

ANTEPROYECTO DE PLAN REGULADOR DE LA SERENA

INFORME PRELIMINAR

1.- INTRODUCCION

La Delegación Regional La Serena de la Cámara Chilena de la Construcción preocupada por orientar positivamente las inquietudes de sus socios, originadas por el proceso de estudio de modificación al Plan Regulador, ha solicitado a través de su presidente la colaboración del suscrito para conocer y emitir su opinión respecto del actual proceso de estudio de Modificación del Plan Regulador Comunal de La Serena. Dicho estudio lo realiza la Escuela de Arquitectura de la Universidad de La Serena por encargo de la Y. Municipalidad. Esta colaboración ha sido solicitada con el objeto de contar con una opinión externa, a la de los potenciales afectados por las normativas que se encuentran actualmente en estudio, con el propósito de canalizar dichas inquietudes y emitir una opinión más objetiva frente a la autoridad comunal.

Los antecedentes consultados para emitir este informe, forman parte del voluminoso expediente elaborado por la Dirección de Investigación de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de la Serena, ellos han sido complementados con antecedentes sobre permisos de edificación, una consulta realizada a los socios y entrevistas y visitas a terreno.

En detalle, dado que lo que mas interesa se refiere a las decisiones que se traducirán en el marco normativo que debe implementarse a través de la Ordenanza y el Plano, se han estudiado con detenimiento los documentos pertenecientes a la etapa anteproyecto identificados como sigue:

- "Informe Diagnóstico Modificación Plan Regulador Comunal de La Serena"
- "Informe Diagnóstico Modificación Plan Regulador Comunal de La Serena, Sección Patrimonio Arquitectónico."
- "Informe Alternativa de Estructuración Modificación Plan Regulador Comunal de La Serena"
- "Plan Regulador Comunal de La Serena - Ordenanza Local"
- Plano "Modificación Plan Regulador Comunal La Serena, etapa anteproyecto" escala 1:20000.

El detalle de las actividades directas que buscan tener un mejor conocimiento de las inquietudes de los socios de la Cámara Chilena de la Construcción, y de la realidad local de la ciudad, corresponden a las siguientes:

- consulta a los socios de la Delegación Regional La Serena de la Cámara Chilena de la Construcción.
- reunión de trabajo con representantes del sector construcción,
- entrevista con propietarios de terrenos agrícolas del sector las vegas y,
- visitas a terreno.

La opinión global que me he formado de los documentos que dan cuenta del estudio realizado por la Universidad es que éste es muy profundo y detallado. El diagnóstico de la situación actual es compartido casi en su totalidad por los representantes del sector construcción con quien se ha interactuado. Las inquietudes, en consecuencia, están referidas principalmente a las políticas que se implementan a través de las normas contenidas en la Ordenanza para dar cumplimiento a los objetivos fijados para el Plan.

La segunda área de inquietudes se refiere a aspectos puntuales, tales como, la mantención del criterio de regular la volumetría de las edificaciones mediante el cálculo de densidades, materia que en su aplicación ha sido altamente controvertida y en consecuencia es poco clara como regulación; estimación de la evolución de la construcción y sus necesidades de terrenos urbanos para el proceso; revisión de los rendimientos y posibilidades de producción y comercialización de viviendas en la Zona Típica.

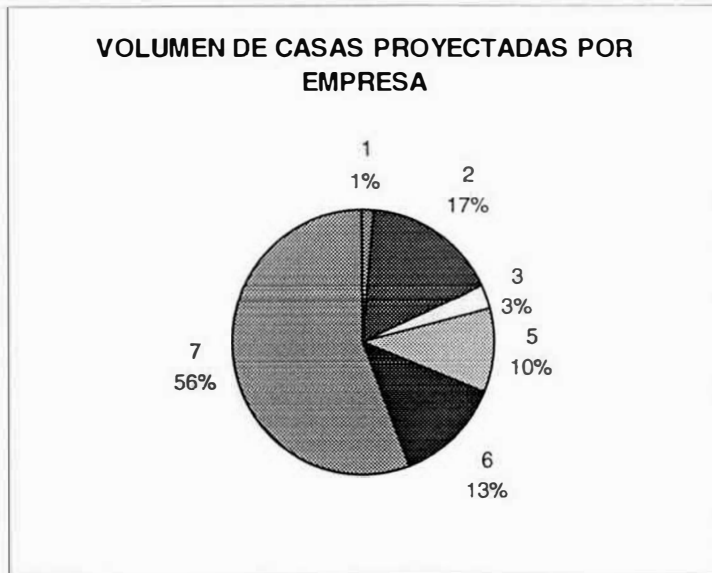
2.- CONSULTA A LOS SOCIOS DE LA DELEGACIÓN

Con el propósito de contar con una opinión representativa del sentir de los socios de la delegación Serena de la Cámara Chilena de la Construcción, se distribuyó una ficha mediante la cual se consultó por las áreas de interés para invertir y por las áreas con dificultad para su desarrollo.

