contemplarse viviendas factibles de ser vendidas con subsidio, pero con un tope total de 40% de viviendas del proyecto. No obstante, si en un plazo de tres años, estas propiedades no se han vendido, podrán ser

comercializadas de cualquier manera.

De esta forma, se generarán proyectos que deberán compatibilizar la existencia de viviendas con y sin subsidio. Junto con ello, al aumentar la población en un área tendría que generarse una mejora en los servicios aledaños. “Las estaciones de Metro empiezan a generar por sí solas equipamiento”, señala Tomás Riedel.

Una de las dudas que ha generado el proyecto es acerca de qué sucederá con los barrios residenciales donde priman las casas. Al respecto, las autoridades señalan que seis pisos no es una altura que altere las características propias de un barrio residencial. Además, es lo que se ve en barrios de ciudades de países desarrollados, como Londres o París. Y, a su vez, se está hablando de aproximadamente tres cuerdas de líneas de Metro adyacentes a vías expresas –Alameda, Vicuña Mackenna, Providencia-, que tienen vocación de mayor densidad. Por otra parte, los municipios podrán solicitar que la norma no se aplique en lugares con valor patrimonial.

Los estudios del Minvu estiman que entre Santiago, Valparaíso y Concepción hay diez mil hectáreas disponibles para ser densificadas por esta vía: 7.373 en la capital, 1.394 en el área de influencia del Merval y 1.691 en los alrededores del Biotren. Por ello, con esta modificación al DFL2, las autoridades esperan que aumente de manera importante la oferta de viviendas de bajo costo y que, en especial, esto ocurra en zonas bien conectadas.

Falta, sin embargo, hacer que la modificación no quede en letra muerta. “El impulso que le dé el nuevo Gobierno al decreto es muy importante”, afirma el gerente de vivienda de la CChC. A su vez, las empresas inmobiliarias deben comenzar con la presentación de proyectos acordes al cambio normativo. “Debiera producirse inmediatamente un movimiento importante en el mercado del suelo, asociado a la disposición a vender de los propietarios en aquellos lugares donde es posible la densificación”, concluye Pablo Álvarez. Los primeros proyectos podrían estar terminados en enero de 2016.