Las fichas fueron respondidas por 7 empresas socias que en conjunto representan la construcción del 47% (4774 casas de 1 y 2 pisos) de los permisos entregados en los últimos 5 años.

La muestra es representativa de empresas de distinta dimensión cuyas actividades se concentran claramente en el perímetro del cuadrante oriente y sur de la ciudad, entre el sector de Las Antenas y el acceso por el eje Balmaceda en

que se concentra un 83% del total de la viviendas ejecutadas por estas empresas en los últimos cinco años. En Las Compañías se encuentra un 8% de la muestra y dispersa en el resto del área comunal un 8%.



Como zonas de interés para invertir se han identificado con igual número de menciones el ssector San Joaquín y Las Compañías y en segundo lugar, Pampa Alta, la Zona Típica, Huanhualí y Balmaceda.

Como áreas con dificultades para su desarrollo se identificó dos zonas con igual cantidad de menciones, la Zona Típica y la Avenida del Mar y Avenida Pacífico.

3.- DISEÑO DE POLÍTICAS PARA CUMPLIR CON LOS OBJETIVOS PLANTEADOS POR EL PLAN REGULADOR.

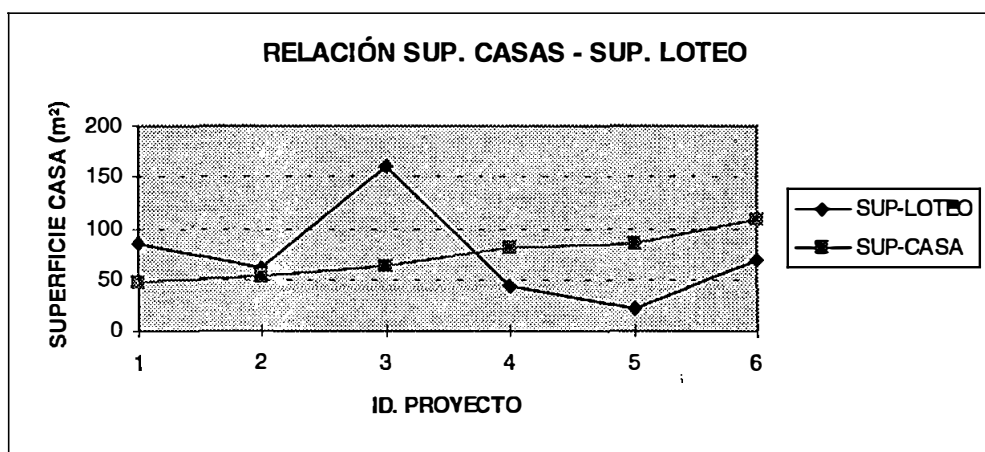
Para dar un orden a los comentarios relativos a estas materias he seguido el mismo orden con que ellas se presentan en el documento "Informe Alternativa de Estructuración -Modificación Plan Regulador de La Serena-"

Límites Urbanos.

Conforme al análisis de las superficies medias por casa, que se han obtenido de los permisos de edificación extendidos por la municipalidad desde 1986 a 1997, se puede concluir que la dinámica de incorporación de suelos al área urbana de

la ciudad de La Serena está fuertemente marcada por la producción de viviendas de subsidio. Estas han sido posibles ofertar a valores que son atractivos y accesibles por la población de La Serena, verificándose de esta manera una reducción importante en los déficit de vivienda para los sectores medios y medios-bajos. La posibilidad de mantener una oferta de viviendas, a valores accesibles para un importante número de familias, principalmente se basa en la economía de escala que es posible realizar en operaciones de medias y grandes dimensiones lo que ha sido posible gracias a la disponibilidad de paños de terreno adecuados durante el período en comentario.

De los resultados de las fichas de la consulta se puede destacar que la superficie promedio de los terrenos informados es de 4,5 hectáreas, y que en la medida que crece la superficie construída por casa disminuye la superficie del terreno empleado para el conjunto. La relación indicada se grafica en el siguiente cuadro (para su elaboración a la superficie real de los loteos (Há) se le aplicó un factor 10).

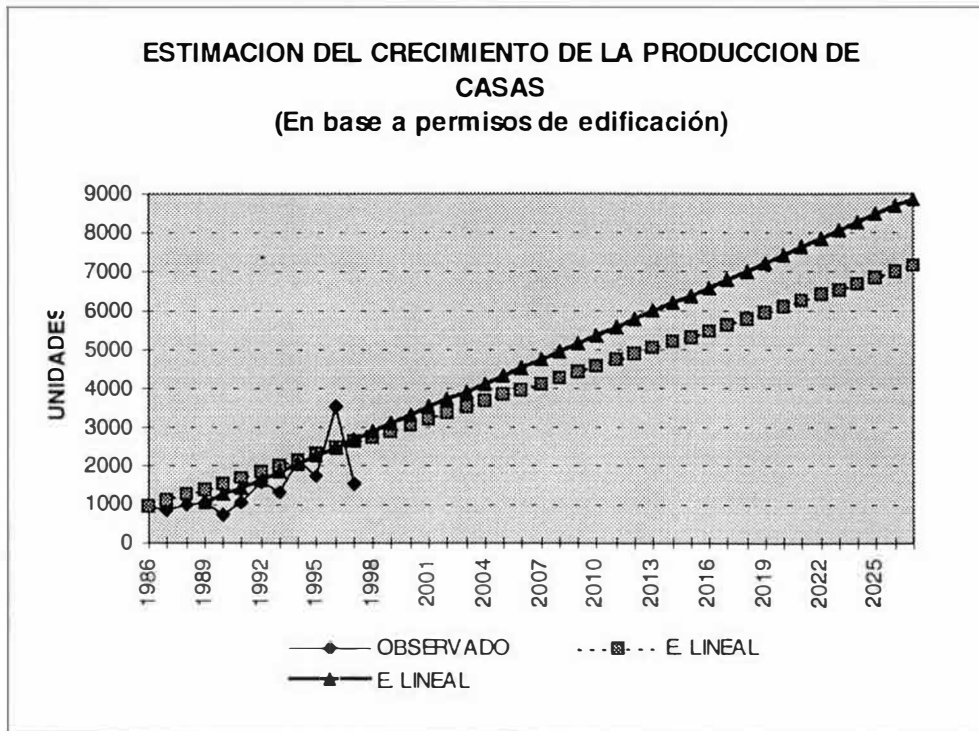


Sobre el particular me permito destacar que en las actuales circunstancias, de globalización de nuestra economía, uno de los desafíos para conservar la competitividad del sector construcción del país consiste en dar las condiciones para que éstas empresas puedan reducir sus costos, además de orientar la preocupación del sector construcción por el avance tecnológico y administrativo de las empresas y sus procedimientos, hace que el sector deba preocuparse por contar con la disponibilidad de áreas urbanas que contengan una importante reserva de terrenos para desarrollar los proyectos incorporando economías de escala obtenida de la producción en grandes proyectos. Si no se cuenta con esta condición la producción de viviendas en especial las de mayor impacto social se

canalizará crecientemente hacia la urbanización de nuevos sectores en que se supere la escasés de terrenos de gran dimensión.

La conciliación de lo señalado con la fijación del límite urbano tiene relación con el explosivo proceso de subdivisión del suelo que hoy tiene lugar en el borde exterior inmediato al límite urbano lo que amenaza con un cinturón de fuerza a la futura expansión de la ciudad. Creo necesario que el debate de la superficie urbana deba realizarse no sólo en función de las necesidades de crecimiento previsible en los próximos 30 años, sino que además, en función de las acciones que se están produciendo en las áreas rurales contiguas a los límites las cuales no son planificadas y se subdividen en terrenos de superficies exiguas como para permitir su futura incorporación a la ciudad y densificación posterior.

Para tener una relación de la cuantía de terreno necesaria para sustentar el proceso de crecimiento en la producción de casas, de acuerdo a los datos obtenidos de los permisos de edificación extendidos entre 1986 y 1997 podemos observar que ésta, aplicando una estimación lineal, ha crecido a un ritmo de 4.7% anual.



Al realizar una proyección del crecimiento de los permisos de edificación verificado entre 1986 y 1997, y una segunda entre 1989 y 1997, se obtienen proyecciones conforme al siguiente gráfico, indicándonos que hacia el año 2022, horizonte del Plan Regulador, se estaría produciendo anualmente una cantidad de entre 6.400 y 7.800 viviendas anuales. Para dar cabida a esta producción se habrá necesitado disponer de entre 3.342 Y 2.735 hectáreas de terreno, considerando un rendimiento bruto de 50 viviendas por hectárea. (El rendimiento indicado es alto si se considera que conforme a las tasas de crecimiento económico del país se irá generando una demanda creciente por vivienda de mejor estándar.)

Para caracterizar la vivienda que ha servido de base para la estimación indicada en el siguiente cuadro se indica la información empleada para los cálculos realizados, los datos proyectados corresponden a la columna unidades de casas. Como puede verificarse, éstas, según puede concluirse de la baja superficie media corresponden a la oferta de viviendas destinadas a los sectores medio-bajo y bajo.

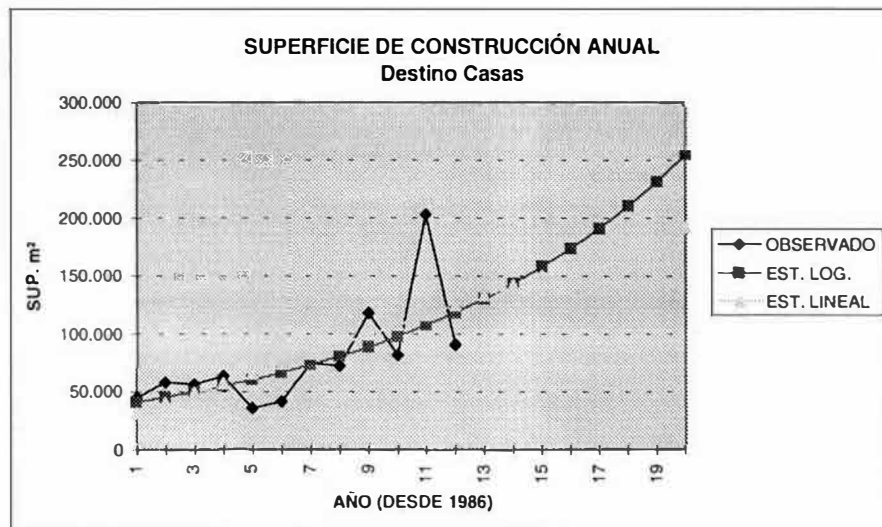
RESUMEN ANUAL PERMISOS DE EDIFICACIÓN DESTINO VIVIENDA COMUNA DE LA SERENA

	CASAS			DEPARTAMENTOS		
	SUPERF. CONSTRUÍDA (m ²)	UNID.	SUP-MEDIA (m ²)	SUPERF. CONSTRUÍDA (m ²)	UNID.	SUP-MEDIA (m ²)
1986	44932	939	47,85	0	0	0,00
1987	57810	863	66,99	7325	80	91,56
1988	56535	991	57,05	6982	101	69,13
1989	63614	1035	61,46	20936	184	113,78
1990	36067	716	50,37	11395	88	129,49
1991	41880	1030	40,66	7491	218	34,36
1992	74505	1570	47,46	46044	422	109,11
1993	72359	1303	55,53	57860	513	112,79
1994	118070	2132	55,38	27879	273	102,12
1995	81629	1713	47,65	9279	72	128,88
1996	202824	3525	57,54	6858	76	90,24
1997	91046	1538	59,20	5577	68	82,01

FUENTE : DEPARTAMENTO DE OBRAS MUNICIPALES

El comportamiento del crecimiento del parque de viviendas de la ciudad, conforme a los permisos extendidos entre 1992 y 1997, indica que se habrían incorporado hacia fines del presente año 1998 (supone que los permisos extendidos en 1997

ANO	OBSERVADO	LOG.	LINEAL
1986	44.932	41.259	32.250
1987	57.810	45.406	40.648
1988	56.535	49.970	49.046
1989	63.614	54.993	57.444
1990	36.067	60.521	65.842
1991	41.880	66.604	74.240
1992	74.505	73.299	82.638
1993	72.359	80.667	91.036
1994	118.070	88.775	99.434
1995	81.629	97.699	107.832
1996	202.824	107.519	116.230
1997	91.046	118.327	124.628
1998		130.221	133.026
1999		143.310	141.424
2000		157.715	149.822
2001		173.568	158.220
2002		191.015	166.618
2003		210.216	175.016
2004		231.346	183.414
2005		254.600	191.812



se concretan en 1998) una cifra total de 13.205 nuevas viviendas, de las cuales 11.781 corresponden a casas. El comportamiento durante el período indicado arroja tasas de crecimiento de este parque de un 8,3% anual para el total y de un 7,6% anual para las casas de uno y dos pisos. Para la construcción de las casas, empleando el mismo supuesto de 50 viv/há, se han consumido del orden de 236 hectáreas las que descontadas de las 980,18 disponibles en 1992 en los distritos Mercado, Pampa y Compañías, deja un total disponible para crecimiento futuro de 744,18 hectáreas.

La comparación entre esta información con la estimada por el estudio en comentario es sorprendente, en efecto, en el año de término de la estimación, año 2022, el estudio indica una población total para la ciudad de entre 237.741 y 252.045 habitantes, para los cuales, si estimamos una tasa de ocupación de la vivienda relativamente equilibrada de 3,5 hab/viv necesitaríamos un parque de entre 67.926 y 72.013 viviendas para la ciudad. La producción de este parque indica que él crecería a tasas anuales, para el total del período, de entre 3,15% y 3,36%, y que para darle cabida se requerirían del orden de 1.000 hectáreas de terreno. En 1992 hay disponibles en los distritos que acogen este crecimiento un total de 980,18 hectáreas.

Si al total estimado para el año 2022 le descontamos el parque existente hacia fines de 1998 (26.778 censadas + 13.205 nuevas) tenemos que necesitaríamos terreno para un total de casa de entre 27.943 hasta 32.030 unidades, esto es, entre 560 y 640 hectáreas y que hasta el año horizonte sólo crecería el parque de casas a una tasa de entre un 2,3% y un 2,6% anual.

La explicación a estas diferencias habrá que buscarla en los procesos de inmigración y de venta de segundas viviendas que se están ofertando en La Serena dado que el proceso de crecimiento demográfico no sustenta las cifras reales observadas.

Reestructuración y reforzamiento de la trama vial.

Trazado del By Pass.

El carácter de la Ruta 5 no sólo es el de una vía expedita, sino que es el de una autovía que busca segregarse de su entorno ligándose con la vialidad interprovincial mediante puntuales y escasos enlaces. Ello hace que deba considerársela no como un límite que diferencia dos situaciones o sectores, sino

que como una barrera acompañada de un área de influencia que no tiene acceso a ella.

Por la condición indicada el ideal para su trazado es pasar distante de áreas urbanas que por sus efectos generan amplias áreas de influencia interconectándose con su territorio circundante, que, como se indicó en el punto anterior, está siendo ocupado con viviendas en un número significativo las cuales dependen de los servicios de la ciudad y deben habitualmente acceder a ellos.

En consideración a lo señalado parece conveniente analizar una alternativa al trazado propuesto, atendido a que éste en más de un 50% de su extensión conforma una suerte de anillo de circunvalación oriente de la ciudad, y en el resto se distancia escasamente a 400 ó 500 metros del límite urbano. Sin perjuicio de lo indicado entendemos que esta materia no le compete al Plan Regulador puesto que el territorio del trazado se encuentra fuera de los límites urbanos que es el límite jurisdiccional del Plan, y que la autoridad competente para esta materia es el Ministerio de Obras Públicas conforme a las disposiciones de la Ley de Caminos.

Trama vial urbana.

Se propone una estructura urbana con equipamientos y servicios descentralizados donde cada sector cuente con su propio centro. Dichos contarían con una vialidad que los interrelaciona entre sí. El comentario que me merece esta afirmación se relaciona con la escasa población que sería atendida por estos centros lo que arroja dudas respecto de su sustento económico. Por otro lado, la generación de una vialidad que integre dichos centros a su vez facilitará el acceso al centro de mayor atracción, con lo cual no se lograría el efecto de evitar los viajes al centro de la ciudad. En conclusión, me parece conveniente que la trama que interrelaciona los centros de equipamientos, que por la razón indicada estimo demorarán en consolidarse, se diseñe con un ancho de vías que permita contar con un sistema eficiente de acceso al centro comunal. Complementariamente es conveniente estudiar la reserva de adecuadas vías que mejoren el acceso al área central, puesto que la conservación de ésta zona típica se funda en ser accesible lo que hace que el comercio y los servicios que en ella se instalen puedan sustentarse.

Motivo de preocupación, dado que el interés por invertir claramente identifica al sector sur-oriente, es la reserva de vialidad adecuada para atender las demandas futuras que se originarán en dicho sector, aún cuando se opte por postergar la

incorporación al área urbana del territorio existente al los pies del Cerro Grande y el sector de La Pampa Alta. Para esta potencial demanda de viajes la infraestructura vial es claramente insuficiente en especial su conexión con las áreas centrales de la ciudad.

Optimización del uso del borde costero.

Esta área es de gran interés para los socios de La Cámara Chilena de la Construcción conforme pudo comprobarse de la consulta comentada. Complementariamente a la consolidación de la avenida Pacífico y la redefinición del carácter de la actual avenida Del Mar, gran preocupación despierta la capacidad de las vías conectoras entre el centro de la ciudad y éste amplio y poblado sector que sólo cuenta con tres vías que contemplan cruces a la ruta 5. Esta infraestructura debe atender las necesidades actuales de casi 2.000 departamentos los que pueden incrementarse en un número cercado a los 3.500 al ocupar un 70% del potencial identificado por la proposición para la avenida Pacífico. Esta estimación arroja cifras superiores a los 25.000 residentes a los que hay que sumar a lo menos los viajes de otro tanto de personas provenientes de la ciudad y que son usuarias de las playas.

Como potencial turístico se ha identificado la Zona Típica de La Serena, y como lugar de residencia del turismo estacional se ha identificado la avenida Del Mar y Peñuelas, en consecuencia la interrelación entre estas dos áreas de la ciudad debe favorecerse como una política adecuada para atraer al visitante y reforzar el carácter de la Zona Típica.

Sin perjuicio de la conveniencia de otorgar condiciones adecuadas para que se desarrolle comercio, servicios y áreas de espaciamiento y deportes en la zona del borde costero los que permitan atender las necesidades de la población temporal indicada, materia que se considera en el anteproyecto en comentario, creo que la atraktividad que puede lograr el nodo en desarrollo en la actualidad en la ruta 5 a partir de los cruces de Francisco de Aguirre y Huanhualí es un factor que habrá que tener presente, dado los efectos que este nodo producirá sobre los viajes que se generan en los sectores turísticos, como es el caso de la avenida Del Mar.

Configuración del sector Las Compañías como un centro de habitación, equipamiento y servicios.

El sector tiene interés para la actividad de la construcción, puesto que parte importante de su actividad está dirigida a proveer de viviendas sociales adquiridas por el Estado para sus programas habitacionales. Mejorar las

cualidades espaciales, dar una trama vial que tenga continuidad y generar espacios despejados son objetivos que encontramos indispensable conseguir, por ello, las definiciones dadas en el plano para la provisión de espacios públicos parecen convenientes y adecuadas.

La población del sector Las Compañías se desplaza al centro y otros lugares dentro de la ciudad de La Serena en busca de fuentes laborales, dicha dependencia se mantendrá, por lo cual, la localización de los servicios y equipamiento debería formularse en relación con las líneas de transporte y su vínculo con las zonas de vivienda.

Revitalización del centro histórico de la ciudad de La Serena.

La flexibilización de las normas de construcción de esta zona no tendría un efecto significativo sobre el total de la actividad de la construcción en la ciudad de La Serena por ello la inquietud manifestada por los socios de la Cámara tiene su origen en una legítima inquietud por lograr un desarrollo que permita conservar el valor de esta área en especial de su atractivo turístico.

La apreciación que tiene el sector privado, es que de la extensa área incluida en la Zona Típica en un muy pequeño porcentaje de ella está en la actualidad ocupado con actividades que son capaces de conservar y mejorar las cualidades de la edificación, ello amenaza con no solo conservar el mal estado de las áreas pericentrales situadas al norte y al oriente de las calles comerciales sino que con aumentar el grado de deterioro que ellas tienen en la actualidad. Dar condiciones favorables para que toda la Zona Típica cambie de destinación y se ocupe con actividades de comercio, servicios, oficinas y equipamientos en general, sin proveer de viviendas, amenaza con no contar con vialidad y espacios públicos suficientes para acoger la demanda generada por dichas actividades.

Adicionalmente, la oferta de suelo para actividades del tipo indicado nos parece que supera con creces las necesidades propias de la ciudad actual y previsible.

Como consecuencia de lo señalado, creemos que debe definirse con precisión la cuantía de suelo que se quiere reservar para el desarrollo comercial, con miras en especial al sustento y refuerzo de la actividad turística, procurando desconcentrar el comercio de bienes y de abastecimiento al hogar y las personas.

Definidas estas áreas creemos conveniente estudiar condiciones para la construcción de viviendas en el área central que tengan atributos atractivos para sus usuarios, definir una red de circunvalación al área más comercial y un sistema de estacionamientos para así privilegiar en las calles de mayor intensidad al peatón creándole el ámbito de un “mall abierto” mediante una adecuada

protección que se lograría con un diseño adecuado, la eliminación de los riesgos y molestias provocados por el tránsito de vehículos y, logrando un lugar privilegiado no contaminado de ruidos y gases tóxicos.

Para dar factibilidad a la construcción de viviendas en esta zona, creo que es positiva la distinción entre la zona ZC-1 y la ZC-2, en que esta última permite viviendas en todos los pisos, sin embargo, la extensión de la zona ZC-1 hasta el borde del río pudiera ser excesivo dado que dicho sector no demuestra una potencialidad turística y comercial.

Las condiciones ambientales, asoleamiento ventilación y privacidad, con que debe desarrollarse un proyecto de viviendas difícilmente permiten alcanzar una ocupación del suelo real de más de 55% de su superficie, considerando la estructura de sitios del sector, la que, aplicada a 4 pisos de altura más mansarda arroja coeficientes de constructibilidad reales en el mejor de los casos de hasta un 2.5. En comparación a este rendimiento los otros usos de suelo permitidos en la zona son claramente mas rentables, dado que, por las exigencias ambientales internas de las edificaciones éstas pueden alcanzar mayores ocupaciones de suelo y así obtener el rendimiento máximo fijado por la norma. Esta diferencia provoca que la vivienda compita desfavorablemente frente a los otros usos que pueden pagar más por el suelo.

La calidad ambiental de un edificio de vivienda desarrollado dentro de los parámetros indicados, que no puede disponer de áreas verdes adecuadas a nivel de suelo y que con dificultad puede ofrecer estacionamientos a nivel de suelo para sus usuarios se ve en la necesidad de comercializar el producto a valores cercanos a las 28 UF por m² vendido, esto es, por ejemplo, departamentos de 45 m² a valores cercanos a las UF 1.300 (sin estacionamientos en subterráneos los que si se ofertaran elevarían dicho valor en cifras aprox. a las 200 UF). El resultado de esta operación es extremadamente riesgoso y poco atractivo para el mercado inmobiliario, en consecuencia, si el objetivo de incentivar la producción de viviendas en esta área es compartido, creo que habría que estudiar normas basadas en ejercicios de rendimientos reales de los terrenos para a partir de ellos fijar las condiciones que se aplicarían a estas edificaciones.

Preservación del sector de las vegas

El estado de abandono actual del sector indicado, lo cual debe ser motivo de preocupación, hace recomendable considerar con detenimiento las condiciones que a él se le fijarán, en orden a corregir aquellos aspectos que motivan la situación existente.

Sobre el particular, la calidad agrícola del suelo y los costos por riego, conforme fuí informado por sus propietarios, no les permite producir a precios competitivos con los suelos del sector ubicado en el camino a Ovalle. El sistema de riego, del sector de las vegas ubicado al poniente de la ruta 5, se desarrolla mediante bombeo mecánico del agua proveniente de las napas que cruzan bajo la terraza de la ciudad a un estanque desde el cual ésta se distribuye, generando de esta forma un elevado costo para la productividad del suelo. Así presentado el problema, a lo que se suman las externalidades que el uso urbano de los terrenos colindantes produce sobre esta área, y la calidad del agua de riego, que está sometida al riesgo de recibir aportes de aguas servidas del sistema urbano, hacen poco probable que la agricultura sea un uso sustentable para esta área.

Reconociendo el aporte espacial y el potencial aporte ambiental que se puede producir mediante el desarrollo de un pulmón verde para la ciudad, creo que deben considerarse algunas alternativas para la incorporación de estas áreas al uso urbano con el objeto de evitar que ellas continúen con el proceso actual cuyo abandono puede convertirlas en botaderos, acopio de materiales y otros usos que habitualmente se han desarrollado en las áreas abandonadas ubicadas en los deslindes de las ciudades del país.

4.- ORDENANZA

El texto de la Ordenanza constituye el cuerpo normativo para la aplicación de los objetivos, políticas y metas definidos en la memoria explicativa. Por ello, en la etapa actual es un documento de referencia que colabora para la comprensión de las políticas que se encuentran en la base del debate, no constituyendo por lo tanto un documento definitivo.

Los comentarios que a continuación se formulan seguirán el ordenamiento del articulado para así facilitar su comprensión.

Artículos 8 y 9.

En general estimo que estas materias deben ser complementarias con la Ordenanza General, puesto que si se encuentran dos definiciones sobre la misma materia en ambos documentos prima la definición general produciendo en consecuencia un conflicto para la aplicación del Plan Regulador.

Artículo 16.

La clasificación de vías debe ser concordante con la establecida en la Ordenanza General para evitar los problemas de interpretación indicados precedentemente.

Artículo 20.

Aumentar las exigencias de la Ordenanza General en esta materia es ilegal y no corresponde a las atribuciones de un Plan Regulador Comunal.

Los incisos 2º, 3º y 4º, no corresponden a materias del Plan Regulador Comunal, son propias del Plan de Desarrollo Comunal y del Presupuesto de Inversiones.

Artículo 21.

La municipalidad no tiene atribuciones para desafectar terrenos recibidos como áreas verdes, salvo que modifique el Plan Regulador para este objeto.

Artículo 24 (debe numerarse como 23)

Los cierros medianeros, aún cuando se encuentren en el antejardín, se regulan por las disposiciones del Código Civil y no le corresponde al Plan Regulador establecer disposiciones sobre su transparencia.

Artículo 28.

La definición de la altura de edificación no es concordante con la definición de la Ordenanza General, lo que puede acarrear dificultades interpretativas.

Artículo 30.

Actualizar la referencia a la Ley de Propiedad Horizontal.

Artículo 34.

¿Que se entiende como predios yuxtapuestos?

Artículo 35.

La calificación de que “el edificio debe tener una cara de dimensiones suficientes” otorga una facultad interpretativa al Director de Obras que estimo puede generar conflictos y falta de claridad en la aplicación de la norma.

Artículos 40 y 41

Corresponden a la zonificación, deben pasarse al capítulo correspondiente.

Artículo 47.

La fijación de una densidad máxima de 1500 habitantes por hectárea, al convertirla en coeficiente de constructibilidad mediante la aplicación del factor 17,5m² por habitante genera un coeficiente diferente al establecido en las normas por zonas.

La fijación de normas de densidades máximas equivalentes a los coeficientes de constructibilidad anula la aplicación de numerosos incentivos de mejoramiento en los coeficientes de constructibilidad establecidos por la Ley, tales como los siguientes casos, fusión de roles, conjunto armónicos, construcción y edificación simultánea, beneficios por seccionales especiales etc.. El cálculo de la cabida de habitantes por superficie edificada va a ser siempre controvertido puesto que no es un parámetro físico que regule superficies o volumetrías.

Por lo señalado, creo que las densidades de población son un parámetro válido para el estudio de la capacidad de infraestructura o para la verificación del censo pero no para los efectos de dictar disposiciones tendientes a regular la volumetría en cuyo caso su empleo generará innumerables controversias que dificultan la aplicación e interpretación del Plan Regulador. Un ejemplo de lo señalado puede encontrarse en las tablas de condiciones por zona al multiplicar las densidades por el factor $17,5\text{m}^2$ y verificarse que en muchos casos ello indica constructibilidades inferiores a las permitidas por el coeficiente de constructibilidad fijado en la columna del lado para la misma zona.

RODRIGO ROJÁS BARROS, 23 de marzo de 1998.

09234

711.43
P699A
SER
CA



Rojas, Rodrigo

AUTOR

Anteproyecto de Plan...

TITULO

FECHA	NOMBRE	FIRMA

711.43
P699A
SER
CA



AUTOR Rojas, Rodrigo

TITULO Anteproyecto...

N° TOP 09234